



An den Grossen Rat

15.1824.02

Bau- und Raumplanungskommission
Basel, 4. Mai 2016

Kommissionsbeschluss vom 4. Mai 2016

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

Areal F. Hoffmann-La Roche AG Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal)

Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)

sowie

Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Inhalt

1. Auftrag und Vorgehen der Kommission.....	3
2. Ausgangslage.....	3
2.1 Antrag des Regierungsrats	3
2.2 Entwicklung des Roche-Areals	3
2.3 Arealentwicklungsstrategie	4
2.4 Bebauungsplan Nordareal	4
2.5 Bauprojekt und Zeitplan	5
3. Erwägungen der Kommission.....	5
3.1 Allgemeine Erwägungen	5
3.2 Städtebauliche Überlegungen.....	6
3.3 Verkehrserschliessung / Antrag UVEK	7
3.4 Wohnraumbedarf	8
3.5 Solitude-Promenade / Antrag BRK	9
3.6 Mehrwertabgabe	11
3.7 Öffentliche Zugänglichkeit von Bau 1 und Bau 2.....	12
3.8 Beleuchtungsregime zu Nachtzeiten	12
3.9 Einsprachen	12
4. Antrag.....	14

1. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat überwies den Ratschlag Nr. 15.1824.01 betreffend Areal F. Hoffmann-La Roche AG Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal) am 6. Januar 2016 seiner Bau- und Raumplanungskommission (BRK) zur Berichterstattung und seiner Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zum Mitbericht. Die mitberichtende UVEK befasste sich federführend mit den Fragen zur Verkehrserschliessung des Roche-Areals. Nach Vorliegen dieses Berichts erklärte der Präsident der BRK, Dr. Conradin Cramer, aufgrund eines Notariatsmandates seinen Abstand zur Sache. Der Vizepräsident der BRK, René Brigger, übernahm darauf das Präsidium für vorliegendes Geschäft.

Die BRK liess sich von den Herren Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Jürg Degen, Abteilungsleiter Arealentwicklung und Nutzungsplanung, und Marc Février, Projektleiter Arealentwicklung und Nutzungsplanung, über die dem Ratschlag zugrundeliegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrats informieren.

Die Kommission hat die Bauherrschaft, die F. Hoffmann-La Roche AG (im Folgenden als "Roche" bezeichnet), zu einer Anhörung eingeladen. Herr Jan Leibundgut, Leiter Real Estate Management, und Frau Dr. Claudia Zipperle, Leiterin Basel Site Development Basel/Kaiseraugst, standen den Kommissionsmitgliedern Rede und Antwort.

Die BRK hat ausserdem den Verein Hauseigentümer und Anwohner Wettsteinquartier (HEAW) als Vertreter der Einsprechenden zu einer Anhörung eingeladen. Die Kommissionsmitglieder wurden vom Vereinspräsidenten Herrn Niklaus Trächslin sowie den Vorstandsmitgliedern Frau Silvia Rietschi und Herrn Roland Hofmann über die Anliegen des Vereins und seiner Mitglieder informiert.

Der Mitbericht der UVEK datiert vom 13. April 2016. Dieser Mitbericht beinhaltet einen konkreten Antrag zur Ergänzung des Bebauungsplanes. Unter II. Festsetzung eines Bebauungsplanes wird der BRK die Aufnahme einer neuen Ziff. 2.1.9 beantragt: Der Parkplatztransfer soll gemäss § 11 PPV auf acht Jahre beschränkt werden. Die BRK hat in der Folge diesen Antrag näher geprüft und die Roche mit ihm konfrontiert. An der BRK-Sitzung vom 22. April 2016 wurde dieser Antrag nach diversen vorgängigen Abklärungen und mit Hilfe von Herrn Benno Jurt, Leiter Mobilitätsplanung, diskutiert, ausgemehrt und angepasst übernommen.

2. Ausgangslage

2.1 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat mit dem Ratschlag Nr. 15.1824.01 vom 24. November 2015, eine Zonenänderung, die Festsetzung eines Bebauungsplans sowie die Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Roth-Strasse, Wettsteinallee und Beugengweg (Roche Nordareal) zu genehmigen. Der Bebauungsplan bildet die rechtliche Grundlage für die geplante umfassende Weiterentwicklung des Areals der Roche.

2.2 Entwicklung des Roche-Areals

Die ersten Produktionsgebäude der 1896 in Basel gegründeten Roche entstanden in dem heute als Südareal bezeichneten Gebiet zwischen Grenzacherstrasse und Rhein. Mit der Bebauung des Nordareals zwischen der Grenzacherstrasse und der Wettsteinallee ab 1939 entwickelte sich das Firmenareal zur heutigen Grösse. Die Gebäude von Roche befanden sich in den Anfangszeiten noch ausserhalb der Siedlungsgrenzen. Über die Jahrzehnte hat sich die Stadt immer weiter ausgedehnt, so dass das Areal heute ganz in die Stadtstruktur und besonders auch in Wohngebiete eingebettet ist. Umgeben von der Stadt und ohne grössere Freiflächen auf dem Areal kann

Roche an ihrem Hauptsitz nur noch in die Höhe wachsen. Der Bebauungsplan Nr. 193 für das Südareal, den der Grosse Rat am 20. Oktober 2010 mit grossem Mehr gegen 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen beschloss, ermöglichte Roche unter anderem einen Neubau mit einer maximalen Gebäudehöhe von 180 m zu erstellen. Gestützt auf diesen Bebauungsplan realisierte Roche den im Jahr 2015 eröffneten, 178 m hohen Bau 1 auf dem Südareal und stiess damit in neue Sphären des Hochhausbaus für Basel und die Schweiz vor. Der Bau 1 prägt heute das ganze Stadtbild.

2.3 Arealentwicklungsstrategie

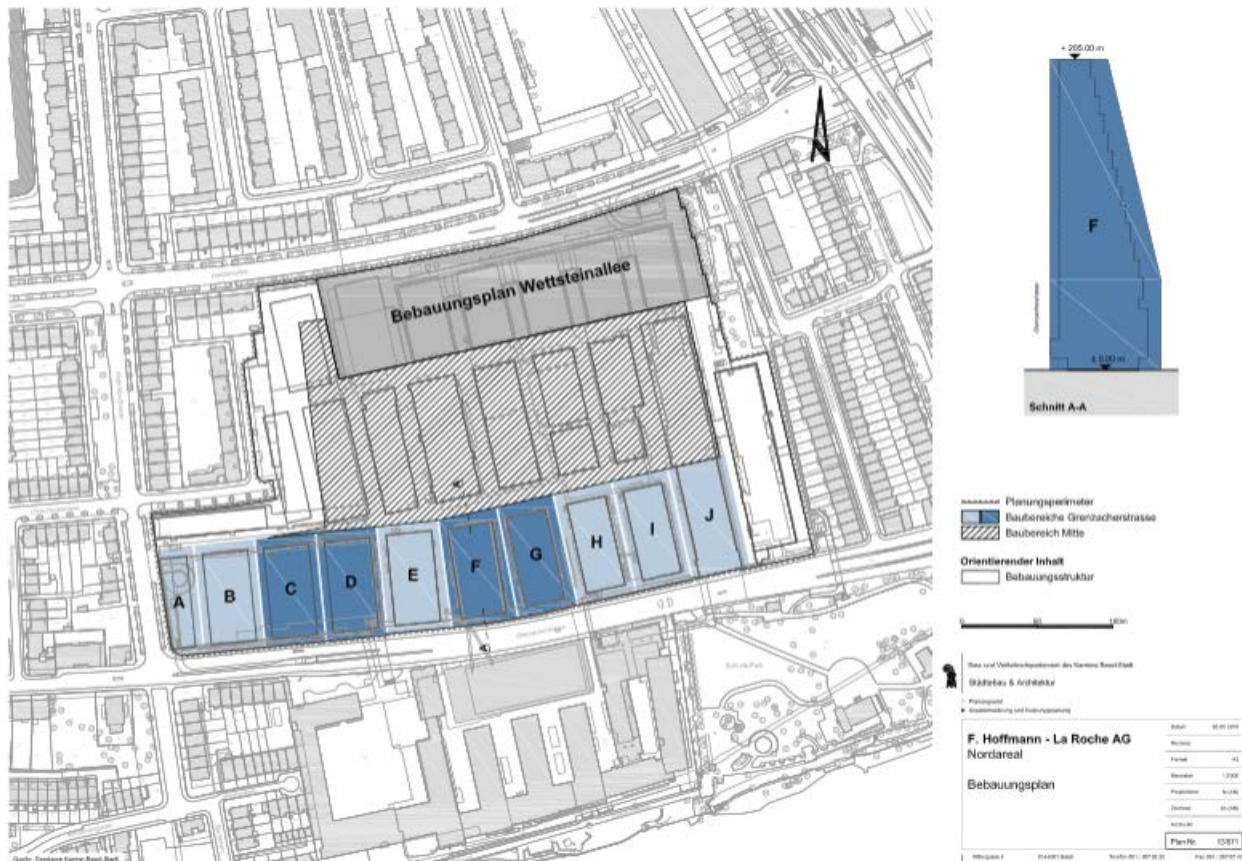
Als der Grosse Rat im Jahr 2010 den Bebauungsplan für das Südareal beriet und bewilligte, ging er zusammen mit Roche und dem Regierungsrat davon aus, dass mit dem Bau 1 die Raumbedürfnisse von Roche langfristig gedeckt seien. Bereits während der Realisierung des Baus 1 zeigte sich aber, dass Roche an ihrem Stammsitz weiteren Raum für Büros und andere Aktivitäten benötigt. Mit dem vorliegenden neuen Bebauungsplan für das Nordareal soll Roche nun ermöglicht werden, weitere Nutzflächen in Basel zu realisieren.

Neben zusätzlicher baulicher Kapazität soll der Bebauungsplan den sinnvollen Ersatz einiger in die Jahre gekommener Büro- und Laborgebäude ermöglichen. Im Zug der Weiterentwicklung des Nordareals strebt Roche die Entflechtung verschiedener Nutzungen an. Auf dem Südareal soll die Administration mit den globalen Hauptsitz-Funktionen konzentriert und auf dem Nordareal sollen Produktion, Forschung und Entwicklung zusammengeführt werden. Ferner strebt Roche weiterhin den Zusammenzug möglichst vieler Mitarbeitenden in Basel, die heute in rund zwanzig Aussenstellen untergebracht sind, auf dem Stammareal an.

2.4 Bebauungsplan Nordareal

Für einen Teil des Nordareals besteht heute bereits ein neuerer Bebauungsplan. Dieser bestehende Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“ aus dem Jahr 2008 soll ohne Änderungen in den zu beschliessenden Bebauungsplan „Nordareal“ integriert werden. An der Wettsteinallee entsteht somit kein neues Entwicklungspotential.

Um das benötigte Potential auf dem Nordareal zu schaffen, soll entlang der Grenzacherstrasse eine weitere Höhenentwicklung zugelassen werden, die deutlich über die zonenkonforme Wandhöhe von 40 m hinausgeht.



Für die Baufelder an der Grenzacherstrasse werden folgende maximalen Wandhöhen beantragt:

Baubereich A:	Wandhöhe 18 m	Baubereich F:	Wandhöhe 205 m
Baubereich B:	Wandhöhe 28 m	Baubereich G:	Wandhöhe 72 m
Baubereich C:	Wandhöhe 72 m	Baubereich H:	Wandhöhe 40 m
Baubereich D:	Wandhöhe 132 m	Baubereich I:	Wandhöhe 40 m
Baubereich E:	Wandhöhe 40 m	Baubereich J:	Wandhöhe 34 m

2.5 Bauprojekt und Zeitplan

Roche plant, in einer ersten Bauphase bis 2019 verschiedene Service- und Logistikgebäude umzubauen oder zu ersetzen. In einer zweiten und dritten Bauphase ab 2017 bis 2023 sollen die wesentlichsten Weiterentwicklungen des Nordareals erfolgen: Das Verwaltungsgebäude Bau 74 an der Ecke Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse soll durch vier neue Büro- und Laborgebäude (Baubereiche A-D) ersetzt werden. Neu gebaut werden soll ein als Bau 2 bezeichnetes, rund 50-geschossiges und bis zu 205 m hohes Bürohochhaus gegenüber von Bau 1. In einer vierten und fünften Bauphase ab 2023 soll östlich von Bau 2 ein weiteres Gebäude mit einer Wandhöhe von 72 m entstehen. Im selben zeitlichen Rahmen ist die Weiterentwicklung des Südareals geplant.

3. Erwägungen der Kommission

3.1 Allgemeine Erwägungen

Die Raumbedürfnisse von Roche am Hauptsitz haben in den letzten zehn Jahren besonders aufgrund des anhaltenden Wachstums und Erfolgs des Unternehmens nochmals stark zugenommen. Die langfristig ausgerichtete Arealentwicklung und das Bekenntnis eines der weltweit grössten Unternehmen der Pharmazeutik-Branche zum Standort Basel sind für den Kanton und die

ganze Region Basel von grosser wirtschaftspolitischer Bedeutung. Aus Sicht der BRK ist es höchst erfreulich, dass Roche ihre Verbundenheit zum Standort Basel weiter bekräftigt. Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen liegt es zweifelsohne im Interesse des öffentlichen Gemeinwesens, eine Weiterentwicklung des Roche-Areals zu ermöglichen.

3.2 Städtebauliche Überlegungen

Die grundsätzliche Frage nach der Berechtigung eines markanten Hochausbaus und der Eignung des Roche-Areal dafür hat die BRK anlässlich der Beratung des Bebauungsplans Südareal im Jahr 2010 eingehend geprüft.¹ Die BRK kam zum Schluss, dass sich der Standort für ein Hochhaus als geeignet erweist und im Einklang mit dem Hochhauskonzept steht. Selbstverständlich sind für das Nordareal die Auswirkungen einer weiteren vertikalen Verdichtung erneut sorgfältig zu prüfen.

Dass im Rahmen dieses enormen Ausbauprojekts auf ein Wettbewerbsverfahren verzichtet wurde, leuchtet angesichts der Komplexität und der hohen betrieblichen und funktionalen Anforderungen ein. Insbesondere für die Planung der Forschungsgebäude war eine intensive Zusammenarbeit von externen Fachplanern, wie Architekten und Ingenieuren, mit Roche-Spezialisten direkt vor Ort unabdingbar. Ein Architekturwettbewerb hätte sich rein auf die Fassadengestaltung konzentrieren können, was den betrieblichen Anforderungen an die Weiterentwicklung des Standorts nicht gerecht geworden wäre. Durch den Verzicht auf ein Wettbewerbsverfahren wurden die Grundsätze des Hochhauskonzepts nicht verletzt, sieht dieses doch in begründeten Fällen Ausnahmen von der Regel vor. Ferner stellt Roche selbst höchste gestalterische Ansprüche, was sie wiederholt in längerfristiger Zusammenarbeit mit ihren „Hausarchitekten“ gezeigt hat.

Die Kommission ist sich bewusst, dass die zusätzliche Verdichtung zu einer weiteren massgeblichen Veränderung des ganzen Stadtbilds führt. Nach Einschätzung der BRK berücksichtigt der vorliegende Bebauungsplan für das Nordareal die besondere Lage des Firmenareals inmitten eines Wohngebiets angemessen: Die Vorschriften des Bebauungsplans Wettsteinallee aus dem Jahr 2008 werden unverändert in den neuen Bebauungsplan übernommen. Im Bereich der Wettsteinallee bleiben die Auswirkungen der Bebauung auf die Nachbarschaft im Rahmen der bisherigen baurechtlichen Möglichkeiten somit begrenzt. Die grösste Verdichtung erfolgt im Zentrum des Areals mit dem bestehenden Bau 1 und dem neuen Bau 2. Diese höchsten Hochhäuser stehen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohnquartier; die Nähe des maximal 72 m hohen und verhältnismässig breiten Hochhauses im Baubereich C zu den Wohngebieten erscheint tragbar. Als speziell markant wird der Baukörper auf Baufeld D eingeschätzt. Auf den Visualisierungen scheint dieses Gebäude mit einer geplanten Wandhöhe von 132 m optisch fast mehr ins Auge zu fallen als Bau 2, welcher in Bau 1 ein ansprechendes Gegenüber findet. Aufgrund dessen ist es für die Kommission von grosser Bedeutung, dass auf die sorgfältige bauliche Gestaltung dieses Gebäudes besonderes Augenmerk gelegt wird.

Die Kommission konnte sich des Weiteren überzeugen, dass mit den vorgesehen Bauten die baurechtlichen Auflagen, besonders die Einhaltung des Lichteinfallswinkel von 45° sowie des 2-Stunden-Schattens, durchgehend erfüllt sind. Darüber hinaus vertraut die Kommission darauf, dass Roche ihr Areal weiterhin mit grosser architektonischer Gewissenhaftigkeit entwickelt. So soll die seit Jahrzehnten bestehende Zusammenarbeit von Roche mit dem Architekturbüro Herzog & de Meuron fortgesetzt und die deutlich sichtbare Architektursprache des Bau 1 insbesondere mit dem Bau 2 weitergeführt werden. Zahlreiche Kommissionsmitglieder sind der Auffassung, dass die Einbettung des solitären Baus 1 in ein sorgfältig angeordnetes Ensemble weiterer Hochhäuser ein städtebaulicher Gewinn ist. Die Kommission stellt fest, dass der Bau 1 in seiner Erscheinung nicht zu stark vom Hintergrund kontrastiert. Sie geht davon aus, dass auch die nun neu geplanten Hochhäuser vor allem bei der Fassadengestaltung analog konzipiert werden. Die neu entstehende Hochhausgruppe wird so eine Gesamtheit.

¹ BRK-Bericht Nr. 10.1156.02 zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal) vom 13. September 2010, S. 4 ff.

3.3 Verkehrserschliessung / Antrag UVEK

Die Verkehrserschliessung ist bei einem Gross-Projekt, wie es der vorliegende Bebauungsplan ermöglicht, von massgeblicher Bedeutung. Angesichts der geplanten Zusammenführung der Mitarbeitenden am Hauptsitz und den voraussichtlich darüber hinaus neu entstehenden Arbeitsplätzen ist zu prüfen, ob die bestehenden Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs genügen. Roche hat schon im Hinblick auf den Bau 1 ein umfassendes Mobilitätskonzept ausgearbeitet, das für alle Mitarbeitenden auf dem Areal bindend ist. Damit ist es insbesondere gelungen, die Zahl der benötigten Parkplätze für das Areal verhältnismässig gering zu halten. Die BRK wie auch die UVEK stufen das Mobilitätskonzept der Roche als vorbildlich ein.

Die BRK ist wie die UVEK der Ansicht, dass die Verkehrserschliessung des Roche-Areals primär vom Osten her zu erfolgen hat. Weiter scheint der BRK entscheidend, dass der Badische Bahnhof aufgewertet und dadurch ein attraktiver und schnellerer Zugang zum Roche-Areal geschaffen wird. Erfreut nimmt die BRK die Information der Regierung von April 2016 zur Kenntnis, dass in Kürze ein Schnellbussystem zwischen Roche-Areal und Bahnhof SBB geschaffen wird (über die Schwarzwaldbrücke). Die kürzlich bekanntgegebene optimierte Streckenführung des Herzstücks ermöglicht zudem die direkte Erschliessung des Roche-Areals durch die S-Bahn.

Für das Mobilitätskonzept der Roche, die Planung des öffentlichen Verkehrs (Erschliessung mit dem ÖV, das Buskonzept und den motorisierter Individualverkehr (Parkplatzsituation, Parkraumbewirtschaftung, Shuttle-Busse, Anwendung des Fahrtenmodelles) verweist unsere Kommission auf den Mitbericht der UVEK Seiten 2-8.

Die UVEK beantragt der BRK die Ergänzung von II. Ziff. 2.1.9 des Bebauungsplanes wie folgt: „Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf acht Jahre beschränkt.“

Die BRK hat den Antrag der UVEK nach eigenen Abklärungen und Diskussionen an seiner Sitzung vom 22. April 2016 mit einem Stimmenverhältnis von 6:6 bei einer Enthaltung mit Stichtent-scheid des Vizepräsidenten wie folgt abgeändert und teilweise übernommen:

„Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf zehn Jahre beschränkt. Die Parzellen 8/383 (Roche Südareal) sowie 8/424 (Areal Eisenbahnweg) sind davon ausgenommen.“

Der Antrag der UVEK wurde in je einem Punkt verändert, respektive ergänzt. Einerseits wurde der Parkplatztransfer um zwei Jahre von acht auf zehn Jahre verlängert. Andererseits wird klar-gestellt, dass dieser Parkplatztransfer nur für das Parkhausprovisorium auf der Parzelle an der Schwarzwaldstrasse gilt.

Dieses Parkhausprovisorium ist aktuell noch nicht definitiv bewilligt. Es sind offenbar Einsprachen dagegen eingetroffen. Das Baugesuch sieht eine Betriebsphase (Bewilligungsdauer) von maximal 15 Jahren vor (temporäre Baute). Aufgrund der zonenrechtlichen Situation ist diese Baute zonen-fremd (Eisenbahnareal). Eine unbefristete Baubewilligung ist daher nicht möglich. Die Roche ist weder Eigentümerin noch Bauherrin dieses Parkhausprovisoriums. Roche plant, diese ca. 650 Parkplätze als teilweisen Ersatz für die aufgrund des Rückbaus des Baus 74 entfallenden 857 Parkplätze während der eigenen Bauzeit zu nutzen/mieten. Diese Bauzeit und damit die benötig-te Zeit für die Nutzung des externen Parkhausprovisoriums wird auf knapp 8 Jahre (bis 2023) geschätzt. Aufgrund möglicher Bauverzögerungen ist die BRK der Ansicht, dass mit der zeitlichen Erweiterung des Parkplatztransfers auf zehn Jahre der Roche keine Probleme entstehen. Die Roche hat der BRK zudem brieflich signalisiert, dass sie mit zehn Jahren „leben“ könne. Dies stellt die erste Änderung des Antrages der UVEK dar.

Die zweite nimmt eine Klarstellung vor, indem dieser Parkplatztransfer örtlich auf die Parzelle des Parkplatzprovisoriums an der Schwarzwaldstrasse beschränkt wird. Damit kann Roche, wie bis anhin, zwischen ihren diversen Arealen/Parzellen einen Parkplatztransfer vornehmen (zwischen

Nord- und Südareal sowie Areal Eisenbahnweg). Auf diese Möglichkeit ist die Roche angewiesen und dies wird auch heute so schon praktiziert. Gemäss brieflicher Auskunft der Roche wird so nach Planrealisierung ein Parkplatztransfer vom nunmehr dichter bebauten Nordareal auf das Südareal stattfinden, auf welchem neu definitive Parkplätze erstellt werden. Die bauliche Entwicklung und Erschliessung resp. Flexibilität der Roche beim Parkplatztransfer auf dem eigenen Areal während der Bau- und Betriebsphase wird mit diesem Antrag daher nicht eingeschränkt.

Die Kommissionsminderheit will der Bauherrschaft dieses Parkplatzprovisoriums keine zusätzliche Frist auferlegen. Selbst wenn die private Bauherrschaft des Parkplatzprovisoriums eine Baubewilligung für fünfzehn Jahre erhalten wird, sei z.B. eine öffentliche Nutzung dieses Parkhauses nach zeitlichem Ablauf des Parkplatztransfers sowieso nicht mehr zulässig. Eine weitere Nutzung dieses Parkplatzprovisoriums sei nur möglich, wenn ein anderer Grundeigentümer einen analogen Parkplatztransfer vereinbare, was wiederum bedinge, dass dieser Grundeigentümer einen entsprechenden Anspruch habe. Dieses Risiko will die Kommissionsminderheit dem privaten Parkhausersteller nicht überbinden. Es gilt aber festzuhalten, dass das grundbuchliche Servitut per heute noch nicht feststeht. Im Rahmen des zu verabschiedenden Bebauungsplanes und nach Erhalt der rechtskräftigen Baubewilligung (mit der dannzumaligen Gewissheit der maximalen Betriebsdauer) kann respektive muss sich die dortige Bauherrschaft ohnehin an dieser Zeitvorgabe orientieren. Es besteht jedoch die Gefahr, dass dieses Parkplatzprovisorium nach fünfzehn Jahren verlängert wird. Eine Befristung des Parkplatztransfers würde diesem Vorgehen zwar keinen Riegel schieben, würde aber einen kleineren wirtschaftlichen Anreiz schaffen. Die Roche signalisiert, dass ihr zehn Jahre machbar erscheinen, was nach Bauablauf auch inklusive Reserve nachvollziehbar ist. Planungs- und umweltrechtlich ist diese Frist daher im vorliegenden Sondernutzungsplan gemäss Auffassung der Kommissionmehrheit entsprechend zu verankern. Da ohne weiteren Parkplatztransfer dieses provisorische Parkhaus ohnehin nicht weiter genutzt werden kann, muss hier keine mühsame „Parkplatzerbsenzählerei“ erfolgen und es werden privaten Anwohnern auch keine Parkplätze entzogen. Um es als öffentliches Parkhaus betreiben zu können, wäre eine Zonenänderung zwingend (siehe bestehendes Parking Badischer Bahnhof).

Aus Sicht der Kommissionsminderheit ist es falsch, einen Konnex zu einem ausserhalb des Perimeters des Bebauungsplans liegenden Parkhausprojekt privater Investoren zu schaffen. Roche hat klar kommuniziert, dass sie die vorübergehend zu schaffenden Parkplätze nach der Bauphase nicht mehr in Anspruch nehmen werden. Der Rest ist Sache der privaten Investoren. Aus Sicht der Kommissionsminderheit wird ein falsches Signal gesetzt: Roche beansprucht zum jetzigen Zeitpunkt und erst recht nach der Neugestaltung des Nordareals viel weniger Parkplätze als ihr baurechtlich zustehen würde. Roche wendet ein Mobilitätskonzept an, das von den Mitarbeitern wo immer möglich den Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr abverlangt. Mit Aufnahme des UVEK-Antrags (auch in der modifizierten Form der BRK) in den Bebauungsplan werden künftig private Bauherren davon absehen, unter das gesetzlich zulässige Maximum an Parkplätzen zu gehen, weil sie jederzeit damit rechnen müssen, dass die tiefere Zahl an Parkplätzen nachträglich fixiert wird.

3.4 Wohnraumbedarf

Die BRK kann bzgl. der Schaffung neuer Arbeitsplätze und der darauf folgenden notwendigen Verkehrserschliessung auf die eigenen raumplanerischen Ausführungen im Bericht zum Bebauungsplan Südareal (Bau 1) aus dem Jahre 2010² verweisen. Diese haben nach wie vor resp. erst recht ihre Geltung.

Der BRK ist es in Ergänzung zu den Ausführungen der UVEK wichtig zu betonen, dass für die langfristige Planung nicht allein der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund stehen darf, sondern auch die Schaffung von Wohnraum auf Stadtgebiet. Man muss davon ausgehen, dass

² Bericht der BRK Nr. 10.1156.02 zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal) vom 13. September 2010.

eine Verbesserung der Verkehrsverbindung von Arbeitsplätzen nicht zwingend (oder nicht nur) dazu führen wird, dass die Menschen effektiv schneller am Arbeitsplatz sind bzw. vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Vielmehr dürfte eine verbesserte Verkehrsanbindung dazu führen, dass Mitarbeitende in grösserer Entfernung von ihrem Arbeitsplatz Wohnsitz nehmen. Die stetige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur führt also auch dazu, dass Menschen immer weiter weg von ihrem Arbeitsplatz wohnen. Damit wird die Zersiedelung der Landschaft gefördert. Zudem wird das Gesamtverkehrsaufkommen erhöht, was in ökologischer Hinsicht grundsätzlich unerwünscht ist. Insofern hat ein unkritischer und grenzenloser Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auch negative raumplanerische Auswirkungen. Solche sind insbesondere dann zu erwarten, wenn (wie das in der Region Basel der Fall ist) der öffentliche Verkehr massiv subventioniert wird. Unter diesem Aspekt und aufgrund der bestehenden Wohnungsknappheit im Kanton (aktuelle Leerstandsquote 0,3 %, somit deutlich tiefer als noch im Jahre 2010) erscheint es der BRK besonders wichtig, dass genügend Wohnraum in der Stadt besteht, damit möglichst viele Menschen in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen können und damit das Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden kann.

Im Falle einer Annahme der „Stadtrandentwicklung Ost“ wären in unmittelbarer Nähe zum Roche-Areal Wohnungen in grosser Zahl entstanden. Dieses Projekt ist in der Volksabstimmung bekanntlich knapp verworfen worden. Angesichts der Wohnungsknappheit resp. dem Nachfrageüberhang nach städtischen Wohnungen und aufgrund des knappen Volks-Neins, erachtet es die Kommissionsmehrheit für legitim und notwendig, in Sachen „Stadtrandentwicklung Ost“ einen zweiten Anlauf zu wagen. Dies bedingt natürlich ein überarbeitetes Projekt. In der Planung darf es keine Denkverbote geben. Die Kommissionsmehrheit erwartet daher vom Regierungsrat eine entsprechend neue Vorlage. Die Kommissionsminderheit will primär bestehende versiegelte Areale verdichten und sieht heute keinen Anlass, dieses Wohnbauprojekt auch in veränderter Form wieder vor Parlament und Volk zu bringen.

Diese Wohnraumdiskussion ist jedenfalls auch umweltpolitisch eine Relevante. Die BRK hält erfreut fest, dass das im Jahre 2013 vom Volk gutgeheissene Wohnraumförderungsgesetz (WRFG) zu greifen beginnt. Einige Projekte (z.B. Felix Platter Spital-Areal) sind aufgegleist, die Wohnbautätigkeit ist steigend und allein im Bereich des gemeinnützigen Wohnungsbaus (Genossenschaften) sind im Kanton 1000 Wohnungen projektiert oder bereits im Bau.

Unser Kanton ist erfolgreich, was die ökonomischen Kennzahlen auch klar nachweisen. So sind gemäss Auskunft des BVD in den letzten zehn Jahren gut 20'000 Arbeitsplätze entstanden, aber nur knapp 10'000 Einwohner hinzugekommen und lediglich gut 3'300 Wohnungen zusätzlich erstellt worden. Da man von zwei Personen pro Arbeitsplatz ausgeht, hätte man rund 40'000 Einwohner zulegen müssen. Die Diskrepanz ist offensichtlich. Folge ist, dass die Pendlerströme zunehmen inkl. aller negativen Folgen (Steigerung Schadstoffbelastung, Zersiedelung, Mehrkosten und Mehrfläche für ÖV und MIV, Verlust von Steuersubstrat etc.).

3.5 Solitude-Promenade / Antrag BRK

Im Bebauungsplan zum Südareal von 2010 ist eine visuelle Öffnung des rheinseitigen Areals im Rahmen der Entwicklung auf Baufeld 2 vorgesehen. Da die Neubebauung von Baufeld 2 zeitlich nicht festgelegt ist, hatte die BRK damals darauf gepocht, dass die Engstellen bei der Solitude-Promenade schnell entschärft werden.³ Roche hatte sich damals bereit erklärt, zu einer zeitlich vorgezogenen Verbesserung der Situation an der Rheinuferpromenade Hand zu bieten. Bei der Beratung des Bebauungsplans zum Nordareal hat die BRK die Frage wieder aufgenommen, da bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Massnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt wurden.

³ Bericht der BRK Nr. 10.1156.02 zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal) vom 13. September 2010, S. 12 f.

Das BVD informierte die Kommission über die seit 2010 erfolgten Abklärungen wie folgt: Die Stadtgärtnerei hat 2011 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie abgeklärt, welche Massnahmen notwendig wären, um die Gesamtsituation und insbesondere die Wegführung entlang der Solitude-Promenade zu verbessern. 2013 wurde zudem eine Vertiefungsstudie für den Hauptproblem-bereich auf Höhe des Solitude-Parks durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass eine deutliche Verbesserung der Wegführung nur durch eine Verbreiterung des Wegs erzielt werden könnte. Für eine solche Wegverbreiterung müssten entweder zahlreiche Bäume gefällt oder die Böschung zum Rhein ausgebaut und verstärkt werden. Beide Varianten wären mit massiven Eingriffen verbunden. Da sich mittelfristig mit der Neugestaltung des Südareals von Roche ganz neue Möglichkeiten auf-tun werden, stufte das BVD diese Eingriffe und die dazu notwendigen Investitionen als unverhältnismässig ein.

Die BRK nimmt zur Kenntnis, dass die Situation an der Rheinuferpromenade erst im Zug der Neugestaltung des Roche-Südareals umfassend verbessert werden kann. Ungeachtet dessen ist der Kommission eine schnelle Entschärfung der Gefahrenstellen wichtig. Aufgrund der Nachfrage der BRK hat Roche erneut abgeklärt, welche kurzfristigen Massnahmen möglich sind. Die BRK wurde mit Schreiben vom 22. Februar 2016 wie folgt über das Resultat der erneuten Abklärung informiert:

„Wir von der Roche haben damals darauf hingewiesen, dass es sich bei den Bauten entlang der Rheinuferpromenade um Forschungseinrichtungen handelt, die bis zur Erstellung des neuen Forschungszentrums an der Grenzacherstrasse in Betrieb bleiben. Für den Betrieb dieser Forschungsgebäude sind diverse technische Anlagen erforderlich (wie Zu- und Abluftöffnungen), die sich direkt hinter dem Arealzaun befinden.

Gleichwohl haben wir zugesichert, dass wir an einer kurzfristigen Verbesserung der Situation an der Rheinuferpromenade interessiert sind und die Möglichkeiten dafür prüfen wollen. Nach der Konkretisierung möglicher Massnahmen haben wir Ihnen weitere Informationen dazu versprochen.

Nach eingehender Prüfung möchten wir das bestehende Gasflaschenlager an der SW-Ecke des Solitude-Parks abbauen. Dies würde zu einer Entspannung der Verkehrssituation an dieser Ecke des Solitude-Parks beitragen, da insbesondere mehr Übersichtlichkeit geschaffen würde. Der Arealzaun kann in diesem Bereich zurück-versetzt und die Bepflanzung entlang des Zauns entsprechend angepasst werden. Eine erste Besprechung mit der Grünraumplanung hat dazu bereits stattgefunden.

Unser Ziel ist, die kurzfristigen Massnahmen bis zum Sommer 2016 umzusetzen.“



Quelle: F. Hoffmann-La Roche

Die Kommission begrüsst es, dass eine erste Verbesserung im Rahmen des bestehenden Gestaltungsspielraum möglich ist und nun auch erfolgt. Sie erachtet es auch als positiv, dass die Stadtgärtnerei die Testplanung für den ganzen Bereich zwischen Schwarzwaldallee und Stachelrain noch in diesem Jahr startet. Sie erwartet vom Regierungsrat, dass er nach dem mit dem Um-

zug der Forschungsabteilungen der Roche vom Südareal in das neue Forschungszentrum an der Grenzacherstrasse in Zusammenarbeit mit Roche ohne weiteren Verzug eine umfassende Verbesserung der Verkehrssituation auf der Solitude-Promenade plant und zur Umsetzung gewillt ist.

Die BRK verweist in diesem Zusammenhang auch auf die detaillierten Ausführungen der UVEK in ihrem Mitbericht S. 8 ff.

Die BRK ist mehrheitlich der Ansicht, dass diese guten Absichten in verbindlicher Form und zeitlich definiert im Bebauungsplan Eingang finden sollen. Mit einem Stimmenverhältnis von 8:4 bei einer Enthaltung schlägt die BRK dem Plenum vor, im Bebauungsplan unter II. neu Ziff. 2.1.10 (sofern der obige Antrag zu neu Ziff. 2.1.9 angenommen wird, wenn nicht, wäre neu Ziff. 2.1.9) folgenden Passus aufzunehmen:

„Der Fuss- und Fahrradweg Solitude-Promenade zwischen Schwarzwaldallee und Stachelrain ist im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden so auszubauen, dass der Langsamverkehr durchgängig ohne Engpässe und gegenseitige Behinderung zirkuliert. Spätestens nach Erstellung des neuen Forschungszentrums an der Grenzacherstrasse ist die gesamte Solitude-Promenade im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden entsprechend umzugestalten.“

Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass dies einem legitimen Bedürfnis der Bevölkerung entspricht. Mit diesem sinnvollen Ausbau (resp. Beseitigung des Flaschenhalses) des Fuss- und Veloweges im Solitude-Bereich ergibt sich für die Allgemeinheit ein klarer Mehrwert. Die Zugänglichkeit der Rheinuferwege wird im ganzen Kantonsgebiet vorangetrieben. Für 28 Millionen Franken ist vor wenigen Tagen der Elsässerrheinweg vor dem Novartis Campus im St. Johann eröffnet worden. Die Bevölkerung musste dort jahrelang darauf warten. Der Zuspruch ist gross und die Reaktionen fallen begeistert aus. Die BRK ist der Ansicht, dass sich eine derartige Investition auch vor dem Roche-Areal lohnt. Die verbindliche Form im Rahmen des Bebauungsplanes gibt der Verwaltung und der Roche den Antrieb, die Verbesserungen innert nützlicher Frist durchzusetzen. Es ist davon auszugehen, dass die Roche sich diesem Antrag nicht widersetzt, da auch sie ein Interesse daran haben muss, dass das Areal im Langsamverkehr besser erschlossen wird und die unmittelbare Umgebung des Areals auch für Roche-Mitarbeiter für Erholung und Freizeit ein Mehrwert geschaffen wird. Die BRK ist der Ansicht, dass die Kosten für den Ausbau idealerweise dem Mehrwertabgabefonds entnommen werden. Die entsprechende Zweckerweiterung dieses Fonds ist dem Vernehmen nach geplant, so dass danach formell keine Hürden mehr vorhanden sind. Zudem muss einmal mehr betont werden, dass die Raumplanung auch ein politischer und demokratischer Prozess ist; auch im Stadtkanton Basel-Stadt. Die Planung muss akzeptorientiert verlaufen. Die vorgeschlagene Ergänzung des Bebauungsplanes im Bereich Solitude-Promenade stellt hierzu einen kleinen, aber nicht zu unterschätzenden, Beitrag dar.

Die Kommissionsminderheit vertritt die Ansicht, dass dieser Ausbau der Solitude-Promenade ohnehin realisiert werde. Einer speziellen Erwähnung im Bebauungsplan bedürfe es nicht. Zudem wird argumentiert, dass die Solitude-Promenade sich ausserhalb des Planungsperimeters befinde und es unsinnig wäre, dies hier zu regeln.

3.6 Mehrwertabgabe

Heute besteht auf dem Nordareal eine Bruttogeschossfläche von 290'000 m² bzw. eine Ausnutzung von 3.4. Sofern alle vorgesehenen Gebäude auf dem Nordareal realisiert werden, weist es eine Bruttogeschossfläche von rund 440'000 m² bzw. eine Ausnutzung von 5.2 auf. Ausgehend von dieser deutlichen Verdichtung hat sich die Kommission nach der Höhe der erwarteten Mehrwertabgabe erkundigt. Da die Mehrwertabgabe erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für das konkrete Neubauprojekt aufgrund der effektiven Bruttogeschossfläche und unter Berücksichtigung aller Abzüge berechnet wird, konnte die Verwaltung keine verbindliche Schätzung ab-

geben. Ausgehend von einem Vergleich mit Bau 1, für den eine Mehrwertabgabe von rund CHF 12 Mio. geleistet wurde, schätzt die BRK die Höhe der Mehrwertabgabe im Rahmen des Bebauungsplans für das Nordareal auf CHF 20 Mio. bis höchstens CHF 40 Mio. Die Mehrwertabgabe fällt allerdings nicht auf einmal und nicht schon mit der Genehmigung des Bebauungsplans an, sondern etappenweise für jeweils realisierte Neubauten mit Mehrnutzung.

Der BRK ist wichtig zu betonen, dass es zu kurz gegriffen wäre, direkte finanzielle Einnahmen durch die Mehrwertabgabe gegen allfällige Kosten für die öffentliche Hand, beispielsweise für eine weitere ÖV-Erschliessung des Areals, aufrechnen zu wollen. Der langfristige wirtschaftliche Nutzen für den Kanton aufgrund der Verdichtung des Areals und der Schaffung von Raum für zusätzliche Arbeitsplätze steht gegenüber der einmalig zu leistenden Mehrwertabgabe klar im Vordergrund.

3.7 Öffentliche Zugänglichkeit von Bau 1 und Bau 2

In der Kommission wurde die Frage gestellt, ob der Bau 1 und der neue Bau 2 künftig öffentlich zugänglich sein könnten. Roche erläuterte der BRK, dass bei der Zugangsregelung zu den Gebäuden Betriebs- und Sicherheitsaspekte im Vordergrund stehen, weshalb keines der Gebäude auf dem Werkareal öffentlich zugänglich sein oder gar eine öffentliche Gastronomie erhalten wird. Roche arbeitet derzeit an einem Besucherkonzept, das öffentliche Führungen am Wochenende vorsieht. Dieses Konzept soll nach der Fertigstellung weiterer Neubauten auf diese ausgedehnt werden können.

3.8 Beleuchtungsregime zu Nachtzeiten

Aufgrund der weltweiten Vernetzung des Unternehmens ist es nicht zu vermeiden, dass einige Mitarbeitende auch zu Randzeiten in den Büros arbeiten. Um die Lichtemissionen auf ein Minimum zu reduzieren, lässt Roche die Storen im Bau 1 um 21.00 Uhr automatisch schliessen. Zudem löscht die Innenraumbeleuchtung automatisch mit einigen Minuten Nachlaufzeit, nachdem die Mitarbeitenden ihr Büro verlassen haben. Die Kommission begrüsst die Massnahmen zur Reduktion der Lichtemissionen. Sie ist jedoch in der Frage gespalten, ob die Schliessung der Storen um 21.00 Uhr sinnvoll ist oder die Schliessung der Storen nach dem Sonnenuntergang auszurichten ist. Es muss für die betroffenen Mitarbeiter aber immer möglich sein, die automatische Schliessung individuell zu übersteuern; niemand soll gezwungen werden, hinter verschlossenen Storen zu arbeiten.

3.9 Einsprachen

Die BRK konnte Einsicht in alle gegen den vorliegenden Bebauungsplan eingegangenen und im Ratschlag aufgeführten Einsprachen nehmen. Insgesamt sind 89 Einsprachen und drei Anregungen gegen den Bebauungsplan eingegangen. 83 Einsprachen basieren auf der Vorlage des HEAW. An der Anhörung des HEAW konnte sich die Kommission ein Bild der Anliegen des Vereins machen.

Die BRK stellt fest, dass sich die Roche bezüglich nachbarlicher Entschädigungen mit diversen Einsprechern resp. Gruppen in intensivem Kontakt befindet. Die der BRK in Umrissen dargelegten, auch aus den Medien bekannt gewordenen und von den Einsprechern bestätigten Entschädigungsvorschläge, sind von der Kommission nicht näher zu beurteilen, erscheinen jedoch fair und sind gerichtlich nach aktueller Rechtslage in der Regel kaum durchsetzbar. Die Roche macht offenbar die Entschädigungszahlung nicht vom Einspracherückzug abhängig. Der BRK ist zumindest ein Einspracherückzug (Nr. 6) mitgeteilt worden.

In materieller Hinsicht kann sich die Kommission den im Ratschlag dargestellten Überlegungen zu diesen Einsprachen anschliessen. Die BRK hat mit ihren Anträgen i.S. Parkplatztransfer und Solitude-Promenade den Bebauungsplan ergänzt. Diesbezüglich ist einigen Einsprechenden materiell teilweise entgegengekommen worden. In diesem Sinne sind die Einsprachen, soweit darauf

eingetreten werden kann und kein Rückzug stattfand, formell abzuweisen, was dem Grossen Rat hiermit beantragt wird.

In formeller Hinsicht hat sich die Kommission mit der Frage der Einsprachelegitimation auseinandergesetzt. Der Regierungsrat legt im Ratschlag seine Überlegungen zur Legitimationsprüfung ausführlich und sorgfältig dar. Er führt unter anderem aus, dass für ein Hochhaus mit einer Höhe von rund 200 m die reine Sichtverbindung und auch ein kurzzeitiger Schattenwurf alleine noch keine Einsprachelegitimation begründen können. Der Regierungsrat bejaht die Legitimation von Eigentümerinnen oder Mietern von Parzellen in den Baublöcken in unmittelbarer Nachbarschaft zum ganzen Planungssperimeter des neuen Bebauungsplans. Einsprechende, die durch mehr als eine Strasse vom Planungssperimeter getrennt sind, sollen nicht einspracheberechtigt sein. Legitimiert sind gemäss dem Regierungsrat Einsprechende in den in der folgenden Abbildung rot umrandeten Baublöcken:

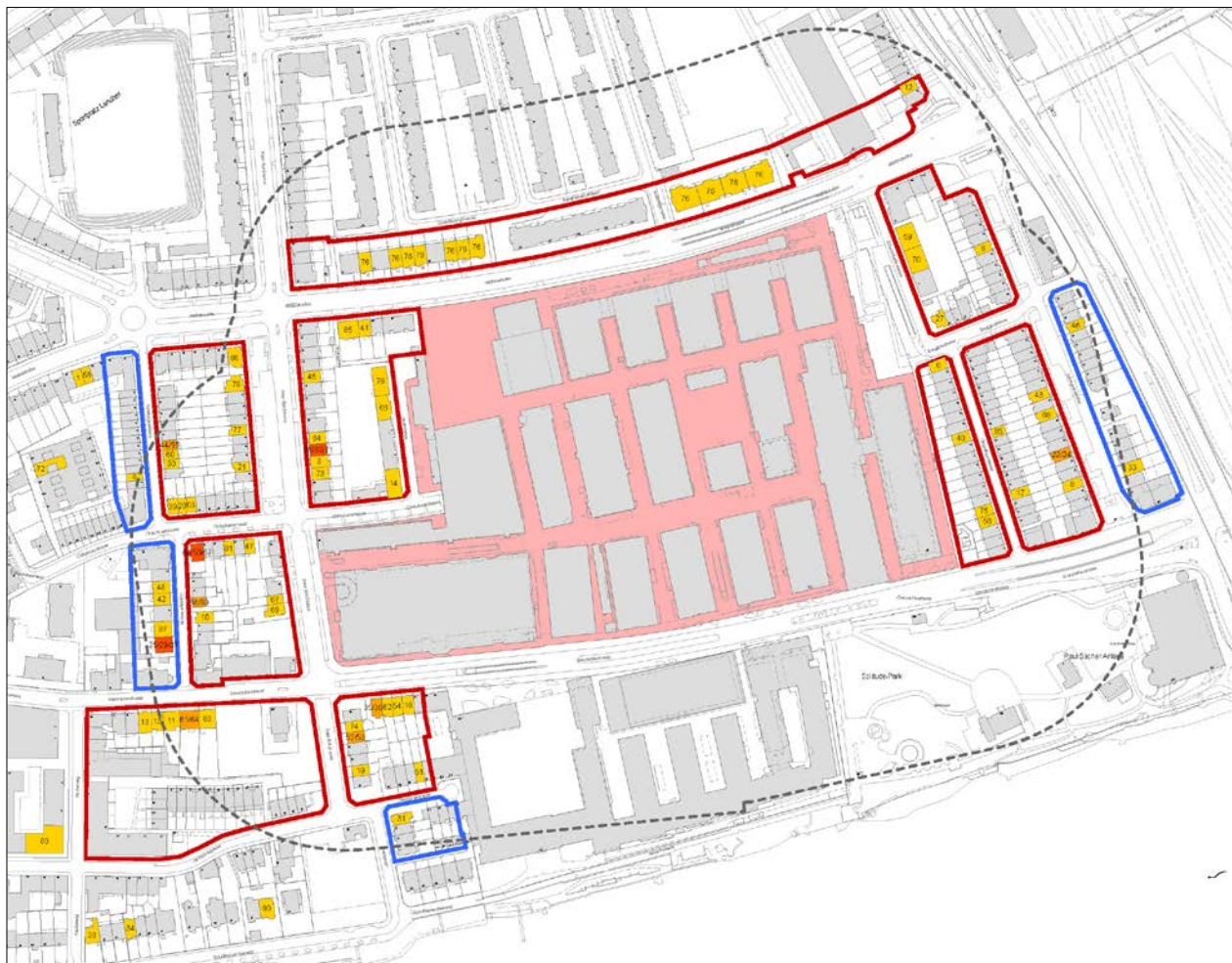


(Abb. 23 auf Seite 40 des Ratschlags)

Die Kommission kann die Argumentation für diese Abgrenzung im Wesentlichen nachvollziehen. Sie bezweifelt aber, dass sich aufgrund der generellen Erwägungen des Regierungsrats der Kreis der zur Einsprache Legitimierten in aller Eindeutigkeit abgrenzen lässt. Die Schematisierung führt in Einzelfällen zu nicht restlos befriedigenden Resultaten. So sind gewisse Parzellen legitimiert, die in grösserer Entfernung zum Planungssperimeter (und insbesondere zum Bau 2) liegen als einzelne nicht legitimierte Parzellen. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat deshalb, die Legitimation nicht ausschliesslich über Baublöcke zu definieren, sondern zusätzlich weitere Einsprechende in einer gewissen räumlichen Nähe zum Planungssperimeter als legitimiert anzusehen. Angemessen erscheint es der Kommission, im Zweifel auch die Legitimation von Einsprechenden auf diejenigen Parzellen zu bejahen, die sich gegenüber den vom Regierungsrat als einzig legitimiert angesehenen Baublöcken befinden und in einem Abstand von nicht mehr als maximal rund 125 m zum Planungssperimeter stehen. Die BRK hat das BVD beauftragt, den entsprechend erweiterten Einspracheperimeter planerisch darzustellen. Dieser wird nachfolgend abgebildet. Die Einsprechenden im erweiterten Bereich (blau umrandet) sind zusätzlich legitimiert.

Es sind dies:

- Einsprachen 25, 29, 37, 42, 48 und 87 am Rosengartenweg
- Einsprache Nr. 4 an der Ruhrbergstrasse war ohnehin bereits legitimiert
- Einsprache Nr. 31 an der Alemannengasse
- Einsprachen Nr. 33 und 46 an der Schwarzwaldallee



Konkret beantragt die BRK, auch die Legitimation der oben aufgeführten Einsprechenden zu bejahen: Im Ergebnis ändert die Erweiterung des Kreises der legitimierten Einsprechenden durch die BRK nichts, da die Einsprachen materiell aus den im Ratschlag und im vorliegenden Bericht der BRK dargelegten Gründen teilweise oder vollständig abzuweisen sind.

4. Antrag

Die BRK beantragt dem Grossen Rat einstimmig bei 1 Enthaltung dem nachstehenden Beschlussantrag zuzustimmen. Die Kommission hat diesen Bericht am 4. Mai 2016 einstimmig bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Bau- und Raumplanungskommission

René Brigger, Vizepräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)

(Vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 95, 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 15.1824.01 vom 24. November 2015 sowie in den Bericht der Bau- und Planungskommission Nr. 15.1824.02 vom 4. Mai 2016 sowie in den Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'873 des Planungsamtes vom 26.05.2015 wird verbindlich erklärt.

II. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'871 des Planungsamtes vom 26.05.2015 wird verbindlich erklärt.
2. Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:
 - 2.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 2.1.1. Sofern nicht anders bestimmt, ist die Bruttogeschossfläche sowie die zulässige Anzahl Geschosse frei.
 - 2.1.2. Zulässig sind industrielle Nutzungen sowie die zum Betrieb notwendigen weiteren Nutzungen wie Büro, Labor, Gastronomie und Logistik.
 - 2.1.3. Gebäude haben sich in die im Plan dargestellte rasterartige Bebauungsstruktur einzuordnen. Der Abstand von Gebäuden zur Baulinie darf in diesem Rahmen frei gewählt werden
 - 2.1.4. Innerhalb des Areals haben Gebäude einen minimalen Abstand zueinander von 9 m einzuhalten. Im Abstandsbereich sind Provisorien, Vordächer, Balkone, technische Anlagen sowie untergeordnete Verbindungsbauten zulässig. Unterirdische Gebäudeteile müssen keine Abstände einhalten.
 - 2.1.5. Technische und sicherheitsrelevante Anlagen die über dem Dach liegen müssen, sind soweit möglich und verhältnismässig innerhalb einer Dachprofilinie von 45° an zuordnen.
 - 2.1.6. Mittels eines Mobilitätskonzepts ist die umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung zu fördern. Es ist jeweils im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens über den Stand der Umsetzung Bericht zu erstatten.
 - 2.1.7. Der Aussenraum gegen die Grundstücksgrenze ist nach einem übergeordneten Konzept und mit Blick auf die Nachbarschaft qualitativ hochwertig und soweit möglich öffentlich und begrünt zu gestalten.

¹ SG 730.150

- 2.1.8. Von der gemäss Gesetzgebung und Norm vorgesehenen Aufteilung der Veloparkplätze in Kurz- und Langzeitparkplätze kann abgewichen werden. Es sind jedoch mindestens 5% der zu erstellenden Veloabstellplätze als Kurzzeitparkplätze, d. h. ebenerdig und nahe bei den Eingängen anzuordnen.
- 2.1.9 Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf zehn Jahre beschränkt. Die Parzellen 8/383 (Roche Südareal) sowie 8/424 (Areal Eisenbahnweg) sind davon ausgenommen.
- 2.1.10 Der Fuss- und Fahrradweg Solitude-Promenade zwischen Schwarzwaldallee und Stachelrain ist im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden so auszubauen, dass der Langsamverkehr durchgängig ohne Engpässe und gegenseitige Behinderung zirkuliert. Spätestens nach Erstellung des neuen Forschungszentrums an der Grenzacherstrasse ist die gesamte Solitude-Promenade im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden entsprechend umzugestalten.
- 2.2. Bereich Mitte
- 2.2.1. Im Bereich Mitte sind Gebäude mit einer maximalen Wandhöhe von 40 m zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.
- 2.3. Bereich Grenzacherstrasse
- 2.3.1. Entlang der Grenzacherstrasse ist pro Baubereich oberirdisch jeweils ein Gebäude mit den folgenden maximalen Wandhöhen zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.
- | | |
|---------------|----------------|
| Baubereich A: | Wandhöhe 18 m |
| Baubereich B: | Wandhöhe 28 m |
| Baubereich C: | Wandhöhe 72 m |
| Baubereich D: | Wandhöhe 132 m |
| Baubereich E: | Wandhöhe 40 m |
| Baubereich F: | Wandhöhe 205 m |
| Baubereich G: | Wandhöhe 72 m |
| Baubereich H: | Wandhöhe 40 m |
| Baubereich I: | Wandhöhe 40 m |
| Baubereich J: | Wandhöhe 34 m |
- 2.3.2. Der im Schnitt A-A blau dargestellte Mantel darf durch das Gebäude im Baubereich F nicht überschritten werden.
- 2.3.3. Die maximale Wandhöhe in den Baubereichen C, D, F und G darf auch nicht durch technische und sicherheitsrelevante Anlagen überschritten werden.
- 2.3.4. Im Baubereich B sind untergeordnete überdeckte oder abgeschlossene Servicenutzungen über dem Dach zulässig, sofern sie dem Aufenthalt im Freien dienen.
- 2.3.5. Ein sachgerechter Erhalt der bestehenden Bausubstanz im Baubereich I ist unter dem Vorbehalt der betrieblichen Anforderungen und der Verhältnismässigkeit anzustreben.
- 2.4. Bebauungsplan Wettsteinallee
- 2.4.1. In Abweichung von den vorstehenden Vorschriften gelten für den Bereich Bebauungsplan Wettsteinallee folgende Bestimmungen:

2.4.2. Bauliche Nutzung

- a) Auf den Baufeldern 1 bis 6 sind mit den Bautypen A, B und C maximal 338'000 m³ oberirdisches Bauvolumen für Industrie und Dienstleistung zulässig.
- b) Zwischen den Baufeldern sind in den dargestellten Bereichen der Zwischenräume zusätzlich je maximal 1'500 m³ oberirdisches Bauvolumen für Verbindungsbauten zulässig. Ein Verbindungsbau darf maximal zwei Geschosse und 500 m³ oberirdisches Bauvolumen beinhalten.

2.4.3. Bauvolumen

- a) Als massgebliches Bauvolumen gilt das oberhalb des massgebenden Terrains liegende Volumen des Baukörpers in seinen Aussenmassen inklusive der umschlossenen und witterungsgeschützten Dachaufbauten.
- b) Geschosse und Bauteile, welche unterhalb des massgebenden Terrains liegen, zählen nicht zum massgeblichen Bauvolumen.

2.4.4. Massgebendes Terrain

Als massgebende Terrainhöhe gilt der Niveaupunkt 257,82 m ü. M. (Ebene 0).

2.4.5. Baubereiche und Baufelder

- a) Der Planungssperimeter ist eingeteilt in einen äusseren und inneren Baubereich. Entlang der Wettsteinallee dürfen die seitlichen Auskragungen in den dargestellten Bereichen über die Begrenzungslinie in den äusseren Baubereich hinausragen.
- b) Im inneren Baubereich beträgt die maximale Gebäudehöhe 40 m. Im äusseren Baubereich ist innerhalb der Dachprofilinie von 45° eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m zulässig.
- c) Die primäre Bebauung beschränkt sich auf die Baufelder 1 bis 6. Zwischen den Baufeldern ist ein minimaler Abstand von 10 m einzuhalten. Der Abstand darf durch seitliche Auskragungen unterschritten werden. Der Abstand für den minimalen Tageslichtbezug ständiger Arbeitsplätze ist einzuhalten.

2.4.6. Bautypen

- a) Auf den Baufeldern 1 bis 6 sind die Bautypen A, B und C ohne eine bestimmte Reihenfolge zulässig. Die dargestellten Bauvolumen der Bautypen zeigen die maximal zulässige oberirdische Ausdehnung auf.
- b) Bautyp A hat eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m. Bautyp B und C haben im äusseren Baubereich eine maximale Gebäudehöhe von 20,5 m und im inneren Baubereich eine maximale Gebäudehöhe von 40 m. Bautyp C kann ab der nördlichen Vorderkante des erhöhten Gebäudeteils und ab dem 2. Obergeschoss seitlich bis zu 7 m auskragen.
- c) Maximal vier der sechs Baukörper und höchstens zwei Baukörper nebeneinander dürfen die maximale Gebäudehöhe von 24,5 m überschreiten und eine maximale Gebäudehöhe von 40 m erreichen.
- d) Seitliche Auskragungen sind in den dargestellten Bereichen ab der Höhe der Dachoberkante des benachbarten Baukörpers zulässig. Konstruktiv bedingte Überlappungen der benachbarten Gebäudeteile sind minimal zu halten.
- e) Die maximale Gebäudehöhe darf nur durch unbeachtliche Bauteile wie technische Dachaufbauten und Fluchttreppenhäuser überragt werden. Sie sind ab den Gebäudefluchten innerhalb der 45° Dachprofilinie anzuordnen.

2.4.7. Frei- und Grünräume

- a) Zur Sicherung der Grünwirkung und im Sinn des ökologischen Ersatzes und Ausgleichs für die Grünflächen auf der Parzelle 1943 Sektion 8 (Roche Nordareal) wird die südliche Baumallee an der Wettsteinallee bis zur Schwörstadter Anlage verlängert. Die Firma F. Hoffmann-La Roche AG trägt die ausschliess-

lich im Zusammenhang mit der Verlängerung der Baumallee entstehenden Kosten für die Anpassungen auf Allmend und die Pflanzung der Alleebäume vollumfänglich.

- b) Ein Grünraumkonzept zeigt Ersatzmassnahmen und Ausgleich auf.
- c) Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren der Neubauten ist entlang der Wettsteinallee eine zusammenhängende Umgebungsgestaltung aufzuzeigen.
- d) Die Höhendifferenz zwischen dem Firmengelände und der Wettsteinallee ist durch einen kontinuierlichen Geländeverlauf auf dem Areal auszugleichen.

2.5. Mehrwertabgabe

2.5.1. Ausgangswert zur Berechnung der Mehrwertabgabe, bezogen auf den gesamten Planungsperimeter, ist die Ausnutzungsziffer von 3.0 bzw. die höhere Ausnutzung des Bestandes zum Zeitpunkt der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Zum Zeitpunkt der Rechtskraft ist der zuständigen Fachstelle ein entsprechender verifizierter Nachweis über die bestehende Ausnutzung vorzulegen.

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

III. Aufhebung eines Erlasses

Mit Wirksamwerden dieses Grossratsbeschlusses wird der Grossratsbeschluss betreffend Wettsteinallee, Areal F. Hoffmann-La Roche, Festsetzung eines Bebauungsplans und eines Linienplans, Abweisung einer Einsprache und Beschluss zur Finanzierung der Pflanzung einer Baumreihe in der Wettsteinallee vom 14. Mai 2008 aufgehoben.

IV. Abweisung von Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. 15.1824.01 in Kapitel 8 aufgeführten Einsprachen werden, soweit nicht zurückgezogen oder im Bebauungsplan berücksichtigt, abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

V. Publikation

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. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können.

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

Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach der Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und

andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

Hinweis:

Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar:

<http://www.grosserrat.bs.ch/?qnr=15.1824>



An den Grossen Rat

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 13. April 2016

Kommissionsbeschluss vom 13. April 2016

Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 15.1824.01 „Areal F. Hoffmann-La Roche AG; Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal)“; Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)

1. Ausgangslage

Um die mit der anstehenden Bautätigkeit der F. Hoffmann-La Roche AG (Roche) verbundenen Verkehrsthemen näher zu erörtern, hat der Grosse Rat den Ratschlag „Areal F. Hoffmann-La Roche AG; Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal)“ [...] an seiner Sitzung vom 6. Januar 2016 der UVEK zum Mitbericht an die Bau- und Raumplanungskommission (BRK) überwiesen. Gemäss Absprache zwischen den beiden Kommissionen hat sich die UVEK ausschliesslich mit den Kapiteln 5 (Verkehr) und 8.5 (Auflage- und Einspracheverfahren, Thema Verkehr) des Ratschlags sowie der Beilage „Verkehrskonzept Roche Grenzacherstrasse vom 26. Mai 2015“ auseinandergesetzt. Sie hat dazu die Sitzungen vom 6. und 27. Januar, 24. Februar und 23. März in Anspruch genommen. Eintreten auf den Ratschlag war dabei nicht bestritten. Den vorliegenden Mitbericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 13. April 2016 verabschiedet.

Neben Fachpersonen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement und einer Vertretung der Roche hat die UVEK aufgrund der eingereichten Einsprachen auch je eine Vertretung des Vereins der Hauseigentümer und Anwohner Wettsteinquartier zur Wahrung der Lebensqualität von Anwohnern und der Rechte von Hauseigentümern (HEAW) und des Verkehrsclubs der Schweiz, Sektion beider Basel (VCS) zu einer Anhörung eingeladen.

Viele der von der UVEK diskutierten Themen sind auch Gegenstand des im Auftrag von Kanton und Roche von der Firma Rapp Trans AG parallel zu den nutzungsplanerischen Massnahmen erarbeiteten Verkehrskonzepts. Ziel dieses Konzepts ist eine möglichst stadt- und quatiervetragliche Abwicklung des durch den Arbeitsplatzausbau bei der Roche zu erwartenden Mehrverkehrs. Mit geeigneten Massnahmen soll verhindert werden, dass es entweder zu Staus beim MIV oder Überlastungen beim ÖV kommt. Das Verkehrskonzept stellt basierend auf einer umfassenden Analyse sowohl die zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssysteme als auch mögliche Lösungsansätze dar. Es empfiehlt zusammengefasst folgende Massnahmen (für weitergehende Details siehe das dem Ratschlag angehängte Dokument):

- Verbesserung der Qualität und Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs im Umfeld der Roche
- Realisierung eines Veloparkings am Badischen Bahnhof
- Erhöhung der Attraktivität der Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Badischem Bahnhof und Roche-Areal
- Bau eines provisorischen Parkings an der Schwarzwaldstrasse und Inbetriebnahme einer Park-and-Ride-Anlage in Weil am Rhein (als Ersatz für temporär wegfallende Parkplätze)
- Bau eines neuen Parkings unter dem neuen Forschungsgebäude (ehemals Bau 74)
- Allenfalls Bau eines weiteren Parkhauses auf der Parzelle der Roche am Eisenbahnweg im Zuge der künftigen Entwicklung auf dem Südareal (mittel- langfristig)
- Optimierung Busangebot (kurzfristig)
- Bau einer Tramlinie durch die Grenzacherstrasse (mittelfristig)
- Bau einer S-Bahn-Haltestelle Solitude

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK stellt und hält fest, dass der dem Grossen Rat vorliegende Beschlussantrag keinerlei Mobilitätsmassnahmen enthält. Formalrechtlich braucht es für die von der Roche angestrebten räumlichen Erweiterungen weder zusätzliche Parkplätze noch eine bessere ÖV-Erschliessung. Selbstverständlich ist dies aber nicht beabsichtigt. Der Ratschlag führt deshalb auch aus, welche Massnahmen Roche und Kanton bezüglich Mobilität zu ergreifen gedenken. Sie sind aber nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Ausbauvorhaben im ÖV wird der Regierungsrat dem Grossen Rat in eigenen Vorlagen unterbreiten.

2.1 Mobilitätskonzept der Roche

Die Roche hat in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan zum neuen Bau 1 Anfang 2011 ein Mobilitätskonzept in Kraft gesetzt. Sie ist seither bei der Parkplatzvergabe an Mitarbeitende deut-

lich restriktiver als vergleichbare Unternehmen. Nach anfänglichen Widerständen ist das Mobilitätskonzept heute unter den Mitarbeitenden grossmehrheitlich akzeptiert – nicht zuletzt aufgrund der transparenten Regeln betreffend Anrecht auf einen Parkplatz und den für alle Mitarbeitenden einheitlichen Lenkungsmassnahmen (Parkplatzgebühr, Mobilitätsbonus). Anspruch auf einen zu bezahlenden Parkplatz haben nur Mitarbeitende mit einer Wegzeit (Tür zu Tür) von über 45 Minuten, und dies auch nur dann, wenn die Wegzeit mit dem ÖV nicht kürzer ist als mit dem Auto. Wer – unabhängig von der Länge des Arbeitswegs – keinen Parkplatz in Anspruch nimmt, erhält einen Mobilitätsbonus von 40 CHF pro Monat ausbezahlt. Dieser kann als Beitrag an die Kosten eines ÖV-Abos oder an ein Velo verstanden werden. Mitarbeitende mit eigenem Parkplatz bezahlen zusätzlich zur Parkgebühr 40 CHF pro Monat.

Neben den Einschränkungen bei der Parkplatzvergabe hat die Roche interne Vorgaben erlassen, die die Benutzung des Velos attraktiver machen sollen. Ihr Velokonzept definiert über die gesetzlichen Vorgaben – pro Arbeitsplatz 0.2 Veloabstellplätze für Mitarbeitende plus 0.05 für Besucher – hinausgehende Anforderungen an die Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze im Areal. Dazu gehören u.a. Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, Ladestationen für Elektrovelos, Pumpstationen und eine Überdachung von Anlagen im Freien.

Seit Einführung des Mobilitätskonzepts hat die Zahl der an Mitarbeitende vergebenen Parkplätze um 25% abgenommen. Heute benutzen etwa 30% der Mitarbeitenden der Roche für ihren Arbeitsweg das Auto und zwischen 40 und 50% den ÖV. 20 bis 30% kommen zu Fuss oder mit dem Velo.

Die UVEK stuft das Mobilitätskonzept der Roche als vorbildlich ein. Sie weist darauf hin, dass bei den längerfristig zu erwartenden 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen und angenommenen 0.8 Pendlern pro Arbeitsplatz und Tag mit 1600 zusätzlichen Arbeitswegen zu rechnen ist. Bei gleichbleibendem Modal Split entspricht dies knapp 500 zusätzlichen Autopendlern pro Tag.

2.2 Öffentlicher Verkehr

2.2.1 Erschliessung mit dem ÖV

Ab 2017 ist aufgrund der mit der Bautätigkeit der Roche verbundenen tieferen Zahl an Arbeitsplätzen mit einem eher abnehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Mittel- bis längerfristig kommt es hingegen auf allen zu- und wegführenden Linien zu einem deutlichen Verkehrszuwachs. Die Trams und Busse werden vermehrt eine hohe oder sehr hohe Auslastung aufweisen. Der grösste Handlungsbedarf besteht gemäss Verkehrskonzept auf der Schwarzwaldbrücke (Buslinie 36). Ab 2024 steigt die Wahrscheinlichkeit von überfüllten Fahrzeugen. Handlungsbedarf besteht dann auch in der Grenzacherstrasse und bei der Strecke über die Wettsteinbrücke.

Die Empfehlungen des Verkehrskonzepts zur Verbesserung der Erschliessung mit dem ÖV lauten in der kurzen Frist Berücksichtigung der Situation Schwarzwaldbrücke bei der Ausarbeitung des Konzepts für die Erschliessung des Schorenareals, Verlängerung der Buslinie 608 vom Bachgraben via Bahnhof St. Johann, Novartis, Badischer Bahnhof bis Roche sowie Schnellbuslinie zwischen Roche und Bahnhof Basel SBB über die Autobahn. Mittelfristig empfohlen wird ein Tram durch die Grenzacherstrasse mit gleichzeitigem Abbau eines Teils der heute dort verkehrenden Buslinien. Langfristig wahrgenommen werden sollte die Option einer S-Bahn-Haltestelle Solitude. Für Mitarbeitende der Roche wäre deren Lage ideal und für das Quartier als Umsteigepunkt von der Regio-S-Bahn auf den städtischen ÖV interessant. Eine S-Bahn-Station Solitude würde Grenzacherstrasse, Wettsteinbrücke und Schwarzwaldbrücke entlasten.

Weil die empfohlenen Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der ÖV-Erschliessung in die Zuständigkeit des Kantons fallen, hat sich die UVEK vom Amt für Mobilität über den Planungsstand der einzelnen Vorhaben orientieren lassen. Die Fachleute bezeichnen beim ÖV nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die Qualität des Angebots als wichtig. Der heutige Standard soll aufrecht erhalten bleiben, in der Regel sollen die Trams und Busse also nicht „überfüllt“ sein. Dies ist eine Voraussetzung, um den Modal Split nicht zu Ungunsten des ÖV zu verschlechtern.

Das Mobilitätskonzept der Roche ist nur bei einer ausreichenden Qualität des ÖV umsetzbar.

Bereits im Dezember 2016 eingeführt werden soll – vorerst als Probetrieb über zwei Jahre – eine Schnellbuslinie Roche – Bahnhof Basel SBB. Bei einer denkbaren Verknüpfung des Angebots mit der Linie 42 entstünde eine Direktverbindung von Bettingen zum Bahnhof Basel SBB. Mittelfristig geplant ist das Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse (vgl. Bericht der UVEK 15.0754.02 betreffend Tramnetzentwicklung Basel vom 18. November 2015). Der Regierungsrat hat dieses Projekt neu als prioritär eingestuft. Bis Ende 2016 muss es einen planerischen Stand erreichen, der die Anmeldung beim Agglomerationsprogramm des Bundes (dritte Generation) erlaubt. Der Baubeginn ist aus heutiger Sicht im Jahr 2022 möglich, die Inbetriebnahme 2025. Bedient würde die Strecke voraussichtlich von der Tramlinie 2. Ein früherer Baubeginn dürfte nicht nur aufgrund von Finanzierungsfragen (Mitbeteiligung des Bundes) unrealistisch sein, sondern auch, weil die Tramstrecke nicht gleichzeitig mit dem neuen Forschungszentrum der Roche (an der Ecke Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse) erstellt werden kann. Koordinationsbedarf besteht im Übrigen auch zur Sanierung der Osttangente durch den Bund.

Ein noch längerfristigeres Projekt ist die S-Bahn-Haltestelle Solitude. Hierzu hat das Bundesamt für Verkehr zusammen mit der Deutschen Bahn, den SBB und dem Kanton Basel-Stadt eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Im Bereich des nördlichen Brückenkopfs könnte ein neuer Mittelperron gebaut werden. Zurzeit läuft das Bewertungsverfahren (Zweckmässigkeitsprüfung) durch den Bund. Findet das Vorhaben Eingang in die Botschaft des Bundesrats zum Ausbau der Bahninfrastruktur im Jahr 2018, könnte der Kanton mit dem Bund über eine Vorfinanzierung verhandeln, um die Realisierung zu beschleunigen.

Wichtig für die ÖV-Pendler vor allem aus dem badischen Raum ist eine Verbesserung der Abstellsituation für Velos am Badischen Bahnhof. Die Planung für ein Veloparking ist nach der Ablehnung des Trams Erlenmatt neu aufgenommen worden. Vorgesehen ist nun eine Anlage mit rund 1000 Abstellplätzen zwischen dem Bahndamm und der Tramhaltestelle – mit direkter Verbindung in den Riehener Tunnel. Für das Parkieren von Velos inkl. Infrastruktur auf dem Areal der Roche ist das Unternehmen zuständig. Um den Veloverkehr zu fördern, ist die Attraktivität des Velonetzes in der ganzen Stadt von Bedeutung. Das Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Velo befindet sich in Erarbeitung und wird demnächst präsentiert.

2.2.2 Buskonzept

Pro Tag verkehren heute etwa 650 Busse (inkl. Depotfahrten) durch die Grenzacherstrasse. Die im HEAW organisierten Anwohner beklagen die damit verbundene Lärmbelastung und fordern eine Reduktion des Busverkehrs. Auch das Tram durch die Grenzacherstrasse stösst bei ihnen nicht auf Gegenliebe. Sie bezeichnen es als reines „Tram Roche“, das für die Quartierbewohner keinen Mehrwert schafft. Auf Kritik stösst weiter, dass der Bau einer Tramlinie durch die Grenzacherstrasse ohne Zusicherung eines Abbaus von Buslinien erfolgt. Der HEAW geht davon aus, dass auf die Buslinien nach Grenzach und zum Hörnli nicht verzichtet werden kann, erschliesst das künftige Tram diese Gebiete doch nicht. Statt eine Tramlinie durch die Grenzacherstrasse über die Wettsteinbrücke zum Bahnhof Basel SBB zu realisieren und damit am Wettsteinplatz einen ÖV-Overkill zu riskieren, propagiert der HEAW eine Ostringbahn über die Schwarzwaldbrücke, die Zürcherstrasse und den Aeschenplatz.

Die UVEK hat sich vom Bau- und Verkehrsdepartement über das künftige Buskonzept orientieren lassen. Dieses befindet sich derzeit allerdings noch in Erarbeitung; es ist Teil der Vorstudie zum Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse und soll im Sommer 2016 publik gemacht werden. Eine Voraussetzung für den Trambetrieb in der Grenzacherstrasse ist aber auf jeden Fall eine Reduktion des heutigen Busangebots. Eine zusätzliche Tramlinie (zum bestehenden Busangebot) würde weder verkehrstechnisch noch ökonomisch Sinn machen. Das Tram ermöglicht Direktverbindungen, die heute nicht existieren. So ist nicht mehr zwingend, dass Fahrgäste aus Riehen oder dem Hirzbrunnen-Quartier am Wettsteinplatz von der Buslinie 34 auf die Tramlinie 2 umsteigen, wenn dieses Tram via Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof fährt. Die Buslinie 34 dürfte deshalb nach Einführung des Trams Grenzacherstrasse –

Schwarzwaldstrasse anders geführt werden. Auch für die Linie 31 ist eine andere Lösung denkbar. Die Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen hingegen dürfte unverändert bleiben. Eine Tramlinie über den Aeschenplatz, die Zürcherstrasse und die Schwarzwaldbrücke wäre deutlich weniger attraktiv als die vorgesehene via Wettsteinbrücke und Elisabethenstrasse.

Die Initiative aus dem Quartier hat gemäss Bau- und Verkehrsdepartement in verschiedenen Punkten zu Verbesserungen geführt. So haben die BVB die Zahl der Depotfahrten durch die Grenzacherstrasse deutlich reduziert. Auf eine Verlängerung der Linie 30 zum Claraplatz wird verzichtet, und die Idee eines Schnellbusses über die Autobahn wird realisiert.

2.3 Motorisierter Individualverkehr

2.3.1 Parkplatzsituation

Gemäss Parkplatzverordnung (PPV) dürfte die Roche auf ihrem Areal 3600 Parkplätze erstellen. Sie plant aber basierend auf ihrem Mobilitätskonzept deutlich weniger. Vorübergehend ersetzt werden sollen aber die mit dem Rückbau des „Baus 74“ entfallenden 860 Parkplätze. Die Roche erwägt dafür zum einen ein Park-and-ride-Angebot in Weil am Rhein, zum anderen den Bau eines provisorischen Parkings mit 650 Parkplätzen an der Schwarzwaldstrasse. Auf dem Firmenareal nimmt die Zahl der Parkplätze in der Bauphase ab, was das Strassennetz in der Umgebung entlastet. Die alternativen Abstellplätze sind besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden als das heutige Parking im Bau 74. Vermutlich 2023 wird das Parkhaus im neuen Forschungszentrum mit 920 Parkplätzen eröffnet. Sowohl Zu- als auch Wegfahrt erfolgen aus bzw. in Richtung Schwarzwaldstrasse – also nicht wie heute teilweise in Richtung Wettsteinplatz. Der Verkehr dürfte sich deshalb stärker auf die übergeordneten Strassen konzentrieren.

Ob die Roche mit der Zunahme der Zahl von Mitarbeitenden um rund 2000 ab 2024 weitere Parkplätze benötigt, ist offen. Denkbar sind solche auf dem Südareal oder in Park-and-ride-Anlagen ausserhalb des Firmengeländes. Das provisorische Parkhaus an der Schwarzwaldstrasse ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans und wird von der Roche weder selbst gebaut noch betrieben. Es darf gemäss noch ausstehendem Bauentscheid maximal 15 Jahre lang betrieben werden. Für einen längeren Betrieb bräuchte es eine Zonenänderung. Ein Umweltverträglichkeitsbericht liegt vor.

Die UVEK hat sich intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, was mit dem provisorischen Parkhaus nach Inbetriebnahme des neuen, Roche-eigenen Parkings im neuen Forschungszentrum geschieht. Die Betriebsbewilligung ist auf 15 Jahre beschränkt; danach braucht die Landeigentümerin (Deutsche Bahn) das Gelände für eigene Zwecke. Eine kürzere Betriebsdauer – bis zur Inbetriebnahme des neuen Parkings der Roche – wäre offenbar nicht wirtschaftlich. Weder die Vertreter der Roche noch jene des Bau- und Verkehrsdepartements konnten der UVEK darlegen, wofür das provisorische Parkhaus nach 2023 genutzt wird. Sie bezeichnen dies als Sache bzw. Problem des privaten Investors. Die Roche beabsichtigt nicht, in der Zeit zwischen 2023 und 2031 über 650 zusätzliche Parkplätze zu verfügen. Sie strebt ihrem Mobilitätskonzept folgend einen möglichst hohen Anteil an ohne Auto zur Arbeit erscheinenden Mitarbeitenden an. Den effektiven Bedarf an Parkplätzen vorauszusagen sei aber schwierig. Klar ist, dass bei gleichbleibendem Modal Split die Zahl der Parkplätze aufgrund des steigenden Mitarbeiterbestands erhöht werden müsste.

Ein Zusammenhang zwischen dem Bebauungsplan und dem Parkhaus existiert keiner. Der Bebauungsplan ist örtlich begrenzt auf das Areal des Eigentümers. Deshalb ist für das Parkhaus auch eine separate Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Die Roche darf gemäss PPV eine bestimmte Anzahl an Parkplätzen bauen. Weil sie dies im vorliegenden Fall nicht selber tut, macht sie Gebrauch vom dem in der PPV für solche Fälle vorgesehenen Parkplatz-Transfer. Sie könnte theoretisch auf jeglichen Ersatz der wegfallenden Parkplätze verzichten. Wird das Parkhaus an der Schwarzwaldstrasse nicht bewilligt, hat dies jedenfalls keinen Einfluss auf den Bebauungsplan. Dieser fordert keinen Ersatz der in der Bauphase wegfallenden Parkplätze.

Gemäss Bau- und Verkehrsdepartement muss die Nutzung des provisorischen Parkhauses auch im Zeitraum zwischen 2023 und dem Rückbau den Vorgaben der PPV folgen. Die Roche darf diese Parkplätze nicht auf dem eigenen Areal bauen, solange diese per Transfer an anderer Stelle bestehen. Dies wird mittels einer Dienstbarkeit im Grundbuch festgehalten. Dies schliesst auch eine öffentliche Nutzung des Parkhauses aus. Die Betreiberin des Parkings darf die Parkplätze zwar an einen anderen Nutzer vermieten, braucht aber eine neue Bewilligung, wenn dadurch mehr Fahrten generiert werden. Wird der Bebauungsplan nicht bewilligt, bleiben die 850 Parkplätze im Bau 74 erhalten. Die Roche dürfte dann jene im provisorischen Parkhaus trotzdem nutzen, da ein entsprechendes Parkplatzpotenzial gestützt auf die PPV bereits heute – auch ohne Bebauungsplan – besteht.

Die Mitglieder der UVEK sind sich einig, dass der Ersatz der während der Bauphase wegfallenden Parkplätze richtig und für das Quartier wichtig ist. Für einige Kommissionsmitglieder müsste aber sichergestellt sein, dass das provisorische Parkhaus unmittelbar zurückgebaut wird, wenn die Roche ihr eigenes Parkhaus eröffnet. Andere Kommissionsmitglieder weisen darauf hin, dass die Roche die 650 als provisorisch deklarierten Parkplätze gemäss PPV auf ihrem eigenen Areal zusätzlich bauen dürfte. Auch bei einer Benutzung dieser Parkplätze über das Jahr 2023 hinaus verfügte die Roche nicht über mehr Parkplätze als gemäss PPV zulässig.

Auf die Frage, ob die Roche das provisorische Parkhaus nicht doch länger in Anspruch nimmt als bis 2023, haben die Vertreter der Roche der UVEK gegenüber festgehalten, es liege nicht im Interesse der Firma, mehr Parkplätze zu schaffen. Mit Einführung des Mobilitätskonzepts hat der Anteil der Mitarbeitenden, der mit dem MIV zur Arbeit kommt, von 40% auf unter 30% abgenommen. Am Mobilitätskonzept ändert sich nichts, auch wenn mehr Parkplätze zur Verfügung stehen sollten. Ob die Wirtschaftlichkeit des provisorischen Parkhauses unter diesen Prämissen gegeben ist, ist am Investor zu beurteilen. Die Roche rechnet mit den 650 Parkplätzen in der Bauphase, nicht aber darüber hinaus.

Eine knappe Mehrheit der UVEK bleibt aller Argumente zum Trotz skeptisch gegenüber der langen Betriebsdauer des provisorischen Parkhauses. Es passt für sie nicht ins Bild der bezüglich Vergabe von Parkplätzen schon fast restriktiven Politik der Roche, wenn das provisorische Parkhaus doppelt so lange stehen soll als eigentlich nötig. Störend ist zudem, dass dies im Ratschlag des Regierungsrats nirgends festgehalten ist. Die Roche braucht das Parkhaus nur während sieben oder acht Jahren. Danach hat es im Quartier 650 Parkplätze „zu viel“. Hat man sich einmal an diesen Zustand gewöhnt, wird der Rückbau nach 15 Jahren plötzlich hinterfragt. Und zudem könnte das Parkhaus zur Folge haben, dass weniger Angestellte der Roche mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen. Stehen „zu viele“ Parkplätze zur Verfügung, lässt sich das Mobilitätskonzept der Roche weniger gut durchsetzen.

Weil für den Bau des Parkhauses kein politischer Entscheid erforderlich ist, besteht neben dem Weiterzug der vom Regierungsrat zur Ablehnung beantragten Einsprachen nur die Möglichkeit, den Nutzungstransfer für die Parkplätze im Bebauungsplan zu beschränken. Mit 5:4 Stimmen bei einer Enthaltung beantragt die UVEK der BRK deshalb folgende Ergänzung des Grossratsbeschlusses zum Bebauungsplan:

2.1.9 Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf acht Jahre beschränkt.
--

Die unterlegene Kommissionsminderheit weist auf die mit dieser Beschränkung verbundene Gefahr hin, dass der Investor aus wirtschaftlichen Gründen auf die Erstellung des Parkhauses verzichtet. Dies hätte andere, möglicherweise gravierendere Folgen.

2.3.2 Parkraumbewirtschaftung

Die UVEK hat bereits bei der Behandlung des *Ausgabenberichts 15.0988.01 zur Sanierung von Strasse und Werkleitungen in der Wettsteinallee, Abschnitt Rheinfelderstrasse-Riehenring sowie zur Pflanzung einer neuen Baumreihe* festgestellt, dass der Parkierdruck im Wettsteinquartier vergleichsweise hoch ist. Die Anwohner haben Mühe, einen Parkplatz auf Allmend zu finden. Sie führen dies u.a. darauf zurück, dass Mitarbeitende der Roche Besucherparkkarten kaufen und ihr

Fahrzeug in der blauen Zone auf Allmend abstellen; sie befürchten, dass sich die Situation mit der Zunahme der Arbeitsplätze bei der Roche weiter verschärft.

Die UVEK stellt fest, dass die Parkraumbewirtschaftung im Wettsteinquartier umgesetzt ist, aber nicht wie erwartet funktioniert. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze ist das Ziel verbunden, dass Parkplätze auf Allmend vermehrt den Anwohnern zur Verfügung stehen. Im Wettsteinquartier ist der Parkierdruck seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung aber offenbar nicht gesunken, sondern gestiegen. Dies dürfte aber nicht auf die Parkraumbewirtschaftung selbst, sondern auf andere Effekte zurückzuführen sein. Aufgrund der vielen Arbeitsplätze und der Nähe zur Messe ist die Situation nicht vergleichbar mit anderen Wohnquartieren. Die Zahl der gekauften Besucherparkkarten ist im Wettsteinquartier deutlich höher als in anderen Quartieren.

Die Roche stellt zwar Angestellte, die gemäss Mobilitätskonzept kein Anrecht auf einen Parkplatz haben und ihr Fahrzeug auf Allmend abstellen, zur Rede. Allerdings kann sie unmöglich das Reiseverhalten aller Mitarbeitenden überwachen. Vermutlich gibt es auch kaum Angestellte, die an jedem Arbeitstag eine Besucherparkkarte kaufen. Stellt von ein paar Tausend Mitarbeitenden aber jeder zwei oder drei Mal pro Monat sein Auto im Quartier ab, führt dies bereits zu einem grösseren Problem. Der Kanton kann solches Verhalten nicht unterbinden, ist es doch mit den Regeln der Parkraumbewirtschaftung vereinbar.

Die UVEK stellt fest, dass ein Ausbau des Parkplatzangebots auf dem Areal der Roche das Problem solange nicht entschärfen würde, als die Roche an ihrem Mobilitätskonzept festhält. Wer gemäss Mobilitätskonzept kein Anrecht auf einen Parkplatz hat und trotzdem regelmässig mit dem Auto zur Arbeit fährt, hat keine andere Möglichkeit, als dieses entweder mit Besucherparkkarte auf Allmend abzustellen oder sich irgendwo einen festen Parkplatz zu mieten.

Die Parkraumbewirtschaftung und das Mobilitätskonzept der Roche sind fast gleichzeitig eingeführt worden – und haben zu einem nicht erwarteten Ergebnis geführt. Nicht nur die UVEK, auch der Regierungsrat empfindet die Situation im Wettsteinquartier als unbefriedigend. Es werden „zu viele“ Besucherparkkarten gelöst – nicht nur von Angestellten der Roche, sondern z.B. auch von Messebesuchern. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat deshalb beschlossen, ausgewählte Parkfelder im Raum Roche anders zu bewirtschaften, um den Anwohnern vermehrt Parkgelegenheiten zu bieten. Das Amt für Mobilität hat diese der UVEK vorgestellt.

Seit Mitte 2013 gibt es in Basel neben Anwohnerparkkarten auch Besucher- und Pendlerparkkarten. Für den Bezug einer Pendlerparkkarte bestehen klare Bezugskriterien; die Zahl der verkauften Pendlerparkkarten ist denn auch relativ bescheiden. Die beiden anderen Typen sind mengenmässig nicht beschränkt. Über die gesamte Stadt gesehen sind 2-4% aller Parkplätze von Autos mit Besucher- oder Pendlerparkkarte belegt. Im Oberen Kleinbasel (Roche, Messe) werden aber deutlich mehr Besucherparkkarten benutzt. Je nach Strassenzug liegt der Anteil der parkierten Autos mit Besucherparkkarte bei 10, 20 oder auch 30%. In der Überzahl sind aber auch hier Fahrzeuge mit Anwohnerparkkarte.

Zur Erhöhung der Verfügbarkeit von Parkplätzen in der blauen Zone beabsichtigt der Regierungsrat als Sofortmassnahme, bis Sommer 2016 bei etwa 90 der knapp 300 Parkplätze im Umfeld der Roche Parkuhren zu installieren. Werktags zwischen 8 und 19 Uhr soll auf diesen Parkplätzen – ausser für Fahrzeuge mit Anwohnerparkkarte 4058 – eine maximale Parkdauer von drei Stunden gelten und eine Gebühr von 2 CHF pro Stunde erhoben werden. Für Automobilisten mit Besucherparkkarte sind diese Parkplätze nicht mehr verfügbar, für jene mit Anwohnerparkkarte 4058 ändert sich nichts.

Eine mögliche Alternative zu Parkuhren wäre eine quartierbezogene Besucherparkkarte mit Kontingentierung. Dieses Modell ist in der Verordnung aber nicht vorgesehen. Eine entsprechende Änderung wäre zum einen mit Investitionen bei der Motorfahrzeugkontrolle verbunden, zum anderen müsste die Verordnung mit vorheriger Vernehmlassung angepasst werden. Dass die Besucherparkkarte heute auf dem gesamten Stadtgebiet gilt, vereinfacht deren Benutzung. Wer einen Parkplatz sucht, weiss unter Umständen noch nicht, in welchem Quartier er diesen findet – oder in welchem Quartier er sich überhaupt befindet. Die vorgeschlagene Lösung ist deshalb einfacher, kostengünstiger und vor allem schneller umsetzbar.

Die UVEK stuft die geplanten Anpassungen am Konzept der Parkraumbewirtschaftung im Wettsteinquartier als im Interesse der Anwohnerschaft ein. Sie könnte sich vorstellen, die Zahl der mit Parkuhr bewirtschafteten Parkplätze allenfalls noch zu erhöhen. Als weitere geeignete Massnahme zur Senkung des Parkierdrucks empfiehlt sie die Erhöhung der Kontrolldichte. Beobachtungen des Amts für Mobilität zeigen, dass der Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer, die ihr Fahrzeug ohne Parkkarte in der blauen Zone abstellen, relativ hoch ist. Mit einem gewissen Befremden konstatiert die UVEK deshalb, dass die vom Grossen Rat zur Parkraumbewirtschaftung bewilligten zusätzlichen Stellen nach wie vor nicht vollständig besetzt sind. Die Kontrolldichte beim stehenden Verkehr hat seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung abgenommen.

2.3.3 Shuttle-Busse

Die Roche verfügt über Shuttlebusse mit 10 bis 15 Sitzplätzen, die zwischen den Arealen Basel und Kaiseraugst sowie den Aussenstandorten der Roche verkehren. Sie dienen der Verschiebung von Mitarbeitenden der Roche, dürfen aber ausschliesslich von diesen benutzt werden. Für den Transport weiterer Personen bräuchte die Roche eine kantonale Bewilligung bzw. Konzession, stünden solche Fahrten doch in Konkurrenz zum ÖV. Die in der UVEK eingebrachte Idee, auf dem Areal Kaiseraugst eine Park-and-ride-Anlage für Mitarbeitende einzurichten, die in Basel arbeiten, lässt sich gemäss Roche nicht realisieren, weil der dafür notwendige Platz fehlt.

2.3.4 Anwendung des Fahrtenmodells

Bei Bauten und Anlagen mit verkehrsintensiven Nutzungen werden die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz sowie die Umwelt gemäss Bau- und Planungsgesetz (BPG) mit einem sogenannten Fahrtenmodell begrenzt. Die PPV gibt dabei in Ergänzung zum BPG die Parameter zur Berechnung der zulässigen Anzahl Fahrten vor. Die UVEK hat sich die Frage gestellt, ob das Fahrtenmodell nicht auch bei der Roche zur Anwendung kommen müsste. Dann wäre nämlich nicht nur die gemäss PPV zulässige Anzahl Parkplätze, sondern auch die Zahl der Fahrten massgebend.

Als verkehrsintensiv gelten gemäss BPG Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen gemäss Richtplan, sofern sie durchschnittlich 2000 Fahrten oder mehr pro Betriebstag auslösen. Verkehrsintensive Nutzungen liegen dort vor, wo ein Parkplatz während eines Tages mehrfach neu belegt wird, wie es typischerweise bei Einkaufs- und Freizeitanlagen der Fall ist. Im heutigen Parkhaus der Roche im Bau 74 kann bei den Parkplätzen für Mitarbeitende mit je einer Hin- und Rückfahrt pro Tag gerechnet werden, bei den Besucherparkplätzen mit insgesamt drei bis vier Fahrten. Beim M-Parc liegt die Zahl bei 14 bis 15 Fahrten.

Der Richtplan definiert als Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen Dreispitz Nord, St. Jakob, Erlenmatt, Stücki und Bahnhof SBB. Explizit ausgenommen sind grossflächige wirtschaftliche Schwerpunktgebiete wie die Areale von Novartis und Roche.

2.4 Fuss- und Veloverkehr

2.4.1 Solitude-Promenade

Die Solitude-Promenade ist ein Fussweg entlang des Rheins, der das Ende des Schaffhauser Rheinwegs (auf Höhe Stachelrain) mit dem Eisenbahnweg (oberhalb der Schwarzwaldbrücke) verbindet. Die Promenade ist als für „Velos gestattet“ signalisiert. Die offizielle Velo-Pendelroute führt durch die Grenzacherstrasse. Für viele Pendler aus Grenzach und Riehen ist die Solitude-Promenade der direkteste und auch sicherste Weg in die Stadt. Die Zahl der Velofahrenden dürfte dort deshalb deutlich höher sein als auf der offiziellen Route durch die Grenzacherstrasse. Mit der Öffnung des Fussgängerstegs auf der neuen Eisenbahnbrücke für den Veloverkehr dürfte eine weitere Zunahme verbunden sein.

Aufgrund des teilweise hohen Aufkommens an Fuss- und Veloverkehr wäre eine Verbreiterung der Solitude-Promenade wünschbar. Zu gewissen Tages- und Jahreszeiten besteht ein hohes

Konfliktpotenzial zwischen zu Fuss gehenden und Velofahrenden. Eine vom Bau- und Verkehrsdepartement in Auftrag gegebene Studie hat 2011 gezeigt, dass die Probleme und Risiken im Perimeter zwischen Stachelrain und Solitude unterschiedlicher Art sind und eine deutliche Verbesserung der Situation mit hohen Investitionen verbunden wäre. Auch eine Machbarkeitsprüfung aus dem Jahr 2013 verweist im Bereich des Solitude-Parks auf verschiedene Probleme. Eine Verbreiterung des Wegs in Richtung Rhein ist problematisch, weil es sich bei der dortigen Böschung um ein Naturschutzgebiet handelt und weil der Weg von einem wertvollen Baumbestand umgeben ist. Die technische Machbarkeit ist 2014 dennoch untersucht worden. Die Böschung zum Rhein ist steil; schon eine Verbreiterung des Wegs um einen halben Meter bedeutete einen massiven Eingriff. Die weitere Planung wurde in der Folge gestoppt, weil der Anschluss weder auf die eine (Südareal der Roche) noch die andere Seite (Schwarzwaldbrücke) gewährleistet wäre. Die Schwarzwaldbrücke liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundes (Astra).

Die Roche hat sich im Jahr 2010 bereit erklärt, zur Verbesserung der Situation Sofortmassnahmen zu ergreifen, falls diese nicht unverhältnismässig sind. Umfangreichere Massnahmen sollen im Rahmen der Neuorganisation des Südareals folgen. 2023 zügeln die in den dem Rhein zugewandten Gebäuden arbeitenden Menschen in das neue Forschungszentrum, was den Handlungsspielraum erhöht. Ob dann bereits ein Plan zur weiteren Nutzung des Südareals vorliegt, ob die bestehenden Gebäude anderweitig genutzt werden und ob man die technischen Installationen zwischen Gebäude und Zaun entfernen kann, ist heute noch offen. Die Roche bietet im Rahmen der Entwicklung des Südareals aber jedenfalls Hand für eine attraktivere Solitude-Promenade.

Das Bau- und Verkehrsdepartement stuft grössere Umgestaltungsmassnahmen als erst im Zuge der Neugestaltung des Südareals der Roche verhältnismässig ein. Weil die Roche auch dort vor allem in die Höhe bauen dürfte, besteht ein gewisser Spielraum in der Fläche – also für andere Varianten als der Verbreiterung des Wegs in Richtung Rhein. Noch im laufenden Jahr führt die Stadtgärtnerei im Hinblick auf diese Entwicklung eine Testplanung für den gesamten Abschnitt zwischen Schwarzwaldbrücke und Stachelrain durch. Sofort umsetzbar werden deren Ergebnisse aber nicht sein. Beeinflussen könnte die Testplanung aber den Bebauungsplan für das Südareal, z.B. bei der Anordnung von neu entstehenden Gebäuden.

Eine zeitnahe Verbreiterung des Wegs vor dem Südareal um rund einen Meter wäre mittels Entfernung der Rabatte zwischen dem Arealzaun und der Promenade möglich. In dieser Rabatte stehen aber Bäume und Beleuchtungskandelaber. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird deshalb prüfen, ob eine solche Umgestaltung ein vernünftiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist bzw. ob es sich dabei noch um eine Sofortmassnahme handelt. Die Studie zu möglichen Verbesserungen der Situation hat aufgezeigt, dass eine Verbreiterung auch zur Folge haben könnte, dass mit dem Velo schneller gefahren wird. Man lässt deshalb die mitten im Weg stehenden Bäume bewusst stehen. Je mehr „Hindernisse“ sich auf der Strecke befinden, desto vorsichtiger wird gefahren. Umgekehrt ermöglichte eine Verbreiterung des Wegs auch eine andere Gestaltung – z.B. je eine Spur für den Fuss- und den Veloverkehr. Dafür bräuchte es aber eine grosszügigere Lösung als die Entfernung der Rabatte.

Der Bereich zwischen dem Arealzaun und den Forschungsgebäuden dient als Feuerwehrezufahrt. In den Gebäuden finden Tätigkeiten statt, die einen Sicherheitsabstand zum Arealzaun erfordern. So muss das Chemikalienlager zwingend durch einen Zaun von den öffentlich begehbaren Flächen abgetrennt bleiben. Die Infrastrukturen, die sich zwischen den Gebäuden und dem Arealzaun befinden, sind für die Forschungstätigkeit der Roche zwingend. Deren Lage liesse sich nur mit erheblichem Aufwand verändern. Eine Ausnahme bildet das ehemalige Gasflaschenlager (Bau 87), das von der Roche nicht mehr benötigt wird. Im Sinne einer Sofortmassnahme wird dieses im Sommer 2016 abgerissen. Die sehr schlecht einsehbare Kurve auf der Strecke wird damit deutlich entschärft. Gleichzeitig soll verhindert werden, dass dies die Velofahrenden zu einer höheren Geschwindigkeit verleitet. Als weitere kurzfristige Massnahmen geprüft wird die Anpassung der scharfen Kurve beim Tinguely-Museum.

Die UVEK begrüsst die zur Prüfung vorgesehenen bzw. bereits eingeleiteten Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation an der Solitude-Promenade. Sie hat sich die Frage gestellt, ob bzw. wie eine weitergehende Verbreiterung des Fuss- und Velowegs bereits zum jetzigen Zeit-

punkt definiert bzw. eingefordert werden könnte oder sollte. Einige Kommissionsmitglieder erachten den Zeithorizont 2023 oder später als zu weit in der Zukunft liegend. Die UVEK stellt fest, dass die Solitude-Promenade nicht in den Perimeter des aktuellen Bebauungsplans fällt. Zudem bestehen die grössten Engpässe nicht vor dem eigentlichen Areal der Roche, sondern im Bereich des Solitude-Parks. Dieser Park gehört allerdings auch der Roche (Baurecht des Kantons).

Die UVEK bringt an dieser Stelle ihre Erwartung zum Ausdruck, dass sich das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der Roche weiter um eine Verbesserung der Situation an der Solitude-Promenade bemüht. Sie ist sich bewusst, dass eine grössere Umgestaltung frühestens nach dem Bezug des neuen Forschungszentrums durch die Roche möglich ist. Dann ist der Zeitpunkt da, um räumlich grosszügiger zu denken. Entsprechende Vorarbeiten zur Verbesserung der Situation müssen bereits im Vorfeld der weiteren Entwicklung des Südaareals stattfinden und die Roche muss in diese Arbeiten eingebunden werden. Sie soll ihr Versprechen, zu einer Verbesserung der Situation beizutragen, zu gegebenem Zeitpunkt einlösen.

2.5 Baustellenverkehr

Der Umweltverträglichkeitsbericht geht für den Abbruch von Bau 74 und den Bau des neuen Forschungszentrums von 40'000, für den Bau 2 von 20'000 Lastwagenfahrten aus. Die UVEK hat deshalb erörtert, ob diese Zahl durch geeignete Massnahmen wie den Transport per Bahn oder Schiff reduziert werden könnte.

Die Roche sieht gemäss eigenen Angaben verschiedene Massnahmen vor, um die Zahl der LKW-Fahrten möglichst tief zu halten. So soll der Beton – wie bereits beim Bau 1 – vor Ort hergestellt werden. Dies reduziert die Zahl der Fahrten um 17'000 auf noch 43'000. Die Gesamtdauer der Baustelle für Aushub und Neubau ist auf sechs Jahre veranschlagt. Dabei gibt es Phasen unterschiedlicher Intensität. Der Bau des neuen Forschungszentrums führt im Schnitt zu 20 LKW-Fahrten pro Tag, in Spitzenzeiten werden es 44 sein. Beim Bau 2 geht man von 12 LKW-Fahrten im Schnitt und 27 im Maximum aus. Weil das Parkhaus während der Bauphase aufgehoben ist, reduziert sich der Autoverkehr um rund 2000 Fahrten pro Tag. Unter dem Strich ist also eine deutliche Reduktion der Anzahl Fahrten zu erwarten.

Für den Abtransport des Aushubmaterials hat die Roche alle möglichen Varianten geprüft. Der Rhein würde sich zwar grundsätzlich anbieten, allerdings müsste der Bauschutt zuerst auf das Schiff gebracht werden. Das Abbruchverfahren führt aus Lärmgründen zu grossen Einzelstücken. Um diese auf ein Schiff zu bringen, reicht ein Transportband nicht. Ein solches würde zudem zu unerwünschten und für das Quartier unzumutbaren Lärmemissionen führen und müsste die Grenzacherstrasse queren. Für die Transportschiffe müsste ein Landesteg gebaut werden, was einen Eingriff in das Naturschutzgebiet entlang des Rheins zur Folge hätte. Auch für den sonstigen Schiffverkehr und die Rheinschwimmer wäre der Abtransport per Schiff keine gute Lösung. Aus Luftreinhaltegründen darf der Bauschutt maximal 20 Kilometer von der Baustelle wegtransportiert werden. Für so kurze Strecken ist das Schiff nicht die ökologischste Lösung.

Ein Güterverlad auf die Bahn ist am Badischen Bahnhof nicht möglich. Die Schwarzwaldbrücke eignet sich aufgrund der Gleiskapazitäten nicht, um einen Zug zum Verlad zu platzieren. Die nächstmögliche geeignete Verladestation liegt in Kleinhüningen. Bis dorthin müsste das Material per LKW transportiert werden. Zwischen dem Endpunkt der Bahnstrecke und der Deponie müsste wieder auf LKW umgeladen werden. Beim Bau 1 ist das Aushubmaterial via Autobahn rund elf Kilometern weit transportiert worden. Bei einem Verlad auf die Bahn wären bei gleichem Ziel LKW-Fahrten von rund zehn Kilometern nötig. Deshalb ist auch dies keine valable Option.

2.6 Einsprachen

Der Regierungsrat beantragt, alle 89 eingegangenen Einsprachen abzulehnen. Eine Mehrheit dieser Einsprachen bezieht sich auf Verkehrsthemen. Die UVEK hat mit 5:4 Stimmen bei einer Enthaltung beschlossen, die Einsprachen gegen das Parking Schwarzwaldstrasse (Ratschlag Kapitel 8.5.6) entgegenzunehmen. Sie teilt zwar die Sicht des Regierungsrats, dass das Park-

haus an der Schwarzwaldstrasse eine sinnvolle temporäre Lösung für die auf dem Areal der Roche wegfallenden Parkplätze ist. Eine Lösung ausserhalb des Quartiers mit Shuttle-Anbindung wäre kaum quatiervetraglicher. Allerdings ist die UVEK in ihrer Mehrheit der Ansicht, das temporäre Parkhaus sei im Interesse der Anwohner nicht länger zu betreiben, als dies effektiv notwendig ist. Deshalb beantragt sie der BRK, den Nutzungstransfer der Parkplätze auf acht Jahre zu beschränken (vgl. Kapitel 2.3.1). Sie kommt damit dem Ansinnen der Einsprechenden zumindest teilweise entgegen.

3. Antrag an die Bau- und Raumplanungskommission

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 beantragt die UVEK der BRK mit 5:4 Stimmen bei einer Enthaltung folgende Ergänzung des Grossratsbeschlusses (unter II. Festsetzung eines Bebauungsplans).

2.1.9 Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf acht Jahre beschränkt.

Den vorliegenden Mitbericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 13. April 2016 mit 13:0 Stimmen verabschiedet.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident