Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

**Bau- und Raumplanungskommission (BRK)**

**An den Grossen Rat** | **20.0023.02**

Bau- und Raumplanungskommission
Basel, 25. Januar 2021

Kommissionsbeschluss vom 25. Januar 2021

## Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

## Ratschlag Areal Nauentor

## Zonenänderung, Wohnanteiländerung, Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 109, Änderung des Bebauungsplans Nr. 160, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Änderung der Bau- und Strassenlinien im Bereich Gartenstrasse, Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse, Peter Merian-Brücke, Hochstrasse, Solothurnerstrasse, Meret Oppenheim-Strasse, Bahnhof Basel SBB (Areal Nauentor)

## Inhalt

**1 Begehren ..... 3**
**2 Ausgangslage ..... 3**
**3 Auftrag und Vorgehen ..... 3**
**4 Kommissionsberatung ..... 3**
4.1 Allgemeine Einschätzung ..... 3
4.2 Verbesserung des Verkehrsflusses insbesondere für den Veloverkehr ..... 4
4.3 Gewährleistung städtebaulicher und architektonischer Qualität sowie Berücksichtigung aller Interessen ..... 6
4.4 Preisgünstiges Wohnen ..... 7
4.5 Berücksichtigung stadtklimatischer Einflüsse sowie Bauökologie ..... 7
4.6 Abweisung von Einsprachen ..... 8
**5 Anträge der BRK ..... 9**

Beilage:
Entwurf Grossratsbeschluss

# 1 Begehren

Der Regierungsrat beantragt mit dem Ratschlag 20.0023.01 eine Zonenänderung, eine Wohnanteiländerung, die Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 109, die Änderung des Bebauungsplans Nr. 160, die Festsetzung eines Bebauungsplans sowie die Änderung der Bau- und Strassenlinien im Bereich Gartenstrasse, Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse, Peter Merian-Brücke, Hochstrasse, Solothurnerstrasse, Meret Oppenheim-Strasse, Bahnhof Basel SBB zu genehmigen.

Diese planerischen Massnahmen sind die Voraussetzung für eine Neuüberbauung, bei der die bestehende Tragstruktur des Postreitergebäudes über den Gleisanlagen weiter genutzt wird. Der Sockel mit dem bestehenden Parking im ersten Obergeschoss soll mit drei neuen Geschossen erweitert werden. Zudem sollen drei Hochhäuser die Bebauungsstruktur ergänzen. Im Sockelbereich soll eine neue Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger über dem Gleisfeld entstehen, welche mit öffentlichen Dienstleistungsnutzungen in grosszügigen Höfen ergänzt werden soll. Mit dem Projekt sollen 50‘000 bis 80‘000 m² Arbeitsfläche und Wohnraum für ca. 600 Personen entstehen.

# 2 Ausgangslage

Das bestehende Postreitergebäude wurde in mehreren Etappen zwischen 1972 und 1980 erbaut. Für den Bau wurde 1971 ein Bebauungsplan erarbeitet, welcher die überbaubare Fläche und die maximale Höhe festsetzen. Das Gebäude wurde als Postverteilzentrum genutzt, weshalb der Bereich entlang der Nauenstrasse der Zone im öffentlichen Interesse (NÖI) zugeordnet wurde. Aufgrund des Wegzugs des Postverteilzentrums und Neustrukturierungen innerhalb der Post AG steht es seit 2016 grösstenteils leer.

Die baulichen Möglichkeiten des bestehenden Bebauungsplans entsprechen nicht mehr den aktuellen und künftigen Bedürfnissen der Post. Eine Testplanung zum Quartierabschluss Gleisfeld Süd Bahnhof SBB und eine vertiefende Machbarkeitsstudie über das Postreitergebäude bilden die Grundlage für den vorliegenden neuen Bebauungsplan.

Die detaillierten Ausführungen sind dem Ratschlag 20.0023.01 zu entnehmen.

# 3 Auftrag und Vorgehen

Der Grosse Rat hat der Bau- und Raumplanungskommission (BRK) den Ratschlag Nr. 20.0023.01 am 11. März 2020 zur Beratung überwiesen. Die BRK ist auf den Ratschlag eingetreten und hat diesen an sieben Sitzungen beraten. An der Beratung haben seitens des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) der Departementsvorsteher, der Kantonsbaumeister, der Leiter der Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung, der Leiter der Mobilitätsplanung sowie eine Projektleiterin und ein Projektleiter des Departements teilgenommen. Im Rahmen der Beratungen hat die BRK zudem Vertreter der Investoren (SBB Immobilien Development und Post Immobilien Management und Services AG) sowie zwei Einsprechende angehört.

# 4 Kommissionsberatung

## 4.1 Allgemeine Einschätzung

Die BRK ist sich bewusst, dass es sich beim Perimeter des Bauvorhabens um einen neuralgischen Punkt zwischen dem Gundeldingerquartier, dem Bahnhof SBB und der Innenstadt handelt. Zudem bildet das Nauentor den Eingang zum Gundeldingerquartier und muss daher mit besonderer Sorgfalt geplant werden.

Bestimmend für den Perimeter und die Entwicklung des gesamten Umfeldes ist der Bahnhof SBB. Der Bahnhof wird in den kommenden Jahrzehnten insbesondere durch das Projekt «Herzstück» ein grundlegend neues Gesicht erhalten. Zudem wird im Rahmen des Bahnausbauprogramms STEP 2035 (Strategisches Entwicklungsprogramm 2035) die Gleisanlage erweitert, damit von Basel aus der Viertelstundentakt für die wichtigsten Verbindungen angeboten werden kann. Diese geplanten Ausbauschritte schränken die Planung für das Projekt Nauentor in gewissen Bereichen erheblich ein, da beispielsweise noch unklar ist, ob das «Herzstück» als Tiefbahnhof oder oberirdischer Bahnhof konzipiert wird. Bei der Planung des Projekts muss daher auf alle möglichen Eventualitäten Rücksicht genommen werden. Da die Umsetzung des «Herzstück» noch viele Jahre dauern wird, ist eine Aufschiebung des Projekts Nauentor aus städtebaulicher, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht nicht zu verantworten.

Was das bestehende Postreitergebäude angeht, ist sich die BRK einig, dass dieses in der heutigen Form keinen praktikablen Nutzen mehr bieten kann. Die Nutzung als Postverteilzentrum wurde 2016 eingestellt, sodass das Gebäude mit seinem raumgreifenden Erscheinungsbild heute mehrheitlich leer steht. Eine anderweitige Nutzung des Gebäudes ist aufgrund von dessen spezieller Beschaffenheit und auf die Funktion als Postverteilzentrum zugeschnittene Struktur ungeeignet. Das Postverteilzentrum war zweckdienlich, stellt jedoch für viele einen Un-Ort dar. Eine neue Bespielung des Perimeters ist daher für die BRK im Grundsatz alternativlos.

Die Investoren beabsichtigen, drei neue Hochhäuser auf dem Perimeter zu erstellen, wobei die genaue Ausgestaltung der Gebäude Gegenstand weiterer Ausschreibungen und Planungsschritte sein wird. Ein Teil der BRK stellt fest, dass bezüglich der äusseren Wirkung einiger Hochhausbauten der letzten Jahre (Meret Oppenheim Hochhaus und Claraturm) eine gewisse Unzufriedenheit herrscht. Insbesondere die dunklen Fassaden lassen die Gebäude dominant und wenig einladend wirken. Zudem trägt die Fassade wohl in einem nicht zu unterschätzenden Masse zur Hitzeentwicklung der Stadt bei oder wirkt ihr zumindest nicht entgegen.

Die BRK zeigt sich besorgt, dass die angestrebte Nutzungsverdichtung im Bauperimeter die bereits angespannte Verkehrssituation generell verschlechtern und die bestehenden Probleme akzentuieren wird. Die BRK hält es daher für unerlässlich, dass für den Veloverkehr eine Nord-Südverbindung zwischen dem Gundeldingerquartier und der Innenstadt sowie eine Ost-Westverbindung zwischen dem Peter Merian-Weg und dem Centralbahnplatz realisiert wird. Es ist essenziell, dass auf diesem wichtigen und viel genutzten Verkehrsweg die Verkehrsträger dauerhaft entflochten werden. Aufgrund der komplizierten Bau- und Platzverhältnisse wird dieses Ziel wohl nicht kurz- oder gar mittelfristig erreicht werden können. Die BRK forderte dennoch, dass im Zuge der anstehenden Sanierung der Brücke eine erhebliche Verbesserung für den Veloverkehr erfolgt.

Einen weiteren Schwerpunkt der Beratung bildete die Forderung nach einem Mindestanteil preisgünstigen Wohnens sowie die Forderung nach einer Residenzpflicht für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnungen.

### 4.2 Verbesserung des Verkehrsflusses insbesondere für den Veloverkehr

Wie eingangs erläutert, ist es für die BRK von zentraler Bedeutung, dass die seit geraumer Zeit geforderten Nord-Süd- und Ost-Westverbindungen für den Veloverkehr realisiert werden. Die diesbezüglichen vagen Formulierungen der Vertreter des BVD und der Investoren führten beinahe dazu, dass der Ratschlag zurückgewiesen wurde. Die Wichtigkeit des Projekts, die drohende Brache an diesem prominenten Ort Basels sowie die angedeuteten Zugeständnisse und die Bereitschaft des BVD und der Investoren zur künftigen Lösungsfindung führten dazu, dass sich die BRK zu einem Kompromiss durchringen konnte und ein Rückweisungsantrag des Ratschlags mit 10:2 Stimmen bei einer Enthaltung abgewiesen wurde.

Das Postreitergebäude liegt direkt an zwei kantonalen Velorouten. Von West nach Ost verläuft durch das Gebäude (Post-Passage) und entlang des Peter Merian-Wegs ein grundsätzlich gut erschlossener Veloweg. Eine Basisroute in Nord-Südrichtung verläuft an der östlichen Gebäudeseite auf der Peter Merian- Brücke. Diese Veloverbindungen kreuzen sich an der östlichen Gebäudeseite auf der Peter Merian-Brücke. An dieser Kreuzung kommt es aufgrund der hohen Frequentierung durch PKWs, LKWs, FussgängerInnen und Velos oft zu heiklen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Eine Entflechtung der Verkehrsträger scheint der BRK unabdingbar. Die im Rahmen des Ratschlages angestrebten Verbesserungen der Velorouten sind der BRK jedoch zu vage, da sie weniger auf Fakten als auf dem Prinzip Hoffnung beruhen.

**Ost-Westverbindung**
Der Umsetzung einer funktionierenden Ost-Westverbindung steht in erster Linie die Peter Merian-Brücke im Weg. Erst deren Neubau und Anhebung in den 2040er-Jahren wird es ermöglichen, dass die Veloroute unter der Brücke durchgeführt werden kann. Die Brücke muss jedoch in den nächsten Jahren dringend saniert werden, um sie bis zu ihrer Ersetzung zu ertüchtigen. Der Neubau kann dabei nicht vorgezogen werden, da noch unklar ist, wie das «Herzstück» ausgestaltet sein wird und keine Optionen für das Projekt durch einen Neubau der Brücke verbaut werden dürfen. Die zeitnahe Sanierung der Brücke soll aber Möglichkeiten bieten, die Probleme der Veloverbindungen zumindest anzugehen.

**Nord-Südverbindung**
Auch das Fehlen einer (gefahrlosen) Nord-Südverbindung für den Veloverkehr ist sowohl den Investoren als auch dem BVD bewusst. Die Investoren teilten der BRK mit, dass sowohl mit dem Amt für Mobilität als auch auf eigene Faust bislang leider vergeblich nach Lösungen gesucht wurde. Hauptschwierigkeit ist dabei der grosse Höhenunterschied der Start- und Zielpunkte. Die Investoren betonen jedoch, dass die Lösungsfindung Teil des anstehenden Architekturwettbewerbes sein werde. In diesem Sinne könne zum heutigen Zeitpunkt keine Verbindung garantiert werden, da dem Findungsprozess nicht vorweggegriffen werden könne. Die Investoren zeigen sich jedoch optimistisch, dass eine Lösung gefunden werden kann.

Eine Verbindung zwischen der Solothurner- und der Heumattstrasse würde sich grundsätzlich als Nord-Südverbindung anbieten. Die Lösung liegt jedoch ausserhalb der Planungsperimeters des Ratschlags. Die BRK würde es begrüssen, wenn eine solche Lösung mittel- bis langfristig verwirklicht werden könnte.

Um sicherzustellen, dass der Status quo nicht bis zum Neubau der Brücke in den 2040er-Jahren bestehen bleibt, hat sich die BRK dazu entschlossen, litera d des Bebauungsplans für das Baufeld A zu ergänzen. Damit soll sichergestellt werden, dass schon im Rahmen der Sanierung der Peter Merian-Brücke sämtliche Verkehrsbeziehungen verbessert werden.

Die BRK weist darauf hin, dass der Passus «Diese müssen von der Hochstrasse / Solothurnerstrasse und der Gartenstrasse aus fahrbar erreichbar und untereinander verbunden sein» aus litera q des allgemeinen Teils des Bebauungsplans so zu verstehen ist, dass eine Veloverbindung zwischen den genannten Strassen und Plätzen gewährleistet sein muss. Um die Wichtigkeit der Umsetzung der Veloverbindung zu unterstreichen, hat die BRK beschlossen, den Einschub «sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar» in lit. q des Bebauungsplans zu streichen. Dadurch wird hervorgehoben, dass diese angedachten Veloverbindungen zwingend zu erfolgen haben.

Die BRK wird zudem eine Kommissionsmotion einreichen, um diesen zentralen Forderungen Nachdruck zu verleihen. Der Text der bereits formulierten Motion lautet wie folgt:

**«Motion der BRK betreffend Veloanbindung Gundeli**

Das Gundeli ist durch das Bahnareal von der Innenstadt abgeschnitten und kämpft deshalb seit Jahrzehnten für eine bessere Veloanbindung. Bisher mit wenig Erfolg. Als Veloquerungen gemäss Teilrichtplan Velo bieten sich die Margarethenbrücke, die Peter Merian-Brücke und die Münchensteinerbrücke an sowie eine neu zu erstellende Verbindung im Bereich der Heumattstrasse in Richtung Solothurnerstrasse.

Anlässlich der Beratung des Projekts Nauentor haben die SBB gegenüber der Bau- und Raumplanungskommission bekannt gegeben, dass die direkt an den Projektperimeter angrenzende Peter Merian-Brücke in den Jahren 2022-2023 saniert wird. Dies eröffnet die Chance, der Forderung aus dem Gundeli nach einer besseren Veloanbindung in absehbarer Zeit wenigstens teilweise nachzukommen und zumindest an dieser Stelle eine schnelle und sichere Veloachse kurzfristig zu realisieren. Gleichzeitig könnten Verbesserungen bei der Querung zwischen Postpassage und Peter Merian-Weg umgesetzt werden, wenn immer möglich in Form einer separaten Unterführung für Velos.

Mit vorliegender Motion wird der Regierungsrat dazu verpflichtet, im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung der Peter Merian-Brücke wirkungsvolle Massnahmen für Velofahrende zu definieren und von der SBB als Eigentümerin der Brücke einzufordern. Zudem wird er aufgefordert, sich für eine zeitnahe Umsetzung der im Teilrichtplan Velo vorgesehenen Verbindungen einzusetzen. »

**Die BRK stimmt** einstimmig mit 13 Stimmen nachfolgendenden Änderungsanträgen des litera d und j des Bebauungsplans zu.

> *d. Von der Centralbahnstrasse zur Peter Merian-Strasse sowie zum Peter Merian-Weg ist eine attraktive, grosszügige, öffentlich zugängliche und durch Servitute gesicherte Fussgänger- und Velopassage zu realisieren. Es ist durch entsprechende Massnahmen sicherzustellen, dass sämtliche Verkehrsbeziehungen und Zugangssituationen ~~auch nach einem Neubau der Brücke weiterhin funktionieren~~ im Rahmen der Sanierung und eines allfälligen Neubaus der Peter Merian-Brücke optimiert werden. ~~Die entsprechenden Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.~~*
>
> *q. Zusätzlich zu den gemäss Gesetzgebung erforderlichen Veloabstellplätzen sind 400 öffentliche Veloabstellplätze zu realisieren, die bei nachgewiesenem Bedarf erweiterbar sind. Diese müssen von der Hochstrasse / Solothurnerstrasse und der Gartenstrasse aus fahrbar erreichbar und untereinander verbunden sein ~~sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar~~. Die Perrons müssen von dort direkt angebunden sein.*

### 4.3 Gewährleistung städtebaulicher und architektonischer Qualität sowie Berücksichtigung aller Interessen

Die BRK ist der Ansicht, dass es wichtig ist, auch jungen lokalen Architekturbüros die Chance einzuräumen, den Zuschlag für ein solch bedeutendes Projekt zu erhalten.

Um die Entscheidung für die Öffentlichkeit möglichst transparent zu machen, erachtet es die BRK zudem als wichtig, den gesamten Prozess der Entscheidungsfindung öffentlich zu machen. Dabei soll nicht nur der Jurybericht, in welchem die Jury, die aus ihrer Sicht relevanten Punkte nennt, sondern der gesamte Prozess öffentlich gemacht werden. Ob das Auswahlverfahren in Form eines Livestreams, vor Publikum oder eines Berichts der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden soll, lässt die BRK offen.

Zudem erachtet es die BRK als wichtig, dass den Anliegen aus den Quartieren durch deren Vertretung in der Jury Rechnung getragen wird. Die BRK verspricht sich dadurch, dass die Akzeptanz des Wettbewerbs und insbesondere dessen Ergebnis erheblich gesteigert wird.

**Die BRK stimmt** einstimmig mit 13 Stimmen nachfolgendendem Änderungsantrag des litera j des Bebauungsplans zu.

> *j. Zur Gewährleistung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität ist ein qualitätssicherndes Verfahren für das gesamte Areal durchzuführen. Bei der Auswahl der Teilnehmenden ist ein angemessener Anteil junger lokaler Teams zu berücksichtigen. Die Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums ist bezüglich Geschlecht und Alter ausgewogen zu gestalten. Den Anliegen aus den Quartieren ist mit angemessenen Vertretungen Rechnung zu tragen.*

### 4.4 Preisgünstiges Wohnen

Der Perimeter ist heute der Zone Nöl zugewiesen und soll neu der Zone 5 zugewiesen werden, was schlüssig ist und zu keinen Diskussionen in der BRK geführt hat.

Der Wohnanteilplan soll auf 36‘000 $m^2$ BGF angepasst werden, wobei die Art des Wohnens im Ratschlag noch offengehalten worden ist.

Die BRK ist mit den Investoren im Zuge der Beratungen übereingekommen, dass mindestens ein Drittel des Wohnanteils des Projekts als preisgünstig angeboten werden soll. Obschon ein Teil der Kommission gerne einen höheren Anteil preisgünstigen Wohnens hätte, zeigt sich die BRK erfreut, dass die Investoren sich zu diesem Kompromiss durchringen konnten. Anders als bei Arealentwicklungen besteht für die Investoren nämlich keine gesetzliche Pflicht des Anbietens von preisgünstigem Wohnen.

Ein weiterer Aspekt, welchen die Kommission in den Gesprächen mit den Investoren aushandeln konnte, ist die Verpflichtung zu einer Residenzpflicht für ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnungen. Die Investoren sprechen sich gegen einen höheren verbindlichen Anteil aus, da die Wirtschaftlichkeit des Projekts dadurch in Frage gestellt werde. Zudem bestehe keinerlei Erfahrungen im Bereich der Residenzpflicht, sodass man sich nicht zu weit aus dem Fenster lehnen könne.

Das Drittel der Wohnungen, welche preisgünstig vermarktet werden sollen, ist dabei nicht deckungsgleich mit den Wohnungen, deren Bewohnerinnen oder Bewohner der Residenzpflicht unterliegen.

**Die BRK stimmt** einstimmig mit 13 Stimmen nachfolgendendem Änderungsantrag von litera n des Bebauungsplans zu.

> *n. Es sind Wohn- und Arbeitsnutzungen zulässig. Es sind minimale Bruttogeschossflächen für Arbeitsnutzungen von 50'000 $m^2$ und für Wohnen von 36'000 $m^2$ einzuhalten. Davon sind mindestens 12'000 $m^2$ als preisgünstige Wohnungen anzubieten. Zusätzlich ist mindestens ein Drittel aller Wohnungen mit einer Residenzpflicht zu belegen.*

## 4.5 Berücksichtigung stadtklimatischer Einflüsse sowie Bauökologie

Es ist der BRK ein Anliegen, dass die Bebauung eine grösstmögliche Energieeffizienz aufweist und das Projekt möglichst ressourcenschonend und nachhaltig umgesetzt wird. Die abzutragenden Baustoffe sollen – sofern das möglich ist – wiederverwertet werden. In den Gesprächen mit den

Investoren gaben diese bekannt, dass das Projekt Nauentor nach den Bestimmungen des Labels SGNI umgesetzt werden soll. Die BRK hat das BVD um eine allgemeine Einschätzung des Labels gebeten.

Das BVD teilte der BRK schriftlich mit, dass «das Label SGNI Gebäude und Areale nach dem DGNB-System (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen) zertifiziert. Gemäss einer Übersicht des Netzwerks Nachhaltiges Bauen Schweiz basiert das Zertifikat auf der ganzheitlichen Betrachtung der Themenfelder Ökologie, Ökonomie und Nutzerkomfort entlang des gesamten Gebäudelebenszyklus auch hinsichtlich Standortaspekte. Das Label entspricht den SIA Normen und geht sogar über sie hinaus, indem auch die europäischen Normen eingehalten werden. Das Label ist vergleichbar mit dem Standard SNBS Hochbau und geht in Bezug auf Nachhaltigkeit weiter als Minergie A-ECO. Es ist im Umfang umfassender als andere Labels, mit einer hohen Präzisions- und Aussagekraft durch die Bewertung von über 300 Kriterien. Der Kanton überprüft im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben. Wenn darüber hinaus ein zusätzliches Label oder ein Standard erfüllt wird, wird dies unabhängig vom jeweiligen Label vom Kanton begrüsst. »

Die BRK zeigt sich mit den Ausführungen und dem gewählten Baustandard einverstanden. Zudem wünscht sich ein Mitglied der BRK explizit verbindlichere Vorgaben zum Äusseren von Hochhäusern. Dunkle Türme, wie der Claraturm, nehmen Hitze auf und speichern diese. Den anhaltenden Klimawandel und die stete Erwärmung der Städte vor Augen, muss daher den Freiheiten der Architektur in diesem Punkt Einhalt geboten werden. Letztlich plädiert das Mitglied der BRK dafür, in Basel bei anderer Gelegenheit ein begrüntes Gebäude zu schaffen, womit man Erfahrungen in diesem Bereich sammeln könne.

Zudem weist die BRK im Wissen um die Antwort des Regierungsrats auf die Interpellation 20.5307.01 von Semsedin Yilmaz betreffend „der anstehenden Sanierung der Hochstrasse sowie möglicher Baumbepflanzung und der möglichen Begrünung des "IWB-Platzes" an der Solothurnerstrasse“ daraufhin, dass das IWB-Plätzchen an der Meret Oppenheim-Strasse möglichst zeitnah umgestaltet werden soll. Es bildet heute einen wahrlich unwürdigen Auftakt ins Gundeldingerquartier.

**Die BRK stimmt** einstimmig mit 13 Stimmen nachfolgendendem Änderungsantrag des litera t des Bebauungsplans zu.

> *t. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie. Die Bebauung ist insbesondere bezüglich Begrünung, Beschattung und Durchlüftung hinsichtlich stadtklimatischer Einflüsse optimal zu gestalten. Bezüglich Bauökologie soll die Wiederverwendung von Baustoffen berücksichtigt werden.*

## 4.6 Abweisung von Einsprachen

Die BRK hat sich im Zuge der Beratungen auch mit den Anliegen der Einsprechenden beschäftigt und dabei zwei Einsprechende angehört, welche die Anliegen aller Einsprechenden grundsätzlich vertreten.

Der Hauptkritikpunkt ist, dass bei der Projektentwicklung städte- und verkehrsplanerische Aspekte zu wenig berücksichtigt wurden. Die Gebäude und deren Bespielung müssen attraktiv sein, damit sie von der Bevölkerung angenommen werden. Im Stadtteilrichtplan Gundeli sei bereits vieles angedacht worden, was im Ratschlag jedoch leider nicht thematisiert wird.

Die BRK hat sich, wie bereits dargelegt, sehr intensiv mit den Hauptanliegen der Einsprechenden auseinandergesetzt. Die BRK hat alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um dem Anliegen der Einsprechenden hinsichtlich Veloquerungen gerecht zu werden. Eine Rückweisung des

Ratschlages hätte keine Besserung der Situation gebracht. Vielmehr wäre kostbare Zeit verstrichen, ohne konkrete Optimierungen zu erreichen. Die BRK hat mit der Verpflichtung der Investoren, eine Veloquerung zu bauen, und mit der Kommissionsmotion einen vernünftigen und den zum jetzigen Zeitpunkt einzig gangbaren Weg gewählt. Auch hinsichtlich gemeinnützigen Wohnungsbaus, nachhaltigen Bauens und Partizipation der Bevölkerung hat die BRK Ideen der Einsprechenden aufgenommen und zusammen mit dem BVD und den Investoren tragfähige Lösungen gefunden.

Die BRK hat die Anliegen der Einsprechenden, soweit sie diese gutheisst, in den Kapiteln 4.1-4.6 aufgegriffen. Im Weiteren wird in Bezug auf die Abweisung der Einsprachen auf die nachvollziehbaren und ausführlichen Begründungen im Ratschlag, welche von der BRK gestützt werden, verwiesen.

# 5 Anträge der BRK

Die BRK beantragt dem Grossen Rat mit 9:2 Stimmen bei einer Enthaltung, den nachfolgenden Grossratsbeschluss anzunehmen.

Die Kommission hat diesen Bericht am 25. Januar 2021 einstimmig mit 12 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Bau- und Raumplanungskommission



Dr. Jeremy Stephenson, Präsident

**Beilage:**
Entwurf Grossratsbeschluss

# Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 109 sowie Änderung des Bebauungsplans Nr. 160 im Bereich Gartenstrasse, Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse, Peter Merian-Brücke, Hochstrasse, Solothurnerstrasse, Meret Oppenheim-Strasse, Bahnhof Basel SBB (Areal Nauentor)

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101, 105 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999[1] und § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991[2], nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 20.0023.01 vom 22. Januar 2020 sowie in den Bericht der Bau- und Raumplanungskommission Nr. 20.0023.02 vom 25. Januar 2021, beschliesst:

## I. Änderung des Zonenplans

Der Zonenplan Nr. 14'151 des Planungsamts vom 22. Mai 2018 für die Änderung der Zonen im Bereich der Gartenstrasse, Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse, Peter Merian-Brücke, Hochstrasse, Solothurnerstrasse und Meret Oppenheim-Strasse wird genehmigt.

## II. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 14'149a des Planungsamtes vom 22. Mai 2018 wird verbindlich erklärt.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

### Baufeld A

a. Im Baufeld A darf ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 24 m und einer Bruttogeschossfläche von 67'000 m$^2$ erstellt werden.

b. Innerhalb des Baufeldes A sind im markierten Bereich öffentlich zugängliche Innenhöfe anzuordnen. Um die Höfe sind publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen. Die Höfe sind nach einem gesamtheitlichen Konzept attraktiv für die sich dort befindenden Nutzungen und für den Aufenthalt zu gestalten und zu begrünen.

c. Von der Solothurnerstrasse zur Nauenstrasse und zur Centralbahnstrasse ist ein in seiner Breite und Höhe attraktiver, grosszügiger, öffentlich zugänglicher, die Höfe verbindender und durch Servitute gesicherter Fussweg zu realisieren.

d. Von der Centralbahnstrasse zur Peter Merian-Strasse sowie zum Peter Merian-Weg ist eine attraktive, grosszügige, öffentlich zugängliche und durch Servitute gesicherte Fussgänger- und Velopassage zu realisieren. Es ist durch entsprechende Massnahmen sicherzustellen, dass sämtliche Verkehrsbeziehungen und Zugangssituationen im Rahmen der Sanierung und eines allfälligen Neubaus der Peter Merian-Brücke optimiert werden.

e. Im Baufeld A sind Anlagen zur Eigenstromerzeugung mit dem qualitätssichernden Verfahren gemäss Vorschrift j. zu definieren. Dabei ist den Anforderungen des ökologischen Ausgleichs und den besonderen klimatischen Anforderungen Beachtung zu schenken.

[1] SG 730.100
[2] SG 780.100

**Baufeld B und C**

f. In den Baufeldern B und C darf je ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 87 m und einer Bruttogeschossfläche von 19'000 $m^2$ erstellt werden.

g. Gegen die Gartenstrasse gerichtete Fensterflächen im Baufeld B werden auch angerechnet, wenn die Lichteinfallswinkel nicht eingehalten sind.

h. Das Gebäude im Baufeld B muss gegen die Nauenstrasse keinen Lichteinfallswinkel einhalten. Baufeld D Im Baufeld D darf ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 87 m und einer Bruttogeschossfläche von 23'500 $m^2$ erstellt werden.

**Baufeld D**

i. Im Baufeld D darf ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 87 m und einer Bruttogeschossfläche von 23'500 $m^2$ erstellt werden.

**Allgemein**

j. Zur Gewährleistung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität ist ein qualitätssicherndes Verfahren für das gesamte Areal durchzuführen. Bei der Auswahl der Teilnehmenden ist ein angemessener Anteil junger lokaler Teams zu berücksichtigen. Die Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums ist bezüglich Geschlecht und Alter ausgewogen zu gestalten. Den Anliegen aus den Quartieren ist mit angemessenen Vertretungen Rechnung zu tragen.

k. Zur architektonischen und funktionalen Auszeichnung des obersten Geschosses in den Hochhäusern ist unter der Voraussetzung einer besonders hochwertigen Gestaltung ein Spielraum in der Höhe von zusätzlichen 2 m zulässig.

l. Die Anzahl Geschosse ist frei. Dachgeschosse sind nicht zulässig. Technische Anlagen sind innerhalb der zulässigen Wandhöhe anzuordnen.

m. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfallen sicherzustellen. Die Massnahmen sind konzeptionell im qualitätssichernden Verfahren nach Vorschrift j. aufzuzeigen und im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

n. Es sind Wohn- und Arbeitsnutzungen zulässig. Es sind minimale Bruttogeschossflächen für Arbeitsnutzungen von 50'000 $m^2$ und für Wohnen von 36'000 $m^2$ einzuhalten. Davon sind mindestens 12'000 $m^2$ als preisgünstige Wohnungen anzubieten. Zusätzlich ist mindestens ein Drittel aller Wohnungen mit einer Residenzpflicht zu belegen.

o. Die partielle Perronerschliessung Ost des Bahnhof Basel SBB ist dauerhaft von beiden Seiten sicherzustellen. Sie ist attraktiv zu gestalten.

p. Es sind maximal 460 Autoparkplätze zulässig. Deren Erschliessung hat über den im Plan dargestellten Bereich an der Gartenstrasse zu erfolgen.

q. Zusätzlich zu den gemäss Gesetzgebung erforderlichen Veloabstellplätzen sind 400 öffentliche Veloabstellplätze zu realisieren, die bei nachgewiesenem Bedarf erweiterbar sind. Diese müssen von der Hochstrasse/Solothurnerstrasse und der Gartenstrasse aus

fahrbar erreichbar und untereinander verbunden sein. Die Perrons müssen von dort direkt angebunden sein.

r. Es ist eine attraktive Aussenraumgestaltung der Eingangsbereiche Hochstrasse/Solothurnerstrasse und Nauenstrasse zu gewährleisten. Im Zugangsbereich Süd sind bauliche Massnahmen wie Z.B. Rampen und Treppen zulässig.

s. Innerhalb der Baufelder muss nicht an die Baulinie angebaut werden.

t. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie. Die Bebauung ist insbesondere bezüglich Begrünung, Beschattung und Durchlüftung hinsichtlich stadtklimatischer Einflüsse optimal zu gestalten. Bezüglich Bauökologie soll die Wiederverwendung von Baustoffen berücksichtigt werden.

u. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie.

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

**III. Änderung von Baulinien**
Der Baulinienplan Nr. 14'154 des Planungsamts vom 22.5.2018 für die Änderung der Bau- und Strassenlinien im Bereich der Gartenstrasse, Nauenstrasse, Peter Merian-Strasse, Peter Merian-Brücke, Hochstrasse, Solothurnerstrasse und Meret Oppenheim-Strasse wird genehmigt.

**IV. Aufhebung des Bebauungsplan Nr. 109 vom 10. Juni 1971**
Der Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung eines Überbauungsplanes für den Neubau des Postbetriebsgebäudes Basel 2 im Gebiet Nauenstrasse / Gartenstrasse / Peter Merian-Strasse / Eilgutstrasse / Centralbahnstrasse / Bahnhofareal vom 10. Juni 1971 wird aufgehoben.

**V. Änderung des Bebauungsplan Nr. 160 vom 17. Januar 2001**
Der Grossratsbeschluss betreffend Erlass eines Bebauungsplanes für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal vom 17. Januar 2001 wird im Geltungsbereich des Baubereichs D des vorliegenden neuen Bebauungsplans aufgehoben.

**VI. Abweisung von Einsprachen (Teilweise Gutheissung)**
Die im Ratschlag Nr. 20.0023.01 in Kapitel 6 aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit die Anliegen mit der vorliegenden Nutzungsplanung nicht erfüllt werden.

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

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

Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrundeliegenden 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 angerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

**Hinweis:**
Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar: http://www.grosserrat.bs.ch/?gnr=20.0023