

Ratschlag

**betreffend Masterplan Bahnhof SBB Basel,
Areal Ost**

Einzonung von Bahnareal

Erlass spezieller Bauvorschriften

Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien

Bildung von Allmendparzellen

Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 4. Januar 1990

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1. Ausgangslage	6
1.1. Das «Konzept 86» Masterplan Bahnhof SBB Basel	6
1.2. Einzonungsbegehren SBB und PTT	7
1.3. Stand der Projektierung	8
1.4. Notwendigkeit einer Einzonung	8
2. Randbedingungen	10
2.1. Terminprogramm SBB	10
2.2. Terminprogramm Kanton Basel-Stadt	10
2.3. Problemsituation bezüglich Zeithorizonten	11
3. Überblick über die Beschlussfassung	12
3.1. Mehrstufiges Verfahren	12
3.2. Zusammenfassung der Grossratsbeschlüsse	13
4. Kriterien für die Einzonung Areal Ost	14
4.1. Einzonung und Bauvorhaben aus Sicht von SBB und PTT	14
4.2. Stadtplanung/Stadtentwicklung	16
4.3. Stadtgestaltung/Städtebau	17
4.4. Verkehr	19
4.5. Umweltverträglichkeit	22
4.6. Einzelaspekte	23
4.7. Auswirkungen auf das Gundeldingerquartier	24
4.8. Terminplan	25
4.9. Werkleitungen	27
5. Erläuterungen zu den Anträgen	27
5.1. Einzonung	27
5.2. Spezielle Bauvorschriften	28

5.3. Bau- und Strassenlinien	30
5.4. Allmendparzellen	30
5.5. Lärmempfindlichkeitsstufe	31
6. Die Einzonung Nauen Ost aus der Sicht von Art. 26 der Verordnung über die Raumplanung vom 2. Oktober 1989	31
6.1. Nutzungsplanung	31
6.2. Mitwirkung der Bevölkerung	32
6.3. Sachpläne und Konzepte des Bundes, übriges Bundesrecht	32
6.4. Richtplan Kanton Basel-Stadt	33
7. Auflage und Einspracheverfahren	33
8. Regionale Zusammenarbeit	37
9. Vorprüfung durch das Finanzdepartement	38
10. Anträge	38

Zusammenfassung

Das «Konzept 86» Masterplan Bahnhof SBB ist die Grundlage des vorliegenden Ratschlages.

Ziel des «Konzepts 86» ist die Förderung der Entwicklung der Stadt und Region Basel durch Verwirklichung einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und eines Dienstleistungszentrums im Bereich des Bahnhofs SBB Basel.

Die auf dem Areal Ost, für welches mit dem vorliegenden Ratschlag die Einzonung (Zone 5) beantragt wird, von SBB und PTT geplante Überbauung Bahnhof Ost leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser beiden Masterplan-Ziele. Durch den Neubau eines Postbahnhofs wird der Ausbau des Personenbahnhofs in der nötigen Art und Weise ermöglicht; durch die auf demselben Areal geplanten Dienstleistungsbauten kann ein massgeblicher Teil des Dienstleistungszentrums verwirklicht werden.

Für SBB und PTT ist ein rascher Entscheid betreffend die Einzonung des Areals Ost nötig, da von diesem Entscheid weitere für die Verwirklichung des Masterplans wichtige Entscheide der SBB und PTT abhängen. Seitens Basel-Stadt können die Randbedingungen für die Einzonung zurzeit noch nicht mit hinreichender Genauigkeit festgelegt werden. Für die Einzonung des Areals Ost wurde deshalb ein mehrstufiges Entscheidungsverfahren gewählt, welches den Bedürfnissen aller Beteiligten gerecht wird.

Dem Grossen Rat wird mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt, nur die Grundsätze der Einzonung festzulegen. Der Regierungsrat soll ermächtigt werden, die Detailvorschriften im Rahmen der Beschlüsse des Grossen Rates festzulegen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat:

- das Areal Ost gemäss Originalplan Nr. 11608 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung der Zone 5 zuzuweisen;
- für dieses Areal spezielle Bauvorschriften zu erlassen;
- den Regierungsrat zu ermächtigen, die Bau- und Strassenlinien der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteiner-

- strasse und der Verkehrswege an der Südseite des Areals selbständig festzusetzen sowie die alten Linien aufzuheben;
- den Regierungsrat zu ermächtigen, entlang des einzuzonenden Areals im Bereich der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteinerstrasse und der an der Südseite des Areals geplanten Verkehrswege Allmendparzellen zu bilden und diese mit unselbständigen Baurechten zu belasten;
 - den Regierungsrat zu ermächtigen, dem einzuzonenden Areal eine Empfindlichkeitsstufe gemäss Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 zuzuordnen.

1. Ausgangslage

1.1. Das «Konzept 86» Masterplan Bahnhof SBB Basel

Zielsetzung des «Konzepts 86» ist, der Stadt und Region Basel neue Entwicklungsimpulse zu geben. Dies soll durch zwei Massnahmen im Bahnhofgebiet erreicht werden:

- Verwirklichung einer Drehscheibe des internationalen, nationalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs;
- Verwirklichung eines Dienstleistungszentrums.

Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist Voraussetzung für eine günstige wirtschaftliche Entwicklung. Wegen des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung muss vor allem der öffentliche Verkehr gefördert werden.

Das «Konzept 86» sieht zur Realisierung der *Verkehrsdrehscheibe* folgende Massnahmen vor:

- Einführung der Tramlinien aus dem Birs- und dem Leimental zum Bahnhof, Verknüpfung mit der Bahn (SBB, DB, SNCF) und Weiterleitung in die Innerstadt;
- Ausbau des Personenbahnhofes und Neubau des Postbahnhofes;
- Aufwertung des Centralbahnplatzes;

- attraktive Fussgänger Verbindung von der Güterstrasse zum Centralbahnplatz;
- bauliche Verbesserungen zugunsten der Fussgänger und Velo-/Mofafahrer im ganzen Bahnhofgebiet;
- Erstellung der Gundeliumfahrradweg und des N2-Zubringers.

Gundeliumfahrradweg und N2-Zubringer sind Voraussetzungen, um die Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu realisieren und das Gundeldingerquartier von einem Teil des Durchgangsverkehrs zu entlasten. Im weiteren soll die Erschliessung der geplanten Überbauungen Güterstrasse und der Bahnhofvorfahrt Süd sichergestellt werden.

Um international und national konkurrenzfähig zu bleiben, braucht Basel neue Arbeitsplätze an attraktiven Standorten. Mit einem *Dienstleistungszentrum* in unmittelbarer Nähe des Personenbahnhofes auf heutigem Bahnareal können zahlreiche neue Arbeitsplätze an einem vom öffentlichen Verkehrsmittel besterschlossenen Standort geschaffen werden. Gleichzeitig soll der heute in den umliegenden Wohngebieten feststellbare Umnutzungsdruck aufgehalten werden.

Es sind die folgenden Areale für die Erstellung von Dienstleistungsbauten vorgesehen:

- Areal Eilgut SNCF (Elsässer-Tor);
- Areal Güterstrasse;
- Areal südlich der Nauenstrasse zwischen Peter Merian-Brücke und Münchensteinerstrasse (im folgenden «Areal Ost» genannt).

1.2. Einzonungsbegehren SBB und PTT

Nach umfangreichen Vorstudien ersuchten SBB und PTT mit Schreiben vom 8. Januar 1988 den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt um die vorliegende Einzonung von Bahnareal.

Die Behördendelegation hat am 16. November 1989 in zustimmendem Sinn vom vorliegenden Ratschlag Kenntnis genommen und empfiehlt die Einzonung als wichtigen Schritt zur Verwirklichung der

Dienstleistungsbauten auf dem Areal Ost. Gleichzeitig weist sie darauf hin, dass diesem Teilprojekt eine Schlüsselrolle für den ganzen Masterplan Bahnhof SBB zukommt.

1.3. Stand der Projektierung

Basis für sämtliche Planungs- und Projektierungsarbeiten im Masterplan-Perimeter ist das «Konzept 86». Dieses enthält Zielvorstellungen und Lösungsvorschläge. Diese sind zu konkretisieren und weiterzubearbeiten.

Im Auftrag von SBB und PTT wurde auf Frühling 1989 in einer ersten Bearbeitungsstufe zur laufenden Vorprojektierung ein Layoutprojekt «Bahnhof Ost» für das auf dem Areal zu erstellende Bauvorhaben ausgearbeitet.

Das Bauvorhaben «Bahnhof Ost» ist gemäss «Konzept 86» allseits erschlossen durch baselstädtische Verkehrsanlagen. Die Projekte für die neu zu erstellenden oder neu zu gestaltenden Verkehrsbauten liegen noch nicht vor, ihre Projektierung ist jedoch im Gang. Ein optimales Gesamtsystem wird erzielt, indem die weitere Projektierung des Bauvorhabens Bahnhof Ost und der städtischen Verkehrsanlagen wie geplant zeitlich parallel laufen; damit kann den umfangreichen Abhängigkeiten Rechnung getragen werden. Um durch andere Partner zu treffende Entscheide zu ermöglichen und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Projektierung sind jedoch frühzeitige Entscheide zu grundsätzlichen Fragen, wie die Einzonung, nötig. Mit dem «Konzept 86», dem Layoutprojekt von SBB und PTT und den im Rahmen der Projektorganisation Masterplan Bahnhof SBB Basel erfolgten Konzeptvertiefungs- und Projektierungsarbeiten liegen die für die Einzonung notwendigen Entscheidungsgrundlagen vor.

1. 4. Notwendigkeit einer Einzonung

Beim einzuzonenden Areal handelt es sich um «Bahnareal». Dort können Bauten erstellt werden, welche bahnbetrieblichen Zwecken dienen.

Gemäss Zielsetzungen «Konzept 86» soll dieses heute schlecht genutzte Areal einer Nutzung durch Dienstleistungsarbeitsplätze zugeführt werden. Die Verlegung der heutigen SBB-Nutzung an andere Standorte bezweckt:

- das Areal freizugeben für eine bessere und intensivere Nutzung;
- durch Ersatzbauten an anderen Standorten bahnbetriebliche Verbesserungen zu erzielen;
- für die PTT Möglichkeiten zu schaffen, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Postbetriebsgebäude Basel 2 dringend benötigte Arbeits- und Betriebsflächen zu erstellen. Dies wiederum schafft die Voraussetzung, dass die PTT die bestehende Transitpost Basel 17 verlegen kann, welche dem von den SBB geplanten Ausbau des Bahnhofs Basel SBB im Wege steht.

Auf dem einzuzonenden Areal sollen die folgenden Nutzungen realisiert werden:

- Postbahnhof inkl. Transitpost Basel 17;
- Dienstleistungsarbeitsplätze der PTT;
- Dienstleistungsarbeitsplätze für vielfältige Nutzungen Privater.

Für private Bauten müssen die notwendigen Teilgebiete des Bahnareals einer Bauzone zugeführt werden.

Der Postbahnhof und die Transitpost gelten gemäss Art. 18 des Eisenbahngesetzes als bahnbetriebliche Anlagen, doch ist die Einzonung des Areals Ost aus folgenden Gründen für die Realisierung des «Konzepts 86» von Bedeutung:

- Das Areal Ost umfasst rund die Hälfte der für die Realisierung des Dienstleistungszentrums benötigten Fläche.
- Ohne die geplanten Arbeitsplätze Privater fehlen den SBB die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Verlegung des Eilgutes und des Lokomotivdepots.
- Die Einführung der Vorortslinien Nr. 10/11 aus dem Birstal bedingt die Verlegung des Lokomotivdepots und gleichzeitige Überbauung des Areals Ost.
- Die Möglichkeit, neue Arbeitsplätze an geeigneten Orten anzusiedeln, entlastet die Wohngebiete von Umnutzungsdruck. Eine Kon-

zentration von Arbeitsplätzen entlang der Verkehrsdrehscheibe ist raumplanerisch sinnvoll.

2. Randbedingungen

2.1. Terminprogramm SBB

Die Planung der Ersatzbauten für die heute noch auf dem Areal Ost liegenden SBB-Anlagen ist im Gang.

Das neue Lokomotivdepot soll auf dem Areal Güterbahnhof Wolf gebaut werden. Das Vorprojekt liegt vor. Die vom Verwaltungsrat SBB für die Projektgenehmigung und Kreditgenehmigung benötigten Unterlagen sind vorhanden. Bevor die SBB definitiv über die Realisierung entscheiden können, müssen sie die Gewissheit haben, dass das Areal Ost eingezont wird und die Verlegung des Lokomotivdepots somit effektiv nötig und finanziell machbar ist.

Mit den Bauarbeiten auf dem Areal Ost kann begonnen werden, wenn das neue Lokomotivdepot und das Eilgut betriebsbereit sind.

2.2. Terminprogramm Kanton Basel-Stadt

Das «Konzept 86» sieht vor, dass im Bereich des einzuzonenden Areals Ost durch den Kanton Basel-Stadt die folgenden Verkehrsanlagen zu realisieren sind:

- Einführung Linie 10/11 entlang des Südrandes der geplanten Überbauung Bahnhof Ost;
- N2-Zubringer mit Nordast ab Nauenstrasse und Südast ab Peter Merian-Brücke entlang geplanter Überbauung Bahnhof Ost zum Gellertdreieck;
- Peter Merian-Brücke;
- Münchensteinerstrasse im Bereich Knoten Grosspeter;
- Fussgänger- und Velo-/Mofa-Verbindungen West–Ost und Nord–Süd.

Mit der Projektierung dieser Verkehrsbauten konnte erst begonnen werden, nachdem der Masterplan-Projektierungskredit durch den Kanton Basel-Stadt genehmigt und die Projektorganisation Masterplan definiert waren. Bis genehmigungsreife Projekte vorgelegt werden können, müssen noch umfangreiche Abklärungen durchgeführt und aufwendige Projektierungsarbeiten geleistet werden. Hiefür ist noch mit einem Zeitbedarf von mindestens zwei Jahren zu rechnen.

2.3. Problemsituation bezüglich Zeithorizonten

SBB und PTT drängen auf einen raschen Entscheid betreffend Einzonung des Areals Ost, andererseits sind die Projektierungsarbeiten für die angrenzenden Verkehrsanlagen durch Basel-Stadt noch nicht so weit erledigt, dass die Randbedingungen für die Einzonung bereits heute mit hinreichender Genauigkeit festgelegt werden können. Deshalb musste ein mehrstufiges Verfahren gewählt werden, welches den Interessen und Bedürfnissen aller Beteiligten gerecht wird.

Ziel dieses Verfahrens ist es, den SBB und PTT durch einen Grundsatzbeschluss die benötigte Sicherheit für das weitere Vorgehen zu geben und andererseits dem Kanton noch so viel Einflussmöglichkeit zu lassen, dass für die eigenen Projekte keine Präjudizien geschaffen werden.

Durch die mit dem vorliegenden Ratschlag beantragte Einzonung soll nur der Grundsatzentscheid betreffend Nutzung des Areals Ost durch SBB und PTT gefällt werden. In bezug auf die städtischen Verkehrsanlagen können und sollen noch keine Entscheide getroffen werden. Für die beantragte Einzonung hat dies zur Folge, dass die auf dem Areal Ost geplante Überbauung sowohl in allen künftigen Betriebs- und Bauzuständen der städtischen Verkehrsanlagen gemäss «Konzept 86» als auch im Falle einer späteren Ablehnung eines Antrages auf Durchführung dieser Verkehrsanlagen sinnvoll sein muss.

Die Prüfung des von SBB und PTT ausgearbeiteten Layoutprojektes durch die zuständigen Instanzen der Masterplan-Projektorganisation hat ergeben, dass das Projekt Bahnhof Ost in allen Verkehrszuständen erschlossen werden kann. Die detaillierten geometrischen und terminlichen Randbedingungen spielen für die jetzt beantragten

Beschlüsse noch keine Rolle; sie können bis zur nächsten Entscheidungsstufe hinreichend definiert werden. SBB und PTT sind gegebenenfalls sogar bereit, allfällig notwendige Vorinvestitionen für die städtischen Verkehrsanlagen ohne präjudizierende Wirkung zu tätigen.

3. Überblick über die Beschlussfassung

3.1. Mehrstufiges Verfahren

War es bis anhin üblich, dass der Grosse Rat die erforderlichen Vorschriften für die speziellen Überbauungen allein erliess und das Bauinspektorat sie im Einzelfall durch Verfügung vollzog, so soll im vorliegenden Fall der Grosse Rat sich auf den Erlass des Grundsätzlichen beschränken; Vorschriften ebenfalls allgemeiner Natur, aber mit Detailcharakter, sollen im Rahmen der Beschlüsse des Grossen Rats vom Regierungsrat erlassen werden.

Basis für alle Entscheide ist das vom Souverän am 6. Dezember 1987 genehmigte «Konzept 86» (Stufe 0).

Dieses Vorgehen erfolgt auf rechtlicher Ebene in drei Stufen:

	Entscheidungs- kompetenz
1. Stufe: Zonenzuweisung und Festlegung der zulässigen Nutzungskriterien sowie einzelner Randbedin- gungen	Grosser Rat
2. Stufe: Erlass von Detailvorschriften und Vollzug der Kompetenzdelegation des Grossen Rates	Regierungsrat
3. Stufe: Baubewilligungsverfahren	Verwaltung

3.2. Zusammenfassung der Grossratsbeschlüsse

Die vom Grossen Rat zu fassenden Grundsatzbeschlüsse enthalten:

- Art der Nutzung;
- Mass der Nutzung;
- Lage der Nutzung;
- Festsetzung von Bau- und Strassenlinien und Regelung der Belange der Allmendbeanspruchung: Delegation der Festsetzungskompetenz.

3.2.1. Einzonung

Das im Plan AKS Nr. 11608 B bezeichnete Gebiet soll, gestützt auf die §§ 4ff. HBG, vom Bahnareal der Zone 5 zugewiesen werden.

3.2.2. Spezielle Bauvorschriften

Städtebauliche Überlegungen und die besondere Lage lassen es als notwendig erscheinen, dass für Art, Mass und Lage der Nutzung nicht ausschliesslich auf die Bestimmungen des HBG zur Zone 5 abgestellt wird, sondern dass zusätzlich spezielle Bauvorschriften erlassen werden.

Bei der Definition der speziellen Bauvorschriften wurde von folgenden Zielvorstellungen ausgegangen:

- relativ grosse Nutzfläche (Dienstleistungszentrum!);
- hohe städtebauliche und architektonische Anforderungen;
- Berücksichtigung der im «Konzept 86» festgehaltenen Vorgaben betreffend Fussgänger-/Velo-/Mofa-Führung;
- Begrenzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe auf ein gegenüber dem Postbetriebsgebäude Basel 2 grundsätzlich tieferes Niveau. Eine differenzierte Höhenentwicklung soll möglich sein. Bei städtebaulich überzeugenden Lösungen sollen lokal höhere Bauteile vorgesehen werden können.

3.2.3. Bau- und Strassenlinien

Die Bau- und Strassenlinien rund um das einzuzonende Areal können heute noch nicht verbindlich festgelegt werden. Der Regierungsrat soll deshalb vom Gesetzgeber die Kompetenz zugewiesen erhal-

ten, die Bau- und Strassenlinien der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteinerstrasse und insbesondere der Verkehrswege an der Südseite des Areals festzulegen sowie die alten Linien aufzuheben.

3.2.4. Allmendparzellen

Einzelne Bauteile werden unterirdisch oder oberirdisch Allmend in Anspruch nehmen. Der Regierungsrat soll deshalb ermächtigt werden, entlang des einzuzonenden Areals im Bereich der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteinerstrasse und der an der Südseite des Areals geplanten Verkehrswege Allmendparzellen zu bilden und diese mit unselbständigen Baurechten zu belasten.

3.2.5. Lärmempfindlichkeitsstufe

Dem einzuzonenden Areal muss gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 eine Lärmempfindlichkeitsstufe zugeordnet werden. Hiefür soll ebenfalls der Regierungsrat ermächtigt werden.

4. Kriterien für die Einzonung Areal Ost

4.1. Einzonung und Bauvorhaben aus Sicht von SBB und PTT

Das Bahnhofgebiet soll Drehscheibe des internationalen, nationalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs werden, indem alle Verkehrsträger aufeinander abgestimmt, insbesondere aber die öffentlichen Verkehrsmittel Bahn und Tram möglichst gut untereinander verknüpft werden.

Durch Projekte wie Bahn 2000 und Regio-S-Bahn und die Verbesserung der Transportkette soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels (Verbesserung des Modalsplits) erhöht werden. Als Folge dieser Massnahmen und des nach wie vor ungebrochenen Trends nach höherer Mobilität ist künftig mit einer weiteren Steigerung der Nachfrage nach SBB-Leistungen zu rechnen. Diese Nachfrage kann

nur durch einen Ausbau der SBB-Infrastruktur, insbesondere auch des Personenbahnhofs Basel SBB, befriedigt werden.

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Personenbahnhofs Basel SBB soll wie folgt erzielt werden:

- Entflechtung des Personen- und Postverkehrs. Durch den Neubau des Postbahnhofs wird es möglich, die heutigen Perronanlagen vermehrt für Bahnreisende frei zu halten.
- Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen Richtung Süden. Diese ist nur möglich, wenn die heutige Transitpost Basel 17 bei der Margarethenbrücke in das neue Postbahnhofgebäude verlegt werden kann.

Die PTT sehen sich seit Jahren einer stetig steigenden Nachfrage nach ihren Dienstleistungen gegenüber. Als Folge davon platzt das vor rund neun Jahren erstellte Postbetriebsgebäude Basel 2 aus allen Nähten. Eine grosszügige Betriebserweiterung ist nötig, wenn die PTT einem umfassenden Leistungsauftrag genügen will.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Postbetriebsgebäude Basel 2 bietet sich Gelegenheit, auf dem freigestellten Areal Ost die folgenden Nutzungen zu realisieren:

- *Postbahnhof*: Mit dem Bau eines unterirdischen Postbahnhofs sollen die Belastung des Personenbahnhofs und die Behinderung der Bahnreisenden durch die Postabfertigung reduziert und die Arbeitsabläufe vereinfacht und rationalisiert werden. Die unterirdische Anordnung drängt sich aus bahnbetrieblichen Gründen auf.

Das Postbahnhofgebäude soll mit dem bestehenden Postbetriebsgebäude Basel 2 eine funktionelle Einheit bilden.

- *Dienstleistungsarbeitsplätze der PTT*: Im Westteil der geplanten Überbauung – d.h. im Abschnitt zwischen der Peter Merian-Strasse und der Gundelipasserelle – sollen vor allem Arbeitsflächen für die PTT bereitgestellt werden. Im neuen Gebäude sollen die Transitpost Basel 17 und ergänzende Nutzungen zum Postbetriebsgebäude Basel 2 Platz finden.
- *Dienstleistungsarbeitsplätze Dritter*: Dem «Konzept 86» entspre-

chend sollen vor allem im Ostteil der geplanten Überbauung, in geringerem Masse auch im Westteil, Dienstleistungsarbeitsplätze für ein vielfältiges Nutzungsangebot entstehen. Diese sollen in Etappen von Westen nach Osten realisiert werden.

4.2. Stadtplanung/Stadtentwicklung

Basel muss als Zentrum einer Region Standorte für die steigende Nachfrage nach Raum für Arbeitsplätze im Bereich möglichst wertschöpfungsintensiver Dienstleistungen anbieten.

Die Nachfrage nach neuen Flächen für Dienstleistungsbetriebe hat in der knappen Zeit seit der Vorlage des «Konzept 86» auch im City-Entwicklungsbereich Aeschenplatz–Bahnhof SBB stark zugenommen. Die in den letzten Jahren realisierten neuen Bürobauten und die zur Zeit geplanten weiteren Projekte bestätigen diese Feststellung. Entsprechend der allgemeinen Entwicklung nimmt auch das Bedürfnis nach Einzonung von Arealen auf Gebieten des Bahnhofs Basel SBB weiter zu.

Bezüglich der mit der Einzonung verbundenen gesamtplanerischen Vorteile ist den Ausführungen des Ratschlages 7935 «Konzept 86» und im dazugehörigen Zwischenbericht Nr. 7980 der Grossratskommission nichts hinzuzufügen. Das Areal an der Nauenstrasse erfüllt die Anforderungen an ein attraktives Dienstleistungszentrum. Es befindet sich in der aus stadtplanerischer Sicht erwünschten Entwicklungsrichtung der Basler City und liegt im Bereich der Verkehrsdrehscheibe, zu welcher der Bahnhof SBB ausgebaut werden soll.

Das Areal weist eine beachtliche Grösse auf und ermöglicht damit einen entsprechenden Beitrag zur Erfüllung der Nachfrage nach Nutzflächen aus dem Dienstleistungsbereich. Dadurch ergibt sich auch der an dieser Lage wünschbare Handlungsspielraum für eine grosszügige Gestaltung. Schliesslich kommt dieses Gebiet weder für Erholungs-, noch für Grünflächen oder Wohnbauten in Frage.

Es ist ein erklärtes politisches Ziel, das Wohnen in der Stadt Basel zu fördern. Die gleichzeitige Förderung umweltfreundlicher Dienstleistungsarbeitsplätze ist nur möglich, wenn die neuen Arbeitsplätze, wie im Rahmen des Masterplanes vorgesehen, an dafür geeigneten

Standorten, in genügender Anzahl und ohne Verdrängung von bestehendem Wohnraum geschaffen werden.

Es ist leichter, dem Umnutzungsdruck – Verdrängung von Wohnraum durch Büronutzungen – die Spitze zu brechen, wenn man Ersatzflächen anbieten kann. Andernfalls unterbleibt die Schaffung neuer wertschöpfungsintensiver Arbeitsplätze mit vielfältiger qualitativer Struktur, die das Fundament für den Wohlstand der Basler Bevölkerung bilden.

4.3. Stadtgestaltung/Städtebau

Bereits im «Konzept 86» wird festgehalten, dass nebst dem Schutz des Stadt- und Landschaftsbildes im Fernbild (gemäss § 32 Anhang HBG) der Gestaltung der empfindlichen Zonen grösste Aufmerksamkeit zu widmen ist.

Das Bauvorhaben Bahnhof Ost stösst im Westen, Norden und Osten an städtebaulich empfindliche Zonen. Der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Das «Konzept 86» basiert auf den folgenden städtebaulichen Annahmen:

Der Bahnhof und die Perronhallen stehen unter Denkmalschutz. Die Schalterhalle bleibt das wichtige Zentrum des ganzen Komplexes. Sie soll durch eine attraktivere Fussgänger Verbindung mit dem Gundeldingerquartier verbunden werden.

Das Gleisfeld soll auf seiner ganzen Länge in Analogie zu einem Flussraum gestaltet werden. Längs der Nordkante des Gleisareales und dem Strassenzug Viaduktstrasse–Centralbahnstrasse–Nauenstrasse ist ein durchgehender Streifen mit Bauten für Dienstleistungsbetriebe vorgesehen. Diese Bebauung soll den städtischen Charakter der Bauten auf der Nordseite der Viaduktstrasse (Schlotterbeck, Markthalle) und Centralbahnstrasse (Café Sattler, alte BIZ, Centralbahnplatz) aufnehmen und weiterführen.

Für das auf dem Areal Ost geplante Projekt wurden auf Basis dieses

städtebaulichen Konzeptes die folgenden stadtgestalterischen Randbedingungen formuliert:

a) Mass der Nutzung

Die gesamte zulässige Bruttogeschossfläche (ober- und unterirdisch) beträgt 180 000 m².

Um über genügend Spielraum für die sorgfältige Gestaltung des Gebäudekubus zu verfügen – Gliederung, Abstufungen in der Höhe usw. – wird die oberirdische Nutzung auf 80 000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) begrenzt, wobei als oberirdische Nutzung nur die Flächen oberhalb Kote 286,0 m ü. M. als Bezugsebene gemäss § 146 HBG angerechnet werden. Um eine überdurchschnittliche architektonische Qualität zu fördern, ist in bezug auf die oberirdische Nutzung ein Bonus von 25%, entsprechend zusätzlichen 20 000 m² BGF (→ oberirdische Nutzung 100 000 m², Gesamtnutzung 200 000 m²), vorgesehen, der nur bei entsprechender Qualität der Projekte beansprucht werden darf und vom Regierungsrat bewilligt werden kann. Gleichzeitig soll so auch der speziellen Bedeutung des Bauvorhabens für einen als «Eingangstor von Basel» zu bezeichnenden Standort geeignet Rechnung getragen werden.

b) Gebäudehöhen

Die dominierende Gebäudehöhe ist spürbar niedriger als das bestehende Postreitergebäude. Eine differenzierte Höhenentwicklung ist möglich. Ausnahmen für einen Turm im oder am Gleisfeld sind denkbar. Es sind jedoch Bedeutung und formaler Ausdruck auf den jeweiligen Ort abzustimmen. Bei einem Standort im Osten des Areals gilt es, auf die vorhandenen Hochhäuser Rücksicht zu nehmen.

c) Stadtraum

Dem städtebaulichen Konzept entsprechend soll, um den Übergang zwischen Bebauung und Gleisfeld zu verdeutlichen, ein Sockel vorgesehen werden, auf dem die neuen Bauten stehen und an dessen Kante die Fussgängerachse liegt. Das Gleisfeld wird seitlich räumlich klar gefasst.

d) Baufluchten

Die Nauenstrasse ist ein wichtiger städtischer Raum. Er soll entsprechend ausgebildet und seine Nordseite für den Fussgänger gegenüber heute attraktiver gestaltet werden.

e) Fussgänger-/Velo-/Mofa-Führung

Die Führung der Fussgänger und damit im wesentlichen auch die Erschliessung der Bebauung für Fussgänger, Velo- und Mofafahrer ist auf der Südseite des Areals vorgesehen. Für sie ist ein angemessener Freiraum sichergestellt. Der Kreuzungsbereich der beiden zentralen Fussgängerachsen (Bruderholzstrasse-Lindenhofstrasse/Münchensteinerstrasse-Peter Merian-Strasse) muss architektonisch sehr sorgfältig gestaltet werden. Bei der Weiterbearbeitung soll darauf geachtet werden, dass die Ost-/Westachse gut an das angrenzende Wegnetz angeschlossen wird. Dies gilt speziell für den Bereich Peter Merian-Strasse (Brücke).

f) Gute Architektur durch Wettbewerbe

Durch betriebliche und technische Randbedingungen ist der Handlungsspielraum im Westteil (ehemaliges Eilgut SBB) sehr klein, so dass dort die Durchführung eines Architekturwettbewerbes nicht sinnvoll ist. Im Ostteil hingegen sollen Wettbewerbe ausgeschrieben werden. Es sollen 7 Parzellen gebildet werden, die individuell, aber im Rahmen des Gesamtkonzeptes, als Wettbewerbe bearbeitet werden können. Damit soll erreicht werden, dass eine Gliederung des grossen Volumens sichergestellt ist und verschiedene Bauträger berücksichtigt werden können.

4.4. Verkehr

Schon im «Konzept 86» sind die nachstehenden Leitideen aufgeführt:

4.4.1. Leitideen öffentlicher Verkehr

Förderung des öffentlichen Verkehrs: Die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe bringt für die Stadt und die Region eine wesentliche

Verbesserung der Verknüpfung der SBB mit dem Tram. Die im neuen Dienstleistungszentrum entstehenden Arbeitsplätze sind damit bestmöglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Gesamthaft ist eine namhafte Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr erreichbar.

Öffentlicher Verkehr und Umweltschutz: Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs heisst aber auch Eindämmung der Zuwachsraten des Individualverkehrs, vielleicht sogar Reduktion des Individualverkehrs. Das wiederum bedeutet Reduktion des Schadstoffausstosses, ökonomischer Umgang mit den natürlichen Ressourcen, Reduktion der Lärmbelastung, aber auch Zunahme beim Fussgänger-, Velo-/Mofa- und öffentlichen Verkehr.

4.4.2. Leitideen Individualverkehr

Autoverkehr mit Parkierung: Die Voraussetzungen für die notwendigen umfangreichen Entlastungen zugunsten der Wohnqualität und der anderen Verkehrsarten (Fussgänger, Velo/Mofa, Tram), sollen mit dem N2-Zubringer Gellertdreieck und der Umfahrungsstrasse Gundeldingerquartier geschaffen werden.

Aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen ist ein angemessenes Parkplatzangebot notwendig. Es kann relativ tief gehalten werden, da eine hochwertige Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel sowie Fussgänger und Velo/Mofa besteht.

Fussgänger/Velo/Mofa: Die heutige Situation wird in bezug auf die Qualität der Erreichbarkeit des Bahnhofs und die Qualität der Gestaltung wesentlich verbessert.

4.4.3. Randbedingungen für Überbauung Bahnhof Ost

Zu berücksichtigende Zustände: Die Verkehrsfragen, welche die Einzonung betreffen, müssen unter zwei Aspekten beurteilt werden. Zum einen müssen die gemäss «Konzept 86» im Bereich Ost vorgesehenen Verkehrsanlagen ohne zusätzliche Erschwernisse erstellt werden können. Zum zweiten muss das auf dem einzuzonenden Areal geplante Bauwerk auch dann gestalterisch und funktionell befriedigen, wenn die Verkehrsbauten des Masterplanes – aus welchen Gründen auch immer – verzögert oder nicht verwirklicht werden.

Erschliessung durch öffentliches Verkehrsmittel: Auf der Südseite des Areals ist eine zweigleisige Tramstrecke mit einer Haltestelle auf der Höhe der Gundelipasserelle geplant.

Entsprechend der Lage des einzuzonenden Gebietes hat die Erschliessung der Gebäude für den Personenverkehr in allererster Linie durch das öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Tram) zu erfolgen. Für die Benützer dieser Verkehrsmittel sind möglichst kurze, sichere und attraktive Wege vorzusehen.

Erschliessung durch motorisierten Individualverkehr: Für den Motorfahrzeugverkehr (Personen- und Güterverkehr) ist eine zentrale Zu- und Wegfahrt auf der Höhe der Einmündung der Lindenhofstrasse in die Nauenstrasse vorgesehen, die durch eine sekundäre Einfahrt von der Münchensteinerstrasse her ergänzt werden kann.

Es wird seitens des Kantons Basel-Stadt vorbehalten, einzelne Fahrmöglichkeiten zeitweise zu beschränken, sofern es die Verkehrssituation erfordert. Ebenso bleiben Einschränkungen während des Ausbaus des Strassennetzes vorbehalten.

Die interne Erschliessung ist so zu planen, dass auf dem städtischen Strassennetz kein Rückstau entsteht.

Zudem soll sichergestellt werden, dass sich der Güterumschlag nicht auf der Allmend, sondern ausschliesslich auf der Parzelle abwickelt.

Erschliessung durch Fussgänger/Velo/Mofa: Von der Peter Merian-Strasse (Brücke) bis zur Münchensteinerstrasse und von der Gundelipasserelle zur Lindenhofstrasse war eine Velo-/Mofa-Verbindung vorgesehen. Da für das Teilstück von der Velo-/Mofa-Längsachse bis zur Lindenhofstrasse der Nachweis der Realisierbarkeit (Höhenverhältnisse) noch nicht vorliegt, wird die Möglichkeit offen gelassen, in einem räumlich grösseren Rahmen diese Verbindung entsprechend den bekannten Fahrtwünschen herzustellen. Die Velo-/Mofa-Achsen sollen nicht höher als Kote 286,0 m ü. M. liegen.

Bei den Zugängen wird eine ausreichende Zahl von Velo- und Mofa-Abstellplätzen erstellt.

Durch das Gebäude sind angemessen breite, öffentliche Fusswege als Längsverbindung von der Peter Merian-Strasse (Brücke) zur Münchensteinerstrasse und als Querverbindung von der Gundelipas-

serelle zur Lindenhofstrasse geplant. Sie liegen nicht höher als Kote 286,0 m ü.M., werden behindertengerecht angelegt und tragen dem Sicherheitsbedürfnis der Fussgänger Rechnung. Die geplante Tramhaltestelle wird sowohl von der Nachbarschaft wie auch von den neuen Gebäuden her sehr gut erreichbar sein. Die Fussgänger-/Velo- und Mofa-Achsen sollen als Ganzes behandelt werden, auch wenn das Bauvorhaben Bahnhof Ost im östlichen Teil in mehreren Etappen realisiert wird.

Durch das Strassennetz gestellte Randbedingungen: Der N2-Zubringer ist gemäss «Konzept 86» berücksichtigt. Dasselbe gilt in bezug auf den Ausbau der im Westen, Norden und Osten das Areal begrenzenden Hauptverkehrsstrassen. Für die Projektierung dieser Verkehrsanlagen und deren Optimierung hinsichtlich Funktionalität, Stadtgestaltung und Umweltbelange besteht genügend Spielraum.

Parkierung: Die Anzahl der zu schaffenden Parkplätze wird durch strikte Anwendung des dem «Konzept 86» zugrunde gelegten Quotienten von 0,15 Parkplätzen/Arbeitsplatz ermittelt. Die genaue Zahl wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt. Ausgenommen von dieser Ermittlungsart sind durch SBB und PTT betrieblich bedingte Parkplätze für Dienstwagen, für Schichtarbeiter mit Arbeitsbeginn oder Arbeitsschluss ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel und für Behindertenfahrzeuge.

4.5. Umweltverträglichkeit

4.5.1. Leitideen «Konzept 86»

- Förderung des öffentlichen Verkehrs;
- Verbesserung der Qualität des Stadtraumes im Bahnhofbereich durch Begrünung, wo immer dies möglich ist;
- keine Verschlechterung der klimatischen Situation und der Stadtentlüftung.

4.5.2. Rechtliche Grundlagen

Am 19. Oktober 1988 hat der Bundesrat die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP V) verabschiedet und auf den

1. Januar 1989 in Kraft gesetzt. Grundlagen für die Verordnung sind Art. 9, 39 Abs. 1 und 46 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983.

Weil noch kein bewilligungsreifes Projekt vorliegt und mit der aktuellen Einzonung auch keine Sondernutzung mit UVP-pflichtigen Bauteilen fixiert wird, muss im Rahmen der Einzonung auf dieser Stufe keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

4.5.3. Nachweis der Umweltverträglichkeit

Es ist vorgesehen, auf Stufe Masterplan (Gesamtprojekt) ein Konzept für den Nachweis der Umweltverträglichkeit auszuarbeiten. Dieses bildet den Rahmen für die projekt- und teilprojektweise zu erstellenden Umweltverträglichkeitsberichte. Zu jedem dieser Umweltverträglichkeitsberichte soll jeweils ein Zusatzbericht erstellt werden, welcher die Auswirkungen des entsprechenden Projektes/ Teilprojektes auf die Gesamtumweltsituation Masterplan aufzeigt.

4.6. Einzelaspekte

4.6.1. Wohnanteilplan

Im Wohnanteilplan Nr. 11 163 vom April 1983 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung wird über das Areal Ost keine Aussage gemacht. Das Gebiet soll als Arbeitsschwerpunkt dienen. Es eignet sich nicht für Wohnungsbau. Im Wohnanteilplan ist es dem «Arbeitsgebiet» zuzuordnen.

4.6.2 Mehrwertabgabe

Es wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob ein Mehrwert im Sinne von § 8a Ziff. 1 des Hochbautengesetzes des Kantons Basel-Stadt vorliegt.

Einzelheiten hiezu werden – wie im Hochbautengesetz vorgesehen – im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geregelt.

4.6.3. Lärmempfindlichkeitsstufe

Gemäss Art. 44.3 der Lärmschutzverordnung (LSV) sind die Lärmempfindlichkeitsstufen im Moment der Einzonung festzulegen.

Aufgrund der durch den Bahnbetrieb bereits vorhandenen Lärm-

belastung und im Hinblick auf die vorgesehene Nutzung soll dem einzuzonenden Gebiet die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV zugeordnet werden.

Gemäss Art. 44.4 LSV hören die Kantone das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) an, bevor sie die Empfindlichkeitsstufen für Nutzungszonen in der Umgebung bestehender Anlagen, bei denen eine Bundesbehörde für den Vollzug zuständig ist, zuordnen oder im Einzelfall bestimmen.

Auf eine entsprechende Anfrage an das BUWAL hat dieses festgestellt, dass die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe III mit der Lärmschutzverordnung konform ist.

4.7. Auswirkungen auf das Gundeldingerquartier

4.7.1. Auftrag

Mit dem Zonenplan und dem Wohnanteilplan sind «Leitplanken» für die bauliche Entwicklung des Gundeldingerquartiers gesetzt. Es ist zu überprüfen, ob sie für die Entwicklung des Gundeldingerquartiers ausreichend sind.

Mit dem ersten Zwischenbericht der Grossratskommission zum Ratschlag 7935 betreffend Masterplan Bahnhof SBB Basel «Konzept 86», hat die Kommission in zustimmendem Sinne davon Kenntnis genommen, dass die Verwaltung vorgesehen hat, die Quartierplanung Gundeldingen parallel zu den Arbeiten im Bereich Masterplan periodisch wieder auf den neuesten Stand zu bringen. Sehr wichtig erschien ihr, dass die möglichen Auswirkungen des Masterplans auf das Gundeldingerquartier sorgfältig geprüft werden. Unter anderem sollen auch die Auswirkungen auf die Bodenpreisentwicklung dargestellt werden. Mit Beschluss vom 25. Juni 1987 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt auf Antrag seiner Kommission nebst dem Projektierungskredit von Fr. 4 500 000.– je einen Zusatzkredit von Fr. 50 000.– für vertiefte Untersuchungen der Auswirkungen auf das Gundeldingerquartier und die Projektierung von flankierenden Massnahmen bewilligt. Die entsprechenden Aufträge werden durch das AKS und die Gesamtprojektleitung Masterplan gemeinsam definiert und vergeben, sobald die notwendigen Grundlagen wie Ver-

kehrmodell und erste Projekte für die wichtigsten Masterplanbestandteile vorliegen.

4.7.2. Untersuchung über unbewilligte Zweckentfremdung von Wohnraum

Eine entsprechende Untersuchung durch das AKS ist zurzeit im Gang.

4.7.3. Wohnanteilplan/Quartierriichtplan Gundeldingen, Teilplan Nutzung/Abbruch- und Zweckentfremdungsgesetz

Durch eine Untersuchung ausgewählter, seit Inkrafttreten des Quartierriichtplanes Gundeldingen am 24. Juni 1986 erteilter Baubewilligungen soll abgeklärt werden, ob das rechtliche Instrumentarium zum Schutz der Wohnflächen im Gundeldingerquartier teilweise geändert und der Quartierriichtplan Gundeldingen angepasst werden müssen.

4.8. Terminplan

Gemäss Terminplan bestehen die folgenden Abhängigkeiten und Terminvorstellungen:

4.8.1. Einzonung (Stufe 1)

Die Voraussetzungen für die Einzonung sind vorhanden:

- «Konzept 86» genehmigt;
- Layoutprojekt Bahnhof Ost als erste Bearbeitungsstufe des laufenden Vorprojektes abgeschlossen;
- Randbedingungen für Einzonung definiert (Erschliessung, Stadtgestaltung).

Das Vorprojekt Bahnhof Ost wird zurzeit auf obigen Grundlagen fertig erstellt.

Mit rechtskräftigem Einzonungsbeschluss können folgende Arbeiten begonnen werden:

- Detailprojektierung/Realisierung Lokomotivdepot;
- Bauprojekt Bahnhof Ost.

4.8.2. Erlass detaillierter Bauvorschriften durch den Regierungsrat und Vollzug der übrigen Beschlüsse aufgrund der Ermächtigung des Grossen Rates (Stufe 2)

Damit die in Stufe 2 zu fällenden Entscheide getroffen werden können, müssen die folgenden Arbeiten abgeschlossen sein und folgende Dokumente vorliegen:

- Generelle Projekte für städtische Verkehrswege (Peter Merian-Brücke, Nauenstrasse, Münchensteinerstrasse, Einführung Linien 10/11, Passerelle Gundeli-Nauen, Fussgänger-/Velo-/Mofa-Verbindungen, Leitungsprojekte);
- Generelles Projekt für N2-Zubringer;
- Vorprojekt Bahnhof Ost.

Nach Vorliegen dieser Grundlagen können die Bauten Bahnhof Ost projektiert und die Baubeghren eingereicht werden.

Der Postbahnhof und die Hochbauten auf dem westlichen Arealteil mit vorwiegender PTT-Nutzung sollen miteinander bearbeitet, bewilligt und realisiert werden. Für die Hochbauten auf dem östlichen Arealteil, welche für eine Nutzung durch Dritte vorgesehen sind, sollen zeitlich gestaffelt, entsprechend der Nachfrage nach Dienstleistungsarbeitsplätzen, Architekturwettbewerbe durchgeführt werden. Entsprechend werden auch die Baubeghren eingereicht.

4.8.3. Baubewilligung (Stufe 3)

In der Stufe 3 erfolgt die Prüfung der Baugesuche zur Erteilung der Baubewilligung im ordentlichen Verfahren.

4.8.4. Realisierung

Damit der Baubeginn erfolgen kann, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- Lokomotivdepot verlegt;
- Eilgut (Cargo Rapid) und Baudienste SBB verlegt;
- rechtskräftige Baubewilligung.

Die Gleiserschliessung des Postbahnhofs erfolgt über einen Tunnel unter dem Gleisfeld, welcher auch von den SBB für Lokumstellungen

benutzt wird. Es ist vorgesehen, diesen Tunnel vor Baubeginn der Bebauung Bahnhof Ost zu erstellen, damit der Abtransport des Aus-hubs und die Baumateriallieferungen weitgehend per Bahn erfolgen können.

Im optimalen Fall können die städtischen Verkehrsanlagen entlang des Südrandes der Überbauung Bahnhof Ost gleichzeitig mit der Überbauung realisiert werden. SBB und PTT sind jedoch bereit, für den Fall, dass durch die zuständigen kantonalen und eidgenössischen Entscheidungsträger noch keine rechtskräftigen Beschlüsse vorliegen, soweit nötig geeignete Vorinvestitionen zu tätigen.

Aufgrund der aktuellen Terminplanung ist der Baubeginn auf Januar 1994 vorgesehen.

4.9. Werkleitungen

Durch die dargelegten Nutzungsänderungen werden bestehende Leitungstrassen, Leitungstollen und dergleichen der Werke verdrängt und geplante Achsen erschwert oder verunmöglicht.

Im Sinne einer Vereinfachung und zur langfristigen Sicherstellung der Erschliessung sollen solche Trassen, Leitungstunnels und dergleichen im Bahnareal durch den Gesuchsteller (SBB) nach den Anforderungen der Werke erstellt und unterhalten werden. Die Leitungen selbst sind Sache der Werke. Die SBB haben sich grundsätzlich bereit erklärt, diese Arbeiten auf partnerschaftlicher Basis durchzuführen. Der Regierungsrat wird in der 2. Stufe die entsprechenden, von der Verwaltung auszuarbeitenden Verträge genehmigen.

5. Erläuterungen zu den Anträgen

5.1. Einzonung

Das einzuzonende Areal misst rund 33 000 m², es ist 450 m lang und 65–90 m breit. Die Südgrenze des Areals ergibt sich aus der Rahmenplanung der SBB für das zukünftige Ausmass des Gleisfeldes. Die Planung der gemäss «Konzept 86» vorgesehenen Verkehrsbauten ist

noch nicht abgeschlossen, somit können heute auch die Zonengrenzen noch nicht endgültig festgelegt werden. Aus diesem Grunde soll der Regierungsrat hiezu ermächtigt werden.

Bei der Zone 5 handelt es sich um eine typische «Innerstadt-Zone», d. h. um eine Zone, die sich hauptsächlich zur Aufnahme von Dienstleistungsbetrieben eignet. Für das «Areal Eilgut SNCF» wurde dieselbe Zone gewählt.

Entlang der Südseite des einzuzonenden Areals sollen gemäss «Konzept 86» Verkehrsbauten für die Einführung der Vorortslinien 10/11 aus dem Birstal, für den Südast des N2-Zubringers sowie für Fuss- und Velo-/Mofa-Wege erstellt werden. Die Signatur auf dem Auflageplan, welche entlang dem Südrand des einzuzonenden Areals eingetragen ist, bezeichnet die hierfür nötigen Trasses. Das benötigte Areal soll, wenn die Ausführungsbeschlüsse rechtskräftig werden, der Zone 5 enthoben und der Allmend zugeschlagen werden.

5.2. *Spezielle Bauvorschriften* (GRB Ziff. 2, Seiten 39–40)

Zu lit. a

Es wäre weder erwünscht noch sinnvoll, das Areal entsprechend dem Profil der Zone 5 mit einem einzigen Block – die Zone 5 kennt keine Freiflächenvorschriften – zu füllen. Um eine differenzierte und gute städtebauliche Lösung zu ermöglichen, soll daher das Mass der zulässigen Bruttogeschossfläche begrenzt werden. Es werden einerseits die maximale oberirdische Nutzung und anderseits auch die ober- und unterirdische Nutzung begrenzt.

Das Areal ist von Terrain und Strassen verschiedenster Höhenlage umgeben, so befindet sich die Nauenstrasse durchschnittlich auf einer Höhe von 280,0 m ü. M., das Gleisfeld mehrere Meter tiefer, und die Rampen der Peter Merian- und der Münchensteinerbrücke weisen ein starkes Gefälle auf. Trotzdem musste eine Begrenzung des Masses der Nutzung, das für das Stadtbild von besonderer Bedeutung ist, gefunden werden. Gewählt wurde die Kote 286,0 m ü. M., die der Maximalhöhe der zu schaffenden Fussgängerebene im Areal entspricht. Die Geschosse unter dieser Ebene treten zwar teilweise eben-

falls in Erscheinung, wirken aber gleichsam als der Sockel der darüberstehenden Bebauung.

In der zulässigen Bruttogeschossfläche sind alle Flächen inbegriffen, also auch diejenigen des Postbahnhofes.

Zu lit. b

Entsprechend dem «Konzept 86» und im Einklang mit den geplanten Netzen der Fusswege und Velo-/Mofa-Routen soll das Areal für diese Verkehrsteilnehmer sowohl in der Längs- wie in der Querrichtung passierbar sein. Zu diesem Zweck wird eine Ebene geschaffen, die diese Verbindungen aufzunehmen hat. Aus technischen Gründen wird sie auf die Koten 284,0 bis 286,0 m ü. M. zu liegen kommen. Sie wird an die Peter Merian-Brücke, die Passerelle zum Gundeli, die Münchensteinerstrasse und mittels einer Überführung über die Nauenstrasse an die Lindenhofstrasse angeschlossen. Infolge der grossen Höhendifferenz kann die Velo-/Mofa-Querverbindung aber nicht – wie anfänglich vorgesehen – bis zur Lindenhofstrasse durchgeführt werden, da eine befahrbare Rampe bis in die Gegend des St. Jakobs-Denkmal reichen würde. Geeignete Alternativen, unter anderm mit Velo-/Mofa-Routen über Peter Merian-Strasse und Münchensteinerstrasse, können angeboten werden.

Für die Fussgänger entsteht eine attraktive Verbindung vom Gundeldingerquartier bis zur St. Jakobs-Strasse.

Zu lit. c

Die zukünftige Überbauung des Areals befindet sich im Blickfeld des gesetzlich geschützten Aussichtspunktes beim Bruderholzrain. Es wird aus diesem Grunde eine Höhenbegrenzung festgelegt, damit das Stadt- und Landschaftsbild nicht gestört wird. Diese Gebäudehöhe liegt teilweise über der Firsthöhe der Zone 5 bezogen auf das Strassennetz, das heisst, das Dachprofil der Zone 5 kann bis zu dieser Höhe verlängert werden.

Die Kote 306,0 m ü. M. befindet sich 4 m unterhalb derjenigen des höheren Teils des benachbarten Postreitergebäudes. Um aber einen allzu langen gleichförmigen Baukörper zu verhindern, soll es ausnahmsweise ermöglicht werden, diese Höhenbegrenzung zu durch-

stossen, falls damit keine Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes verbunden ist.

Zu lit. d

Es sollen gute städtebauliche Lösungen gefunden werden, aus diesem Grunde ist die Ausschreibung von Wettbewerben dort vorgesehen, wo es sinnvoll ist. Die erarbeiteten Lösungen und weitere Details wie auch z.B. die Zahl der zulässigen Parkplätze sollen mit zusätzlichen speziellen Bauvorschriften gesichert werden. Die Zahl der Parkplätze hat auch den umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu genügen.

5.3. Bau- und Strassenlinien

Sowenig wie die Zonengrenzen können im heutigen Zeitpunkt die Bau- und Strassenlinien festgelegt werden. Eine Festlegung ist erst möglich, wenn die Projekte für die baselstädtischen Verkehrsanlagen fertig ausgearbeitet sind und ihr Platzbedarf somit endgültig feststeht. Die Linien werden dannzumal öffentlich aufgelegt.

Da es sich bei allen angrenzenden Strassen um wichtigste Strassenzüge im Sinne von § 1 des Strassengesetzes handelt oder handeln wird (Verkehrswege an der Südseite des Areals), müsste der Grosse Rat die Linien zuerst generell genehmigen. Da dies aus bereits erwähnten Gründen nicht möglich ist, soll der Regierungsrat sinnvollerweise zu ihrer Festlegung ermächtigt werden.

5.4. Allmendparzellen

Einzelne Bauteile werden sowohl unter- wie oberirdisch Allmend in Anspruch nehmen müssen. Eine unterirdische Beanspruchung ist vorgesehen durch Gleisanlagen, den Anschluss des Postbahnhofs an das Postreitergebäude und durch Leitungstunnels; eine oberirdische Beanspruchung ist geplant durch überragende Bauteile oder Passerellen unter anderem vom Postbahnhof zum Postreitergebäude.

Für die Bildung der Allmendparzellen gelten entsprechende Bemerkungen wie bei der Festlegung der Bau- und Strassenlinien. Auch diese können erst gebildet werden, wenn die Projekte für die städti-

schen Verkehrsanlagen vorliegen. Wir beantragen, den Regierungsrat – gestützt auf § 16 Abs. 2 Allmend G – zur Bildung von Allmendparzellen und zu ihrer Belastung mit unselbständigen Baurechten zu ermächtigen.

5.5. Lärmempfindlichkeitsstufe

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 und die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 müssen Lärmempfindlichkeitsstufen festgesetzt werden. Dem einzuzonenden Gebiet ist die Empfindlichkeitsstufe III zuzuordnen. Wir erachten es bei der geltenden Rechtslage als richtig, in diesem Fall den Regierungsrat zu ermächtigen, die Lärmempfindlichkeitsstufe zuzuordnen.

6. Die Einzonung Nauen Ost aus der Sicht von Art. 26 der Verordnung über die Raumplanung vom 2. Oktober 1989

Gemäss dem Art. 26 RPV, die seit dem 20. Oktober 1989 in Kraft ist, muss über die Raumverträglichkeit bei Planungsvorhaben berichtet werden.

Die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) sind durch die Ziff. 1.1, 4.2, 4.3, 4.4; die Anhörung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) durch Ziff. 6.2; die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) durch die Ziff. 4.1, 6.3; der Richtplan (Art. 8 RPG) durch Ziff. 6.4; die Anforderungen des übrigen Bundesgesetzes, insbesondere des USG (Art. 26 Abs. 1 RPV) durch die Ziff. 4.5, sowie die Darlegung, welche Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet bestehen und wie diese Reserven haushälterisch genutzt werden (Art. 26 Abs. 2 RPV) durch die Ziff. 4.2 abgedeckt.

6.1. Nutzungsplanung

Im Kanton Basel-Stadt herrscht in jeder Beziehung und für jeden Zweck Mangel an nutzbaren Flächen. Es gilt daher, wie in Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung festgehalten, mit dem

Boden haushälterisch umzugehen und für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen. Es ist daher sinnvoll, im Gebiet Bahnhof Ost, das mit dem öffentlichen Verkehrsmittel noch besser erschlossen werden soll, Betriebe mit einem hohen Verkehrsaufkommen unterzubringen und Anlagen wie das Lokomotivdepot an andere, ebenfalls zweckmässige Standorte zu verlegen. Diese Planungsmassnahmen liegen auch in der Trendrichtung der Arbeitsplatzentwicklung, die eine City-Erweiterung nach Südosten anzeigt. Gleichzeitig kann damit Umnutzungsdruck von den Wohnquartieren weggenommen werden.

Die Zone 5, kombiniert mit speziellen Bauvorschriften, ist hiefür die geeignete Zone, weil sie einerseits eine Rücksichtnahme auf die nördlich anschliessenden Wohnmischgebiete erlaubt, anderseits selbst einen steileren Lichteinfallswinkel als die Wohnzonen und den Verzicht auf Freiflächen erlaubt.

6.2. Mitwirkung der Bevölkerung

Die Bevölkerung hatte Gelegenheit, während der Erarbeitung des «Konzepts 86» zu grundsätzlichen Fragen und anlässlich des Planauflageverfahrens zu dieser Vorlage Stellung zu nehmen.

6.3. Sachpläne und Konzepte des Bundes, übriges Bundesrecht

Die Ausbaupläne für den Bahnknotenpunkt Basel SBB sind in der Rahmenplanung Basel SBB, Konzept 1981, definiert. Diese Rahmenplanung beinhaltet im Sinne eines Richtplans diejenigen Erweiterungsmöglichkeiten der Gleisanlagen und der Hochbauten, die bei kontinuierlicher Entwicklung offenzuhalten sind. Die Rahmenplanung berücksichtigt bereits die Entwicklung des Fernverkehrs, heute konkreter als «Bahn 2000» bekannt, sowie die Verbesserungen im normalspurigen Nahverkehr, der Regio-S-Bahn Basel.

In diesem Rahmenplan ist auch der Postbahnhof auf dem Areal Ost vorgesehen als Ersatz der den Ausbau behindernden Transitpost Basel 17.

Es bestehen keine Konflikte mit dem übrigen Bundesrecht, namentlich nicht mit dem Eisenbahn- und Nationalstrassengesetz.

6.4. Richtplan Kanton Basel-Stadt

Im kantonalen Richtplan gemäss RPG wird der «Ausbau des Personenbahnhofs Basel zur Kapazitätssteigerung, besseren Verknüpfung mit dem städtischen Tram-/Bus-Netz, zur Nutzung der freien Areale, Verbesserung des Strassennetzes und der Parkierung» beschrieben und namentlich auch auf die «Nutzung heute extensiv genutzter Areale in der Umgebung des Bahnhofs bzw. Überbauung der Gleisanlagen» hingewiesen.

Das Vorhaben entspricht somit dem kantonalen Richtplan gemäss RPG.

7. Auflage und Einspracheverfahren

Die öffentliche Auflage des dem Grossen Rat zu beantragenden Beschlusstextes und der zugehörigen Pläne Nr.11608 A und 11608 B erfolgte vom 28. August bis zum 26. September 1989 im Amt für Kantons- und Stadtplanung.

Während dieser Zeit haben sich sechs Vereinigungen mit den folgenden Einwänden vernehmen lassen:

Neutraler Gundeldinger Quartierverein

- Kompetenzabtretung an den Regierungsrat für die Festlegung von Strassenlinien und Allmendparzellen;
- Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse;
- Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufe.

IG Velo

- Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse;
- Festlegung von Bau- und Strassenlinien;
- Veloparkplätze;

- Begrenzung Autoparkplätze;
- kein Nutzungsbonus;
- definitive Festlegung der Gebäudehöhe;
- Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufe;
- UVP-Verfahren.

VCS: Verkehrsclub der Schweiz

- Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse;
- Festlegung von Bau- und Strassenlinien;
- Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufe.

SPQV Gundeldingen-Bruderholz

- Kompetenzabtretung an den Regierungsrat;
- Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse.

BSA

- Mitwirkung der Bevölkerung;
- Wettbewerbe.

Oekostadt, Gruppe Gundeldingen

- Zu hohe Nutzung;
- Befürchtungen betreffend Verkehrszunahme;
- Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse.

Gemäss § 11 der Verordnung betreffend die Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 können im Planauflageverfahren ein Berechtigter Einsprache und jedermann Bemerkungen einreichen. Einspracheberechtigt ist, wer von den aufgelegten Plänen berührt würde und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Verhinderung hat, ferner wer ausdrücklich zur Einsprache ermächtigt ist. Zur Behandlung von Einsprachen ist der Regierungsrat zuständig. Bemerkungen beantwortet das Baudepartement. Gegen seine Antwort besteht kein Rechtsmittel.

Die genannten Verfasser von Eingaben sind zur Einsprache nicht legitimiert. Sie sind nicht ermächtigt zur Geltendmachung von Interessen der Allgemeinheit. Auch vertreten sie nicht eine Mehrzahl von

Mitgliedern, welche die Legitimationsvoraussetzungen als Einzelperson erfüllen.

Immerhin besteht auch für Nichtlegitimierte die Möglichkeit, ihre Einwände gegen die publizierten Pläne zuhanden der Behörde geltend zu machen. Die Mitwirkung ist damit auch für sie gewährleistet.

Zu den wesentlichen Einwänden der genannten Verfasser von Eingaben ist zusammenfassend folgendes auszuführen:

a) Einwand betreffend die Kompetenzdelegation an den Regierungsrat im allgemeinen:

Die Einwände sind dahingehend zu beantworten, dass sich der Grosse Rat sowohl bei der Einzonung als auch bei den speziellen Bauvorschriften noch nicht mit den Belangen der Erschliessung befassen muss, weil mit der vorliegenden Einzonung (Stufe 1) keine zusätzlichen Erschliessungsbauwerke vorgesehen und zu genehmigen sind.

Im übrigen ist auch der Delegationsbeschluss referendumsfähig, so dass die Bedenken über Beschränkung des Stimmbürgers bezüglich der Ausübung des Referendums nicht zutreffen. Mit dem vorgeschlagenen Verfahren ist gewährleistet, dass der Planungsablauf rechtsstaatlich durchaus einwandfrei beschleunigt werden kann.

b) Einwand

Die Befürchtung betreffend Verkehrszunahme mit dem «Konzept 86» würde das Gundeldingerquartier zusätzlich belastet, trifft nicht zu. Der Masterplan ist ausgerichtet auf eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, auf eine Beschränkung des privaten Verkehrs und mit der Gundeliumfahrung auf eine Entlastung von Durchgangsverkehr.

c) Einwand betreffend Veloroute Bruderholzstrasse–Lindenhofstrasse:

Die Hinweise auf den Wegfall der Velo-/Mofa-Verbindung nach der Lindenhofstrasse treffen zu. Die in den letzten Monaten durchgeführten Studien zeigen, dass diese Verbindung nur mit einem aufwendigen Rampenbauwerk hergestellt werden kann, das nicht zu

verantworten ist. Es wird deshalb versucht, ob nicht in einem räumlich grösseren Rahmen die Verbindung aus dem Gundeli in das Areal nördlich der Überbauung Nauen Ost hergestellt werden kann (vgl. Ziff. 4.4.3).

d) Einwand betreffend Festlegung von Bau- und Strassenlinien:

Normalerweise ist die Festsetzung der Bau- und Strassenlinien eine Voraussetzung, eine Bauzone festzusetzen. Wie mehrfach erwähnt, ist diese Festsetzung der Bau- und Strassenlinien im heutigen Zeitpunkt nicht möglich und auch noch nicht erforderlich, weswegen dem Grossen Rat die Delegation seiner Kompetenzen bezüglich des Bebauungsplanes vorgeschlagen wird. Dies soll in einem vereinfachten Verfahren den sich ergebenden Erschliessungsansprüchen angepasst werden können.

e) Einwand betreffend Nutzungsbonus:

Erfahrungsgemäss kommt kein Zonenplan ohne die Einräumung einer Ausnahmegewilligung zugunsten von Verfeinerungen aus, die von den ursprünglichen Grundvorstellungen abweichen und einen Gewinn für das Strassen- und Stadtbild bedeuten. Dasselbe gilt für eine gute Architektur (+20 000 m²). Auf diese Instrumente zur Verwirklichung von Planungen kann nicht verzichtet werden.

f) Einwand betreffend Auto- und Veloparkplätze:

Bezüglich der Einrichtung von Velo- und Autoabstellplätzen verweisen wir auf Ziff. 4.4, insbesondere auf Abschnitt «Parkierung».

g) Einwand betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung:

Die Umweltverträglichkeitsprüfungen für Bauten im einzuzonenden Gebiet sind bei der Einreichung der einzelnen Bauprojekte vorzunehmen, soweit für diese eine solche Prüfung überhaupt erforderlich ist. Der Grosse Rat ist hierfür nicht zuständig.

h) Einwand betreffend Mitwirkung der Bevölkerung:

Die Mitwirkung der Bevölkerung an den Planungsvorgängen ist durchaus gewährleistet. Es wird von den Behörden Wert darauf ge-

legt, dass die Bevölkerung informiert wird. Es steht jedermann zu, in freier Form Anregungen zu stellen. Hauptmöglichkeit für die Einflussnahme der Bevölkerung auf Planungen bildet die öffentliche Planauflage mit dem Verfahren gemäss § 11 der Verordnung betreffend die Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979. Dieses Verfahren ist korrekt und im üblichen Rahmen durchgeführt worden. Die Unterlagen waren leicht und ohne besondere Formalitäten zugänglich; Auskunftspersonen standen während der üblichen Auskunftszeiten zur Verfügung. Ein Anspruch auf zeitlich verlängerte Möglichkeiten zur Einsichtnahme besteht nicht.

i) Einwand betreffend Wettbewerbe:

Dem Vorschlag, Überbauungs- oder Gestaltungswettbewerbe zu veranstalten, soll bei Verwirklichung der Überbauung im östlichen Abschnitt Rechnung getragen werden. Die Trägerschaft ist hiezu bereit. Wir verweisen auch auf die Ziff. 4.3 und 5.2.

k) Einwand betreffend Gebäudehöhe und Lärmempfindlichkeitsstufe:

Ausser auf Erwägungen gemäss lit. a dieses Kapitels verweisen wir auf die Ziff. 4.3 und 4.6.3.

8. Regionale Zusammenarbeit

Durch die Einzonung werden die Voraussetzungen für die Einführung der Vorortstramlinien geschaffen.

Hingegen beeinträchtigt die Einzonung die im Masterplan «Konzept 86» vorgesehene Einführung der Vorortslinien nicht. Deshalb muss diese Vorlage nicht gemäss § 7 der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit der Behörden vom 22./17. Februar 1977 partnerschaftlich behandelt werden.

9. Vorprüfung durch das Finanzdepartement

Diese Vorlage wurde dem Finanzdepartement gemäss § 12 des Kompetenzgesetzes unterbreitet. Es hat keine Einwände.

10. Anträge

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den nachfolgenden Beschluss zu erlassen (Seiten 39–40).

Basel, den 28. November 1989

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Dr. P. Facklam
Der Staatsschreiber: Dr. E. Weiss

Im Grossratssaal aufgelegt:

Einzonung von Bahnareal, Pläne Nr. 11608 A+B des AKS vom 1. August 1989.

Dem Ratschlag beigelegt:

Pläne Nr. 11608 A+B des AKS vom 1. August 1989.

Grossratsbeschluss betreffend Masterplan Bahnhof SBB, Areal Ost

Einzonung von Bahnareal

Erlass spezieller Bauvorschriften

Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien

Bildung von Allmendparzellen

Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe

im Gebiet Peter Merian-Strasse, Nauenstrasse, Münchensteinerstrasse, Gleisareal

Vom

~~18.6.98~~

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, beschliesst:

1. Einzonung

- a) Das im Originalplan Nr. 11608 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. August 1989 dunkelrot angelegte Gebiet wird, gestützt auf die §§ 4ff. des Hochbautengesetzes, der Zone 5 zugewiesen. Der Regierungsrat kann in begrenztem Ausmass die Zonengrenzen abweichend festsetzen, soweit dies aus planerischen Gründen erforderlich ist.
- b) Die durch die Verkehrswege (N2-Zubringer und Tramverbindung Münchensteinerstrasse–Bahnhof SBB) an der Südseite beanspruchten Flächen hat der Regierungsrat der Zone zu entheben, wenn und soweit die erforderlichen Ausführungsbeschlüsse rechtskräftig sind.

2. Spezielle Bauvorschriften

Für das im Originalplan Nr. 11608 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. August 1989 dunkelrot angelegte Gebiet werden, gestützt auf § 8 des Hochbautengesetzes, folgende spezielle Bauvorschriften erlassen:

- a) Auf dem Areal kann eine Bruttogeschossfläche von 180000 m² verwirklicht werden, davon höchstens 80000 m² oberhalb der Kote 286,0 m ü. M. Für eine besonders gute städtebauliche und architektonische Lösung kann der Regierungsrat ausnahmsweise eine zusätzliche Nutzung bis zu 20000 m² bewilligen.
- b) Es ist eine Fläche zu schaffen, die eine durchgehende Längsverbindung für Fussgänger, Velo- und Mofafahrer zwischen der Peter Merian-Strasse (Brücke) und der Münchensteinerstrasse sowie eine Querverbindung für Fussgänger zwischen der Gundelipasserelle und der Lindenhofstrasse umfasst. Die Fläche darf die Kote von 286,0 m ü. M. nicht übersteigen; sie ist dauernd dem Gemeindegebrauch offenzuhalten.

- Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen zulassen, sofern das Gesamtkonzept nicht beeinträchtigt wird.
- c) Die maximale Gebäudehöhe wird auf Kote 306,0 m ü. M. festgesetzt. Eine Überschreitung der Firsthöhe der Zone 5 kann bis zu diesem Mass bewilligt werden. Der Regierungsrat wird ermächtigt, ausnahmsweise eine grössere Gebäudehöhe zuzulassen. Vorbehalten bleiben die §§ 31–33 sowie 36 des Anhanges zum Hochbautengesetz.
 - d) Der Regierungsrat wird ermächtigt, im Rahmen dieser Vorschriften detaillierte spezielle Bauvorschriften zu erlassen. Er kann hiefür städtebauliche Wettbewerbe verlangen. Er wird überdies ermächtigt, den Geltungsbereich der vorliegenden speziellen Bauvorschriften der endgültigen Zonenbegrenzung anzupassen.

3. Bau- und Strassenlinien

Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Bau- und Strassenlinien der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteinerstrasse und der Verkehrswege an der Südseite des Areals selbständig festzusetzen sowie die alten Linien aufzuheben.

4. Allmendparzellen

Der Regierungsrat wird, gestützt auf § 16 Abs. 2 des Allmendgesetzes, ermächtigt, entlang des einzuzonenden Areals im Bereich der Peter Merian-Strasse, der Nauenstrasse, der Münchensteinerstrasse und der an der Südseite des Areals geplanten Verkehrswege Allmendparzellen zu bilden und diese mit Baurechten zu belasten. Die Begrenzung der Allmendparzellen hat auf die öffentlichen Interessen Rücksicht zu nehmen.

5. Lärmempfindlichkeitsstufe

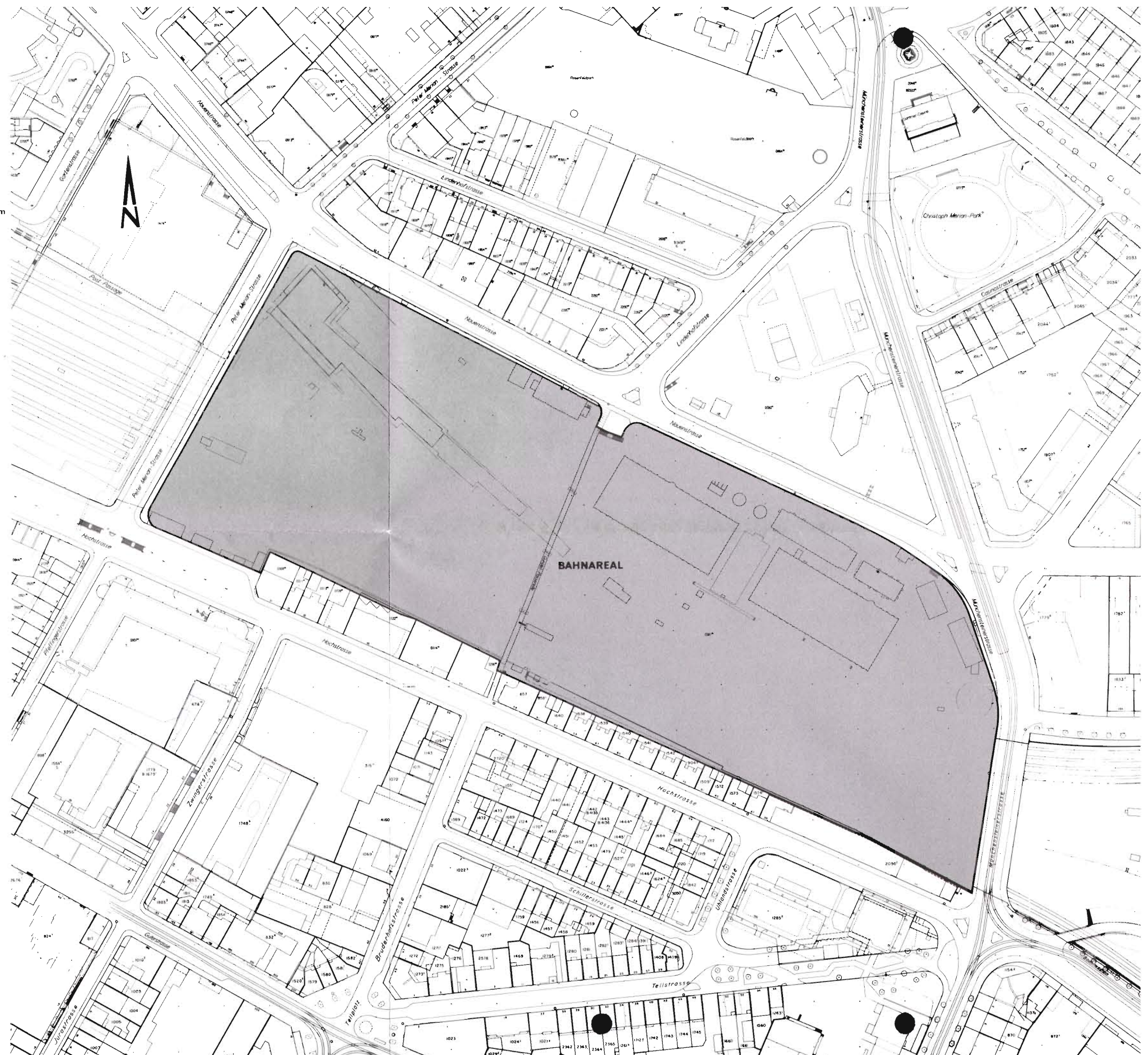
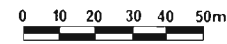
Der Regierungsrat wird ermächtigt, dem im Originalplan Nr. 11608 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. August 1989 dunkelrot angelegten Gebiet die Empfindlichkeitsstufe gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 zuzuordnen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

1. AUGUST 1989

AMT FÜR KANTONS- UND STADTPLANUNG

DER LEITER: *Heidi Schen.*



PLANAUFLAGE VOM 28. AUGUST BIS 26. SEPTEMBER 1989

PLAN 11608B
BAHNHOF SBB BASEL,
EINZONUNG VON BAHNAREAL M.1:1000

NEUER ZUSTAND: VERBINDLICHER INHALT: ZONE 5
HINWEISENDER INHALT : VERKEHRS-
WEGE

AMT FÜR KANTONS- UND STADTPLANUNG

DER LEITER: *René Le Pöschel*

