Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat **20.0023.01**

BVD/P200023

Basel, 22. Januar 2020

Regierungsratsbeschluss vom 21. Januar 2020

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)

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 24. Januar 2020.

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren ... 3

2. Ausgangslage ... 3

3. Erläuterungen ... 4

3.1 Planungsperimeter ... 4
3.2 Eigentümerschaft ... 4
3.3 Testplanung ... 4
3.4 Weiterbearbeitung ... 5
3.5 Projekt Nauentor ... 5
3.6 Nachhaltigkeit ... 7
3.7 Etappierung ... 7
3.8 Immobilienstrategie ... 7

4. Raumwirksame Interessen ... 8

4.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt ... 8
4.2 Stadtteilrichtplan Gundeldingen ... 9
4.3 Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ... 10
4.4 Peter Merian-Brücke / Anschluss Hochstrasse ... 10
4.5 Verbindungen ... 11
4.6 Verkehr ... 12
4.7 Freiraum ... 13
4.8 Umwelt ... 16
4.9 Schattenwurf ... 18

5. Nutzungsplanerische Massnahmen ... 21

5.1 Zonenänderung ... 21
5.2 Aufhebung Bebauungsplan Nr. 109 „Postbetriebsgebäude Basel 2“ ... 22
5.3 Änderung Bebauungsplan Nr. 160 „Areal Bahnhof Süd/Gundeldingen“ ... 23
5.4 Neuer Bebauungsplan ... 23
5.5 Wohnanteilplan ... 29
5.6 Änderung von Baulinien ... 29
5.7 Lärmempfindlichkeitsstufenplan ... 29
5.8 Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge ... 29

6. Auflage- und Einspracheverfahren ... 30

6.1 Öffentliche Planauflage ... 30
6.2 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen ... 30

7. Umgang mit Einsprache Nr. 8 der IWB ... 45

8. Abwägung raumwirksamer Interessen ... 46

9. Formelle Prüfung ... 46

10. Antrag ... 46

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die 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 zu genehmigen. Diese planerischen Massnahmen sind die Voraussetzung für eine Neuüberbauung, bei der die bestehende Tragstruktur über den Gleisanlagen weiter genutzt wird. Der Sockel mit dem bestehenden Parking im ersten Obergeschoss wird mit drei neuen Geschossen erweitert. Drei Hochhäuser ergänzen die Bebauungsstruktur. Im Sockelbereich wird eine neue Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger über dem Gleisfeld entstehen, ergänzt mit öffentlichen Dienstleistungsnutzungen in grosszügigen Höfen. Das Projekt schafft 50‘000 m² bis 80‘000 m² Arbeitsfläche und Wohnraum für ca. 600 Personen.

2. Ausgangslage

Das bestehende Postreitergebäude wurde in mehreren Etappen zwischen 1972 und 1980 erbaut. Für den Bau wurde 1971 ein Bebauungsplan erarbeitet, der die überbaubare Fläche und die maximale Höhe festsetzt. 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 mehrheitlich leer.

Die baulichen Möglichkeiten des bestehenden Bebauungsplan Nr. 109 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.

3. Erläuterungen

3.1 Planungsperimeter

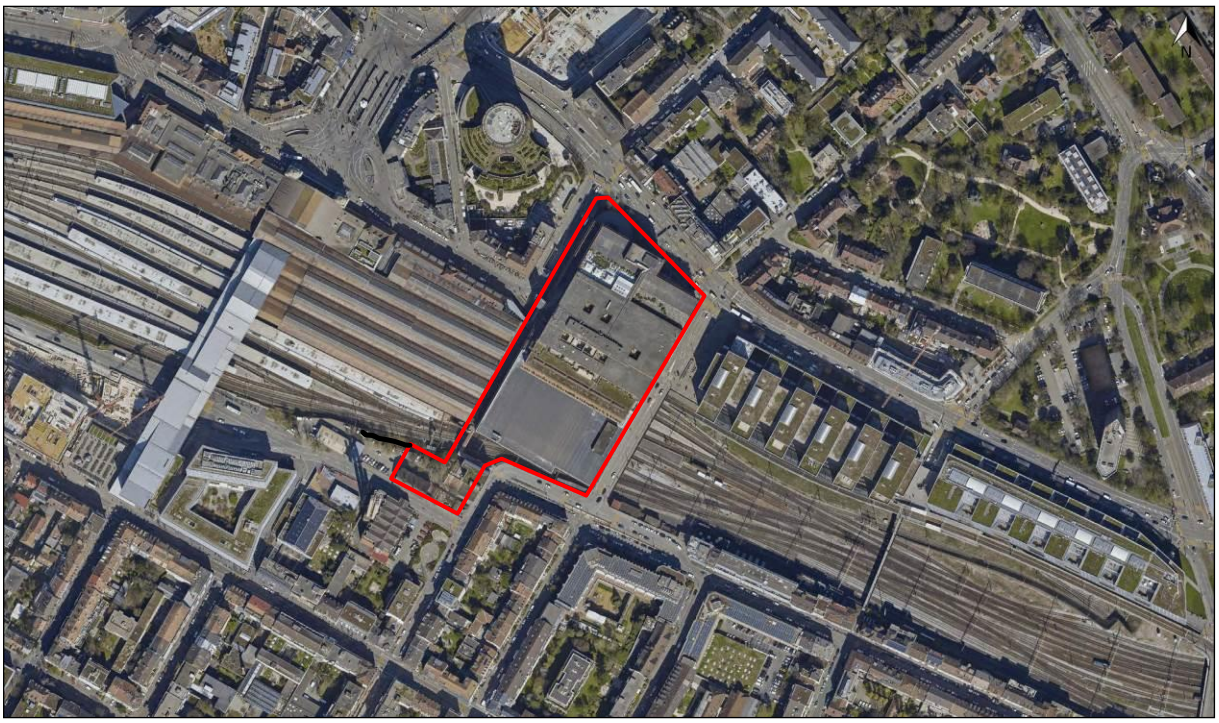


Abb. 1: Luftbild. Rot: Planungsperimeter Bebauungsplan Nauentor, Quelle: Geoportal BS

Der Planungsperimeter umfasst die Parzelle Nr. 1474 / Sektion 3 der PostFinance AG mit einer Fläche von 8‘940 m² sowie einen Teil der Parzelle Nr. 1622 / Sektion 3 von 11’489 m², einen Teil der Parzelle Nr. 509 / Sektion 3 von 1’633 m² und die Parzelle Nr. 1293 / Sektion 3 von 348 m², die alle im Eigentum der Schweizerische Bundesbahnen SBB sind. Der Gesamtperimeter hat eine Fläche von ca. 22‘410 m². Für den Gebäudeteil über der Parzelle Nr. 1622 besteht ein Überbaurecht von der SBB an die PostFinance AG.

Das Postreitergebäude befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof SBB. Das Gebäude steht zum Teil auf Stützen direkt über den Gleisen. Im Norden grenzt es an die Nauenstrasse und im Süden an die Hochstrasse und Meret Oppenheim-Strasse. Im Osten befindet sich die Peter Merian-Brücke und im Westen die Perronzugänge. Der Planungsperimeter liegt zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban.

3.2 Eigentümerschaft

Zwecks Realisierung des Vorhabens haben sich die Grundeigentümer PostFinance AG und SBB zu einer Planungsgemeinschaft zusammengetan.

3.3 Testplanung

Das Projekt Nauentor basiert auf einer städtebaulichen Testplanung aus dem Jahr 2012.
Ausgelöst durch das Baubegehren der Pensimo im 2009 für einen Neubau an der Hochstrasse und der Frage, wie mit der Interessenlinie der SBB umgegangen werden soll, entschieden sich BVD und SBB, in einer Testplanung die grossräumige Klärung des Quartierabschlusses Gundeldingen zum Bahnareal und eine Lösung für die Bebaubarkeit der Parzelle Pensimo zu suchen. Zum Verfahren eingeladen waren die Architekturbüros Buchner Bründler, Morger Partner und Herzog & de Meuron. Der Postreiter wurde wegen seiner Lage (und absehbarem Handlungsbe-

darf wegen Leerstand und Bauzustand) in die Überlegungen der Testplanung einbezogen. Mit der Testplanung wurde auch klar, dass der langfristige Ausbau der Perron- und Gleisanlagen den Ersatz der bestehenden Peter Merian-Brücke und eine neue Strassenführung bedingt sowie mehrere Parzellen im Geviert Hochstrasse/Solothurnerstrasse/Pfeffingerstrasse tangiert. Die Perron- und Gleisanlagen im Bahnhof werden mit dem Ausbauschritt 2025 sowie dem geplanten Ausbauschritt 2035 hingegen vorerst so erweitert, dass die Peter Merian-Brücke erst ausserhalb eines Planungshorizontes für nutzungsplanerische Massnahmen ersetzt wird. Die Testplanung führte daher nicht zum vorgesehenen neuen Bebauungsplan. Pensimo entschloss sich in Abstimmung mit dem BVD, das sistierte Bauvorhaben wieder zu aktivieren, um den Neubau wie ursprünglich geplant realisieren zu können. Der Baubeginn hat 2019 gestartet.

3.4 Weiterbearbeitung

Da der Postreiter in der Testplanung erst den Status eines denkbaren städtebaulichen Potentials hatte, fehlten noch Elemente für einen Bebauungsplan. Die Planungsgemeinschaft erteilte 2015 Morger Partner Architekten den Auftrag für eine Vertiefungsstudie, die vom gleichen Expertengremium wie in der Testplanung begleitet wurde. In Zusammenarbeit mit den Behörden wurden weitere Studien zu Architektur, Verkehr, Freiraum/Ökologie, Lärm, Luftschadstoffen und Störfall erarbeitet.

3.5 Projekt Nauentor

Das Projekt von Morger Partner Architekten bildet die Basis für den vorliegenden Bebauungsplan. Das effektive Bauprojekt wird nach Genehmigung des Bebauungsplans in einem qualitätssichernden Verfahren wie z.B. einem Studienauftrag ermittelt.

Für die Neuüberbauung wird die bestehende Tragstruktur über den Gleisanlagen weiter genutzt und wo nötig verstärkt. Der Sockel mit dem bestehenden Parking im ersten Obergeschoss wird um drei Geschosse erweitert. Drei Hochhäuser ergänzen die Bebauungsstruktur. Im Sockelbereich wird eine neue Verbindung für Fussgänger über dem Gleisfeld entstehen, ergänzt mit öffentlichen Dienstleistungsnutzungen in grosszügigen Höfen. Das Projekt schafft 50‘000 m² bis 80‘000 m² Arbeitsfläche und Wohnraum für ca. 600 Personen.

Städtebau

Das Projekt trägt zu einer städtebaulichen Verbindung zwischen Nauenstrasse und Solothurnerstrasse bei und soll neu von der Öffentlichkeit durchquert werden können. Die heute städtebaulich unfertige Situation gegenüber dem Gundeldinger Quartier wird geklärt. Die geplanten drei Hochhäuser werden auf einem einheitlich hohen Sockel positioniert, mit eigenen unabhängigen Adressen. Die zwei nördlichen Hochhäuser liegen auf der Parzelle der PostFinance AG, das südliche auf der Seite Gundeldingen auf der SBB Parzelle. Die neuen Hochpunkte ergänzen beidseitig des Gleisfeldes die bestehenden Sequenzen an Hochhäusern und setzen stadträumliche Akzente. Das Gebäude zeigt allseitig baulich und aussenräumlich spannende und präzis gesetzte Reaktionen auf das städtebauliche Umfeld. Dadurch werden auch die Adressen an der Nauenstrasse und im Raum Solothurnerstrasse und Hochstrasse attraktiver. Insbesondere der “IWB Platz“ entlang der Meret Oppenheim-Strasse und der Solothurnerstrasse, dessen Aufenthaltsqualität im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzepts Gundeldingen erneuert werden soll, erhält durch das neue Ensemble eine allseitige Umfassung und einen neuen Charakter. Die Gestaltung des im Eigentum der IWB befindenden Platzes ist vom Bebauungsplan Nauentor losgelöst und ein separates Projekt.

Der bedeutsamste Mehrwert des Projektes liegt in der Schaffung einer Magistrale – einer durch das Gebäude geführten Fussgängerverbindung vom Gundeldinger Quartier ins Quartier St. Alban. Sie erfolgt über verschiedene Innenhöfe und Niveaus, die durch Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe flankiert werden sollen.

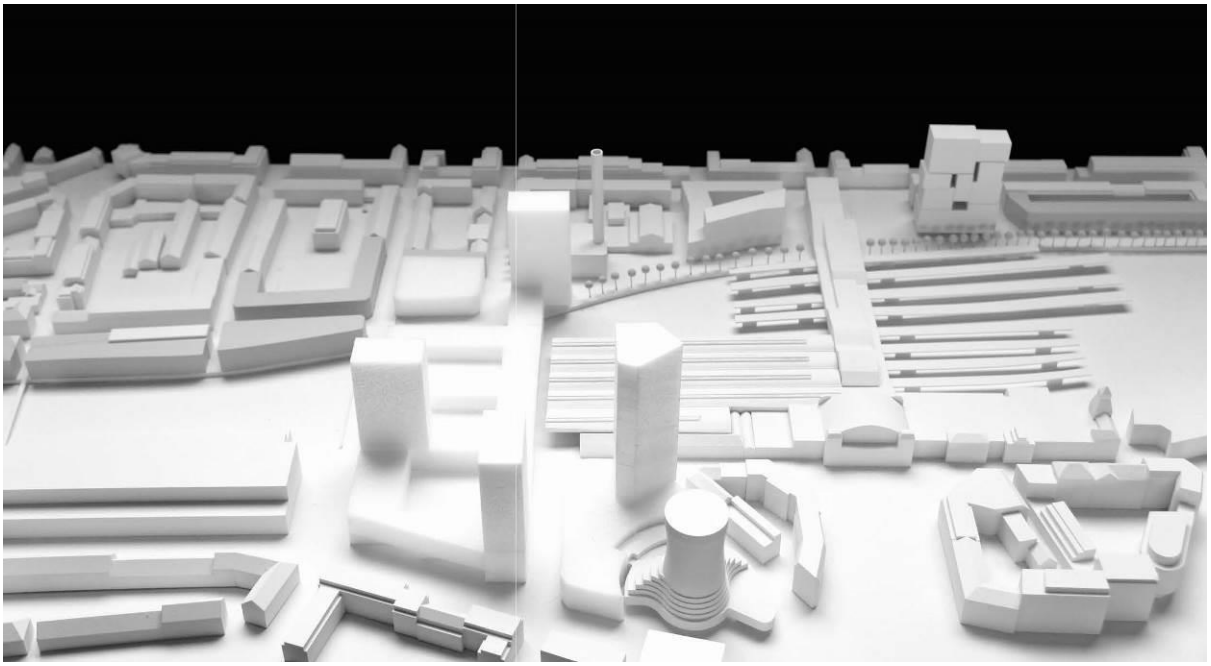


Abb. 2: Modellphoto, Quelle: Morger Partner Architekten

Nutzungen

Der Standort eignet sich durch seine zentrale Lage und sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr insbesondere für Wirtschaftsnutzungen. Hierfür wird eine minimale Bruttogeschossfläche für Arbeitsflächen von 50‘000 m² festgesetzt.

Die oberen Geschosse der Hochhäuser sind für Wohnnutzungen geeignet. Die Wohnungen sind dadurch etwas privater gelegen und verfügen über eigene Adressen im Sockelbereich. Insgesamt wird eine minimale Bruttogeschossfläche Wohnen von 36‘000 m² festgesetzt, was der Fläche von zwei Hochhäusern bzw. 28% der Gesamt-BGF entspricht, aber auch flexibel über alle drei Hochhäuser und unter Einhaltung der Lärmvorschriften und entsprechender Massnahmen betreffend Störfall auch im Sockelgebäude verteilt werden kann.

Ansonsten ist in den oberen Geschossen des Sockels sowie teilweise in den unteren Geschossen der Hochhäuser ein Nutzungsmix aus Dienstleistungs-, Bildungs- und Retail- Nutzungen angedacht. Dabei ist kein Einkaufszentrum oder Fachmarkt mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7‘500 m² vorgesehen, für welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig wäre. Für die fussläufig aus dem Erdgeschoss und den Innenhöfen zugänglichen Nutzungszonen bietet sich ein Mix aus publikumsorientierten Nutzungen wie Retail, Dienstleistungen und Gastronomie an, da sie hervorragend erreichbar und angebunden sind. Diese sind nicht primär auf Bahnkunden auszurichten.

Gebäudestruktur

Die Gebäudestruktur über den Gleisen soll bis auf den Sockel mit dem bestehenden Parkdeck zurückgebaut werden. Dieser muss aus bautechnischen Gründen erhalten bleiben. Die gleisüberspannende Statik und andere nützliche Strukturen werden erhalten und ertüchtigt. Auf der Seite Nauenstrasse wird die gesamte Gebäudestruktur neu gebaut. Das neue Gebäude wird daher eine Mischung aus Alt- und Neubau.

3.6 Nachhaltigkeit

Das Projekt Nauentor ist in gesamtheitlichem Sinne nachhaltig:

- Es ist ökologisch nachhaltig, da es direkt neben Basels grösstem und wichtigstem Bahnhof mit seinem dichten Bahn-, Tram- und Busnetz liegt. Mit einem eingeschränkten Parkplatzangebot für den MIV und der sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist eine umweltverträgliche Erreichbarkeit des grossen Nutzungsangebots im Nauentor gewährleistet. Gleiches gilt durch die gute Vernetzung und das breite Angebot an unterschiedlichen Veloabstellplätzen auch für den Langsamverkehr.
- Durch den Erhalt eines Teils des bestehenden Gebäudevolumens/Tragstruktur wird graue Energie eingespart.
- Ein ökologisches und ökonomisches Ziel ist eine klare Primärstruktur, die einen Wandel der Ausbauten und Haustechnik durch Nutzungsanpassungen ermöglicht.
- Es ist sozial und urban nachhaltig, weil die Kombination Wohnen mit Arbeiten, Retail, Gastronomie und Bildung in dieser innerstädtischen Nutzungsmischung ein urbanes Lebensgefühl schafft. Es entsteht kein autarkes, losgelöstes Bauprojekt, sondern ein neues funktionstüchtiges Stück Urbanität.
- Die Gebäude werden mindestens nach dem Label DGNB Silber ohne Zertifizierung erstellt.

3.7 Etappierung

Da die SBB einen Teil ihres Areals voraussichtlich bis 2025 als Bauinstallationsplatz für den Gleisausbau benötigt, muss das Projekt in zwei voneinander unabhängigen Etappen realisierbar sein. Der Bahnbetrieb muss zu jeder Zeit möglich sein und darf durch die Baumassnahmen nicht unterbrochen werden.

Etappe 1 (Bereich 1)
In der Etappe 1 wird der Grossteil der Überbauung Nauentor bereits erstellt, lediglich das südliche Hochhaus wird ausgespart. Die Zugangssituation aus dem Gundeli zur Magistrale muss bereits in dieser Etappe erstellt werden und steht auch während der Realisierung der zweiten Etappe zur Verfügung. Mit dem Neubau der Peter Merian-Brücke wird der Zugang zum Gundeli noch einmal angepasst.

Bautechnisch muss die Überbauung zwischen Hochhaus Süd und dem zentralen Hofbereich das Gleisfeld ohne neue Stützen im Interessenbereich der SBB überspannen. Ähnlich einem Brückenbauwerk wird dieses Bauteil ein raumhohes Tragwerk benötigen sowie Auflager auf beiden Seiten. Im Bereich Gundeldingen bietet es sich daher an, das Auflager direkt bei der Interessenslinie zu erstellen, aber unabhängig von der Peter Merian-Brücke.

Etappe 2 (Bereich 2)
Zu Beginn der Etappe 2 wird der Bereich südlich der Interessenslinie zurückgebaut, der nördliche bleibt bestehen. Das Hochhaus Süd wird mit eigener Statik neben dem “Brückenbau“ erstellt und komplettiert das Bauwerk Nauentor.

3.8 Immobilienstrategie

PostFinance AG
Das Grundstück im Alleineigentum der PostFinance AG und der Perimeter im Überbaurecht sollen bis und mit zum rechtsgültigen Bebauungsplan zusammen mit der SBB entwickelt werden. Das anschliessende (oder parallel zu den nutzungsplanerischen Massnahmen geführte) qualitätssichernde Verfahren (Architekturwettbewerb) wird ebenfalls partnerschaftlich umgesetzt. Die

fortfolgende Planung bis und mit Baureife kann sowohl zusammen mit der SBB wie auch – aufgrund der Etappierbarkeit – unabhängig voneinander erfolgen. Entsprechend kann die Realisierung und Inbetriebnahme (IBN) ebenfalls gemeinsam oder unabhängig voneinander erfolgen. Die von der Post realisierte Projektentwicklung bleibt im Besitz der PostFinance AG.

SBB Immobilien AG
Das Grundstück im Alleineigentum der SBB soll – wie oben beschrieben – bis und mit qualitätssichernden Verfahren (Architekturwettbewerb) gemeinsam mit der Post entwickelt werden. Die Planung bis und mit Baureife kann sowohl zusammen mit der Post wie auch – aufgrund der Etappierbarkeit – nach der Realisierung der Projektentwicklung durch die Post erfolgen. Entsprechend kann die Realisierung und Inbetriebnahme (IBN) ebenfalls gemeinsam oder anschliessend an die Realisierung des Postreitergebäudes erfolgen. Die Immobilienstrategie bezüglich der künftigen Eigentumsverhältnisse ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht definiert.

4. Raumwirksame Interessen

4.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt

Der Kantonale Richtplan ist das wichtigste Instrument des Kantons zur Steuerung der räumlichen Entwicklung. Dazu zeigt er, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden.

Ebene Strategie
Auf strategischer Ebene fordert der Kantonale Richtplan „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ und „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“. Die Entwicklung des Areals Nauentor entspricht diesen beiden Strategien:

- Gemäss der Strategie ST4 „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ sollen Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden (u.a. durch Verdichtung), um Raum für neue Wohnungen zu schaffen.
- Gemäss der Strategie ST5 „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“ soll in neuen Wohngebieten mittels Zonierung und Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität ermöglicht werden. Zudem sollen städtebaulich geeignete Wohngebiete mit hohen Gebäuden ergänzt werden, sofern die Grössenverhältnisse städtebaulich harmonieren.

Ebene Massnahmen
Konkret deckt sich das Projekt Nauentor mit dem Kantonalen Richtplan insbesondere in den Punkten „Vertikale Verdichtung“ und „Hochhäuser“.

S1.4 Vertikale Verdichtung
Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zur vertikalen Verdichtung fest, dass der Kanton Gelegenheiten nutzt, um mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen. Um eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung zu gewährleisten, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung nur in städtebaulich geeigneten und mit stadtgerechtem Verkehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren.

S1.5 Hochhäuser

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zum Thema Hochhäuser fest, dass bei Planungen für Hochhäuser der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen ist. Als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben gilt das Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel»). Das Projekt Nauentor liegt in einem Eignungsgebiet. Für den Hochhausbau geeignete Gebiete sind unter anderem „Gebiete um die Bahnhöfe SBB und St-Johann sowie Areale in Gleisnähe, die als Baugebiet gelten“. Hochhäuser in diesen Gebieten akzentuieren den Gleisraum und gelten als Verdichtungszentren. Diese stark frequentierten Orte sollen verdichtete Quartier- und Stadtzentren bilden, die dank ihrer guten Erschliessung optimal genutzt werden können.

Abb. 3: Übersicht Hochhäuser, Quelle: Morger Partner Architekten

4.2 Stadtteilrichtplan Gundeldingen

Das Projekt Nauentor ist im Perimeter des Stadtteilrichtplans Gundeldingen, den der Regierungsrat am 22. Oktober 2019 genehmigt hat. Er ist auf der Internetseite des Kantons/Planungsamt öffentlich zugänglich. Eine enge Abstimmung mit den laufenden Planungen, so auch mit dem Projekt Nauentor, hat stattgefunden. Der Stadtteilrichtplan beschreibt die erwünschte räumliche Entwicklung des Quartiers und Lebensraumes Gundeldingen in den Bereichen Mobilität, Grün- und Freiräume sowie Nutzungen und Funktionen.

4.3 Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

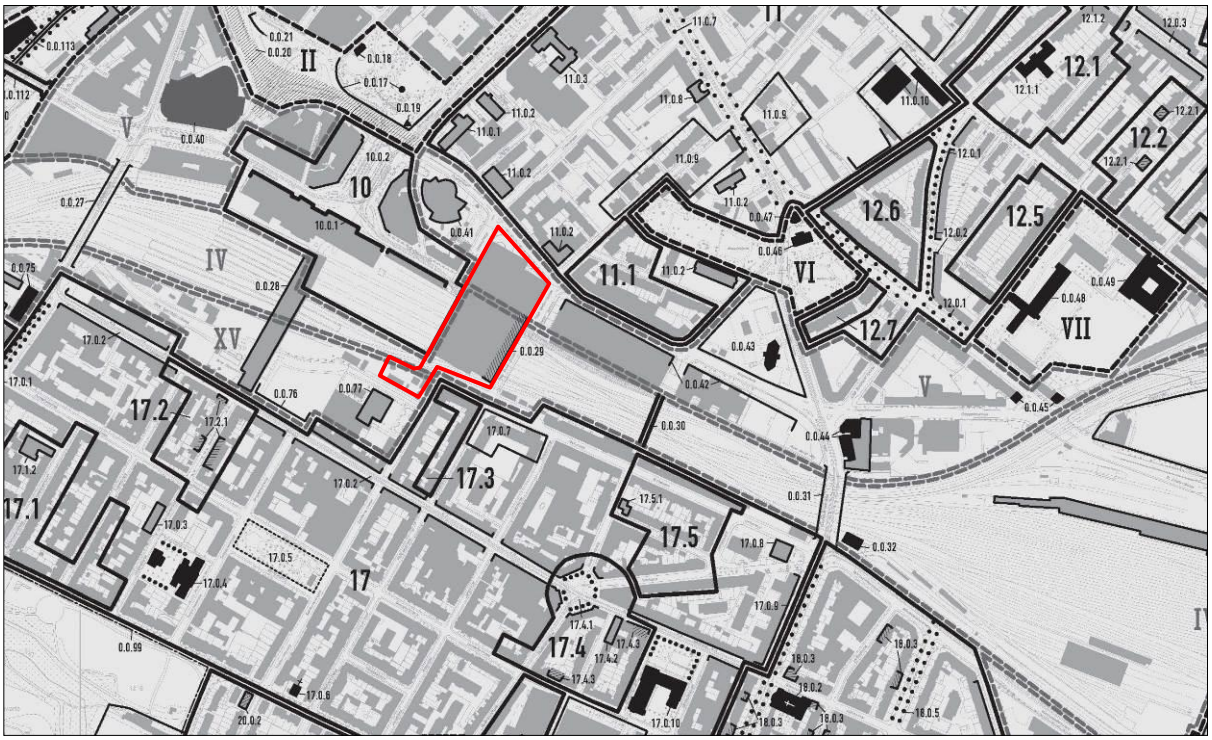


Abb. 4: Ausschnitt ISOS, Quelle: ISOS, rot: Planungsperimeter

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (VISOS; SR 451.12) dient der Ortsbildpflege im Rahmen von Ortsplanungen. Für raumwirksame Tätigkeiten des Bundes ist das ISOS verbindlich. Auf den Ebenen Kanton und Gemeinde dient es Fachleuten aus Planung und Denkmalpflege sowie Politikern als Entscheidungsgrundlage und ist bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Das bestehende Postreitergebäude (0.0.29) wird im ISOS als „unvorteilhafter dunkler Riegel über Gleisefeld, der luftigen Perronhalle vorgesetzt“ beschrieben, der als störend eingestuft wird. Ziel des Projektes Nauentor ist eine Attraktivitätssteigerung der heutigen Situation dank einer klaren Architektur und einer neuen Gleisquerung mit hoher Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen. Durch neuen Wohnraum soll das Gebiet zusätzlich belebt werden.

4.4 Peter Merian-Brücke / Anschluss Hochstrasse

Die Peter Merian-Brücke stammt aus dem Jahr 1901. Mit der heute notwendigen Sanierung (Voraussichtlich 2021) kann im Zeithorizont von ca. 25 bis 30 Jahren die Nutzungsdauer der Brücke verlängert werden. Danach sind unter Berücksichtigung der Interessenslinie der SBB resp. dem geplanten Gleisausbau in südlicher Richtung der Neubau der Brücke und dabei eine Erhöhung um ca. 2.00 m angezeigt, um sie an das Lichtraumprofil der durchfahrenden Züge anzupassen.

Die Erweiterung der Perron- und Gleisanlagen sind in einer ersten Etappe im Ausbauschritt 2025 enthalten. Im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 ist ein Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof SBB erwähnt, nicht jedoch ein Ersatz der Peter Merian-Brücke. Die Finanzierung und der Zeitpunkt des Neubaus der Brücke sind somit offen.

Das geplante Projekt Nauentor muss den Ausbau der Gleise mit neuer Peter Merian-Brücke berücksichtigen und sowohl vorher als auch nachher ohne Einschränkungen funktionieren. Mögliche Auswirkungen durch eine künftige Anhebung der Peter Merian-Brücke wurden bei der Planung

(bspw. die Lage der Eingänge) berücksichtigt. Weiterhin dürfen künftige Anpassungen des Strassenverlaufs der Hoch- und Solothurnerstrasse aufgrund der notwendigen Anhebung der Peter Merian-Brücke und der Anpassung der Gleise nicht blockiert werden.

Pensimo, die mit ihrer Liegenschaft an der Hochstrasse nicht direkt durch die Interessenslinie der SBB tangiert ist, hat sich zum Bau ihres ursprünglichen Wohnbauprojektes entschieden.

4.5 Verbindungen

4.5.1 Neue Fussgängerverbindung durch das Gebäude - „Magistrale“

Beim Areal Nauentor wird aus einem zentral gelegenen, heute nicht öffentlich zugänglichen Gebäude ein öffentlicher Ort. Der arealübergreifende Sockel mit Höfen und einer Verbindung zwischen Nauentrasse und Gundeldinger Quartier hat die Chance zu einem frequentierten, urbanen Stadtteil zu werden. Das Grundkonzept basiert auf der Durchquerbarkeit, der Magistrale. Im Gebäudeinneren entsteht ein System aus “Weg und Hof“. Der Weg erweitert den Stadtraum durch das Gebäude. Er überwindet die vorhandenen Niveaus, indem er von der „Adresse“ Gundeldingen an der Hochstrasse/Solothurnerstrasse ansteigt, das Gleisfeld überspannt und sich zur „Adresse“ Nauenstrasse wieder absenkt.

4.5.2 Perronzugänge Bahnhof SBB

Über die Magistrale werden grosszügige und attraktive Anbindungsmöglichkeiten an die heute schon erschlossenen Perrons ermöglicht. Hierbei werden auch künftig nicht alle Perrons angeschlossen werden können. Die Evakuation von den Perrons muss für die Bahnreisenden jederzeit gewährleistet sein.

4.5.3 Post-Passage

Die bestehende Post-Passage nördlich des Gleisfeldes, die als Fuss- und Veloverbindungsachse funktioniert, soll unter Vorbehalt notwendiger Störfallmassnahmen attraktiver gestaltet werden. Hierzu soll sie im Rahmen des Bauprojektes verbreitert und wenn möglich mit publikumsorientierten Nutzungen versehen werden. Eine neue Peter Merian-Brücke muss wegen des geplanten Gleisausbaus und den Anforderungen betreffend des Lichtraumprofils der Züge höher liegen. Deshalb wird künftig eine vertikale Entflechtung der Veloroute Peter Merian-Weg und Peter Merian-Brücke geschaffen, indem eine ebenerdige Querung der Passage unter der Strasse bzw. der Brücke hindurch möglich sein wird. Dies stellt eine erhebliche Verbesserung für den heute unzulänglichen Verkehrsknotenpunkt auf der Peter Merian-Brücke dar, bedingt jedoch, dass die Bebauung daran angepasst wird. Für eine Verknüpfung der Routen sind in den an die Peter Merian-Brücke angrenzenden Aussenbereichen entlang des Gebäudes künftig Rampenbauwerke erforderlich. Rampen und Treppenanlagen zur Niveauüberwindung im Bereich der Velo-Querung müssen deshalb so konstruiert werden, dass sie an die aktuelle und die künftige Peter Merian-Brücke ohne grosse Zusatzmassnahmen angeschlossen werden können.

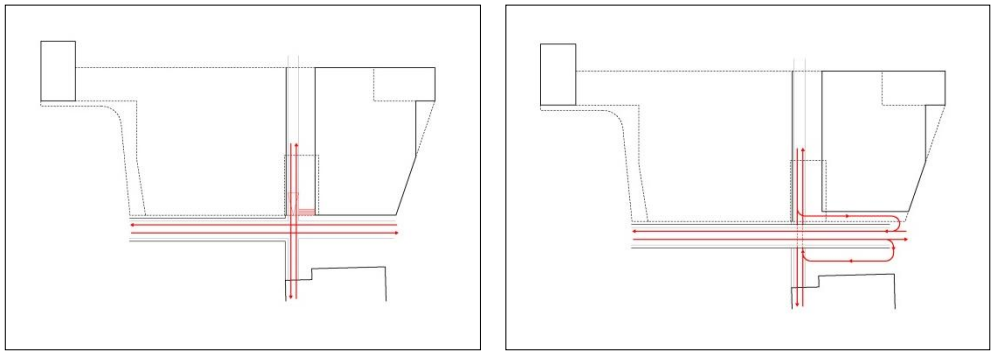


Abb. 5: Brückenschemen bestehend (links) und neu (rechts), Quelle: Morger Partner Architekten

4.6 Verkehr

4.6.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erschliessung
Es ist davon auszugehen, dass die meisten Fahrbeziehungen zwischen dem Areal und der östlich verlaufenden Autobahn stattfinden. Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nah-, Regional und Fernverkehr (ÖV) und den attraktiven Velobeziehungen ist mit wenigen MIV-Fahrten aus dem Stadtzentrum zu rechnen.

Die Feinerschliessung erfolgt über die Gartenstrasse. Auf der östlichen Strassenseite befinden sich die Zufahrten für Anlieferung mit Warenlift, Post und Parkhaus. Auch die jeweiligen Ausfahrten erfolgen über die Gartenstrasse in die Nauenstrasse. Für den südlichen Teil auf der Seite des Gundeldinger Quartiers ist zusätzlich eine kleinere Anlieferzone auf der Parzelle im Sinne einer Vorfahrt angedacht.

Verkehrsbelastung Perimeter
Die Verkehrsknoten an der Nauenstrasse befinden sich bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Die Verkehrsqualität des Knotens Nauenstrasse/Gartenstrasse steht stark in Abhängigkeit mit den vor- und nachgelagerten Knoten. Es ist deshalb anzustreben, dass durch die neue Überbauung nicht viel mehr Autoverkehr entsteht, der die Nauenstrasse zusätzlich belastet.

Parkierung
Im Gebäude befinden sich heute 345 Parkplätze, die sowohl für die dortigen Mitarbeitenden langzeit-vermietet sind als auch als öffentliches Parkhaus nutzbar sind. Die Parkplätze werden bewirtschaftet.

Da das Areal sehr gut mit dem ÖV erschlossen ist und die angrenzenden Strassen bereits sehr stark belastet sind, sollen die Parkplätze infolge der Nutzungsverdichtung lediglich auf 460 erhöht werden. Dies stellt gleichzeitig für den Perimeter die Maximalzahl dar. Gemäss Parkplatzverordnung wären je nach Nutzung über 1‘000 Parkplätze zulässig. Die Abstellplätze werden auch künftig von der Gartenstrasse über Rampen erschlossen.

4.6.2 Velo

Erschliessung
Das Postreitergebäude liegt direkt an zwei kantonalen Velorouten und ist damit für den Veloverkehr sehr gut erschlossen: eine Basis- und Pendlerroute von West nach Ost verläuft durch das Gebäude (Post-Passage) hindurch entlang des Peter Merian-Wegs; eine Basisroute in Nord-Süd-Richtung verläuft an der östlichen Gebäudeseite auf der Peter Merian- Brücke. Diese Veloverbindungen kreuzen sich an der östlichen Gebäudeseite auf der Peter Merian-Brücke. Die Velorouten weisen hohe Nutzungsfrequenzen auf und führen dort immer wieder zu heiklen Situationen. Deshalb sind im Rahmen des Neubaus der Post-Passage und beim Neubau der Peter Merian-Brücke Verbesserungen der Velorouten in Form von baulicher Verknüpfung untereinander, ausreichenden Leistungsfähigkeiten und mehr Sicherheit vorzusehen.

Aufgrund der Konzentration der Velobeziehungen auf den Peter Merian-Weg ist eine sehr gute Anbindung an diese Pendlerroute vorzusehen, sowohl für die im Nauentor Beschäftigten und Bewohnerinnen als auch für die Kunden oder Nutzerinnen der bahnnahen öffentlichen Veloabstellplätze. Eine direkte und schnelle Veloverbindung durch den Neubau als Alternative zur Peter Merian-Brücke ist durch das zu überwindende Höhenniveau und der daraus resultierenden langen Wege nicht sinnvoll, allerdings ist eine Querung über die miteinander verbundenen Veloabstellplätze möglich. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung wird auch geprüft, ob der bestehende unterirdische Tunnel des Post-Betriebsgebäudes auch als Veloquerung angeschlossen und sinnvoll genutzt werden kann.

Veloparkierung – öffentliche Abstellanlagen mit Bezug zum Bahnhof
Gemäss dem Teilrichtplan Velo („Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB“) und dem Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB sind bei Perronzugängen ausreichend Veloabstellplätze einzurichten.

Eine Untersuchung des Kantons und der SBB schätzte den längerfristigen Bedarf im Osten des Bahnhofs auf ca. 600 Abstellplätze. 200 Plätze sind im Bereich der Centralbahnstrasse realisiert. Weitere 400 sollen im Rahmen der Entwicklung des Nauentors realisiert werden. Die Veloanlage ist so zu positionieren, dass sie sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar beidseitig zugänglich und untereinander verbunden ist. Damit wird eine einfache Anbindung sowohl an den Bahnhof SBB als auch an das Gundeldinger Quartier ermöglicht.

Veloparkierung – privat
Für die gewünschte Nutzung im Gebäude errechnet sich der Bedarf an Veloabstellplätzen gemäss der geltenden Gesetzgebung (VeloPP, VSS-Norm). Demnach müssen nach heutigem Projektstand rund 2'000 Velostellplätze erstellt werden. Die Nutzungsaufteilung (Wohnen, Arbeit, Einkauf) sowie die Kurz- und Langzeitabstellplätze werden durch die Normen vorgegeben. Die privaten Veloabstellplätze sind über das Areal verteilt vorgesehen und von den Velorouten her gut erschlossen zu realisieren.

4.7 Freiraum

Aufgrund der hohen Ausnutzung, des öffentlichen Charakters der Gebäudenutzung sowie der quartierverbindenden Funktion der Magistrale ist der Gestaltung der Aussenräume besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Dies betrifft auf der Stadtebene die Hauptzugänge zum Gebäude, insbesondere die Anknüpfungspunkte der Magistrale in die jeweiligen Quartiere.

4.7.1 Aussenräume Stadtebene

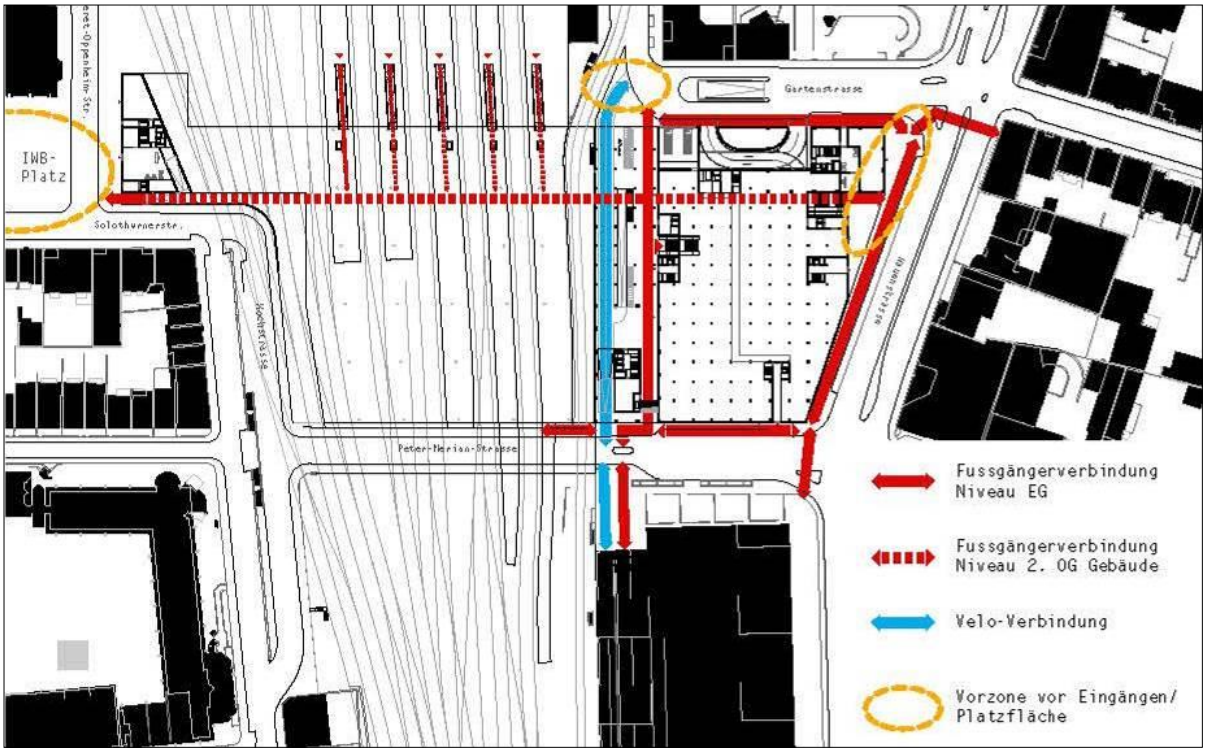


Abb. 6: Fuss- und Veloverkehrsachsen und Aussenräume, Quelle: Westpol Landschaftsarchitektur

Die Hauptzugänge zur Magistrale an der Nauenstrasse sowie auf Gundeldinger Seite sind jeweils mit einer Vorzone im Aussenraum mit adäquater Aufenthaltsqualität auszustatten. Ziel ist eine

gute Verknüpfung des Gebäudes bzw. der Magistrale mit den Quartieren beiderseits der Bahnlinie. Um eine gute Einbindung ins Quartier zu erreichen, sind auf Gundeldinger Seite – über die Parzellengrenzen hinaus – auch die angrenzenden Strassenräume (Meret Oppenheim-Strasse, Hochstrasse und Solothurnerstrasse) sowie der potentielle Platz auf dem IWB Areal planerisch einzubeziehen. Für Projekte auf Allmend ist der Kanton alleine zuständig.

4.7.2 Dachflächen

Abb. 7: Schematische Darstellung möglicher Solar- und begrünenden Dachflächen, Quelle: Westpol Landschaftsarchitektur

Ein beträchtlicher Anteil der Dachflächen wird voraussichtlich für die Energiegewinnung durch Solaranlagen genutzt werden. Da die Dachfläche des Hauptbaus von den drei Wohntürmen und anderen höheren Gebäude in der unmittelbaren Umgebung aus einsehbar ist, ist diesem Aspekt in der weiteren Planung entsprechende Bedeutung beizumessen. Es ist ein gestalterisches Gesamtkonzept für die Dachflächen als 5. Fassade zu entwickeln. Aus technischer und ökologischer Sicht schliessen sich Solaranlagen und Dachbegrünung nicht aus. Die beiden Massnahmen können sich ergänzen und Vorteile sowohl für die Energiegewinnung als auch für die ökologische Vielfalt bringen.

4.7.3 Innenhöfe

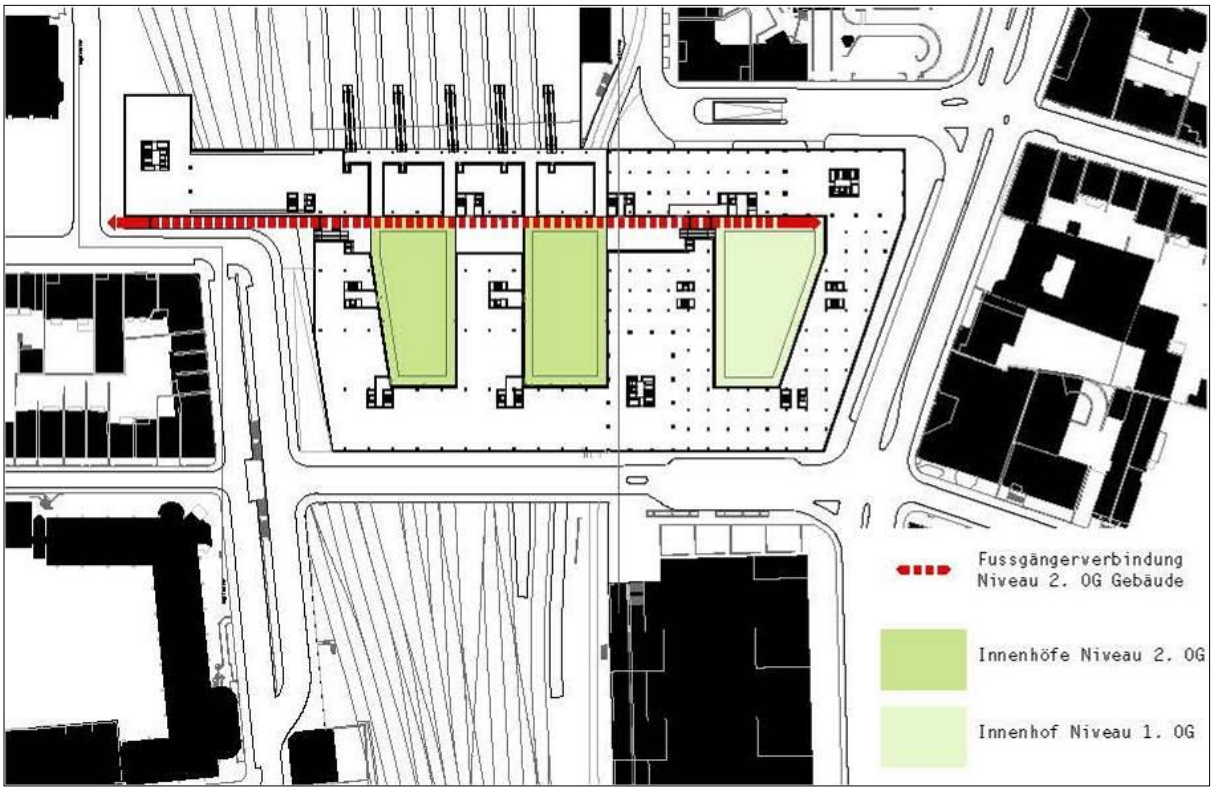


Abb. 8: Innenhöfe und Magistrale, Quelle: Westpol Landschaftsarchitektur

Anzustreben ist eine hohe Aufenthaltsqualität, die sich aus den räumlichen Proportionen, den gewählten Materialien, der Ausstattung sowie einer anspruchsvollen Begrünung der Innenhöfe (im 1. und 2. OG) ergibt. Ferner ist eine öffentliche Erlebbarkeit und Begehbarkeit der Innenhöfe anzustreben, die in engem Wechselspiel mit der Magistrale stehen und so deren Qualität als Aufenthalts- und Durchgangsort massgeblich beeinflussen.

4.7.4 Naturwerte

Übergeordneter Biotopverbund

Das Areal des Postreitergebäudes liegt in der Vernetzungsachse erster Priorität, die vom Elsässer Bahnhof über den Bahnhof SBB bis zum SBB-Rangierbahnhof in Muttenz reicht. Sie ist für Organismen der trockenwarmen Lebensräume und Wiesen von überregionaler Bedeutung. Ihre Funktion ist zu erhalten und durch entsprechende Massnahmen zu fördern.

An den Projektperimeter schliessen in östlicher und westlicher Richtung zwei im Inventar der schützenswerten Naturobjekte verzeichnete Standorte (ID Nr. 323 und ID Nr. 526) an. Um ihre ökologische Funktion künftig weiterhin zu gewährleisten, ist die Planung des Nauentors mit den beiden angrenzenden Natur-Objekten abzustimmen. Mögliche Massnahmen im Rahmen des ökologischen Ausgleichs speziell für trockenwarme Standorte können neben extensiven Rabatten auch extensive Dachbegrünungen als Trittsteinbiotope sein.

Bäume

Die entlang der Nauenstrasse ausserhalb des Projektperimeters stehenden neun Strassenbäume werden erhalten. Dafür sind während der Bauzeit Schutzmassnahmen zu ergreifen, um deren Erhalt zu sichern. Falls dies nicht möglich sein sollte, ist für geschützte Bäume ein Fällgesuch zu stellen und Ersatzpflanzungen auf nicht unterkellertem Areal vorzusehen.

Auf der Seite Gundeldingen befinden sich innerhalb des Projektperimeters im Baufeld D fünf geschützte Bäume, die auf Grund des Neubaus nicht erhalten werden können. Für diese ist auf nichtunterkellertem Areal Ersatz zu schaffen. Darüber hinaus stehen auf der gleicher Parzelle

weiter westlich weitere geschützte Bäume, die je nach Umfang der Baumassnahmen und möglicher provisorischer Bauinstallationen betroffen sein könnten. Diese Bäume sind idealerweise ebenfalls zu schützen. Falls dies nicht möglich ist, ist für sie ebenfalls auf nichtunterkellertem Areal Ersatz zu schaffen.

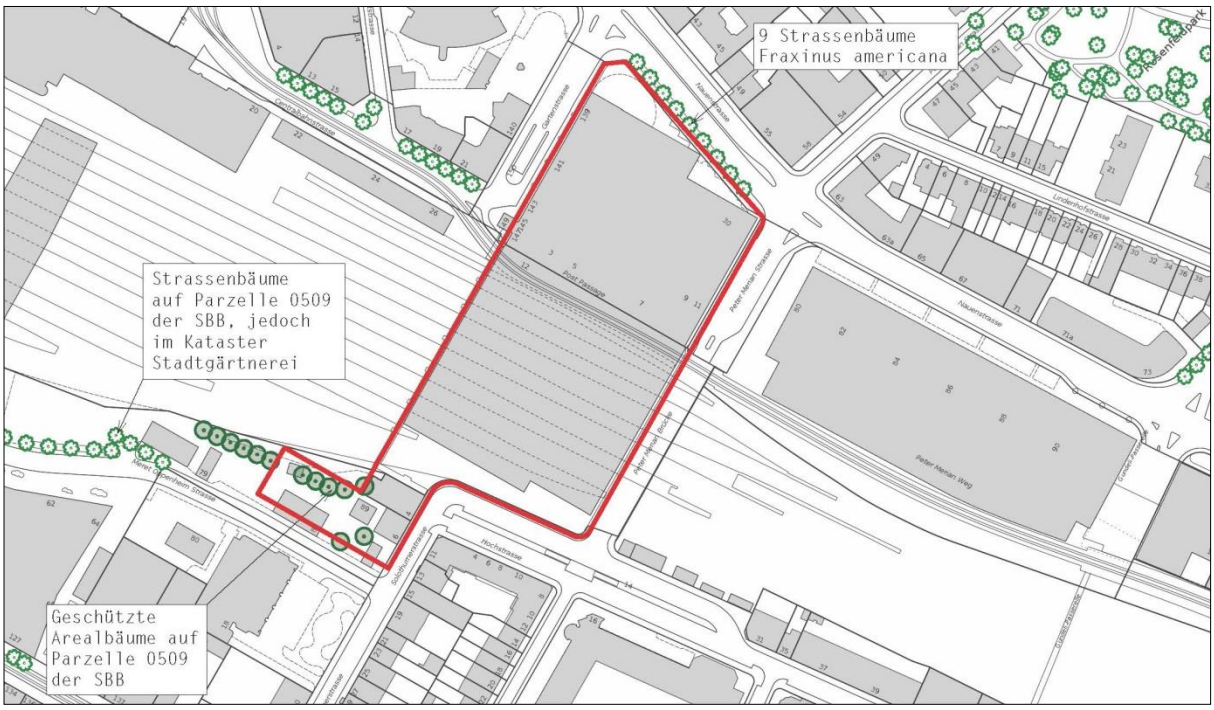


Abb. 9: Baumstandorte, Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt und Westpol Landschaftsarchitektur

Klimatische Herausforderungen
Das Areal liegt in einem Gebiet mit starker städtischer Verdichtung, hohem Versiegelungsgrad und einem sehr geringen Grünflächenanteil, das sich im Sommer stark aufheizt. Da die Realisierung von Grünflächen mit Erdanschluss nur sehr eingeschränkt möglich ist, sind möglichst wirksame Gegenmassnahmen zum Hitzeinseleffekt zu realisieren. Dies können die folgenden sein, sie sind bei der anstehenden Projektentwicklung zu prüfen:

- Begrünung der Dächer mit verschiedenen Vegetationsformen von extensiv bis intensiv mit unterschiedlichen Modellierungen;
- Begrünung der Innenhöfe, Gestaltung mit Wasserelementen, Beschattung durch Vegetation;
- Begrünung der Fassaden;
- Regenwassermanagement, Schaffung von Retentions-Flächen, nicht versiegelten Oberflächen mit höherer Versickerungsfähigkeit.

4.8 Umwelt

4.8.1 Lärm

Gruner AG hat das Projekt bezüglich des Lärms von Strassenverkehr, Eisenbahn, des Industrie und Gewerbe sowie der Erschütterungen und des abgestrahlten Körperschalls untersucht. Es galt aufzuzeigen, ob die drei geplanten Hochhäuser (5. bis 24. Obergeschoss) als Wohnnutzung oder als reine Büronutzung geplant werden können.

Das Fazit des Gutachtens bestätigt, dass beim Lärm von Eisenbahn, Industrie und Gewerbe die Immissionsgrenzwerte für eine Wohnnutzung vom 5. bis 24. Obergeschoss bei den drei geplanten Hochhäusern eingehalten werden. Mit Massnahmen wie etwa Loggien können auch beim

Strassenverkehrslärm die Anforderungen für eine Wohnnutzung bei allen drei Hochhäusern erfüllt werden. Mit spezifischen Massnahmen gegen Erschütterungen und abgestrahltem Köperschall können die Grenzwerte, wenigstens aufgrund der Erfahrung aus einigen ausgeführten Projekten, wahrscheinlich eingehalten werden. Da die Berechnung der Erschütterungen und des abgestrahlten Körperschalls mit einer grossen Unsicherheit behaftet sind, wird auf jedem Fall empfohlen, in der weiteren Projektierung die Berechnung mittels Messungen zu erhärten.

4.8.2 Nichtionisierende Strahlen (NIS)

In der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) werden die Grenzwerte von schädlicher oder lästiger nichtionisierenden Strahlen geregelt. Das Projekt Nauentor ist durch die SBB-Fahrleitungsanlage betroffen, insbesondere die direkt an das Gleisfeld seitlich und oberhalb angrenzenden Räumlichkeiten. In der weiteren Projektentwicklung ist der Verordnung in Absprache mit dem Lufthygieneamt durch entsprechende Nutzungsanordnungen oder bauliche Massnahmen Rechnung zu tragen. Räumlichkeiten, in denen sich Personen regelmässig längere Zeit aufhalten, sind in grösstmöglichem Abstand zur SBB-Fahrleitungsanlage anzuordnen.

4.8.3 Luft

Das Projekt Nauentor, insbesondere das Hochhaus der SBB entlang der Meret Oppenheim-Strasse, befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Heizkraftwerk der Industriellen Werke Basel (IWB). Dieses Heizwerk wird insbesondere in sehr kalten Perioden genutzt, um Engpässe im Fernwärmeangebot zu vermeiden. In dieser Zeit läuft es auf Spitzenleistung. Die geplanten Hochhäuser sind mit 89 m einige Meter höher als die bestehende Kaminmündung mit 65 m, was Auswirkungen auf die geplante Überbauung hat.

Die Planungspartner Post und SBB haben deshalb Rapp Infra AG beauftragt, eine Simulation der Luftströme zu erarbeiten, um die Auswirkungen und die entsprechend notwendigen Massnahmen zu bestimmen. Die Schadstoffsimulationen haben gezeigt, dass es ohne bauliche Massnahmen zu Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung kommt. Bei einer Realisierung von Wohnraum in den obersten Stockwerken des SBB Hochhauses muss der Kamin erhöht werden. Bei der Projektentwicklung ist allerdings zu prüfen, inwieweit bauliche Massnahmen am Gebäude selber wie beispielweise eine geschlossene Fassade sowohl bei einer Büronutzung als auch bei Wohnen möglich sind. Jegliche baulichen Massnahmen müssen mit dem Lufthygieneamt beider Basel abgesprochen werden.

4.8.4 Störfall

Zur Einschätzung der störfallrelevanten Auswirkungen haben die Planungspartner EBP mit einer Risikoanalyse des Projektes beauftragt. Das Gebäude steht auf Stützen direkt über den Gleisfeldern. Das bereits heute bestehende Parkdeck direkt über den Gleisfeldern bleibt. Auf den Gleisen direkt unter dem heutigen Postreitergebäude werden rund 616'000 Tonnen Gefahrgüter pro Jahr transportiert. Die damit verbundenen Risiken liegen im mittleren Übergangsbereich. Die Realisierung des Projektvorhabens führt aufgrund der Zunahme der Anzahl Personen in Gleisnähe allerdings zu einer Erhöhung der Risiken.

Die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) und die regierungsrätliche Kommission für Risikobeurteilungen (RISKO) haben die Risikoanalyse beurteilt. Obwohl die Personenrisiken auch unter Berücksichtigung von Massnahmen als bedingt tragbar eingestuft werden, kommen KCB und RISKO nach einer Interessenabwägung zum Schluss, dass die Interessen einer verdichteten Bauweise im städtischen Bereich sowie an den Verkehrswegen höher zu gewichten sind als die aus dem Projekt resultierenden, zusätzlichen verbleibenden Risiken.
Dem Projekt wird zugestimmt unter der Bedingung, dass die folgenden Massnahmen vollumfänglich umgesetzt werden:

a) Massnahmen zur Ertüchtigung des Tragwerks (Auslegung mind. 1 bar Überdruck) für den Bestandesbau (Reitergebäude);
b) Die Brandschutzmassnahmen gemäss Bericht von WMM-Ingenieure AG (16.3.2018) für den Bestandesbau (Reitergebäude) wie etwa die Verstärkung und Verbesserung der Tragstruktur sowie die Schutzmassnahmen an Deckenuntersichten und Stahlstützen;
c) Massnahmen gemäss Bestimmung a) und b) sinngemäss für die neuen Gebäude;
d) allgemeine Massnahmen wie
    - Verzicht auf sensible Nutzungen (Kindergärten, Kita, Altersheim usw.)
    - Verzicht auf personenintensive Aussenraumnutzungen zur Bahnstrecke
    - Anordnung der Fluchtwege von der Bahnstrecke wegführend;
e) die Prüfung und zweckmässige Umsetzung von spezifischen Massnahmen wie
    - Massnahmen an allen exponierten Fassaden (z.B. Sicherheitsgläser)
    - Schutzvorkehrungen in Richtung Bahnhof
    - optimierte Anordnung der Wohnnutzungen zur Vermeidung von Risiken durch den Gefahrguttransport;
    - weitere Massnahmen (z.B. Lage von Lüftungsöffnungen);
f) die für die Prüfung gemäss Bestimmung d) erforderlichen, vertieften Berechnungen von Wärmestrahlen und Drücken.

Die Resultate der Prüfungen und sämtliche Massnahmen müssen mit der KCB abgesprochen werden. Die Massnahmen dürfen nicht zu einer Einschränkung vom Lichtraumprofil oder des Bahnbetriebs im Bahnhof Basel SBB führen.

4.9 Schattenwurf

Bei der Planung und Realisierung von Hochhäusern ist der 2-Stunden-Schatten zu berücksichtigen. Dabei wird der Schattenwurf auf eine Nachbarliegenschaft als in der Regel zulässig betrachtet, wenn er bei Tag- und Nachtgleiche zwischen 7:30 und 17:30 Uhr höchstens zwei Stunden dauert. Ist diese Nachbarliegenschaft nur partiell betroffen, so ist dem in der Interessenabwägung Rechnung zu tragen. Diese aktuelle Praxis leitet das Verwaltungsgericht Basel-Stadt aus dem Grundsatz ab, den das Bundesgericht in Ermangelung einer kantonalen Beschattungsvorschrift unter dem Gesichtspunkt der Eigentumsgarantie und des Willkürverbots aufgestellt hat.

Baufeld B

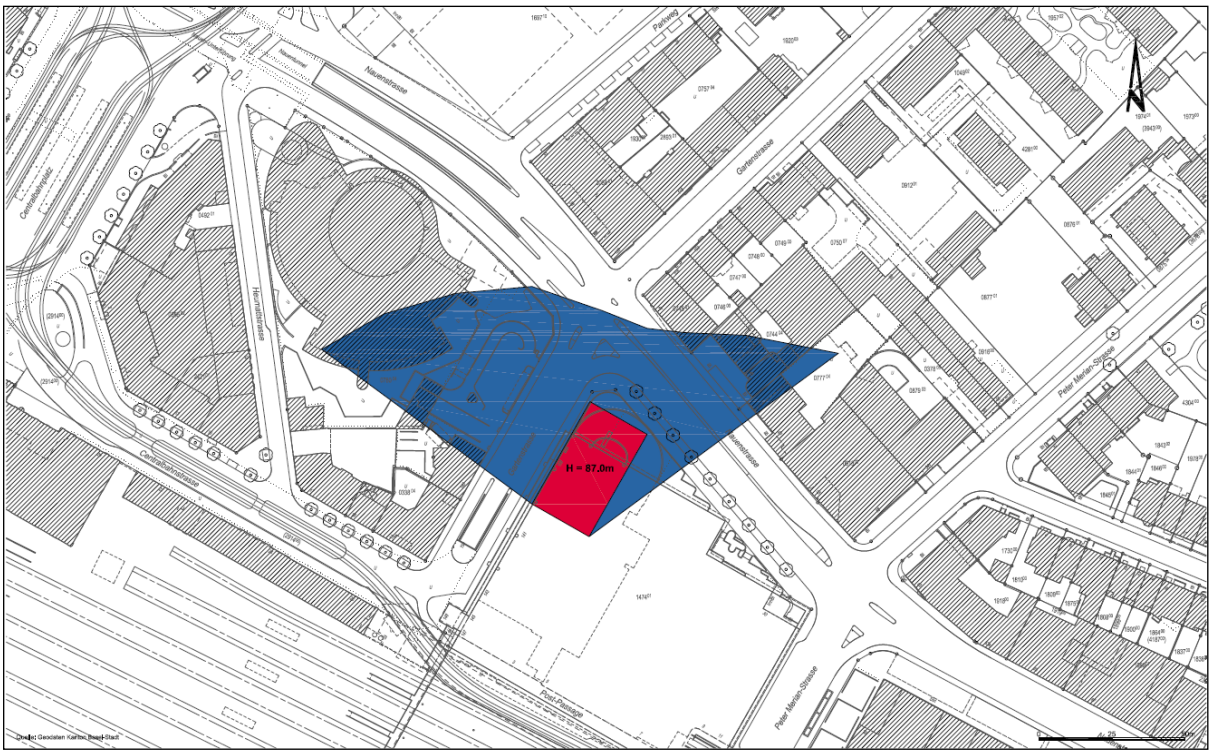


Abb. 10: 2 Stunden-Schatten des Gebäudes in Baufeld B (kein Massstab, Plan genordet), Quelle: Kanton Basel-Stadt

Das Gebäude in Baufeld B wirft einen 2-Stunden-Schatten auf das Areal der BIZ sowie auf Liegenschaften entlang der Nauenstrasse. Auf dem Areal der BIZ sind keine Wohnnutzungen zulässig. Zudem fällt der Schatten nur in den Morgenstunden von Osten her auf das Areal. Der Schattenwurf tangiert die BIZ somit nicht im planungsrechtlichen Sinn.

Die vom 2 Stunden-Schatten betroffenen Liegenschaften entlang der Nauenstrasse befinden sich heute in der Zone 5a. Der Wohnanteilplan lässt in allen Geschossen Arbeitsnutzungen zu. Mit der laufenden Zonenplanrevision ist eine Zonenänderung in die Zone 6 vorgesehen. An der Zuteilung des Mindestwohnanteils soll nichts geändert werden. Damit ist eine Wohnnutzung nicht zwingend. Heute gibt es Wohnungen in den betroffenen Liegenschaften. Der bestehende Postreiter wirft bereits heute einen 2-Stunden-Schatten gegen die Liegenschaften an der Nauenstrasse. Der Neubau im Sockelbereich wird diesen Schatten etwas verändern, wobei der 2-Stunden-Schatten für Bauten unterhalb der Hochhausgrenze von 30 m nicht zur Anwendung gelangt. Das Hochhaus in Baufeld B wird aber den 2-Stunden-Schatten vergrössern. Gemäss der richterlichen Praxis ist dieser in der Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Mit der Entwicklung des Nauentors entstehen neue Wohnungen an sehr gut erschlossener Lage. Durch die Höhe sind die Wohnungen weniger von den Belastungen (Luft/Lärm) durch die verkehrsreiche Nauenstrasse tangiert. Dem stehen die bestehenden Wohnungen entlang der Nauenstrasse gegenüber, für die sich die Situation mit dem Neubau in Baufeld B nicht verbessert, aber auch nur untergeordnet verschlechtert. Die Nauenstrasse ist eine der verkehrsreichsten Strassen im Kanton und einer der Hauptzubringer von und zur Autobahn. Die Zielgruppe der Wohnungen entlang der Nauenstrasse interessiert sich infolge dessen primär an der zentrumsnahen Lage und weniger am Wohnumfeld. Daran ändert ein Hochhaus im Baufeld B nichts. Ob sich Neubauten nördlich der Nauenstrasse vollständig auf Arbeitsnutzung ausrichten oder trotz Lärmschutzmassnahmen auch teilweise Wohnen angeboten wird, wird von der jeweiligen Marktnachfrage abhängen.

Die leichte Vergrösserung des 2-Stunden-Schattens auf drei Bestandesliegenschaften wird in der Interessenabwägung zu Gunsten der städtebaulichen Klärung des Ortes akzeptiert.

Baufeld C

Abb. 11: 2 Stunden-Schatten des Gebäudes in Baufeld C (kein Massstab, Plan genordet), Quelle: Kanton Basel-Stadt

Das Gebäude in Baufeld C wirft nur auf die Bebauung Nauentor einen 2-Stunden-Schatten.

Baufeld D

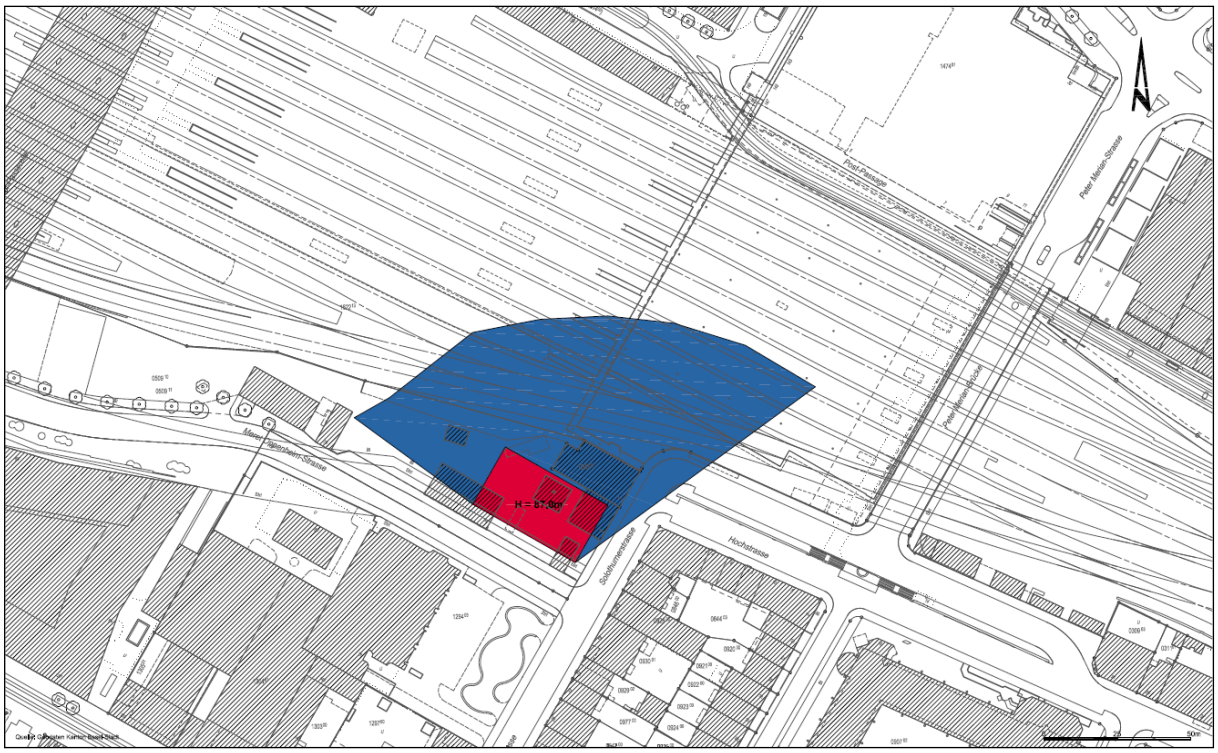


Abb. 12: 2 Stunden-Schatten des Gebäudes in Baufeld D (kein Massstab, Plan genordet), Quelle: Kanton Basel-Stadt

Das Gebäude in Baufeld D wirft nur auf das Bahnareal bzw. die Bebauung Nauentor einen 2-Stunden-Schatten.

5. Nutzungsplanerische Massnahmen

5.1 Zonenänderung

Abb. 13 +14: Ausschnitt Zonenplan bestehend (links) und neu (rechts) (kein Massstab, Plan genordet), Quelle Kanton Basel-Stadt

Die bestehende Zone NÖI wird in die Zone 5 umgezont. Die übrigen Zonen bleiben bestehen. Die nördliche Strassenseite der Nauenstrasse soll im Rahmen der Zonenplanrevision in die Zone 6 aufgezont werden, womit die Achse Nauenstrasse durch eine beidseitig höhere Bebauung ausgezeichnet wird.

5.2 Aufhebung Bebauungsplan Nr. 109 „Postbetriebsgebäude Basel 2“

Abb. 15: Ausschnitt Bebauungspläne (kein Massstab, Plan genordet)

Auf den Parzellen liegen die Bebauungspläne 109 und 160, die teilweise geändert respektive aufgehoben werden müssen. Der auf dem Areal bestehende Bebauungsplan 109 aus dem Jahr 1971 wird aufgehoben und durch den neuen ersetzt.

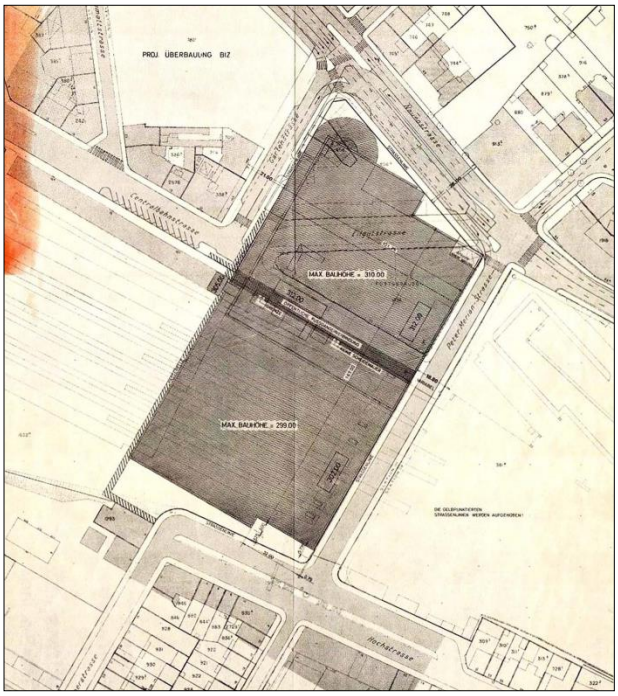


Abb. 16: Bebauungsplan Nr. 109 (kein Massstab, Plan genordet), Quelle: Kanton Basel-Stadt

5.3 Änderung Bebauungsplan Nr. 160 „Areal Bahnhof Süd/Gundeldingen“

Der Bebauungsplan Nr. 160 umfasst ein grosses Gebiet südlich der Gleisanlagen bis zur Güterstrasse. Inbegriffen sind sowohl die südlichsten Gleisanlagen, die Meret Oppenheim-Strasse als auch mehrere Baufelder. Der Geltungsbereich muss um das südliche Hochhaus SBB des neuen Bebauungsplanes reduziert werden. Dies betrifft insbesondere die Baufelder E und F. Auf eine umfassende Revision des Bebauungsplans Nr. 160 wird in diesem Rahmen verzichtet.

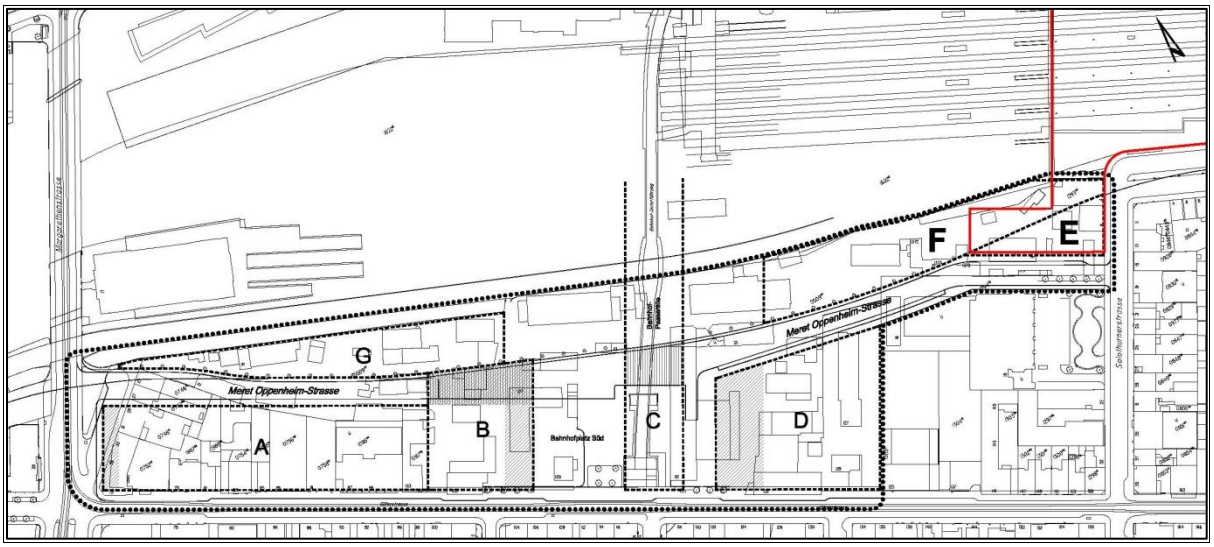


Abb. 17: Bebauungsplan Nr. 160 mit Perimeterüberschneidung (rot) (kein Massstab), Quelle: Kanton Basel-Stadt

5.4 Neuer Bebauungsplan

Das aus einer Testplanung hervorgegangene Projekt Nauentor lässt sich nicht in zonenkonformer Regelbauweise erstellen, wodurch die Erstellung eines Bebauungsplans notwendig würde: „Bebauungspläne sollen [gemäss § 101 BPG] in begrenzten Gebieten bessere Bebauungen gewährleisten als die baurechtliche Grundordnung ...“.

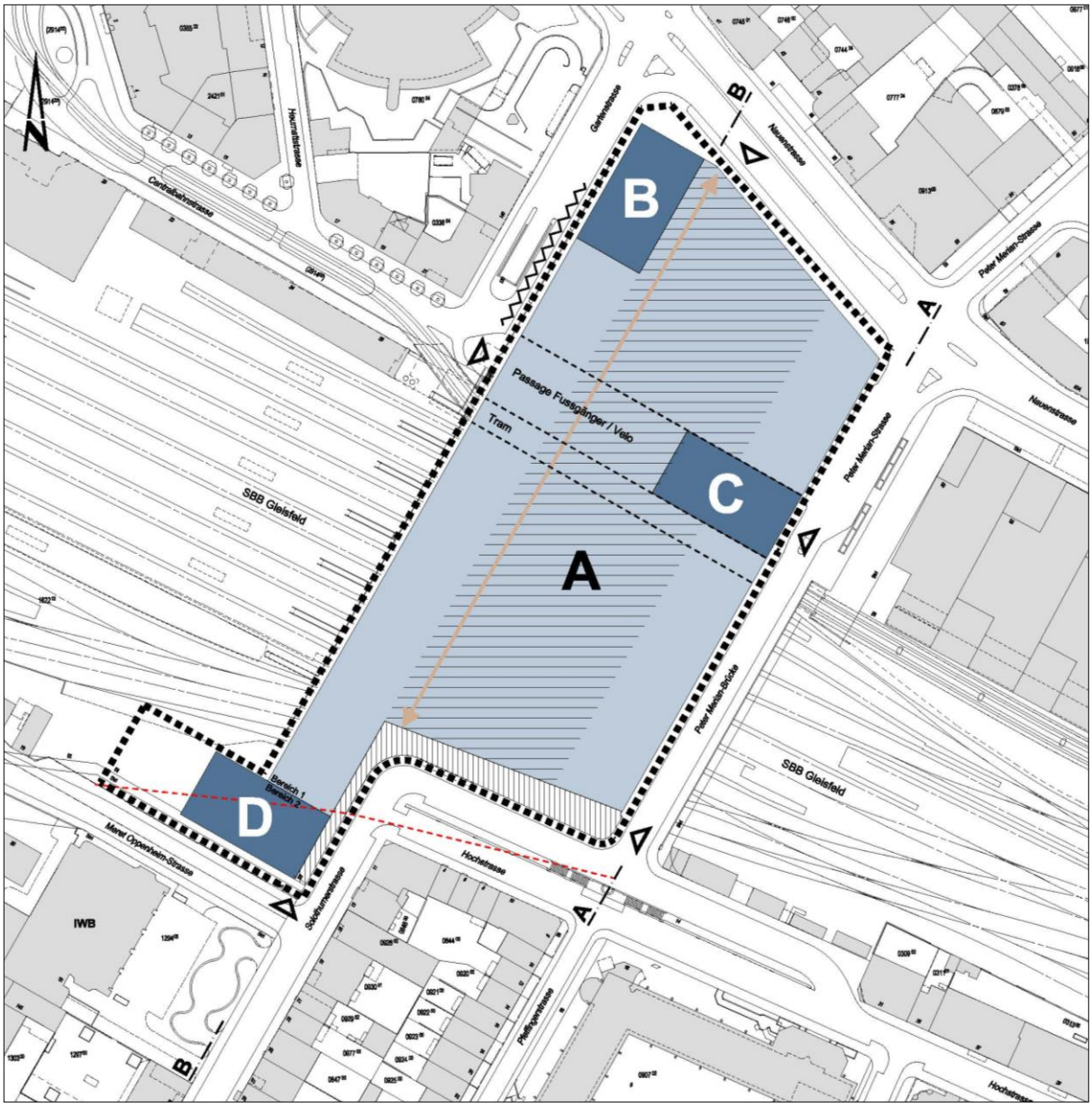


Abb. 18: Bebauungsplan Plan Nr. 14‘149a (kein Massstab, Plan genordet), Quelle Kanton Basel-Stadt

Das Bebauungskonzept sieht einen Teilneubau des bestehenden Postreitergebäudes mit einem Sockelbau und drei Hochhäusern vor. Das Gebäude-Ensemble umfasst neu den gesamten Bereich oberhalb der Gleise mit direktem Anschluss auf der Seite Gundeldingen. Der Baubereich entlang der Nauenstrasse wird oberirdisch vollständig abgerissen und neu gebaut. Oberhalb der Gleise wird die bestehende Baustruktur bis auf das Sockelgeschoss zurückgebaut. Entlang der Meret Oppenheim-Strasse werden die bestehenden kleinteiligen Baustrukturen abgerissen und durch das dritte Hochhaus des Projektes Nauentor ersetzt. Die Überbauung soll in zwei Etappen realisierbar sein, weshalb der Bebauungsplan in die Bereiche 1 und 2 aufgeteilt wird.

Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:

Baufeld A

a. Im Baufeld A darf ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 24 m und einer Bruttogeschossfläche von 67‘000 m2 erstellt werden.

Beim Baufeld A handelt es sich um das Sockelgebäude, auf dem die Hochhäuser angeordnet sind. Die Vorschrift regelt das zulässige Volumen, das unter Abzug der Innenhöfe möglich ist. Das Volumen der Hochhäuser wird in separaten Vorschriften geregelt.

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.

Diese Vorschrift dient der Sicherung der durch das Gebäude geführten Fussgängerverbindung vom Gundeldinger Quartier ins Quartier St. Alban und zum Bahnhof SBB. Sie erfolgt über verschiedene während den zu bestimmten Öffnungszeiten zugängliche Innenhöfe, die durch publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe flankiert werden sollen, die nicht primär auf Bahnkunden auszurichten sind. Im Bereich der Fussgänger- und Velo-Passage (Post-Passage) ist die Fussgängerverbindung auf die Centralbahnstrasse zu führen.

Diese öffentliche Fussgängerverbindung ist als Dienstbarkeit im Grundbuch einzutragen. Für eine der urbanen Situation entsprechenden Begrünung der Innenhöfe sind die technischen Voraussetzungen zu schaffen.

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. Die entsprechenden Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

Die bestehende öffentliche Post-Passage muss erhalten, attraktiver gestaltet und in das Gesamtkonzept integriert werden. Nach der Anhebung der Peter Merian-Brücke muss eine unterirdische Querung für den Langsamverkehr möglich sein. Eine Verknüpfung der Velorouten entlang der SBB-Gleise und jener über die Peter Merian-Brücke ist jederzeit zu garantieren. Für diese Verbindungen sind in den an die Peter Merian-Brücke angrenzenden Aussenbereichen entlang des Gebäudes oder im Gebäude Rampenbauwerke zu erstellen. Diese Langsamverkehrsführung ist frühzeitig in der Planung und in Zusammenarbeit mit den Behörden vorzusehen.

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.

Die Dachfläche des Sockelgeschosses ist von den Hochhäusern und anderen höheren Gebäuden in der unmittelbaren Nachbarschaft einsehbar. Deswegen ist ein gestalterisch ansprechendes Gesamtkonzept für die Dachfläche des Baufeldes A zu entwickeln, das sowohl den technischen und wirtschaftlichen als auch den klimatischen und ökologischen Anforderungen gerecht wird.

Baufelder 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 m2 erstellt werden.

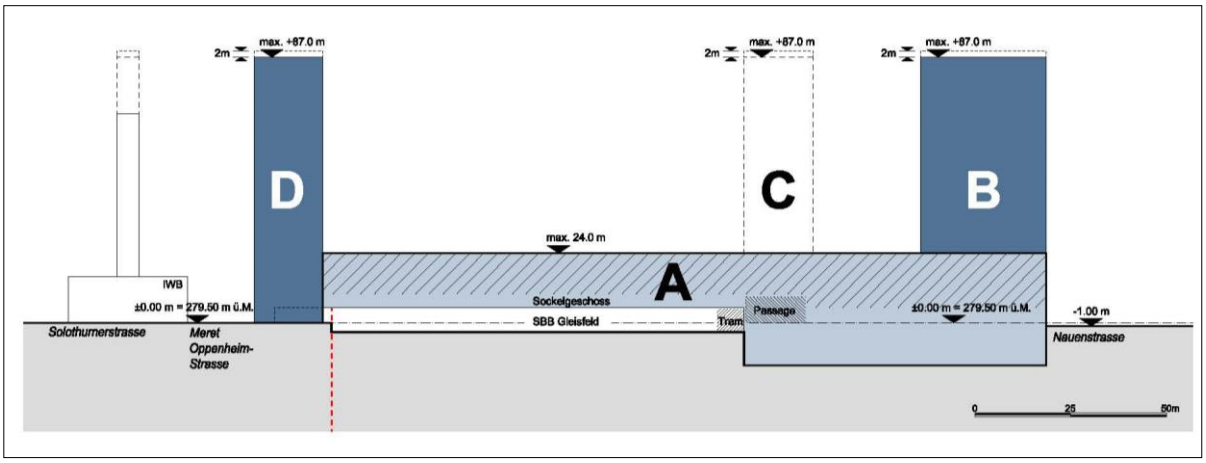


Abb. 19: Schnitt des Bebauungsplan Plan Nr. 14‘149b (kein Massstab, Plan genordet), Quelle Kanton Basel-Stadt

Die Vorschriften regeln das zulässige Volumen der das Baufeld A übersteigenden Hochhäuser im Bereich 1. Die im Plan dargestellten Baufelder sind grösser als die geplanten Gebäude, um für die weitere Projektierung einen angemessenen Spielraum gemäss Vorschrift k. zu gewährleisten.

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

Durch die Umzonung des Areals Nauentor von der Zone NÖI in die Zone 5 wird neu auch Wohnnutzung zulässig. Massgebend ist die Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von 60°. Gegen eine Baulinie ausgerichtete Fensterflächen werden auch angerechnet, wenn der Lichteinfallswinkel nicht eingehalten wird. Je nach Entwicklung auf der Nachbarparzelle BIZ werden Fensterflächen für Wohnnutzungen auch angerechnet, die den Lichteinfallswinkel nicht einhalten. Dabei ist auch eine allfällige, verhältnismässige Überschreitung des 2-Stunden-Schatten bei Wohnraum im Hochhaus des Baufeldes B im öffentlichen Interesse der haushälterischen Bodennutzung hinzunehmen. Dies gilt namentlich für den der Gartenstrasse zugewandten Teil des erwähnten Hochhauses, der dem Bebauungsplan Nr. 214 bzw. dem konkretisierenden Bebauungsplan zweiter Stufe Rechnung zu tragen hat (sobald dieser erlassen ist), auch wenn das Projekt Nauentor vor der Erweiterung des BIZ-Gebäudes realisiert und bezogen werden sollte.

h. Das Gebäude im Baufeld B muss gegen die Nauenstrasse keinen Lichteinfallswinkel einhalten.

Gemäss Bau- und Planungsgesetz BPG §64 Abs. 1 müssen alle Gebäude gegenüber Wohnnutzungen an der Nauenstrasse einen Lichteinfallswinkel von 45° bzw. 60° einhalten. Gegen eine Baulinie ausgerichtete Fensterflächen werden auch angerechnet, wenn der Lichteinfallswinkel nicht eingehalten wird. Wohnnutzungen sind daher weiterhin möglich.

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.

Die Vorschriften regeln das zulässige Volumen des Hochhauses im Bereich 2. Das im Plan dargestellte Baufeld ist grösser als das geplante Gebäude, um für die weitere Projektierung einen angemessenen Spielraum gemäss Vorschrift k. zu gewährleisten. Eine mögliche öffentliche Nutzung im Erdgeschoss ist im qualitätssichernden Verfahren zu prüfen.

Das Baufeld wird teils durch die Interessenslinie der SBB tangiert. Bei der Projektentwicklung ist dies zu berücksichtigen und die entsprechende Fläche von Gebäudeteilen freizuhalten.

Allgemein

j. Zur Gewährleistung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität ist ein qualitätssicherndes Verfahren für das gesamte Areal durchzuführen.

Das aus verschiedenen Teilen bestehende Gebäude-Ensemble muss eine Vielschichtigkeit und gleichzeitig auch eine Einheit aufweisen. Die Qualitätssicherung erfolgt durch die Eigentümer in einem mit den Behörden festzulegenden qualitätssichernden Verfahren wie beispielsweise einem Studienauftrag, das die Eigentumssituation wie auch die etappierte Realisierung berücksichtigt. Unabhängig von Etappierungen sind die drei Hochhäuser zusammen mit dem Sockelbau zu entwickeln.

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.

Der obere Abschluss eines Hochhauses ist für das Stadtbild von besonderer Bedeutung, weshalb ein architektonischer Spielraum von 2 m über die 87 m hinaus zugestanden wird.

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

Nur Anlagen, die zwingend darüber liegen müssen, sind ausnahmsweise zulässig. Die architektonische Absicht verlangt nach klaren Volumen. Dachgeschosse und technische Anlagen sind daher auf keinem Dach zulässig.

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.

Die Risiken können als bedingt tragbar beurteilt werden, wenn hinreichende, risikomindernde Massnahmen am Projekt umgesetzt werden (vgl. Kapitel Störfall).

Die im Kapitel Störfall aufgelisteten Massnahmen sind umzusetzen. Sie haben konzeptionelle Auswirkungen auf das Projekt und sind deshalb frühzeitig einzuplanen und mit der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit im Detail abzusprechen.

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.

Mit Massnahmen wie beispielsweise Loggien können die Anforderungen aufgrund des Strassenverkehrslärms für eine Wohnnutzung bei allen Hochhäusern über dem Sockel erfüllt werden (vgl.

Kapitel Lärm). Wohnen in den unteren Geschossen ist nur unter Einhaltung der Lärmvorschriften und entsprechender Massnahmen betreffend Störfall möglich.

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

Von der heutigen Passerelle entlang dem Postreitergebäude her können nicht alle Perrons des Bahnhofs erschlossen werden. Dies wird sich aufgrund der Gleisgeometrie auch mit dem Projekt Nauentor nicht ändern. Neben der Sicherstellung einer jederzeit möglichen Evakuierung der Perrons soll schon in der ersten Bauetappe ein attraktiver Bahnzugang für die angrenzenden Quartiere angeboten werden.

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

Das Sockelgeschoss mit dem bestehenden Parkdeck wird nicht zurückgebaut. Die verbleibenden rund 330 Autoparkplätze im bestehenden Parkdeck ergeben zusammen mit den vorgesehenen 130 Autoparkplätzen in den Untergeschossen des Neubaus an der Nauenstrasse ein Total von 460. Da gemäss Parkplatzverordnung für die neuen Nutzungen rund 1‘000 Autoparkplätze möglich wären, dieser Mehrverkehr jedoch unverträglich für die stark belastete Nauenstrasse wäre, wird eine maximale Anzahl festgesetzt. Eine teilweise Nutzung der maximal 460 Autoparkplätze für Quartierparkplätze ist nicht ausgeschlossen und kann zu einem späteren Zeitpunkt zwischen der Eigentümerin und dem Kanton verhandelt werden.

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 dies technisch und verhältnismässig umsetzbar ist. Die Perrons müssen von dort direkt angebunden sein.

Mit der Schaffung von 400 öffentlichen Veloabstellplätzen, die beidseitig fahrbar erreichbar sind, kann den Forderungen nach dringend notwendigen und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen entsprochen werden. Nicht ordnungsgemässes Parkieren im Strassenraum kann somit minimiert werden und erhöht die Qualität des umliegenden Strassenraums. Des Weiteren sollen Reserveflächen für maximal 400 weitere Veloabstellplätze vorgesehen werden, die eine spätere Erhöhung der öffentlichen Veloabstellplätze ermöglichen. Der genaue Bedarf ist entsprechend der künftigen Nachfrage zu ermitteln, darf aber die Maximalanzahl von 400 nicht überschreiten. Im Bauprojekt ist Platz dafür auszuweisen. Von den Veloabstellplätzen aus müssen die Perrons direkt angebunden sein. Allerdings können auch von hier aus nicht alle Perrons erschlossen werden. Eine fahrbare Erreichbarkeit muss jederzeit sichergestellt werden, sofern dies technisch und verhältnismässig umsetzbar ist. Dies ist im qualitätssichernden Verfahren aufzuzeigen.

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.

Die Eingangsbereiche sind für die Attraktivität der Fussgängerverbindung durch das Gebäude (Magistrale) von entscheidender Wichtigkeit. Trotz eingeschränkter Platzverhältnisse auf Privatareal sind entsprechende Vorzonen auszubilden. Gestaltungsmassnahmen im angrenzenden Strassenraum, die eine verkehrssichere Zugänglichkeit für Fussgänger und Velofahrerinnen sicherstellen, liegen in der Hoheit des Kantons.

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

Da Baulinien im Kanton Basel-Stadt als Pflichtbaulinien wirken, soll hier klargestellt werden, dass innerhalb der Baufelder ein Anordnungsspielraum besteht und eben keine Pflicht, an die Baulinien anbauen zu müssen.

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

Die Bauherrschaft beabsichtigt ein ressourcenschonendes Gebäude zu bauen und zu betreiben. Deshalb wird ein das neue Energiegesetz übersteigender Gebäudestandard angestrebt. Als Massstab dienen dabei Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie (SIA 2040). Die Gebäude werden mindestens nach dem Label DGNB Silber ohne Zertifizierung erstellt.

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

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Formulierung zur Abweichung von den Vorschriften, sofern die mit dem Plan vorgesehene Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

5.5 Wohnanteilplan

Gemäss aktuellem Wohnanteilplan wird keine Aussage gemacht resp. auf den Bebauungsplan Nr. 160 verwiesen. Der bestehende Wohnanteilplan wird aufgehoben und durch den neuen Bebauungsplan ersetzt. Ein entsprechender Vermerk wird in den Wohnanteilplan übernommen.

5.6 Änderung von Baulinien

Mit dem Bebauungsplan werden die Bau- und Strassenlinien verlegt. Sie folgen den Baubereichsgrenzen (siehe Plan Nr. 14‘154).

5.7 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Das Areal ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES-III und IV zugeordnet. Der bestehende Lärmempfindlichkeitsstufenplan wird nicht geändert.

5.8 Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge

Eine allfällige Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes. Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgesetzt. Zuständig ist das Bau- und Verkehrsdepartement.

Allfällige Erschliessungsbeiträge richten sich nach den §§ 164 ff des Bau- und Planungsgesetzes und werden unmittelbar nach Rechtskraft des Bebauungsplans durch das Bau- und Verkehrsdepartement erhoben. Erschliessungsbeiträge können gemäss § 121 des Bau- und Planungsgesetzes von der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

6. Auflage- und Einspracheverfahren

6.1 Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage hat von Montag, 4. Juni 2018 bis Dienstag, 3. Juli 2018 im Bau- und Verkehrsdepartement, an der Dufourstrasse 40, stattgefunden. Die Unterlagen waren auch über die Webseiten des Planungsamts und des Bau- und Verkehrsdepartements einsehbar.

Auf die öffentliche Planauflage wurde mit je einem Inserat im Kantonsblatt, in der Basler Zeitung und in der bz Basel aufmerksam gemacht. Zudem wurde bei einer Medienkonferenz und die Nachbarschaft per Brief über das Projekt und die Planauflage informiert.

6.2 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Innerhalb der Einsprache-Frist sind 17 Schreiben eingegangen. Infolge des Rückzugs einer Einsprache sind davon nur noch 16 Schreiben übrig. Ein weiteres Schreiben wurde erst nach der Frist mit Poststempel vom 31. Juli 2018 eingereicht.

1. Frau Barbara Buser, Solothurnerstr. 51, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 03. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 03. Juli 2018)
2. Herr Max Honegger, Solothurnerstr. 49, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 03. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 03. Juli 2018)
3. Frau Christine Buser, Solothurnerstr. 47, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 03. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 03. Juli 2018)
4. Herr Hannes Fankhauser, Solothurnerstr. 25, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 28. Juni 2018 (Poststempel / -eingang am 02. Juli 2018)
5. Frau Ursula Guillod, Pfeffingerstr. 60, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 03. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 03. Juli 2018)
6. Frau Gabriela Krell, Solothurnerstr. 21, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 22. Juni 2018 (Poststempel / -eingang am 26. Juni 2018)
7. Frau Susanna Neuenschwander, Pfeffingerstr. 16, 4053 Basel
   mit Schreiben vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 03. Juli 2018)
8. Industrielle Werke Basel IWB, Margarethenstr. 40, 4053 Basel mit Schreiben vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
9. Neutraler Quartierverein Gundeldingen, p/a Fausi Marti, Pfeffingerstr. 60, 4053 Basel mit Schreiben vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
10. Quartierkoordination Gundeldingen, Güterstr. 213, 4053 Basel mit Schreiben vom 29. Juni 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
11. Pro Natura, Gellertstr. 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
12. VCS, Sektion beider Basel, Gellertstr. 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 2. Juli 2018)
13. Pro Velo beider Basel, Dornacherstr. 101, 4053 Basel mit Schreiben vom 3. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
14. Neue Gruppe Bahnhof, p/a Oswald Inglin, Nadelberg 30, 4051 Basel mit Schreiben (Anregung) vom 02. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)

15. VELOP:CH, Tilmann Schor, Pfeffergässlein 9, 4051 Basel mit Schreiben (Anregung) vom 23. Juni 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
16. SP-Quartierverein Gundeldingen-Bruderholz, p/a Moritz Weisskopf, Postfach, 4005 Basel mit Schreiben (Anregung) vom 03. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 3. Juli 2018)
17. Frau Pauline Pivot, Solothurnerstr. 29, 4053 Basel mit Schreiben vom 29. Juli 2018 (Poststempel / -eingang am 31. Juli 2018)

6.2.1 Legitimationsprüfung

Zur Einsprache ist berechtigt, wer von der Planung persönlich berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Ablehnung hat oder wer durch eine besondere Vorschrift zum Rekurs ermächtigt ist.

Die Einsprechenden Nr. 1 bis 8 sind durch die Nähe zum Projekt persönlich berührt und bringen schutzwürdige Interessen vor. Sie sind daher zur Einsprache legitimiert.

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen (Einsprache Nr. 9), die Quartierkoordination Gundeldingen (Einsprache Nr. 10) sowie Pro Velo (Einsprache Nr. 13) können theoretisch unter drei Titeln legitimiert sein:
1. Aufgrund persönlicher Betroffenheit als Verein selbst (insbes. als Liegenschaftsbesitzer);
2. Aufgrund der persönlichen Betroffenheit einer grossen Anzahl ihrer Mitglieder (sog. egoistische Verbandsbeschwerde);
oder 3. Aufgrund einer besonderen gesetzlichen Bestimmung (sog. Ideelle Verbandsbeschwerde).

Alle drei Organisationen sind nicht selbst von der Planung betroffen (1.) und können sich auf keine besondere Rechtsnorm (3.) hinsichtlich einer möglichen Einsprachelegitimation stützen. Deshalb bleibt zu prüfen, ob sie legitimiert wären, die Einsprache als egoistische Verbandsbeschwerde (2.) zu erheben. Zu diesem Zweck haben Verbände gemäss Rechtsprechung folgende Voraussetzungen zu erfüllen:
1. Sie müssen als Körperschaften dauernden Bestand haben (Verein/Genossenschaft, keine Zufallsvereinigungen).
2. Sie sind statutarisch zur Wahrung der in Frage stehenden Interessen der Mitglieder befugt.
3. Diese Interessen sind einer Mehrheit oder doch einer grossen Anzahl ihrer Mitglieder gemeinsam (BGE v. 19. 10.1993; Nordtangente, Abschnitt 4).
4. Jedes dieser Mitglieder wäre zur Geltendmachung des Interesses und somit selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert.

Auf die Punkte 1 und 2 muss an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Im Fokus steht die Frage, ob eine Mehrheit oder mindestens eine grosse Zahl der Mitglieder der drei zu beurteilenden Organisationen das in Frage stehende schützenswerte Interesse teilt und jedes dieser Mitglieder auch einzeln zur Einsprache berechtigt wäre. Alle drei Organisationen sind nicht von sich aus auf diese Frage näher eingegangen oder haben entsprechende Nachweise geliefert. Es ist aber nicht anzunehmen, dass eine grosse Zahl der Mitglieder dieser Vereine mehr als die Allgemeinheit von der Planung Nauentor berührt ist. Dies gilt insbesondere für Pro Velo beider Basel. Dies zeigt sich beispielhaft an den fünf Personen, in deren Name Pro Velo zusätzlich zur Verbandsbeschwerde Einsprache ergreift. Alle fünf Personen wohnen nicht in unmittelbarer Nähe zum Objekt. Ihr Interesse am Erhalt der Veloabstellplätze betrifft sie demnach nicht mehr als die Allgemeinheit. Den drei Organisationen kommt demnach keine Einsprachelegitimation zu. Ihre Einsprachen werden als Anregung entgegen genommen und als solche behandelt.

Pro Natura (Einsprache Nr. 11) ist gestützt auf die eidgenössiche Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen zur Einsprache berechtigt und demnach legitimiert.

Der VCS (Einsprache Nr. 12) ist gestützt auf Art. 55 des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes nur dann beschwerdeberechtigt, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art 10a desselben Gesetzes erforderlich ist. Dies ist hier nicht der Fall. Es entstehen nicht mehr als 500 Parkplätze und es besteht keine Pflicht und wird auch nicht sichergestellt, dass mehr als 7‘500 m^2 Verkaufsfläche entstehen werden. Sollte dies später doch der Fall sein, so ist das Baubewilligungsverfahren das für die Umweltverträglichkeitsprüfung massgebliche Verfahren. Der Einsprache kommt keine Legitimation zu. Sie wird als Anregung entgegen genommen und als solche behandelt.

Die Schreiben Nr. 14 bis 16 sind explizit als Anregungen bezeichnet und werden als solche im weiteren Verfahren behandelt.

Einsprache Nr. 17 ist erst nach der Frist eingereicht worden und daher ungültig. Sie wird als Anregung entgegengenommen und als solche behandelt.

6.2.2 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden. Kurz zusammengefasst sollen die baurechtlichen Voraussetzungen für eine Neunutzung mit Wohn- und Arbeitsflächen des heute zu grossen Teilen leer stehenden und in seiner ursprünglichen Nutzung künftig nicht mehr benötigten Postreitergebäudes geschaffen werden.

Zu den einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung und beantragen, alle Einsprachen abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann und die Anliegen mit der vorliegenden Nutzungsplanung nicht erfüllt werden.

(*Kursiv: kurze, sinngemässe Wiedergabe der Einsprachepunkte bzw. der Forderungen.*)

6.2.3 Zugang zu den Gleisen

Betrifft Schreiben Nr. 9, 10, 12, 13, 16

Die Perronerschliessung ist attraktiv und direkt zu gestalten. Die Zugänglichkeit zu den Perrons muss von Seite Gundeldingen auf direktestem Weg möglich sein. Die öffentlichen Veloabstellplätze und die Magistrale müssen einen direkten Zugang zu den Gleisen haben.

Das Projekt Nauentor ermöglicht eine neue und attraktive Erschliessung der heute schon durch die Postpasserelle angebundenen Perrons. Ein direkter Zugang zu allen Perrons ist jedoch technisch nicht möglich. Die Gleisgeometrie verunmöglicht eine Verlängerung aller Perrons bis zum Nauentor. Zudem ist die Perronhalle denkmalgeschützt und darf durch einen Neubau nicht verbaut werden, weshalb das Projekt Nauentor einen Abstand dazu einhalten muss.

Der Anschluss der Perrons für Fussgänger und Velofahrende erfolgt über das Gebäude und muss im Detail im Bauprojekt weiter ausgearbeitet werden. Hierbei ist insbesondere ein direkter und attraktiver Anschluss an die öffentlichen Veloabstellplätze nachzuweisen.

6.2.4 Zugang und Anbindung Gebäude und Magistrale/Querung Nauenstrasse

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9; 12, 13, 14, 15, 16, 17

Der Zugang zur Magistrale von der Solothurnerstr. her ist in der Breite neu zu gestalten. Die Anbindung der Magistralen an die Innenstadt ist mit einer attraktiven Verbindung z.B. zum Baloise Park als Teil der Planung zu verstehen. Es muss eine schnelle Fussgängerquerung der Nauenstrasse mit kurzen Wartezeiten sichergestellt werden.

Im Rahmen des gemäss Vorschrift 2 lit. j zwingend durchzuführenden qualitätssichernden Verfahrens und im anschliessenden Bauprojekt muss eine attraktive und sichere Zugangssituation sowohl von Seite Solothurnerstrasse als auch Nauenstrasse zur Magistrale aufgezeigt werden. Das vorliegende Projekt zeigt erst die generelle Machbarkeit auf.

Generell ist eine ebenerdige Querung der Strassen rund um das Nauentor einer Über- oder Unterführungen vorzuziehen. Passerellen benötigen Rampen-, Treppen- oder Liftanlagen und verbauen den öffentlichen Raum zusätzlich. Ebenerdige Fussgängerquerungen im Bereich der Strassenkreuzungen werden daher bevorzugt. Die Querungsattraktivität wird durch die Steuerung der Lichtsignalanlage bestimmt.

> *Im Auflageplan ist die Verbindung der Magistralen zur Centralbahnstrasse als öffentliche Fussgängerverbindung festzuschreiben. Der Abschnitt c ist zu ergänzen: Der Fussweg ist attraktiv und direkt zur Centralbahnstrasse zu führen (Treppe zusätzlich zu Rampen). Auf dieser Treppe muss überall die Markthalle gesehen werden können. Die Magistrale sollte täglich 24 Stunden öffentlich zugänglich sein.*

Die Forderung nach einer attraktiven Anbindung zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger in Richtung Centralbahnstrasse ist gerechtfertigt. Im qualitätssichernden Verfahren ist die Schnittstelle zur bestehenden Fuss- und Velo-Passage aufzuzeigen. Vorschrift 2 lit. c des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt:

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.

> *Durchgängige Befahrbarkeit der Magistrale für Veloverkehr als Bestandteil der ersten Etappe.*

Die Magistrale wird sich auf dem Niveau plus 2, also über dem heutigen Parkgeschoss (Niveau 1) befinden. Es ist daher ein grosser Höhenunterschied zu überwinden. Die Magistrale kann daher nicht mit einem verhältnismässigen Aufwand befahrbar erreicht werden. Enorme Rampenbauwerke wären dafür notwendig. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde dies untersucht, musste aber als nicht machbar ausgeschlossen werden. Die Magistrale soll ohnehin für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv sein.

Für Velofahrerinnen und Velofahrer steht dagegen das Niveau 1 zur Verfügung, wo sich auch die Veloabstellplätze befinden werden. Das Niveau 1 soll beidseitig und befahrbar erreichbar werden, allenfalls kombiniert mit der Autorampe. Bei beidseitig angeordneten Veloabstellplätzen sollen diese befahrbar miteinander verbunden werden, wodurch im Vordergrund nicht eine direkte Veloquerung, sondern eine funktionale Verbindung untereinander entsteht. Dies wird voraussichtlich direkt über die Peter Merian-Brücke geschehen. Voraussetzung für eine fahrbare Verbindung ist eine technische und verhältnismässige Machbarkeit. Die konkrete Lösung wird Gegenstand des qualitätssichernden Varianzverfahrens sein und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und beurteilt.

> *Es sind befahrbare Velorampen bis zu den Veloabstellplätzen vorzusehen. Alle Zufahrten sind befahrbar auszugestalten.*

Befahrbare Velorampen wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts auf ihre Machbarkeit geprüft. Aufgrund der durch die VSS Norm geforderten maximal zulässigen Gefälle konnten die erforderlichen Rampenlängen nicht nachgewiesen werden. Effiziente Liftanlagen könnten in diesem Fall sinnvoller sein. Allenfalls ist eine Zugänglichkeit kombiniert über die Autorampe möglich. Im anstehenden Qualitätsverfahren muss eine sichere, direkte und fahrbare Zugänglichkeit der Veloabstellplätze erneut geprüft, im späteren Bauprojekt geklärt und im Rahmen des Baubegehrens nachgewiesen werden.

6.2.5 Fussgängerquerung Meret Oppenheim-Strasse

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 10, 17

Die Fussgängerquerung der Meret Oppenheim-Strasse ist bezüglich Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität zu überprüfen. Sie muss ihre Funktion als Entlastungsachse behalten können.

Selbstverständlich muss eine sichere Zugänglichkeit aller Eingänge des Projektes Nauentor gewährleistet sein. Parallel zum Bauprojekt wird daher die Verbesserung der Querung durch den Kanton vorangetrieben.

Das Areal selber ist erschlossen und bedarf keiner Anpassungen im Strassenraum. Es ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit der Meret Oppenheim-Strasse durch eine ebenerdige Querung nicht beeinträchtigt wird, es gibt beim Bahnhof selbst diverse Querungen.

Aus städtebaulicher Sicht ist eine ebenerdige Querung einer Passerelle vorzuziehen (siehe Ausführungen in Kapitel 6.2.4). Eine Passerelle im Bereich des IWB Platzes wurde im Rahmen der Vorstudien auf ihre Machbarkeit geprüft, sie musste aber wegen der langen Rampensituation als nicht machbar ausgeschlossen werden.

6.2.6 Strassenführung Meret Oppenheim-Strasse entlang der Gleise

Betrifft Schreiben Nr. 4, 9, 10, 12, 13, 14

Die Linienführung der Meret Oppenheim-Strasse ist parallel zu den Gleisen/Bahn unter dem Baufeld C hindurch direkt auf die Peter Merian-Brücke zu legen. Es ist zu prüfen, ob die Meret Oppenheim-Strasse entlang der Gleise, bei der heutigen Liegenschaft an der Solothurnerstr. 4, eingeführt werden kann.

Eine neue Linienführung der Meret Oppenheim-Strasse wurde in der Testplanung und mehreren Machbarkeitsstudien sowohl städtebaulich als auch bautechnisch geprüft. Unter Einhaltung der Interessenslinie SBB käme eine Linienführung entlang dem künftigen Gleisfeld in den Bereich der Liegenschaft Solothurnerstrasse 6 zu liegen und könnte nicht direkt an die heutige Peter Merian-Brücke angeschlossen werden. Das heutige „Kurven-S“ Meret Oppenheim-Strasse/Solothurnerstrasse/Peter Merian-Brücke würde sich verkürzen und die Sicherheit verschlechtern.

Gemäss aktuellem Planungsstand ist eine Instandsetzung der Peter Merian-Brücke bis 2021 vorgesehen. Eine weitere Nutzungsdauer ist somit bis mindestens im Jahr 2046 gesichert. Und auch mit Blick auf die Ausbauschritte der Bahninfrastruktur besteht kein Bedarf nach einem unmittelbaren Neubau der Brücke und einer damit verbundenen Veränderung der Strassenführung. Eine vorzeitige, nicht auf die langfristigen Planungen abgestimmte neue Strassenführung, ist damit sowohl aus Kostengründen als auch aus städtebaulicher Sicht nicht gerechtfertigt.

6.2.7 Attraktive Fuss- und Veloverbindung (heutige Post-Passage)

Betrifft Schreiben Nr. 12, 13, 14

Es ist eine öffentlich zugängliche, attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung von der Centralbahnstrasse zur Peter Merian-Strasse kreuzungsfrei festzuschreiben.

Vorschrift 2 lit. d des Bebauungsplans fordert ebendiese öffentlich zugängliche, attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung.

6.2.8 Querung Gleisfeld und Peter Merian-Strasse

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9, 10, 12, 13, 16, 17

Es ist eine attraktive Veloverbindung über die Peter Merian-Brücke bis zur Passage beim Baufeld C durch diese hindurch mit einer dem Veloverkehr vorbehaltenen Streckenführung durch die Heumattstr. zu schaffen. Die Veloführung vom Gundeldingen via Peter Me-

rian-Brücke in Richtung Centralbahnstrasse ist sicher und direkt auszugestalten. Dazu gehören auch die Knoten vor der Post und Zufahrtsstrecken auf Gundeldinger Seite. Durch die Anhebung der Peter Merian-Brücke wird die Querung für Velofahrende noch unattraktiver. Es ist klar aufzuzeigen, wie im Bereich der Peter Merian-Brücke optimale, d.h. sichere und direkte Veloverbindungen ohne und mit Neubau der Brücke realisiert werden. An anderer Stelle sollte eine bessere Möglichkeit der Querung geschaffen werden.

Im Rahmen der Bebauung Nauentor ist innerhalb des Gebäudes keine direkte Veloquerung im Sinne einer Veloroute möglich. Ziel ist es allerdings, dass bei beidseitig angeordneten Veloabstellplätzen diese befahrbar miteinander verbunden sind, so dass eine indirekte Querung für die Velofahrenden möglich ist, sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um eine kurze, schnell befahrbare Querung, da um zum Niveau 1 zu gelangen, ein grosser Höhenunterschied mittels Rampen oder Liftanlagen überwunden werden muss.

Mit der Anhebung der Peter Merian-Brücke soll der Veloverkehr künftig unter der Peter Merian-Brücke durchgeführt werden, was eine attraktive und sichere Querung darstellt. Dies wurde im Rahmen des erarbeiteten Mobilitätskonzeptes geprüft. Die Anbindung der Brücke an die Post-Passage/Peter Merian-Weg hat über Rampen auf den Seiten zu erfolgen. Hierfür muss auf Seite Nauentor gemäss Vorschrift 2 lit. d entsprechend Platz vorgesehen werden und die Machbarkeit im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens geprüft werden. Eine sichere Ausgestaltung dieses Knotenbereichs steht im Vordergrund und muss gemäss den bestehenden Normen ausgeführt werden.

Es ist eine Fussgängerpassage zwischen Peter Merian und Restaurant Bundesbahn vorzusehen.

Dieser Bereich liegt ausserhalb des Perimeters. Gemäss Teilrichtplan Velo besteht hier keine Veloroute.

Die Veloverbindung von der Centralbahnstrasse zur Peter Merian-Brücke und zum Peter Merian-Weg ist der Fussgängerverbindung gleichzusetzen. Neben der Fuss- muss auch eine Veloverbindung möglich sein.

Eine solche Verbindung wird in der Vorschrift d sichergestellt.

6.2.9 Übergeordnete Fussgänger- und Veloverbindung

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 7, 12, 13

Für die Entwicklung des Bahnhofsareals ist eine umfassende und übergeordnete Planung durchzuführen, mit welcher dem aktuellen wie auch dem langfristigen Bedarf an Veloparkierungs- und Verkehrsflächen, einschliesslich der Querungen der Gleisanlagen und der optimalen Verbindung zwischen den Quartieren u.a. durch eine velogerechte Querung der Nauenstrasse Rechnung getragen wird. Es ist ein sicherer und direkter Anschluss ans Veloroutennetz sicherzustellen.

Der weitere Bedarf für Velo- und Fussgängerverbindungen und Anschlüsse an das bestehende Veloroutennetz wird im Rahmen der Teilrichtpläne Fuss- und Wanderwege sowie Velo aufgezeigt. Entsprechende Umsetzungskonzepte werden dabei erarbeitet. Des Weiteren wird in anderen übergeordneten Projekten der gesamte Bereich um den Bahnhof SBB bezüglich seiner städtebaulichen Entwicklung und der damit verbundenen Erschliessung untersucht. Beispielsweise im laufenden Projekt „Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB“ im Rahmen des Bahnknoten Basel, das zurzeit vom Kanton erarbeitet wird. Die erste Projektphase soll 2019 mit unter anderen folgenden Zielen abgeschlossen werden: Es sind alle laufenden und künftigen Projekte aufeinander abzustimmen, die Entwicklungspotentiale zur Verbesserung der stadträumlichen und verkehrlichen Situation um den Bahnhof zu nutzen und die Qualitätsziele in der kantonalen Richtplanung und in weiterführenden Planungen zu verankern. Allfällige bauliche Massnahmen werden dabei aufgezeigt und anschliessend umgesetzt.

Es ist eine Vernetzung der Verkehrswege mit dem Dreispitz aufzuzeigen.

Beim vorliegenden Bebauungsplan geht es um einen Ersatzneubau, der die heutigen Verkehrsbewegungen und umliegenden Netze nicht tangiert respektive verändert.

6.2.10 Zusätzliche Veloabstellplätze, Zwischennutzung und Reserveflächen

Betrifft Schreiben Nr. 6, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17

Es sind zusätzliche Veloabstellplätze auf Seite Gundeldingen mit direkter Anbindung zu den Perrons vorzusehen. Es sind min 1‘200/1‘500 Stellplätze an den wichtigen Zugängen fix einzuplanen, mit Ausbaumöglichkeiten für späteren zusätzlichen Bedarf. Es sind Reserveflächen vorzusehen, der eine spätere Erhöhung der öffentlichen Veloabstellplätze zulässt. Es ist der künftige Bedarf an Abstellplätzen aufzuzeigen.

Die SBB und der Kanton haben den Bedarf für Abstellplätze anhand der heute abgestellten Velos und einer Zunahme um 40% bis 2025 abgeschätzt und im Osten auf ca. 600 beziffert. 200 Plätze dieser Nachfrage bietet die SBB bereits heute östlich des Dienstgebäudes Ost an. Die 400 weiteren sollen mit der Überbauung Nauentor erstellt werden. Da das Nauentor auch für längere Zeit eine der wenigen Möglichkeiten zur Schaffung von bahnnahen Veloabstellplätzen im Osten des Bahnhofs darstellt und weil davon ausgegangen werden kann, dass der Bahnverkehr weiterwachsen wird, ist eine grössere Nachfrage nicht auszuschliessen. Für eine eher geringere Nachfrage sprechen, dass sich der Schwerpunkt des Bahnhofs künftig Richtung Westen respektive Margarethenbrücke verlagern wird und vom Nauentor nicht alle Perrons erreichbar sind und auch nie sein werden. Aufgrund des heute noch nicht definitiv abschätzbaren Bedarfs an Veloabstellplätzen macht es Sinn, Reserveflächen vorzusehen.

Vorschrift 2 lit. q des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: Zusätzlich zu den gemäss Gesetzgebung erforderlichen Veloabstellplätzen sind 400 öffentliche Veloabstellplätze zu realisieren, die bei nachgewiesenem Bedarf erweiterbar sind.

Der Beschrieb zur Vorschrift 2 lit. q des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: Mit der Schaffung von 400 öffentlichen Veloabstellplätzen, die beidseitig befahrbar erreichbar sind, sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar kann den Forderungen nachdringend notwendigen und attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen entsprochen werden. Nicht ordnungsgemässes Parkieren im Strassenraum kann somit minimiert werden und erhöht die Qualität des umliegenden Strassenraums. Des Weiteren sollen Reserveflächen für weitere maximal 400 Veloabstellplätze vorgesehen werden, die eine spätere Erhöhung der öffentlichen Veloplätze ermöglichen. Der genaue Bedarf respektive die Anzahl an weiteren öffentlichen Veloabstellplätzen ist entsprechend der künftigen Nachfrage zu ermitteln, darf aber die Maximalanzahl von 400 nicht überschreiten. Im Bauprojekt ist Platz dafür auszuweisen. Von den Veloabstellplätzen aus müssen die Perrons direkt angebunden sein. Allerdings können auch von hier aus nicht alle Perrons erschlossen werden.

Die Anbindung an die Perrons erfolgt über das Gebäude bzw. eine neue Anbindung wie sie in Vorschrift 2 lit. o gefordert wird. Im Bauprojekt ist sicherzustellen, dass eine direkte Anbindung sowohl für Fussgängerinnen als auch Velofahrer gewährleistet ist.

Zwischennutzung 1‘000 Velo Parkplätze

Eine Zwischennutzung für Veloabstellplätze macht aus Kostengründen keinen Sinn, da eine zeitnahe Realisierung der Neuüberbauung angestrebt wird.

Die Veloabstellplätze sollen grundsätzlich geschosseben zugänglich sein. Auf doppelstöckige Veloständer ist nur für Reservekapazitäten zurückzugreifen. Beim Abstellsystem ist auf eine gute, von Veloverbänden empfohlene Qualität zu achten. Eine Bewirtschaftung der Veloabstellplätze muss sichergestellt werden.

Geschossebene Systeme für Veloabstellplätze sind attraktiver als Doppelstockparker. Deshalb sind Erstere zu empfehlen und wenn möglich vorzusehen. Im Hinblick auf den hohen Nutzungs-

druck auf die Flächen rund um den Bahnhof und die mittlerweile guten technischen Lösungen für Doppelstockparker wird ein Ausschluss solcher Systeme nicht befürwortet. Die Qualität der Ständer soll selbstverständlich sehr gut sein. Der Bebauungsplan stellt für diese Vorgabe aber das falsche Instrument dar. Auch für die Bewirtschaftung der Abstellplätze ist der Bebauungsplan nicht stufengerecht. Dies muss zu einem späteren Zeitpunkt zwischen den Eigentümern und dem Kanton geregelt werden.

6.2.11 Autoparkplätze

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9, 10, 12, 17

Die maximal zulässigen Autoparkplätze sind zu reduzieren.

Die Autoparkplätze werden unter einem gemäss Parkplatzverordnung (PPV) zulässigen Niveau auf 460 beschränkt.

Es sind max. 510 PP zulässig. Davon sind mindestens 100 als Quartierparkplätze vorzusehen. Im Gegenzug sind mindestens 50 PP auf Allmend auf der Südseite der Gleise aufzuheben. Deren Erschliessung hat über den im Plan dargestellten Bereich an der Gartenstr. zu erfolgen.

Die maximale Anzahl Autoparkplätze wird auf 460 begrenzt und liegt somit bei weniger als der Hälfte der nach der Parkplatzverordnung (PPV) zulässigen Parkplätze. Welche Art von Parking (Quartier, privat) darunter fällt, wird nicht im Bebauungsplan geregelt. Ein mögliches Quartierparking kann in einem späteren Verfahren geprüft und mit den Eigentümern geklärt werden. Dabei darf die Leistungsfähigkeit nicht gefährdet werden.

Der Beschrieb zur Vorschrift 2 lit. p des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: Das Sockelgeschoss mit dem bestehenden Parkdeck wird nicht zurückgebaut. Die verbleibenden rund 330 Autoparkplätze im bestehenden Parkdeck ergeben zusammen mit den vorgesehenen 130 Autoparkplätzen in den Untergeschossen des Neubaus an der Nauenstrasse ein Total von 460. Da gemäss Parkplatzverordnung für die neuen Nutzungen rund 1‘000 Autoparkplätze möglich wären, dieser Mehrverkehr jedoch unverträglich für die stark belastete Nauenstrasse wäre, wird eine maximale Anzahl festgesetzt. Eine teilweise Nutzung der maximal 460 Autoparkplätze für Quartierparkplätze ist nicht ausgeschlossen und kann zu einem späteren Zeitpunkt zwischen der Eigentümerin und dem Kanton verhandelt werden.

6.2.12 Nutzungen

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 16, 17

Gemeinnütziger Wohnungsbau mittels Abgabe im Baurecht festsetzen.

Gemeinnütziger Wohnungsbau erscheint an diesem Ort nicht naheliegend, richten sich die Wohnungen doch an ein spezielles Publikum wie Pendler oder Wochenaufenthalter und weniger an Familien. Die Kostenmieten für gemeinnützigen Wohnungsbau liegen in der Regel unter den marktüblichen Konditionen. Aus bautechnischen Gründen ist dies hier nicht umsetzbar, da durch den Bau von Hochhäusern, dem Umgang mit dem Bestand und dem Bauen über den Gleisanlagen unter anhaltendem Betrieb mit höheren Erstellungskosten zu rechnen ist und bei einer reduzierten Kostenmiete die effektiven Kosten der Vermieterschaft nicht gedeckt werden können.

Studentisches Wohnen

Die Eigentümerinnen werden die geplanten Wohnungen auf dem öffentlichen Markt zur Miete ausschreiben. Sicherlich wird es unterschiedliche Wohnformen und -grössen geben, so dass sich das Angebot an diverse Zielgruppen wie auch Studentinnen und Studenten richten kann. Die Art der Wohnnutzung kann aber nicht in einem Bebauungsplan festgelegt werden.

Nutzung von 42’500 m^2 offen gelassen

Um die Marktfähigkeit des Gebäudes zu gewährleisten, wird die Nutzung von 42‘500 m^2 offen gelassen und daher keiner Nutzungsart zugewiesen. Dadurch kann die Flexibilität in der Marktnachfrage bei Fertigstellung des Projektes sichergestellt werden. Zum heutigen Zeitpunkt kann noch nicht abgeschätzt werden, wie die genaue Nutzungsaufteilung aussehen wird.

> *Es ist nachzuweisen, dass die geplanten Nutzungen im Nauentor nicht zu einer Verdrängung bzw. Wegzug von Nutzungen aus dem Gundeldinger Quartier führen.*

Die angestrebten Nutzungen im Nauentor richten sich in erster Linie an Wohnende und Arbeitende vor Ort. Im direkten Umfeld gibt es heute nur ein marginales Angebot einer Quartiersversorgung. Der Standort verfügt durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof und die Kombination von verschiedenen Nutzungen über eine eigene Standortqualität. Das Angebot wird anders als ewta an der Güterstrasse und sollte somit zu keiner Verdrängung führen.

> *Unbekannte Auswirkungen auf Wohnqualität, Konditionen für Gewerbe und Termine zum Erreichen der Zielsetzungen des Gundeli Manifest und Minderung des Wertes der bestehenden Liegenschaften.*

Die Auswirkungen auf die Wohnqualität und das Gewerbe sind positiv einzuschätzen. Durch die künftige Nutzungsvielfalt und die Abkehr der heutigen monofunktionalen Nutzung hin zu Belebung und Durchmischung erhöht sich die Standortqualität auch für den Bestand. Die Lebensqualität für Familien in der direkten Umgebung wird dadurch verbessert. Des Weiteren sollten sich auch die Konditionen für das Gewerbe und Dienstleistungen verbessern, da sie von der Nutzungsvielfalt und den zusätzlichen Einwohnern bzw. Kundinnen profitieren können.

6.2.13 Innenhöfe

> Betrifft Schreiben Nr. 9, 10
>
> *Abschnitt Baufeld A, Absatz b ist zu ergänzen mit: Die Innenhöfe haben eine Gesamtfläche von min. 3‘000 m^2.*

Gemäss heutigem Planungsstand umfassen die Innenhöfe eine Fläche von gesamthaft 5‘400 m^2. Der Vorschlag einer Mindestgrösse erscheint sinnvoll, um grosszügige und attraktive Innenhöfe zu gewährleisten. Allerdings garantiert die maximal festgesetzte Bruttogeschossfläche im Baufeld A, die kleiner ist als es die festgesetzte Mantellinie ermöglichen würde, dass grosszügige Innenhöfe realisiert werden müssen. Im qualitätssichernden Verfahren ist die Grosszügigkeit und Attraktivität nachzuweisen.

6.2.14 Bebauungsstruktur Hochhäuser, Sichtbezüge

> Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9, 10, 17
>
> *Es bestehen allgemeine Bedenken zu Hochhäusern. Die Hochhäuser auf den Baufeldern B, C und D verbauen die Sicht von der Margarethenhöhe zur St. Chrischona. Es ist eine Bebauungsstruktur zu finden, die diesen Sichtbezug nicht stört. Die Baufelder B, C und D sind aus dem Bebauungsplan zu entfernen. Die Bebauung hat sich an der Gebäudehöhe des angrenzenden Gundeldingen zu orientieren. Es ist an Hand von alternativen Überbauungsvorschlägen aufzuzeigen, dass die vorliegende Lösung alternativlos und zwingend ist. Es ist eine alternative Lösung mit einer max. Wandhöhe von 20 m und einer Vorgartenzone zu entwickeln (traditionelle Bebauungsform im Gundeli).*

Die Höhenentwicklung des Projektes Nauentor mit der Festsetzung einer Mantellinie von 87 m + 2 m Spielraum wurde im Rahmen einer städtebaulichen Testplanung im Jahr 2012 mit einem Begleitgremium bestehend aus Vertreterinnen des Kantons und externen Fachexperten bestätigt und in nachfolgenden Machbarkeitsuntersuchungen überprüft und weiter ausgearbeitet. Aufgabe war die grossräumige Klärung des Quartierabschlusses Gundeli zum Bahnareal unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaus der Gleis- und Perronanlagen mit einer neuen, höher liegenden Peter Merian-Brücke zu untersuchen. Hierbei hat das Begleitgremium das Projekt von Mor-

ger Architekten zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die Höhenentwicklung wurde städtebaulich als geeignet und optimal bewertet. Hochhäuser sind an diesem zentralen Ort in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof SBB geeignet und verträglich. Es wurde insbesondere Bezug genommen auf die Disposition im städtischen Gefüge mit den umliegenden Hochbauten, unter anderen BIZ, Lonza, Baloise Park und Meret Oppenheim Hochhaus. Auch das Hochhauskonzept bestätigt die Setzung von Hochhäusern an diesem Ort. In den Kapiteln 2.5 und 3.1 wird ausführlich beschrieben, warum Hochhäuser an diesem Ort und in dieser städtebaulichen Disposition sinnvoll sind und der Forderung nach einer innerstädtischen Verdichtung entsprechen. Die Sichtbeeinträchtigung von der Margarethenhöhe zur St. Chrischona war ein Beurteilungskriterium bezüglich Hochhäuser im früheren Bau- und Planungsgesetz und wurde in der Revision von 2001 nicht mehr übernommen.

Aufzeigen aller vorgesehen Hochbauten

Der neu im Bericht unter Kapitel 3.1 eingefügte Plan von Morger Architekten zeigt das Projekt Nauentor mit den umliegenden Hochhäusern.

6.2.15 Höhenbegrenzung Hochhäuser – Kamin IWB

Betrifft Schreiben Nr. 8

Maximal zulässige Höhe der Bebauung auf den BF B, C und D auf max. 65 Meter

Bei einer Hochhaushöhe über 65 Meter sind an dem jeweiligen Gebäude Massnahmen zu treffen, die allfällige Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung aufgrund des Heizwerks Bahnhof verhindern. Eine Baubewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Nachweis erbracht ist, dass es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung kommt oder es liegen sämtliche Bewilligungen für die erforderliche Sanierung des Heizwerkes vor.

In der städtebaulichen Testplanung von 2012 wurde die maximale Höhe der Hochhäuser auf 87 m als städtebaulich sinnvoll und als an diesem Ort richtig beurteilt. Die im öffentlich aufgelegten Entwurf des Bebauungsplans festgelegte Höhe von 98 m hatte zum Ziel, einen städtebaulichen Spielraum unterhalb der Hochhäuser während des qualitätssichernden Verfahrens zu ermöglichen. Aufgrund der bautechnisch nicht möglichen Erhöhung des IWB Kamins auf eine solche Höhe macht es Sinn, die Hochhäuser auf die ursprünglich bestätigte Höhe von 87 m + 2 m zu reduzieren.

Vorschrift 2 lit. f des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: 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.

Vorschrift 2 lit. i des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: Im Baufeld D darf ein Gebäude mit einer Wandhöhe von 87 m und einer Bruttogeschossfläche von 23‘500 m^2 erstellt werden.

Vorschrift 2 lit. k des Bebauungsplans wird daher entsprechend ergänzt und lautet neu wie folgt: 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.

Die Schadstoffsimulationen der Firma Rapp haben gezeigt, dass es ohne geeignete Massnahmen zu Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung kommt. Dies betrifft hauptsächlich das geplante Hochhausgebäude im Baufeld D, teilweise im untergeordneten Mass, aber auch die anderen geplanten Hochhäuser. Vor einer Realisierung von Wohnraum in den obersten Stockwerken des SBB Hochhauses im Baufeld D muss der Nachweis erbracht werden, dass es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung kommt. Eine Realisierung ist somit nur möglich, wenn der Nachweis erbracht ist, dass es zu

keinen Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung kommt oder es liegen sämtliche Bewilligungen für die erforderliche Kaminerhöhung des Heizwerkes vor.

6.2.16 Sonstige bauliche Massnahmen, Statik

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 7, 12

Alle Zugänge sind behindertengerecht auszugestalten. Neben Treppen sollen stets auch Rampen angeordnet werden.

Das Projekt Nauentor muss die Vorschriften zum Hindernisfreien Bauen einhalten. Die Ausgestaltung ob mit Rampen oder Liftanlagen muss im kommenden Verfahren geprüft werden. Da wo baulich sinnvoll, sind Rampen oder Liftanlagen insbesondere für die fahrbare Erreichbarkeit der Veloabstellplätze erforderlich.

Die Weiterverwendung/Ertüchtigung der Baukonstruktion birgt Unsicherheiten aufgrund höherer Lasten.

Die Weiterverwendung und Ertüchtigung der bestehenden Tragstruktur im Bereich der Gleisanlagen (Sockel) wurde statisch geprüft und für möglich erklärt. Die Weiternutzung des Sockelbaus (massive Bauweise) ist sowohl nachhaltig als auch statisch zu empfehlen. Konkrete Massnahmen müssen im Bauprojekt aufgezeigt werden. Ein Abbruch des Sockelbaus unter laufendem Bahnbetrieb ist nur unter erheblichen Sicherheitsvorkehrungen und signifikanter Kostenfolge möglich.

6.2.17 Grünflächen/Bäume/Biotopverbund

Betrifft Schreiben Nr. 11, 12

Ein durchgehender und funktionierender Biotopverbund besonders für Organismen der trockenwarmen Lebensräume und Wiesen ist innerhalb des Perimeters der Planung „Areal Nauentor“, rechtsverbindlich planerisch zu sichern sowie finanziell und physisch zu gewährleisten.

Am Boden ist ein durchgehender und funktionierender Biotopverbund nur bedingt möglich, da die Gebäude bestehen bleiben und ein zusätzlicher Baukörper entlang der Gleise geschaffen wird. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens sollen weitere Möglichkeit wie beispielsweise einer Fassadenbegrünung bezüglich ihrem potentiellem Beitrag geprüft werden.

Es seien genügend Grünflächen mit Bäumen als Kompensation für die hohe Verdichtung auszuweisen bzw. zu schaffen/pflanzen und vor Erteilung der Baubewilligung rechtsverbindlich planerisch sowie finanziell sicherzustellen.

Das Nauentor befindet sich in einem Gebiet höchster baulicher Dichte. Das Projekt wird neu keine zusätzlichen öffentlichen Grünflächen anbieten können. Allerdings wird über die Innenhöfe, die attraktiv zu gestalten und zu begrünen sind, ein neues Angebot an öffentlichen Aufenthaltsbereichen geschaffen. Aus bautechnischen Gründen können allerdings keine grosskronigen Bäume gepflanzt werden.

Für den Ersatz von im Zusammenhang mit dem Projekt Nauentor zu fällenden Bäumen sind einheimische Baumarten zu pflanzen.

Im Rahmen des Baugesuches müssen zu fällende Bäume durch einheimische Baumarten ersetzt werden.

6.2.18 IWB Park

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9, 10, 12, 17

Der IWB Park ist im Auflageplan in den Planungsperimeter zu integrieren und im Zonenplan als Grünanlagezone festzuhalten. Baufeld D wird sonst nicht zugelassen.

Bevor die heutigen und künftigen Anforderungen an den Betrieb des Heizkraftwerkes nicht definiert sind, kann planungsrechtlich keine Änderung vorgenommen werden. Die IWB steht den schon gemachten Aufwertungsüberlegungen ihres unüberbauten Arealteils in einen Grün- und Aufenthaltsort offen gegenüber.

> *Der Ankunftsbereich auf Gundeldingerseite muss attraktiv gestaltet sein. Der Abschnitt Allgemein zu ergänzen mit: Vor Genehmigung eines Baubegehrens zum neuen Bebauungsplan ist ein entsprechendes Projekt über den IWB Park, MOS und Eingangsbereich Seite Gundeldingen auszuarbeiten, die Herleitung zu erläutern, das Projekt öffentlich aufzulegen und die finanziellen Mittel zu genehmigen*

Im Stadtteilrichtplan Gundeldingen sowie im Grün- und Freiraumkonzept muss dieser Bereich langfristig zu einem attraktiven Grün- und Freiraum gestaltet werden. Dies liegt sowohl im Interesse des Kantons als auch der Eigentümer SBB und IWB, Eigentümer des „IWB Parks“.

Im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzepts für das Gundeldinger Quartier hat der Kanton die Neugestaltung der Grünfläche an der Solothurnerstrasse als Massnahme vorgeschlagen – in Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerin IWB und unter Einbezug des Quartiers. Es soll eine attraktive Gestaltungsidee gesucht und die Nutzungsmöglichkeiten, Ausstattung und Möblierung verbessert werden. Damit soll auch ein neues Spiel- und Aufenthaltsangebot für die Wohnbevölkerung geschaffen werden. Finanziert werden könnte ein solches Projekt über den Mehrwertabgabefonds, sofern die Fläche weiterhin öffentlich zugänglich bleibt. Die IWB stehen einer solchen Umgestaltung offen gegenüber.

Zwischen Grünanlage und Heizwerk befindet sich ein Parkplatz, der von der IWB heute wie folgt genutzt wird: 4 Parkplätze für den eigenen Pickett-Dienst, 10 Parkplätze sind an Mobility vermietet und zwei Parkplätze mit Auflade-Stationen für Elektroautos ausgerüstet. Die restlichen Parkplätze sind in der blauen Zone bzw. privat vermietet. Heute wird die Grünanlage als „offener Garten für das Quartier“ von einem Trägerverein genutzt. Die Idee dazu entstand im Quartier: Im Rahmen der Quartiermitwirkung wurde eine Zwischennutzung des Parks vorgeschlagen. Bis der Park nach den Vorgaben des Grünraumkonzeptes der Stadtgärtnerei neu gestaltet werden kann, hat der Arealeigentümer IWB zugesagt, in Teilen des Parks ein temporäres „Urban Gardening“-Projekt zu unterstützen.
Es ist unbestritten, dass der Ankunftsbereich an der Gundeldingerseite attraktiv gestaltet sein soll (vgl. Vorschrift 2 lit. r). Eine Umgestaltung der Grünanlage sollte in Abstimmung mit dem Bauprojekt Nauentor erfolgen, da die Gestaltung auf Eingänge zu den Gebäuden und den Zugängen zur Magistrale reagieren soll.

6.2.19 Mikroklima und lufthygienische Situation

> Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12
>
> *Es seien die mikroklimatischen und lufthygienischen Auswirkungen/Veränderungen des Vorhabens aufzuzeigen und zu bewerten. Aufgrund der Bewertung ist eine Optimierung zu planen und umzusetzen.*

Die Luftbewegung im Planungsperimeter kann sich möglicherweise verändern. Signifikante grossräumige Einflüsse auf das Mikroklima wird dieses Projekt nicht haben. Hochhäuser haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Luftzirkulation im Strassenraum.

> *Es ist nachzuweisen, dass die mikroklimatische Stadtbelüftung gegenüber heute verbessert und die lufthygienische Situation saniert werden kann.*

Eine bedeutende Rolle für die mikroklimatische Belüftung des Gundeldinger Quartiers und des Gebietes vom Bahnhof SBB spielt die Frischluftleitbahn, die von der Erhöhung Bruderholz in das Gundeldinger Quartier führt. Diese ist durch die derzeitige blockartige Bebauung im Quartier nicht mehr vorhanden. Eine Sanierung der heutigen Situation ist durch dieses Projekt nicht möglich.

Die folgenden Gegenmassnahmen zum Hitzeinseleffekt und zur Verbesserung der Situation sollen im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens geprüft werden (vergleiche Kapitel 3.7.4):

- Begrünung der Dächer mit verschiedenen Vegetationsformen von extensiv bis intensiv mit unterschiedlichen Modellierungen;
- Begrünung der Innenhöfe, Gestaltung mit Wasserelementen, Beschattung durch Vegetation;
- Begrünung der Fassaden;
- Regenwassermanagement, Schaffen von Retentions-Flächen, nicht versiegelten Oberflächen mit höherer Versickerungsfähigkeit.

Die geplanten Hochhäuser werden die Luftströme zusätzlich beeinflussen. Das Bauvorhaben muss einen wesentlichen Beitrag an der Sanierung der Luftsituation haben.

Im Rahmen des Projektes wird die Luftzufuhr im Planungsgebiet nicht verschlechtert, aber auch nicht verbessert. Die Belüftungskanäle der Gleiskorridore im Bereich Bahnhof SBB spielen für Basel eine untergeordnete Rolle. Eine bedeutendere Rolle spielt die Frischluftleitbahn, die von der Erhöhung Bruderholz in das Gundeldinger Quartier führt. Diese ist durch die derzeitige Bebauung im Quartier Gundeldingen nicht mehr vorhanden. Die versetzte Anordnung der Hochhäuser und deren Form (schmal und hoch) führen nicht zu einer mikroklimatischen Verschlechterung der derzeitigen Situation. Aufgrund der Erhaltung der gegenwärtigen Form des Postreitergebäudes, das somit in einer Linie zur beschriebenen Frischluftleitbahn liegt, ist keine mögliche Störung bei Wiederherstellung der Leitbahn zu erwarten.

6.2.20 Schutz der Bewohner vor Immissionen

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 7

Es sind Vorkehrungen zum Schutz der Bewohner bzgl. Immissionen zu treffen. Die Massnahmen zum Schutz sind aufzuzeigen.

Baulärm und andere Einwirkungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Es gibt auch keine gesetzliche Grundlage, die diese Einwirkungen (oder Auswirkungen) vollumfänglich verbietet. Würde es anders sein, so könnte gar nicht mehr gebaut werden.

Gemäss § 61 Abs. 5 BPG sind beim Bauen Vorkehrungen „zum Schutz von Personen und Sachen vor vermeidbaren Einwirkungen zu treffen.“ Die entsprechenden Massnahmen sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Sind die Einsprechenden in diesem Rahmen der Meinung, dass die getroffenen Massnahmen nicht genügen, so sind sie aufgefordert, ihre Interessen dann anzumelden und geeignete Massnahmen zum Schutz vor Lärm und anderen Einwirkungen einzufordern. Sollten diese Massnahmen nach wie vor nicht ausreichen, um die Nachbarschaft vor übermässigen Einwirkungen zu schützen, so ist eine entsprechende Forderung gestützt auf Art. 679&684 ZGB zwischen dem Betroffenen und dem verursachenden Grundeigentümer zu regeln.

6.2.21 Umweltverträglichkeitsprüfung und Bericht

Betrifft Schreiben Nr. 9, 10, 12

Es sei eine formelle UVP durchzuführen. Dazu sei die Sache zur Erstellung eines UVB an den Gesuchsteller zurückzuweisen und die Planung allenfalls entsprechend zu ergänzen bzw. zu ändern, dies unter Einbezug einer Begleitgruppe aus Umwelt-, Fuss- und Veloverkehrsverbänden sowie unter Beteiligung des Quartiers und einer öffentlichen Planauflage.

Jedes Bauprojekt muss die gesetzlichen (Umwelt-)Vorschriften einhalten, unabhängig davon, ob eine UVP durchgeführt wird oder nicht. Auf Stufe Bebauungsplan sind gewisse bauliche Umsetzungen noch nicht abschliessend entschieden. Wenn die UVP-Pflicht für das Projekt gegeben wäre, würden die umweltrelevanten Abklärungen in der entsprechenden Tiefe eines Bebauungs-

plans durchgeführt. Vertiefte Abklärungen zu noch nicht festgelegten Planungszuständen werden auf Stufe der Baueingabe verlangt.

> *Es sind publikumsorientierte Nutzungen ohne Beschränkung der Flächen vorgesehen. Eine Fläche von 7'500 m² ist nicht auszuschliessen. Es ist eine Begrenzung der Verkaufsfläche auf max. 7'500 m² festzusetzen.*

Der Umkehrschluss ist falsch. Nicht die Verkaufsfläche muss begrenzt werden, sondern sobald die Anlage der Ziffer 80.5 gemäss UVPV entspricht, muss eine UVP durchgeführt werden. Solange der Bebauungsplan, respektive die späteren Baubegehren diese Flächen nicht vorsehen, ist das Projekt nicht UVP-pflichtig. Sind mehrere Flächen im Bebauungsplanperimeter für Verkauf und Fachmärkte geplant und besteht ein funktioneller und räumlicher Zusammenhang, dann sind diese Flächen als Gesamtes zu beurteilen.

> *Es sind mehrere kleinere Flächen in einem funktionalen Zusammenhang UVP-pflichtig.*

UVP-pflichtig sind Projekte, die einer Anlage gemäss Anhang UVPV entsprechen oder eine wesentliche Änderung einer solchen Anlage bedeuten. Der Schwellenwert für eine UVP-Pflicht für den Anlagetyp Ziffer 80.5 „Einkaufszentren und Fachmärkte" ist die Verkaufsfläche von mehr als 7500 m². Das massgebliche Verfahren ist durch das kantonale Recht bestimmt. Im vorliegenden Fall ist es das Bebauungsplanverfahren.

Solange keine Einkaufsflächen und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7500 m² geplant sind, respektive errichtet werden, ist das Projekt nicht UVP-pflichtig. Da der Bebauungsplan keine solchen Flächen vorsieht, ist keine UVP durchzuführen.

Würde im Baubewilligungsverfahren widererwarten eine solche Fläche erstellt, dann müsste zu diesem Zeitpunkt eine UVP erfolgen. Mehrere kleine Flächen im Perimeter des Bebauungsplans gelten als eine Anlage, sofern der räumliche und funktionale Zusammenhang gegeben ist.

Der Bedeutung „publikumsorientierte Nutzung" ist nicht gleichbedeutend wie „Einkaufszentren und Fachmärkte". Im Bebauungsplan handelt es sich zudem nicht um „publikumsintensive Nutzungen", sondern um publikumsorientierte Nutzung. Damit wird das Ziel verfolgt, dass Nutzungen im Übergang zur Magistrale einen Beitrag an die positive Wahrnehmung und das Sicherheitsempfinden dieses öffentlichen Raums leisten müssen. Attraktive Eingangssituationen von Institutionen oder Büros gehören ebenso dazu wie Läden oder Cafés.

UVP-pflichtig sind „Einkaufszentren und Fachmärkte" mit Verkaufsflächen von mehr als 7500 m² (Ziffer 80.5 nach UVPV). Anderweitig kann eine UVP-Pflicht nicht begründet werden (aufgrund publikumsorientierter Nutzung). Wird eine Verkaufsfläche von mehr als 7500 m² erreicht, wird das Vorhaben UVP-pflichtig. Die UVP würde demzufolge eingeleitet.

> *Die Personenrisiken sind als nur bedingt tragbar eingestuft. Die Interessensabwägung ist nicht nachvollziehbar. Im UVB ist die Gewichtung nachzuweisen (siehe auch Störfall).*

Abklärungen hinsichtlich des Störfallrisikos gemäss Störfallverordnung (StVF) hängen nicht mit der UVP-Pflicht zusammen. Allfällig notwendige Abklärungen nach StFV müssen ungeachtet von der UVP-Pflicht erfolgen. Die geforderten Abklärungen sind nach den Kriterien der StFV zu erbringen im Rahmen eines Kurzberichts, respektive einer allfälligen Risikoermittlung nach StFV. Sind Abklärungen aufgrund der StFV notwendig und wäre das Vorhaben UVP-pflichtig, dann wären die Resultate im UVB zusammengefasst darzustellen.

6.2.22 Personenrisiken

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 7, 9

Die Personenrisiken sind als nur bedingt tragbar eingestuft. Die Interessensabwägung ist nicht nachvollziehbar. Im UVB ist die Gewichtung nachzuweisen. Es ist nachzuweisen, dass die Einschätzung der Personenrisiken mit der Störfallverordnung konform ist. Es wird eine Rückstellung des Projektes gefordert bis folgende Punkte erfolgt sind:

1. *die Risiken aus den Gefahrengut- Transporten auch für die angrenzenden Räume benannt sind;*
2. *die Auswirkungen mit einer repräsentativen Summe aller vorgesehenen hohen Bauwerke erfasst und für den ganzen Lebensraum Gundeldingen dargestellt sind;*
3. *die notwendigen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung aufgezeigt sind;*
4. *die Auswirkungen auf Wohnqualität, die Konditionen für das Gewerbe und die Termine zum Erreichen der Zielsetzungen zu den elf Punkten des Gundeldinger Manifests erfasst sind.*

Die im Kanton Basel-Stadt verwendete Bezeichnung „bedingt untragbar“ drückt aus, dass die sogenannte Summenkurve für das kollektive Personenrisiko im Übergangsbereich gemäss den geltenden Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung StFV liegt. Liegen Teile dieser Summenkurve im Übergangsbereich, so nimmt die Vollzugsbehörde, das heisst in diesem Fall die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit, eine Interessenabwägung nach Art. 7 Abs. 2 Bst. a StFV vor. Zudem wird in diesen Fällen die vom Regierungsrat gewählte Kommission für Risikobeurteilung (RISKO) angehört (§ 4 USG BS [780.100]) und deren Beurteilung berücksichtigt. Die im Kapitel 3.8.4. von der RISKO geforderten Massnahmen müssen in den kommenden Planungsschritten eingehalten und umgesetzt werden.

Die Bahnlinie der SBB beim Nauentor liegt im Geltungsbereich der Störfallverordnung [StFV, SR 814.012]. Die zuständige Vollzugsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV beurteilt in regelmässigen Abständen die Risiken infolge des Transportes gefährlicher Güter auf einem klar definierten Streckennetz der Bahn. Dazu zählt auch die Strecke beim Nauentor. Das vom BAV regelmässig durchgeführte Risiko-Screening berücksichtigt die Bevölkerung (Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze) in der Umgebung. Die SBB als Inhaberin der Bahnlinie muss die notwendigen Sicherheitsmassnahmen gemäss Art. 3 StFV – unter anderem zum Schutz der Bevölkerung – treffen. Das BAV überprüft und beurteilt diese Massnahmen.

Da für das Projekt Nauentor ein Bebauungsplan erforderlich ist und das Projekt im sogenannten Konsultationsbereich der Bahnlinie nach Frankreich liegt, ist eine Koordination zwischen der Raumplanung und Störfallvorsorge gemäss Art. 11a StFV erforderlich. Im Rahmen dieser erfolgten Koordination wurde eine spezifische Risikoanalyse durchgeführt, die im Detail die Risiken durch den Gefahrguttransport in der jetzigen Situation sowie mit dem Projekt und mit einer prognostizierten Zunahme von Gefahrguttransporten beschreibt. In dieser Risikoanalyse wird – wie beim Risiko-Screening des BAV – auch die Bevölkerung in der Umgebung zum aktuellen Zeitpunkt berücksichtigt. Zusätzlich wird neben den aktuellen Bevölkerungszahlen auch eine Zunahme der Bevölkerung für den Zeithorizont 2030 berücksichtigt. Die entsprechenden Risiken sind bekannt und beurteilt (siehe Bericht zur Planauflage 3.8.4).

> *Aufzeigen der Risiken aus Gefahrenguttransporten für die angrenzenden Räume. Die Auswirkungen auf das Personenrisiko könnten auf die benachbarten bebauten Zonen mit den aufgezeigten Massnahmen nur bedingt tragbar sein.*

In der geplanten Überbauungen „Nauentor“ ist kein Umgang mit Stoffen, Zubereitungen, Sonderabfällen oder Organismen gemäss Art. 1 Abs. 2 der Störfallvorordnung [StFV, SR 814.012] vorgesehen. Demzufolge liegt das „Nauentor“ nicht im Geltungsbereich der StFV und es stellt keine Anlage dar, die aus Sicht der Störfallvorsorge einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt ist (Anh. UVPV [SR 814.011]).

Die Bahnlinie der SBB beim Nauentor liegt hingegen im Geltungsbereich StFV und weist einen sogenannten Konsultationsbereich aus (Art. 11 a StFV). Da für das Projekt Nauentor ein Bebauungsplan erforderlich ist und das Projekt im Konsultationsbereich dieser Bahnlinie liegt, ist eine Koordination zwischen der Raumplanung und Störfallvorsorge gemäss Art. 11a StFV erforderlich.

Im Rahmen dieser erfolgten Koordination wurde eine spezifische Risikoanalyse durchgeführt, die im Detail die Risiken durch den Gefahrguttransport in der jetzigen Situation sowie mit dem Projekt und mit einer prognostizierten Zunahme von Gefahrguttransporten beschreibt. Der entsprechende Risikobericht liegt vor (vergleiche Kapitel 3.8.4).

6.2.23 Mitwirkung

Betrifft Schreiben Nr. 4, 6, 9, 10, 12, 17

Es ist besser über das Vorhaben zu informieren. Das Vorhaben und dessen Auswirkungen sind aktiver und transparenter zu kommunizieren. In der weiteren Bearbeitung ist eine Mitwirkung zwingend mit einer Begleitgruppe aus Vertretern der Umwelt-, Fuss- und Veloverkehrsverbände sowie Vertretern des Quartiers.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde mit der öffentlichen Planauflage sichergestellt, die vom 4. Juni bis 3. Juli 2018 als offizielle und gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung stattgefunden hat. Des Weiteren haben die Grundeigentümerinnen und der Kanton die Quartiervertreter vorgängig zu zwei Infoveranstaltungen eingeladen. Hierbei wurden Quartiervertreter im September 2017 über das Projekt Nauentor und den Planungsstand informiert. Ihre Anliegen sind aufgenommen und soweit zum jetzigen Planungsstand sinnvoll eingearbeitet respektive untersucht worden. Eine öffentliche Präsentation des Projektes mit Vertreterinnen und Vertretern der Post, SBB und des Kantons vor der Planauflage fand Ende Mai 2018 statt. Ein Antrag nach § 55 der Kantonsverfassung wurde von der Bevölkerung nicht gestellt.

6.2.24 Darstellung/Ratschlag

Betrifft Schreiben Nr. 9, 10

Im Ratschlag an den Grossen Rat sind mindestens fünf Visualisierungen der Überbauung aus der Perspektive von den Strassen aus beizulegen.

Die Visualisierungen aus der Präsentation zur Medienkonferenz und Infoveranstaltung werden dem Ratschlag als Anhang beigelegt. Erst im qualitätssichernden Verfahren werden definitive Visualisierungen zum Bauprojekt ausgearbeitet.

7. Umgang mit Einsprache Nr. 8 der IWB

Im Rahmen der Einsprachemöglichkeit haben die Industriellen Werke Basel-Stadt (IWB) eine Einsprache zur Höhenbegrenzung der Hochhäuser auf maximal 65 Meter eingereicht (siehe Kapitel 6.2.15). Seitdem haben sich die Grundeigentümerinnen und Einsprechender mittels einer beidseitig unterzeichneten Vereinbarung in Absprache mit den zuständigen Behörden auf eine Höhe von 87 m plus 2 m Spielraum für einen qualitätsvollen Dachabschluss einigen können, so dass die maximale Höhe der Hochhäuser von 98 m auf 87 m reduziert wurde (siehe Anpassungen der Vorschriften 2 f, i und k).

Für die Realisierung der Hochhäuser, insbesondere des Hochhauses im Baufeld D müssen geeignete Massnahmen am Kamin getroffen werden, um die gesetzlichen Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung einhalten zu können (siehe Kapitel 6.2.15). Nach einer technischen Machbarkeitsprüfung der Kaminerhöhung im Auftrag der IWB wurde eine Erhöhung des Kamins mit seiner heutigen Höhe von 68 m um 30 m als technisch möglich befunden. Hierfür wurde im Frühjahr 2019 ein generelles Baubegehren eingereicht, um alle notwendigen Abklärungen seitens der Behörden zu erfüllen. Gegen dieses Bauvorhaben sind keine Einsprachen eingegangen und der Vorentscheid zum generellen Baubegehren fiel im September 2019 positiv aus. Wegen der möglichen Abhängigkeit der Kaminerhöhung zu einem zweiten Baubegehren betreffend den Umbau eines Öl/Gas-Heizkessels auf Pellets wird mit dem Rückzug der Einsprache noch zugewartet.

Parallel zum oben beschriebenen Abklärungsprozess der IWB läuft die politische Behandlung des Geschäftes Nauentor, Deshalb wird die Einsprache behandelt und teilweise auf sie eingegangen und gutgeheissen, indem die Höhe der Hochhäuser nach unten angepasst wird, um die maximale mögliche Kaminhöhe von 95 m nicht zu überschreiten. Ein Abwarten bis zum Rückzug der Einsprache wurde diskutiert, aber aufgrund des Entwicklungsdrucks seitens der Grundeigentümerinnen wurde diese Verfahrensparallelität in Kauf genommen. Ziel ist der Rückzug der Einsprache der IWB im Verlauf der Vorberatung durch die Bau- und Raumplanungskommission und somit vor der Traktandierung des Bebauungsplans Nauentor im Grossen Rat.

8. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, zu denen auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Linienpläne gehören, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten. Zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1-3 RPV). Die Abwägung der raumwirksamen Interessen kann grundsätzlich den Kapiteln 2 bis 5, insbesondere Kapitel 3 entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen in Kapitel 5 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

9. Formelle Prüfung

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

10. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann	Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Präsidentin	Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Bebauungsplan
- Zonenänderungsplan
- Wohnanteiländerungsplan
- Bau- und Strassenlinienplan
- Visualisierungen

Kopien der Einsprachen liegen im Ratssaal auf.

FORMELL GEPRÜFT

16. Dez. 2019

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. .... vom ..... sowie in den Bericht der Bau- und Planungskommission Nr. .... vom ....., 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 auch nach einem Neubau der Brücke weiterhin funktionieren.

---

[1] SG 730.100
[2] SG 780.100

Die entsprechenden Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

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.

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

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.

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.

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 sofern technisch und verhältnismässig umsetzbar. 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.

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 1971wird 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. 00.0000.00 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.

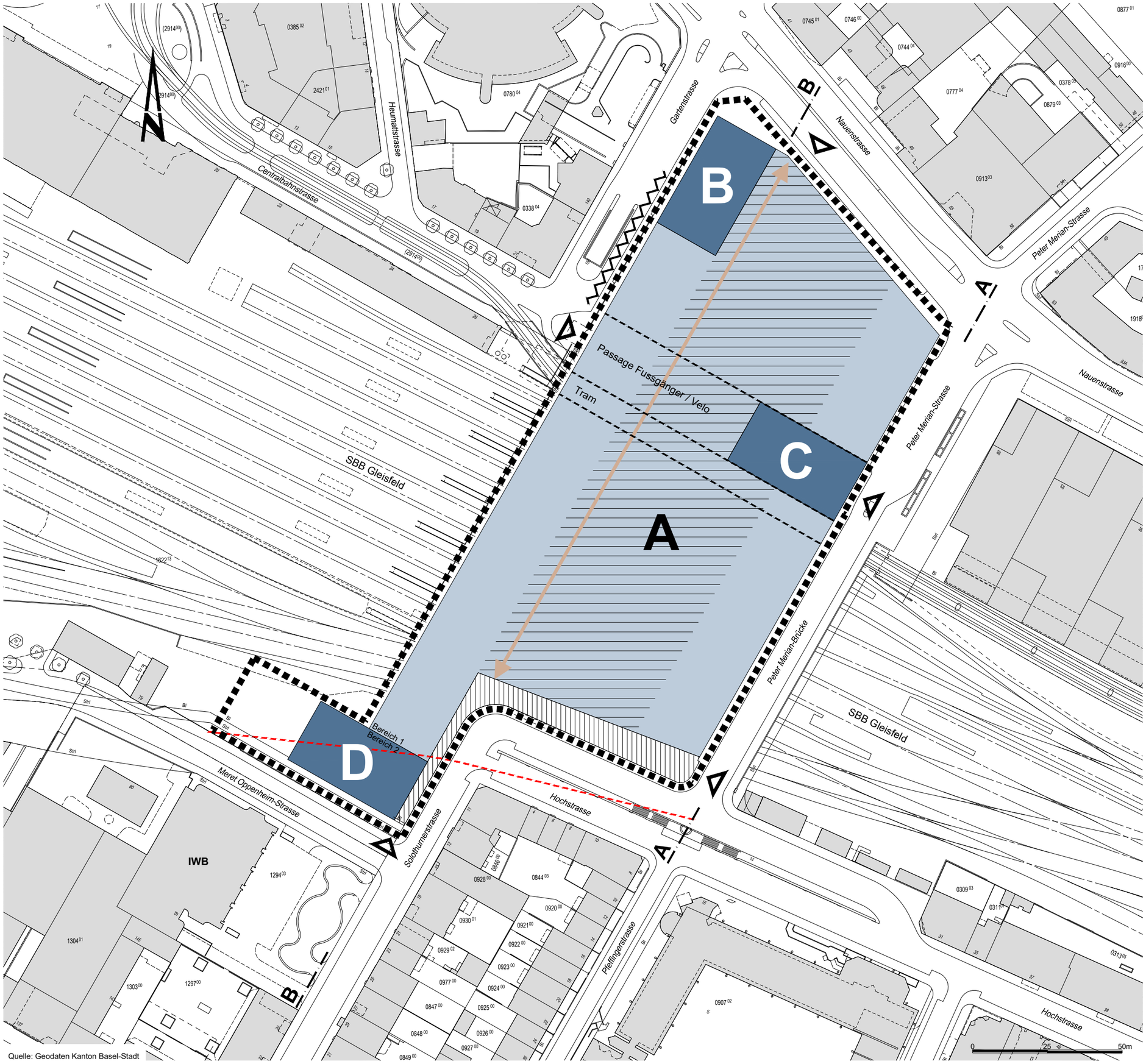
Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrundeliegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle 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=00.0000

K+C+S
16.12.2019



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

Areal Nauentor

Bebauungsplan (Situation)

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'149 a

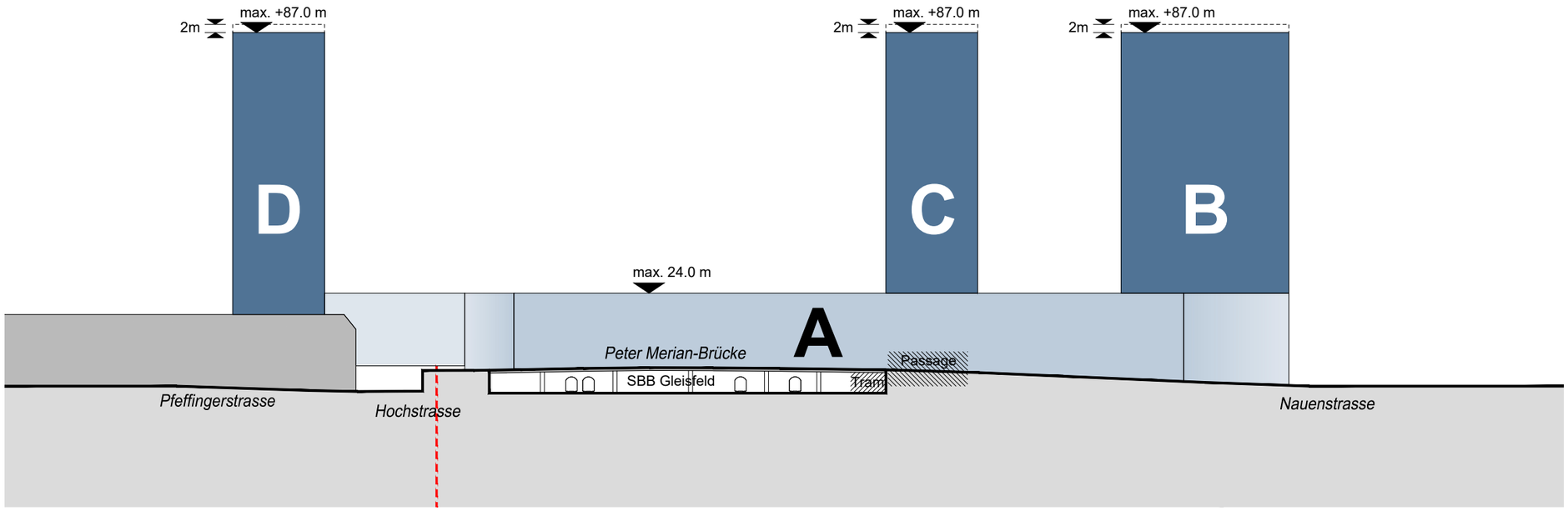
Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

- Planungsperimeter
- A Baufeld A
- B Baufeld B
- C Baufeld C
- D Baufeld D
- Bereich Innenhöfe + Erschliessung
- öffentliche Fussgängerverbindung
- Bereich Fussgänger / Velo
- Zu- und Wegfahrt Autoeinstellhalle / Anlieferung
- Zugang Gebäudekomplex
- Zugangsbereich Süd

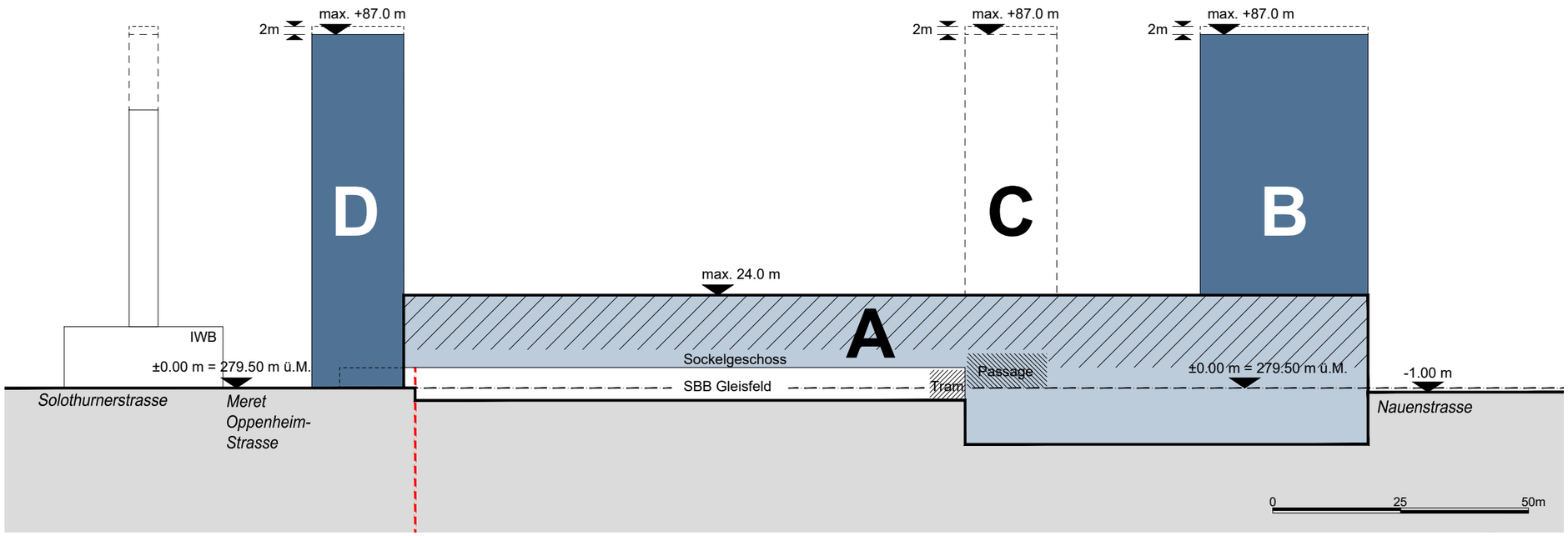
orientierender Inhalt:

- Interessenlinie SBB
- Tram

Schnitt A-A



Schnitt B-B



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

Areal Nauentor

Bebauungsplan
(Schnitte)

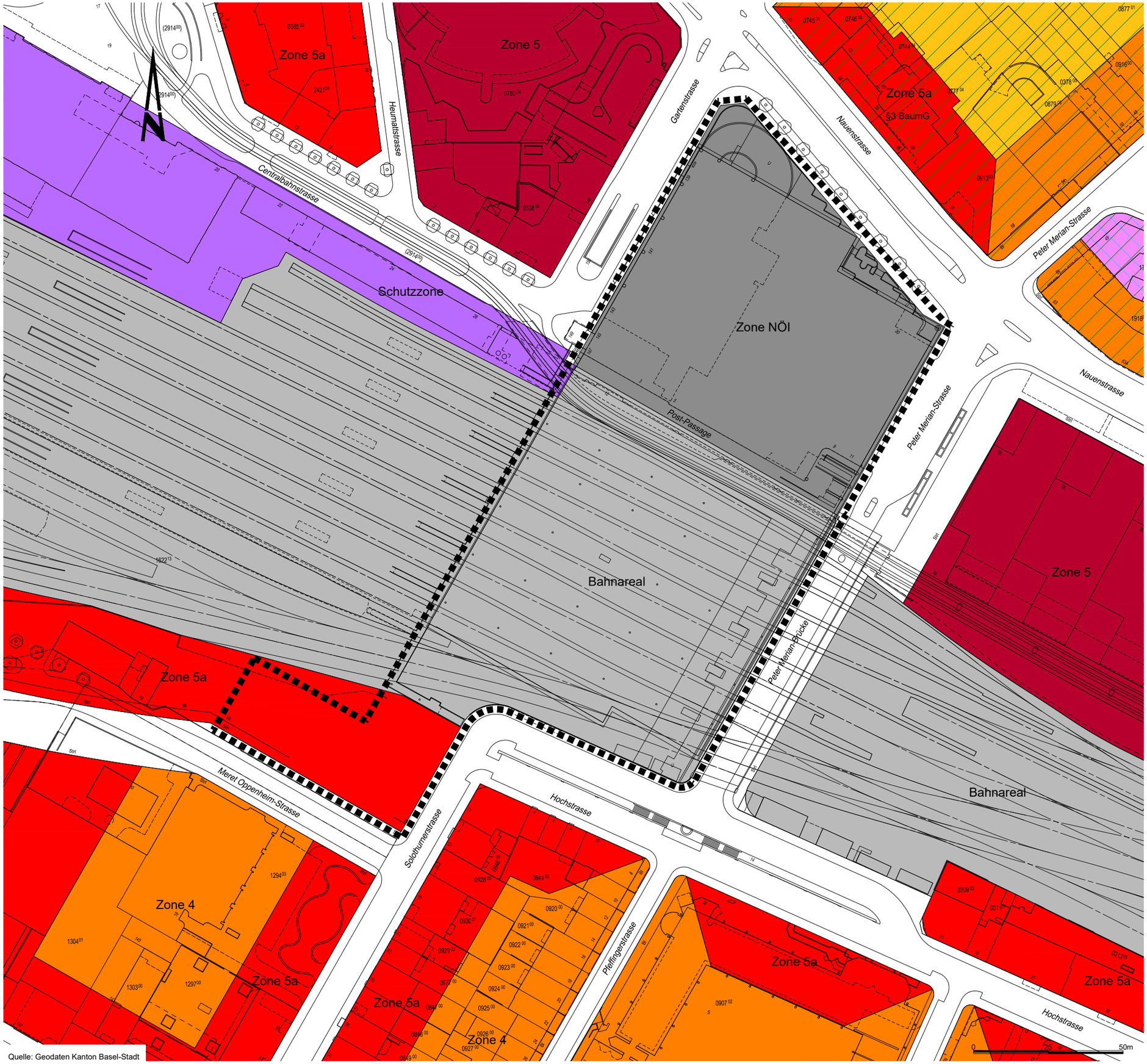
Datum	22.05.2018
Revision	06.11.2018
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'149 b

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

- A Baufeld A
- B Baufeld B
- C Baufeld C
- D Baufeld D
- Bereich Innenhöfe
- Bereich Fussgänger / Velo

orientierender Inhalt:

- Interessenlinie SBB
- Tram
- Terrain



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

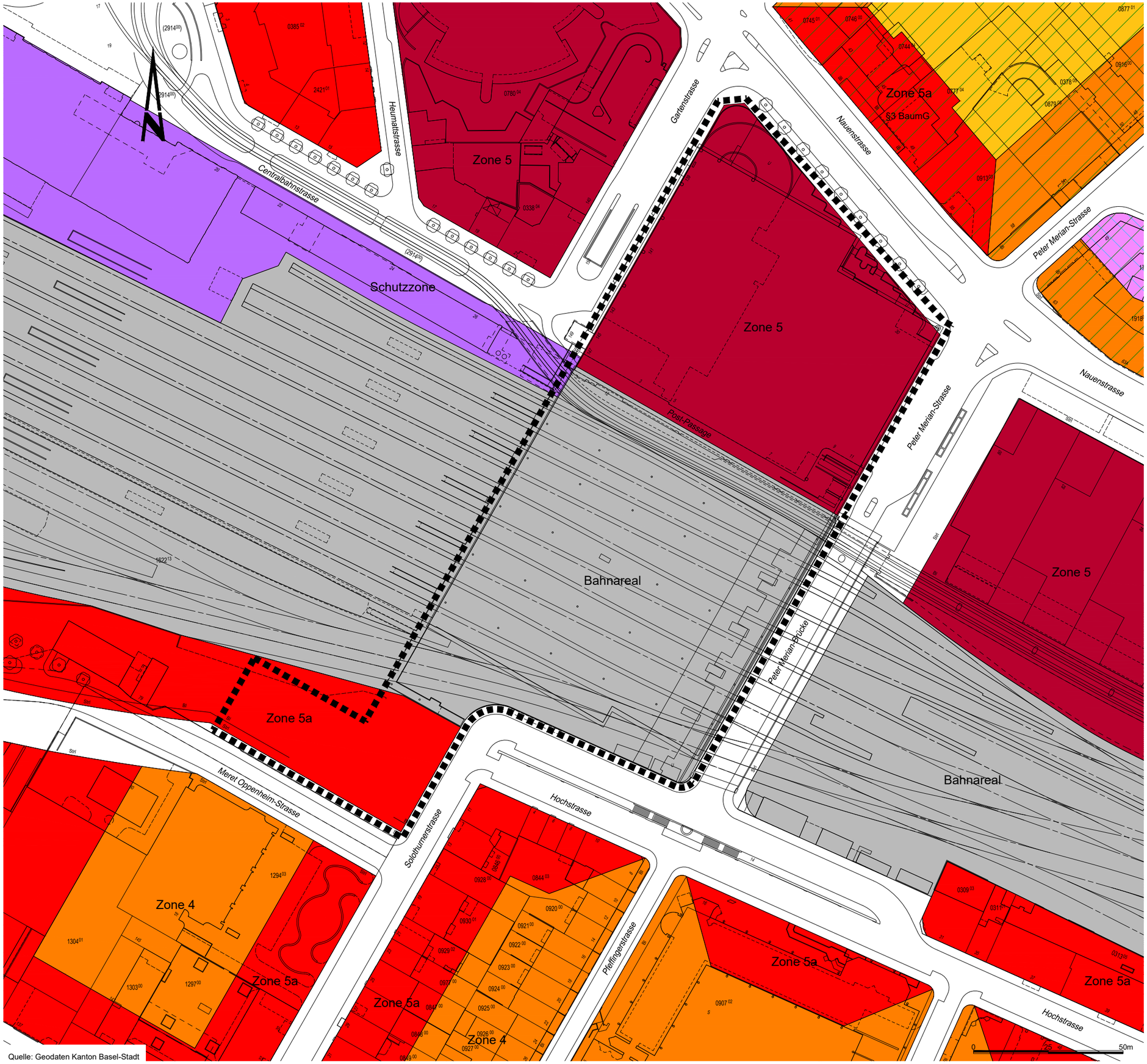
Areal Nauentor

Zonenänderungsplan
Bestehende Zonen

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'150

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

■■■■ Planungsperimeter



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

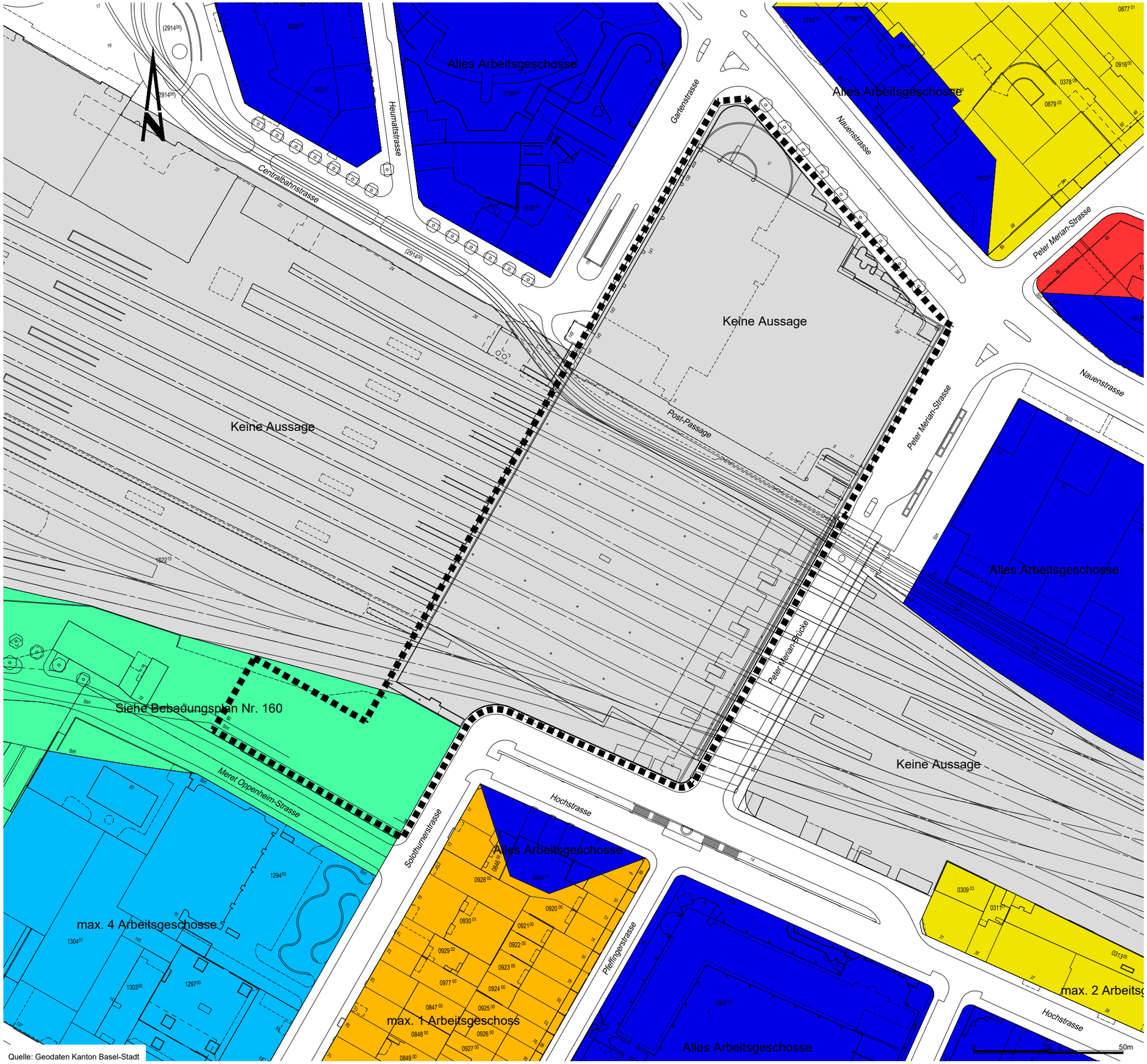
Areal Nauentor

Zonenänderungsplan
Neue Zonen

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'151

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

■■■■ Planungsperimeter



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

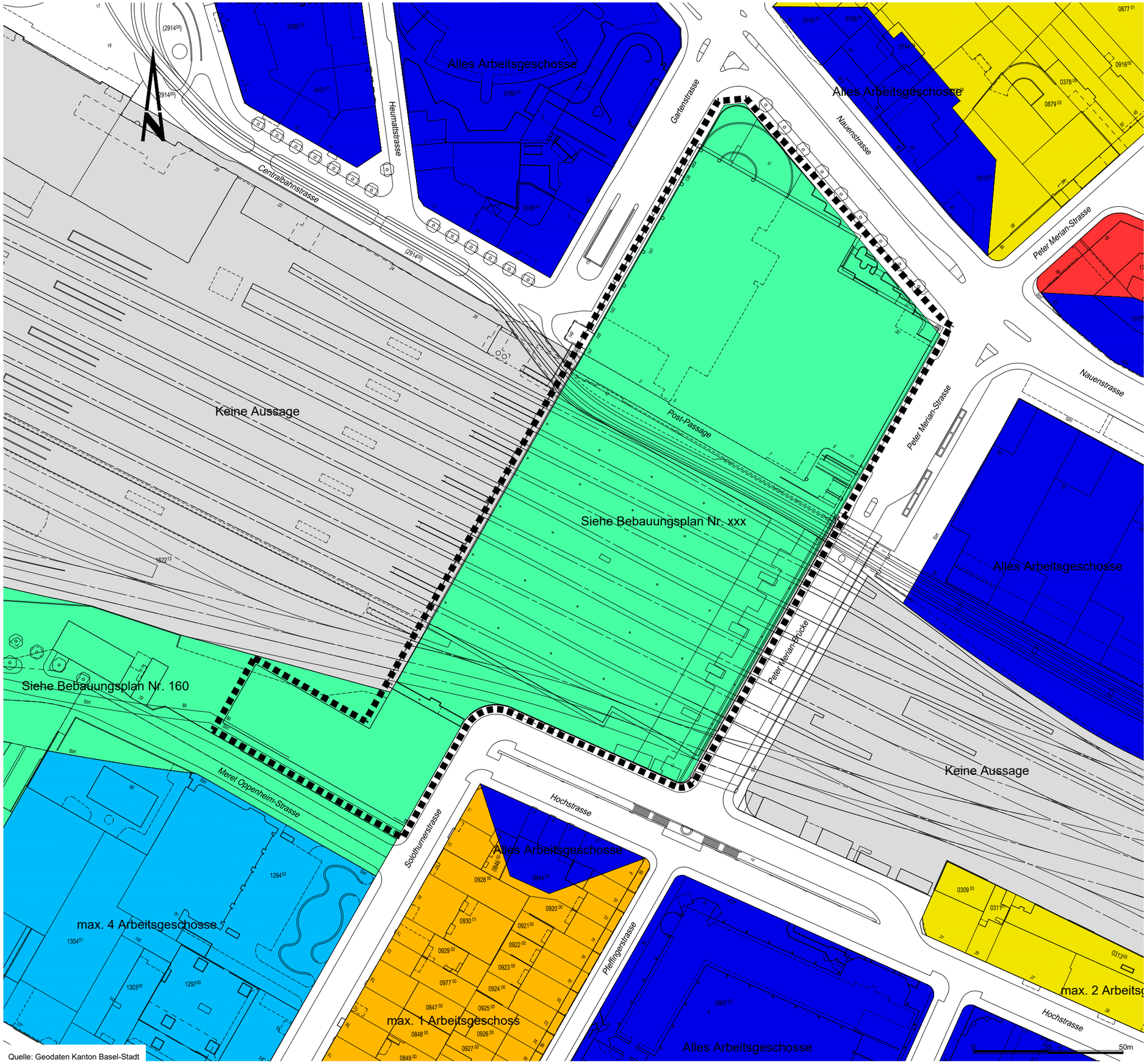
Areal Nauentor

Wohnanteiländerungsplan Bestehender Wohnanteil

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'152

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

■■■■ Planungsperimeter



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

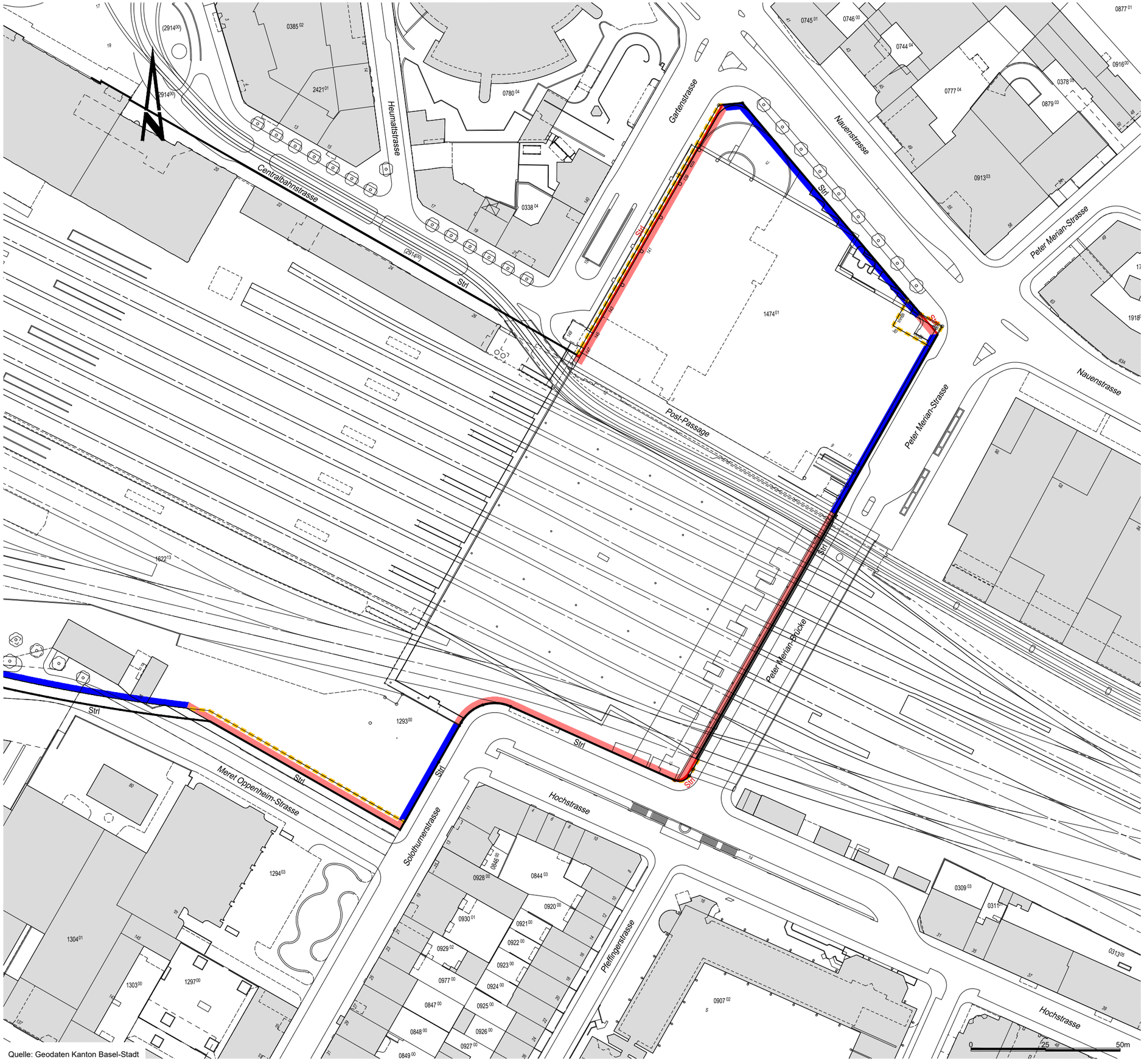
Areal Nauentor

Wohnanteiländerungsplan
Neuer Wohnanteil

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'153

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

■■■■ Planungsperimeter



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt
▶ Arealentwicklung und Nutzungsplanung

Areal Nauentor

Bau- und Strassenlinienplan

Datum	22.05.2018
Revision	
Format	A3
Massstab	1:1'250
Projektleiter	ok
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'154

Dufourstrasse 40/50 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

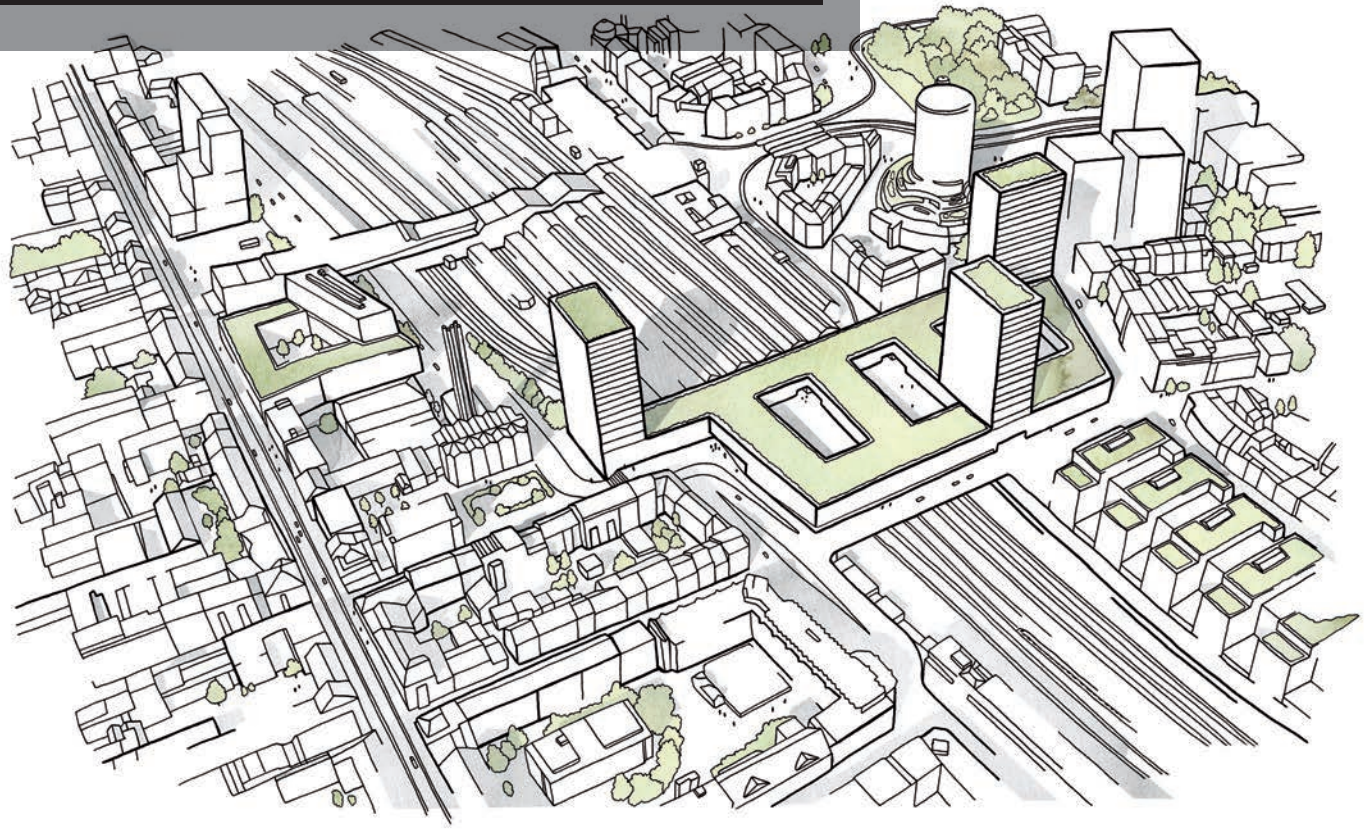
- Baulinie bestehend
- Baulinie neu
- Strl — Strassenlinie bestehend
- Strl — Strassenlinie neu
- Strassenlinie / Baulinie aufzuheben

EINGANG NAUENTOR SÜD

nauentor

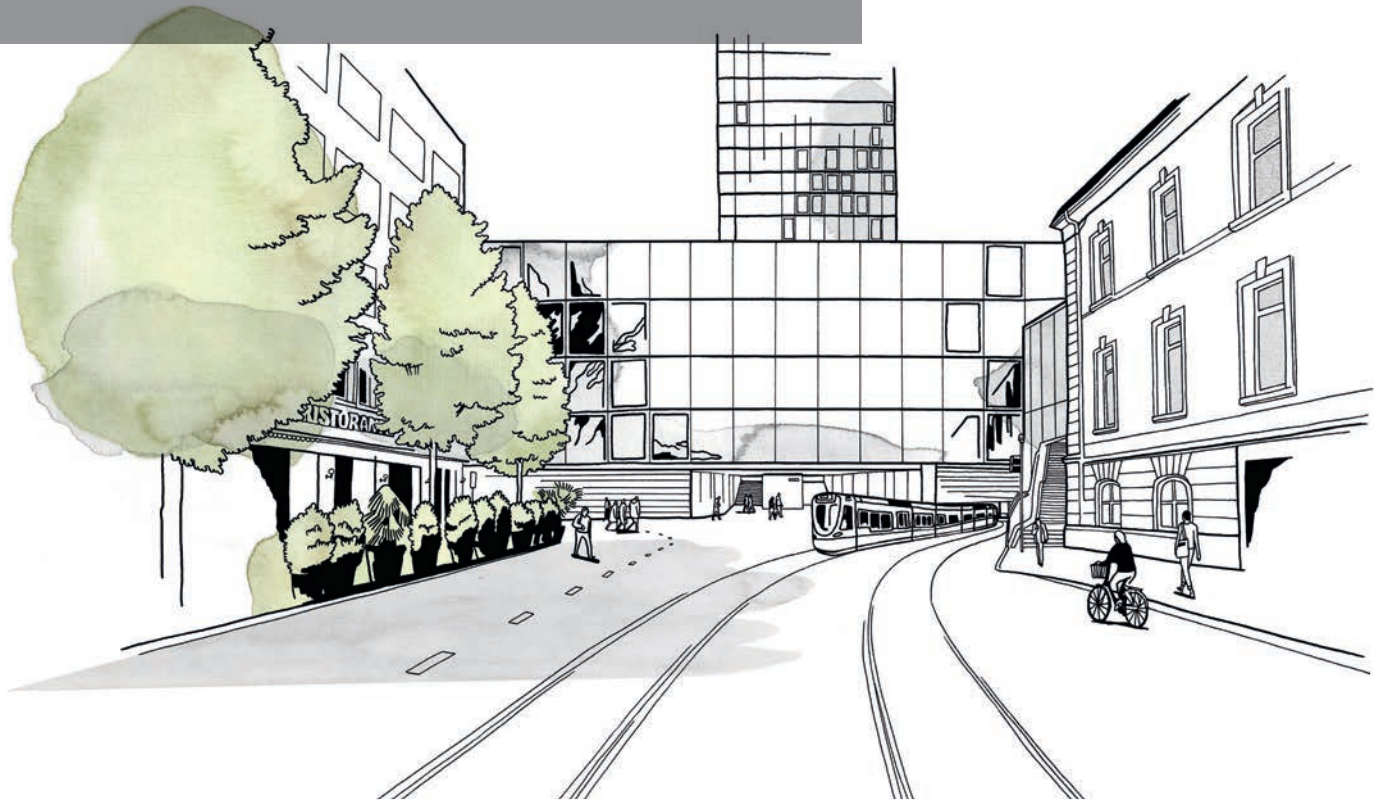
VOGELPERSPEKTIVE

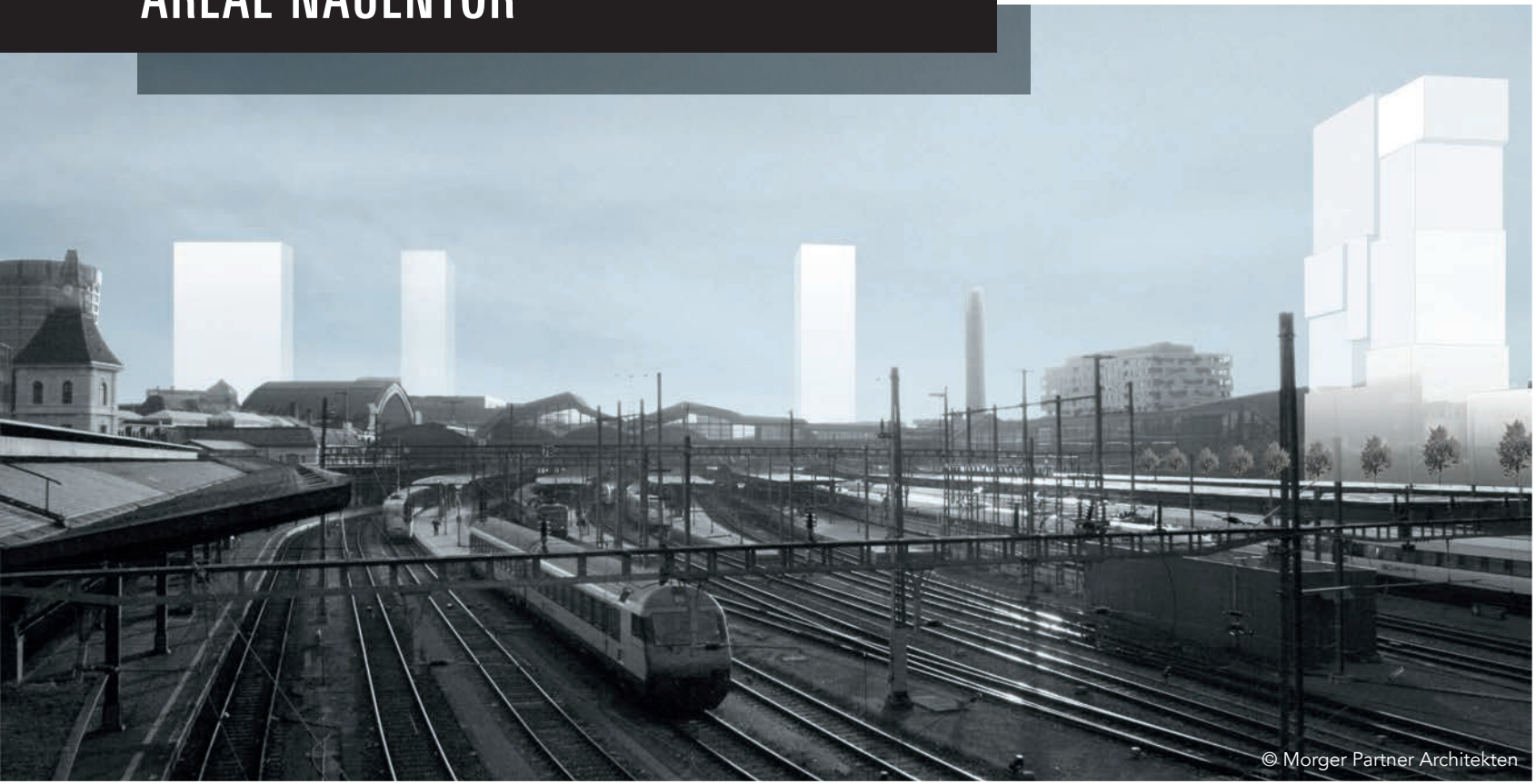
nauentor



POSTPASSAGE

nauentor



AREAL NAUENTOR

nauentor