



Basel, 11. Januar 2022

Areal VoltaNord

Erläuternder Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Festsetzung eines Bebauungsplans zweiter Stufe und Änderungen der Bau- und Strassenlinien im Bereich Lysbüchelstrasse, Elsässerstrasse, Gleisanlage (Areal VoltaNord)



Inhalt

1. Ausgangslage	3
1.1 Einführung	3
1.2 Heutige Situation	3
1.3 Städtebauliches Konzept	4
1.4 Planerische Rahmenbedingungen	10
1.5 Planungen in der Umgebung	20
1.6 Mitwirkung	21
2. Nutzungsplanerische Massnahmen	23
2.1 Bestehendes Recht	23
2.2 Festsetzung eines Bebauungsplans zweiter Stufe	24
2.3 Änderungen Bau- und Strassenlinien	33
3. Auflage- und Einspracheverfahren	35
3.1 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	35
3.2 Materielle Behandlung der Einsprache und Anregungen	36
3.3 Änderungen des Bebauungsplans nach der Auflage	41
4. Abwägung raumwirksamer Interessen	41
5. Regierungsratsbeschluss	41

1. Ausgangslage

1.1 Einführung

Die unterirdische Verlegung der Nordtangente bis 2007 hat in den nördlichen Quartieren Basels grossflächige städtebauliche Potenziale geschaffen. Dazu zählt die Arealentwicklung VoltaNord, auch als Lysbüchel-Areal bekannt. Auf dem unternutzten Gewerbeareal soll neu eine durchmischte, lebendige und zukunftsgerichtete Erweiterung des bestehenden Wohn- und Arbeitsquartiers St. Johann entstehen.

Das übergeordnete städtebauliche Konzept für das Areal VoltaNord wurde im gleichnamigen Bebauungsplan festgehalten, der im November 2018 von der Stimmbevölkerung deutlich angenommen wurde. 2019 haben sieben Planungsteams detaillierte Bebauungs- und Freiraumkonzepte für das Areal entworfen. Eine Synthese aus den Beiträgen zweier Planungsteams bildet nun die Basis für den vorliegenden Bebauungsplan zweiter Stufe und die weitere Planung der Baufelder und öffentlichen Freiräume.

1.2 Heutige Situation

Das 11.7 ha grosse Planungsgebiet VoltaNord umfasst das Gebiet zwischen der Bahnlinie Basel-Mulhouse im Westen, der Elsässerstrasse und dem Brenntag-Areal im Osten, der Schlachthofstrasse im Norden und dem Entwicklungsgebiet ProVolta entlang der Voltastrasse im Süden. Das Areal wurde bis vor kurzem gewerblich und industriell genutzt. Der Standort bietet aufgrund der aus regionaler Sicht zentralen Lage und der guten Verkehrsanbindung Potential für Wohnnutzung und eine Verdichtung der bisherigen Arbeitsflächen.

Das Planungsareal gehört folgenden Grundeigentümerinnen:

- SBB Immobilien (Baufelder 1 und 2)
- Einwohnergemeinde der Stadt Basel (Baufelder 3, 4 und 5)
- Stiftung Habitat (Baufelder zwischen Lothringerstrasse, Beckenstrasse und Elsässerstrasse ausserhalb Bebauungsplanperimeter, vgl. Abb. 2)

Die Einwohnergemeinde der Stadt Basel (Verwaltungsvermögen) wird die künftigen Allmendflächen (grüne und gelbe Flächen in Abbildung 1) erwerben, sobald die Bodensanierungs- und Abbrucharbeiten abgeschlossen sind.



Abb. 1: Bebauungsplan erster Stufe (2018)

1.3 Städtebauliches Konzept

1.3.1 Bisherige Planungsschritte

Für die Entwicklungsplanung VoltaNord haben sich die SBB, Coop und der Kanton Basel-Stadt 2012 zu einer Planungsgemeinschaft unter der Federführung des Kantons zusammengeschlossen. Mitte 2013 wurde das Coop-Areal von Coop-Immobilien an die Stiftung Habitat und die Einwohnergemeinde der Stadt Basel verkauft, die sich als neue Grundeigentümer der Planungsgemeinschaft angeschlossen haben. Die Stiftung Habitat ist 2014 aus der Planungsgemeinschaft ausgetreten, da sie ihr Grundstück nach der gültigen Zone 5a entwickeln möchte. Der Kanton vertritt durch seine Planungshoheit die planerischen Anliegen innerhalb des Planungssperimeters und koordiniert die Eigentümerinteressen mit den übergeordneten Planungsinteressen des Kantons.

Es fanden bisher folgende Planungsschritte statt:

- Testplanung (2012), in der fünf eingeladene Planungsteams die städtebaulichen Potenziale auf dem Areal ausgelotet haben.
- Optimierung des städtebaulichen Konzepts (2013-15), in der zentrale Aspekte der Planung vertieft geprüft und präzisiert wurden.
- Bebauungsplan erster Stufe (2016-18), der am 16. Mai 2018 vom Grossen Rat beschlossen und in der Volksabstimmung vom 25. November 2018 deutlich bestätigt wurde.
- Städtebauliche Studie (2019-20), in der sieben Planungsteams detaillierte Bebauungs- und Freiraumkonzepte für das Areal erarbeitet haben.

1.3.2 Städtebauliches Konzept Bebauungsplan erster Stufe VoltaNord

Der Bebauungsplan VoltaNord erster Stufe (2018) legte das grobe städtebauliche Konzept für die Arealentwicklung fest (vgl. Abb. 2). Das Konzept sieht eine klare Trennung zwischen lärmintensiven und lärmempfindlichen Nutzungen vor. Der nördliche Bereich des Areals (Baufeld 1) verbleibt in der Industrie- und Gewerbezone und soll Platz für emissionsintensive Arbeitsnutzungen bieten. Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen abgetrennt, liegt im Süden des Areals (Baufelder 2, 4 und 5) der Schwerpunkt auf der Wohnnutzung. Ebenfalls im Süden (Baufeld 5) wurde im Herbst 2020 in einem ehemaligen Bürogebäude das neue Primarschulhaus Lysbüchel bereits eröffnet. Im östlichen Teil des gleichen Gebäudes sind Büro- und Bildungsnutzung untergebracht, insbesondere das Zentrum für Brückenangebote. Das Kultur- und Gewerbehaus ELYS (Baufeld 3) bietet seit Ende 2020 ca. 20'000 m² Nutzflächen für Gewerbe sowie diverse Publikumsnutzungen (Freizeit, Kultur, Sport) in einem ehemaligen Produktions- und Lagergebäude an. Der städtische «Lysbüchelplatz» an der Schnittstelle zum bestehenden Quartier wird durch den neuen «Saint-Louis-Park» im Westen ergänzt, welche mit einer Naturschutzzone entlang der Bahngleise verbunden sein wird.

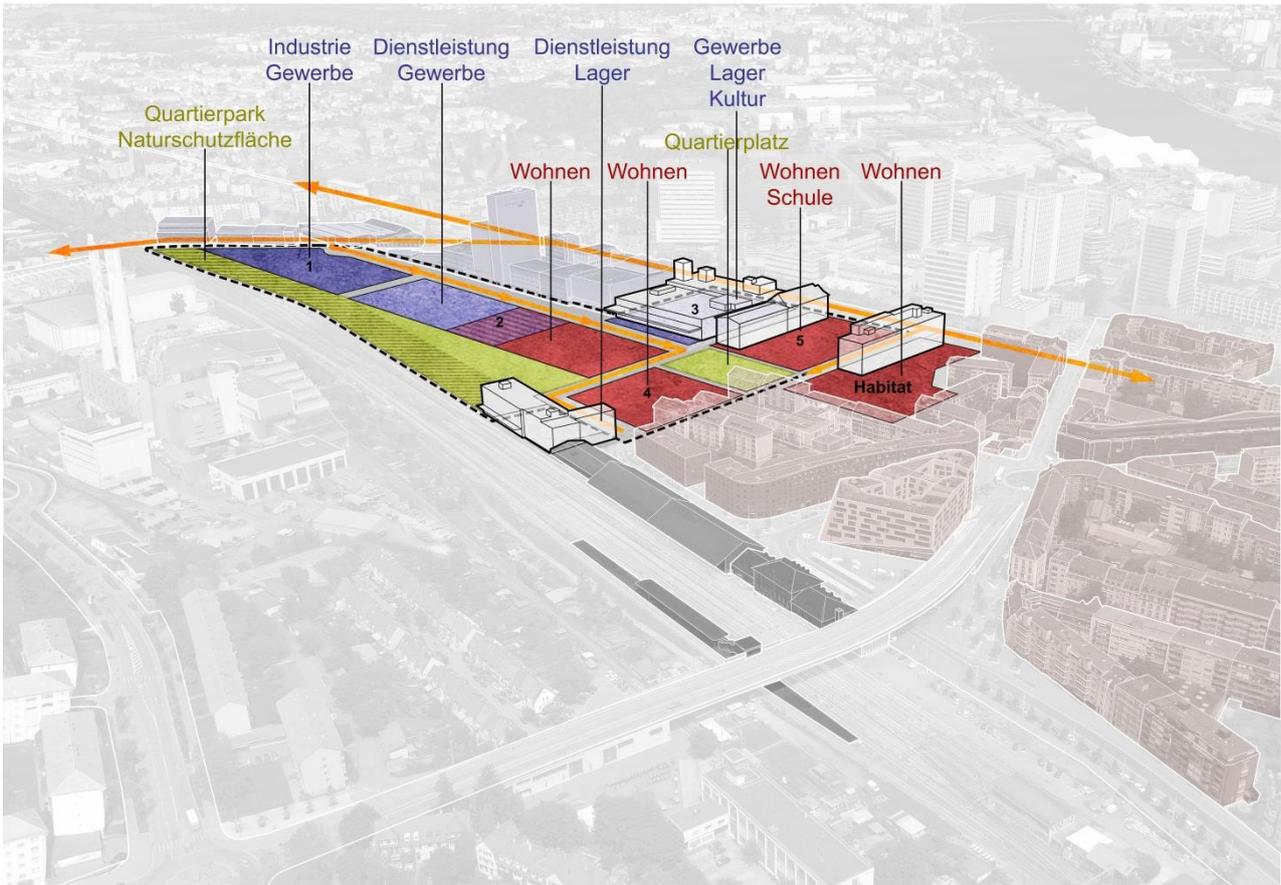


Abb. 2: Nutzungskonzept Bebauungsplan erster Stufe VoltaNord (2018)



Abb. 3: Primarschule Lysbüchel (Baufeld 5)



Abb. 4: Kultur- und Gewerbehaus ELYS (Baufeld 3)

1.3.3 Städtebauliche Studie 2019/20

Nach der deutlichen Zustimmung der Stimmbewölkerung zum grundlegenden städtebaulichen Konzept im November 2018 hat das Planungsamt zusammen mit den Grundeigentümerinnen einen städtebaulichen Studienauftrag durchgeführt. Ziel des Verfahrens war ein städtebauliches Gesamtkonzept auf der Basis des rechtskräftigen Bebauungsplans VoltaNord, welches die Transformation vom Industriestandort zu einem durchmischten und lebendigen Stadtteil von St. Johann aufzeigt. Bebauungsstruktur, Nutzungsanordnung und Freiraumgestaltung sollten das bestehende Wohnquartier ergänzen und gleichzeitig auf die industrielle Umgebung reagieren. Im Fokus der Studie standen die Neubauten auf den Baufeldern 2, 4 und 5, das Freiraumkonzept für das Gesamtareal sowie die Schnittstellen zwischen Bauten und Freiräumen.

Das Beurteilungsgremium des Studienauftrags hat sich für eine Synthese von zwei Beiträgen entschieden, die folgende Planungsteams eingereicht haben:

- ARGE Studio DIA (bisher pan m Architekten / gud Architekten) mit Johann Reble Architekt, Schläpfer Carstensen Landschaftsarchitekten, Basler & Hofmann Ingenieure, Bernhard Böhm und Dr. Nils Guettler
- jessenvollenweider architektur ag mit Stauffer Rösch Landschaftsarchitekten, Martin Frei und Cabane Partner

Folgende Teams haben im Weiteren an der städtebaulichen Studie teilgenommen:

- BeL Bernhardt & Leoser / Marco Merz Marion Clauss Architekten mit Studio Céline Baumann LA, Fuhr Buser Partner Bauökonomie AG, Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplanung AG, Bárbara Maçães Costa, Martin Josephy, Martina Kausch und Merlin Bauer
- Buchner Bründler Architekten AG mit GHIGGI PAESAGGI landschaft und städtebau gmbh
- Harry Gugger Studio mit Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt
- Helsinki Zürich Office Architekten mit Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Raumplan Wirz GmbH, Metron Verkehr AG und Intosens AG
- MVRDV mit Rüst & Gerle Architekten und LOLA Landscape Architects

1.3.4 Synthesekonzept städtebauliche Studie (2020)



Abb. 5: Modellfoto Synthesekonzept städtebauliche Studie (2019)

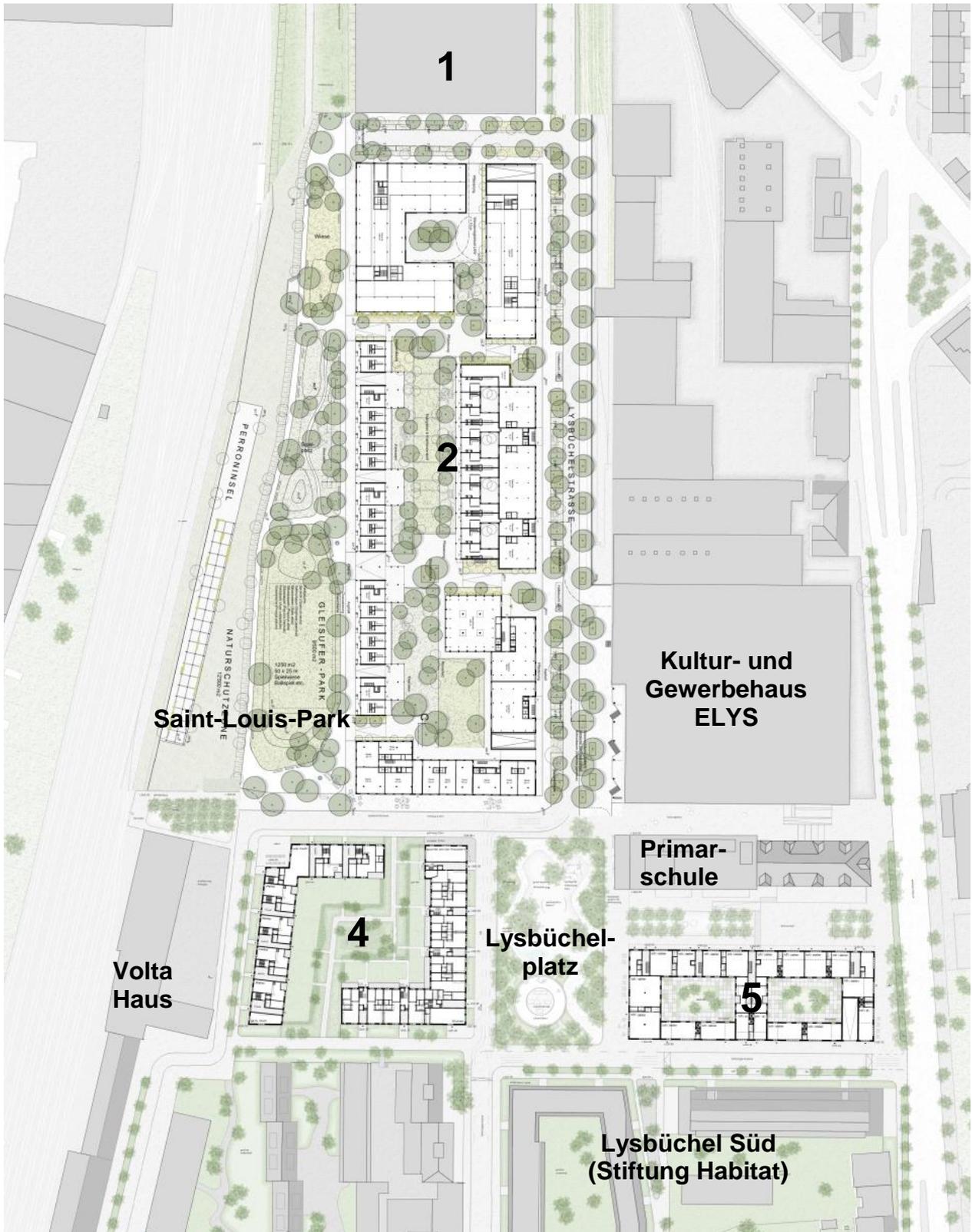


Abb. 6: Synthesekonzept städtebauliche Studie (2019) mit Grundrissbeispielen (Erdgeschoss)

Die Entwürfe der Siegerteams sehen beide ein sorgfältig ausgearbeitetes städtebauliches Mosaik aus Bausteinen mit unterschiedlichen Identitäten vor und lassen sich gut kombinieren. Das Synthesekonzept überzeugt insbesondere durch den Anschluss ans bestehende Quartier, der alt und neu zu einem stringenten, vielfältigen Ganzen zusammenbindet. Die Bebauungsstrukturen reagieren situativ auf die industrielle Umgebung, übernehmen aber auch städtebauliche Eigenschaften

ten des bestehenden Wohnquartiers St. Johann wie z.B. Blockrandstrukturen, Bauen auf der Baulinie, Vorgärten/Vorzonen, die klare Adressierung auf der Aussenseite der Baufelder und die Differenzierung zwischen privaten/halbprivaten Innenhöfen und öffentlichen Freiräumen. Durch die vielfältigen räumlichen Situationen und das breite Spektrum an Wohn- und Arbeitsflächen entstehen dabei sowohl auf den Baufeldern als auch auf den Freiflächen Angebote für verschiedene Nutzergruppen.

Die **Strassenräume** (inkl. Vorzonen / Vorgärten) bieten Aufenthaltsqualitäten, Raum für Nutzungen aus den angrenzenden Häusern, Adresse, Identität, Aneignungsmöglichkeiten und ökologische Qualitäten. Die definitive Gestaltung der Allmendflächen erfolgt durch das Bau- und Verkehrsdepartement unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der städtebaulichen Studie, die im Regelwerk (vgl. Kapitel 1.4.1) festgehalten wurden. Die Gestaltung der privaten Vorzonen erfolgt durch die Grundeigentümer, ebenfalls auf der Grundlage des Regelwerks.

Entlang des Gleisfelds entsteht der «**Saint-Louis-Park**» mit einer hohen ökologischen Qualität. Grundlage für den Park bildet das Ergebnis eines weiteren Projektwettbewerbs, welcher im Herbst 2021 abgeschlossen werden soll. Die wichtigsten Erkenntnisse aus der städtebaulichen Studie und den Mitwirkungsverfahren werden dabei berücksichtigt.

Der zentrale «**Lysbüchelplatz**» am Übergang zum bestehenden Wohnquartier wird von einem Baumgürtel eingefasst und gliedert sich in einen offeneren Nordteil mit Spielplatz und Aufenthaltsflächen sowie einen vegetationsgeprägten Südteil. Ein zentral gelegenes Wasserelement, ein schattenspendender Pavillon und viele Bäume sowie ein hoher Anteil an begrüntem und unversiegelten Flächen sorgen für Kühlung in den heissen Sommermonaten. Wegeverbindungen in allen Richtungen strukturieren die verschiedenen Zonen. Der «Lysbüchelplatz» wird von Stauffer Rösch Landschaftsarchitekten und jessenvollenweider Architekten auf Basis ihres Projekts für die städtebauliche Studie von 2019 geplant und realisiert.



Abb. 7: Visualisierung Lysbüchelplatz vom Süden (Stand 2021)

Baufeld 2 definiert sowohl städtebaulich als auch programmatisch den Übergang zwischen dem grossen Massstab der industriellen Strukturen und dem Wohnquartier im Süden. Grossvolumige Gewerbebauten im Norden, gemischt genutzte Gebäude an der Lysbüchelstrasse und ein Wohnhaus am Park werden zu einer grossmassstäblichen Blockfigur vereint. Zur Rhythmisierung der Lysbüchelstrasse und Unterteilung des grossen Blocks bilden jeweils zwei Baukörper untergeordnete kleine Plätze aus, die gegenüber dem grossen gewerblichen Massstab kleinere identitätsstiftende Orte schaffen. Sie markieren den Auftakt von zwei fussläufigen Querverbindungen von der Lysbüchelstrasse durch das Baufeld zum «Saint-Louis-Park» entlang der Geleise. Gegen innen zeichnet sich der Entwurf durch einen vergleichsweise intimen, kollektiv genutzten Innenhof aus, der durch aneigenbare Flächen und heterogene Nutzungen charakterisiert ist. Das Konzept ermöglicht zeitgemässe Kombinationen von Wohnen und Arbeiten. Das Unterbaufeld 2.2 wird gemeinnützigen Wohnbauträgern in Baurecht angeboten. Die restlichen Gebäude werden voraussichtlich von den SBB als Eigeninvestition realisiert.

Auf **Baufeld 4** sieht die Synthese eine gebrochene Blockrandbebauung mit einem grosszügigen Hof vor. Das offene Blockensemble setzt sich aus zwei winkelförmigen Zeilen zusammen. Diese sollen in insgesamt 11 klar ablesbare Hauseinheiten unterteilt werden, die von maximal vier Genossenschaften realisiert werden. So schreibt das Baufeld 4 die Blocktypologie des St. Johann fort und interpretiert sie neu. Das Ensemble definiert zwei klare Stadtkanten: im Osten zum neuen «Lysbüchelplatz» und im Westen zum gewerblich geprägten Voltahaus. In Nordsüd-Richtung öffnet sich dagegen ein baumbestandener Gartenhof, der durch eine kollektive Mitte und Haus bezogene Gärten gegliedert ist. Durch die räumliche Verschränkung des Gemeinschaftshofes mit seiner kleinteiligen Nachbarschaft im Süden werden grossräumige neue Zusammenhänge erzeugt. Neben Wohnnutzung sind an den Ecken zum «Lysbüchelplatz» im Erdgeschoss einzelne quartierdienliche Nutzungen geplant.

Auf **Baufeld 5** wird Immobilien Basel-Stadt preisgünstige Wohnungen im Rahmen des Wohnbauprogramms „1000+“ realisieren. Im Gegensatz zu den Baufeldern 2 und 4 konnte kein Entwurf aus dem städtebaulichen Studienauftrag vollständig überzeugen. Die genaue Volumetrie und die Bruttogeschossfläche werden deshalb im Rahmen eines weiteren qualitätssichernden architektonischen Varianzverfahrens geprüft, wobei die maximale Bruttogeschossfläche gemäss Bebauungsplan VoltaNord (2018) und eine maximale Höhe von 30 m einzuhalten sind. Die Schnittstelle zur Primarschule Lysbüchel und die räumliche Qualität und Grösse der ebenerdigen Pausenfläche, welche die Hauptpausenfläche auf dem Dach des Schulhauses ergänzt, sind dabei besonders zu beachten. Die Adressierung an der historisch bedeutsamen Achse der Elsässerstrasse und am «Lysbüchelplatz» ist zu berücksichtigen.

Die **Erdgeschosse und Vorzonen** sind für die Wahrnehmung und Funktionalität der Strassenräume entscheidend. Die bestehenden Subzentren am Vogesenplatz und Voltaplatz werden dabei durch neue Angebote auf dem Areal VoltaNord ergänzt. Auf Baufeld 2 entlang der Lysbüchelstrasse liegt der Fokus bei gewerblicher und Dienstleistungsnutzung, wobei Wohnnutzung in den ersten Jahren ebenfalls denkbar wäre, um Leerstände zu vermeiden. An der sogenannten «Esplanade» zwischen dem Kultur- und Gewerbehaus ELYS (Baufeld 3) und der Liegenschaft Elsässerstrasse 209 (inkl. Primarschule Lysbüchel) stehen gewerbliche und kulturelle Nutzungen im Fokus. Am «Lysbüchelplatz» sowie am Südrand des Baufelds 2 besteht Potenzial für kleine Retailflächen und andere quartierdienliche Nutzungen aber auch Wohnnutzung. Auf dem Areal Lysbüchel Süd (Stiftung Habitat) sollen neben Wohnnutzung punktuelle Angebote wie Cafés, Vereinslokale, Gemeinschaftsräume und Quartierläden den Strassenraum beleben.

Den **Dachflächen** kommt in der Gesamtgestalt eine grosse Bedeutung zu. Insbesondere im Hof des Baufelds 2 sind sie in der Wahrnehmung sehr präsent und daher aktiv mit in den architektonischen Entwurf zu integrieren: Privat oder gemeinsam genutzte Dachgärten tragen zu einem positiven Binnenklima bei und fördern das Bild eines aktiven Zusammenlebens. Es ist für jedes Gebäude die richtige Balance zwischen Photovoltaikanlagen, Begrünung und Erholung zu suchen.

Die Grundeigentümer und Genossenschaften beabsichtigen, alle Gebäude in etwa gleichzeitig zu realisieren. Die ersten Bauten sollen ca. 2025 bezugsbereit sein. Der Kanton strebt an, die öffentlichen Freiflächen rechtzeitig vor Bezug der ersten Bauten zu realisieren.

1.4 Planerische Rahmenbedingungen

Der rechtskräftige Bebauungsplan erster Stufe VoltaNord definiert die wichtigsten planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Arealentwicklung. Folgende Erläuterungen betreffen nur Themen, die nach Rechtskraft des Bebauungsplans erster Stufe konkretisiert wurden.

1.4.1 Regelwerk

Einführung

Das städtebauliche Konzept sieht ein Mosaik aus verschiedenen Bausteinen vor, die differenziert auf die unterschiedlichen Situationen vor Ort reagieren. Diese Bausteine werden von mehreren, teilweise noch unbekanntem Bauherrschaften mit unterschiedlichen Eigentümerstrategien und Architekten realisiert. Die Planerteams der städtebaulichen Studie haben sich deshalb nicht nur mit dem städtebaulichen Konzept für das Areal befasst, sondern auch mit Regeln für die künftige Architektur und Freiraumgestaltung. Die Regeln sollten die wesentlichen Entwurfsideen aus dem Studienauftrag dokumentieren, so dass sie auch von künftigen Baurechtsnehmenden, Planenden und Nutzenden verstanden werden und in der Architektur und Freiraumgestaltung spürbar werden. Der Übergang von Industrie zu Wohnen und die Balance zwischen Vielfalt und Einheit waren dabei zentrale Themen.

Die Siegerteams haben ihre Regeln nach dem Studienauftrag weiterentwickelt und ein gemeinsames „Regelwerk“ für die Baufelder und die öffentlichen Freiräume erarbeitet. Der neue Stadtteil soll nach klaren, spezifisch beschriebenen Zielsetzungen bebaut werden. Dafür liegen zwei Instrumente vor: Als harte Faktoren sind technische Randbedingungen wie z.B. Höhenkoten vorgegeben, die einzuhalten sind und die jeweilige städtebauliche Strategie sichern. Ein Regelplan fasst diese Vorgaben für jedes Baufeld zusammen. Ergänzend dazu werden qualitative Zielbilder formuliert, welche als Grundlagen für zukünftige Planungen dienen sollen.

Das Regelwerk hängt inhaltlich sehr eng mit den Bebauungsplänen erster und zweiter Stufe zusammen. Die Bebauungspläne legen dabei die zentralen baurechtlichen Vorgaben für die Baufelder fest, während das Regelwerk die wichtigsten architektonischen und landschaftsarchitektonischen Ziele und Qualitäten definiert. Das Regelwerk dient somit als qualitätssichernder Leitfadens für die nachfolgenden Planungen. Es bildet eine verbindliche Beilage zum städtebaulichen Rahmenvertrag zwischen der Einwohnergemeinde der Stadt Basel, den SBB und dem Kanton Basel-Stadt. Bei Unklarheiten ist der vorliegende Bebauungsplan massgebend.

Verbindende Elemente

Über die Baufelder hinweg werden leitmotivische Themen definiert, die insbesondere den Übergang zwischen öffentlichem Raum und privatem Haus (Eingangsbereich, Sockelbereiche) beschreiben und so eine atmosphärische Kontinuität für das neue Stadtquartier schaffen sollen. Durch plastische Reaktionen in der Wandebene wie reliefartige Betonungen oder Einzüge, oder additive Elemente wie Vordächer soll der Eingangsbereich ablesbar gemacht und damit der öffentliche Raum strukturiert werden. Als weiteres verbindendes Element wird bei allen Fassaden zum öffentlichen Raum hin eine mineralische Materialisierung angestrebt.

Im Unterschied zu den städtischen Mietshäusern im klassischen Blockrandgeviert und auf Baufeld 4 orientiert sich das städtebauliche Konzept für Baufeld 2 an den Strukturen von Industrie und Gewerbe: Grosse Gebäude mit gemischter Nutzung und hoher städtebaulicher Präsenz. Entsprechend treten sie als grossmassstäbliche Baukörper in Erscheinung, ihre Erschliessungsstruktur (Hauseinheiten, Treppenhäuser) tritt nur untergeordnet auf. Die Fassadengestaltung soll auf die sehr unterschiedlichen Situationen der vier Baufeldränder reagieren.

Im Hof bilden die kleineren Bauten einen Kontrast zur Grossmassstäblichkeit der Bauten im Blockrand und strukturieren den offen gestalteten Innenhof leicht. Die Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosse sowie die Freiraumgestaltung fördern den Austausch zwischen Hof und Haus. Aneignungsmöglichkeiten sind vorgesehen. Zwei offene, grosszügig gehaltene Durchgänge verbinden die Lysbüchelstrasse mit dem «Saint-Louis-Park» und ermöglichen dem Fussgänger einen Einblick in die Hof-Welt. Zur Akzentuierung der Verbindungen und Verbesserung des Biotopverbundes innerhalb des städtischen Gefüges werden die angrenzenden Fassaden örtlich begrünt. Materialisierung und Vegetation orientieren sich an der industriellen Umgebung und den bisherigen Gleisfeldern. Im Gewerbehof auf Unterbaufeld 2.4 (vgl. Bebauungsplan) sind neben der notwendigen Infrastruktur für Anlieferungen auch Aufenthaltsmöglichkeiten für Angestellte vorgesehen. Der Innenhof ist auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts zu planen.

Baufeld 4



Abb. 9: Regelplan Baufeld 4 (Stand Februar 2021)

Durch seine zentrale Lage definiert das Baufeld 4 wesentliche Schnittstellen und Übergänge zu bestehenden und neu entstehenden Stadträumen. Die Architektur muss eine eigenständige Kraft und erkennbare Identität entwickeln, gleichzeitig aber auch Dialogfähigkeit und Mehrfachlesbar-

keit aufweisen zur Stabilisierung der heterogenen Quartierstruktur. Referenziert auf die bekannten Baumgartner-Häuser sind die winkelförmigen Gebäude als Ensemble zu lesen. Die einzelnen Hauseinheiten sollen strassenseitig klar ablesbar sein z.B. durch vertikale Proportionen, deutlich ablesbare Hauseingänge, hausweise Abstufungen im Terrain, Fenstergruppierungen und klar angeordnete vertikale Gliederungselemente wie Erker. Auf der horizontalen Ebene wird eine klassische dreiteilige Fassadengliederung mit durchgehenden Sockeln, Hauptfassade und vorspringenden Dachkanten angestrebt. Die Erker auf der Nord-, West- und Ostfassaden sowie die monolithischen Balkone auf der Südseite sollen die Fassaden rhythmisieren. Auf der Hofseite sind poröse Fassaden mit tiefen Loggien und Balkonen vorgesehen. Eine nachhaltige Materialisierung mit wenigen elementaren Baustoffen soll eine zeitlose, durch den Gebrauch schön alternde Architektur mit einer klaren, urbanen Ausstrahlung schaffen. Der vorgegebene Farbkanon für die Fassaden von Grün- und Erdtönen unterstützt die Identitätsbildung des Blocks.

Der grosszügige Innenhof auf Baufeld 4 soll weitgehend gemeinschaftlich durch die BewohnerInnen der angrenzenden Häuser genutzt werden können. Vorgesehen ist ein robustes Freiraumgerüst mit diversen Nutzungsangeboten, die im Dialog mit den künftigen Bauträgern entwickelt werden. Je nach Jahreszeit und Bewohnerschaft kann der Hof unterschiedlich bespielt werden. Der Innenhof ist auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts zu planen.

Baufeld 5

Für Baufeld 5 sind die oben erläuterten „verbindenden Elemente“ zu berücksichtigen. Durch die Verschiebung der Baulinie nach Osten entsteht eine geordnete Raumabfolge vom Beckenweg über den «Lysbüchelplatz» zur Lysbüchelstrasse. Das definitive Gebäudevolumen und die Aussenraumgestaltung werden in einem weiteren architektonischen Projektwettbewerb erarbeitet. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Bebauung am grossen Massstab der ehemaligen Gewerbevolumen zu orientieren hat, situiert sich doch die Bebauung zwischen dem ehemaligen Coop-Weinlager auf der Parzelle der Stiftung Habitat und dem neuen Primarschulhaus Lysbüchel. Besondere Beachtung ist seiner doppelten Adressierung an der historisch bedeutsamen Stadtachse der Elsässerstrasse einerseits und dem neuen Platz andererseits zu schenken. Die Schnittstelle zur Primarschule Lysbüchel und die räumliche Qualität der Pausenfläche sind ebenfalls zu klären. Es gilt eine maximale Gebäudehöhe von 30 m gemäss Bebauungsplan VoltaNord. Gegenüber der Habitat-Parzelle im Süden ist ein Lichteinfallswinkel von 45° einzuhalten. Die vorgesehene Fussverbindung zwischen Elsässerstrasse und Quartierplatz ist zu verorten.

Öffentliche Grün- und Strassenräume

Die Strassenräume, der «Lysbüchelplatz» und der «Saint-Louis-Park» bilden den Kitt zwischen den Baufeldern und stellen dadurch den Anschluss ans bestehende Wohnquartier sicher. Durch quartiertypische Strassenquerschnitte und einen beständig grünen Ausdruck soll die Gestaltung der öffentlichen Freiräume die atmosphärischen Qualitäten des bestehenden Quartiers St. Johann übernehmen. Die industrielle Umgebung soll ebenfalls spürbar sein, z.B. durch die Vegetation und Gestaltung der Naturschutzzone. Das Regelwerk definiert dabei die wichtigsten Gestaltungskriterien zur Nutzung, Materialisierung, Ausstattung, Beleuchtung, Vegetation und zum Biotopverbund, differenziert nach den unterschiedlichen räumlichen Situationen. Diese werden durch Konzeptpläne und Beispielschnitte veranschaulicht.

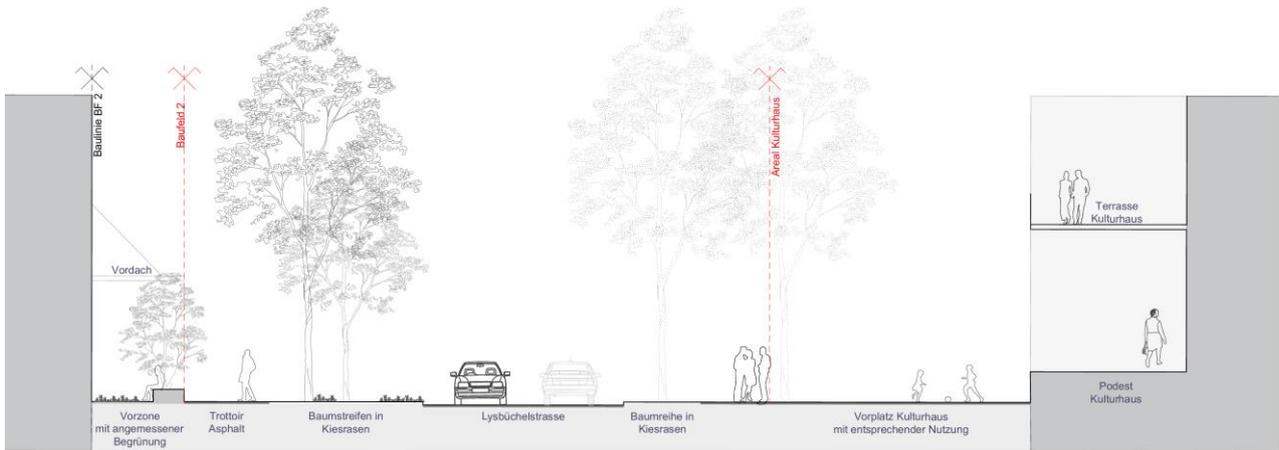


Abb. 10: Beispielschnitt (Lysbüchelstrasse zwischen Baufeldern 2 und 3, Blick nach Norden)



Abb. 11: Baumkonzept

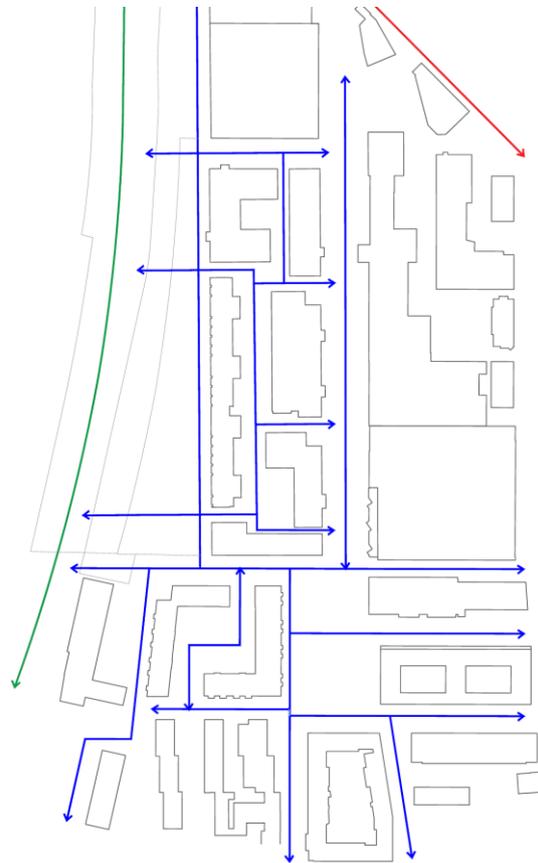


Abb. 12: Biotopverbund

1.4.2 Mobilität

Grundlage für das Mobilitätskonzept ist der Ratschlag zum Bebauungsplan VoltaNord (2018). Die darin enthaltenen Erschliessungskonzepte wurden nach dem Studienauftrag präzisiert und weiterentwickelt, in ihren Kernaussagen jedoch nicht geändert: VoltaNord ist für alle Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich zugänglich. FussgängerInnen und VelofahrerInnen werden im südlichen Teil konsequent priorisiert, ohne dabei die Anlieferungsmöglichkeiten der künftigen Unternehmen, AnwohnerInnen und Anwohner einzuschränken. Fuss- und Veloverbindungen zur Primarschule Lysbüchel, zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zum Veloroutennetz so-

wie zum restlichen Quartier St. Johann sind direkt und attraktiv. Das Fuss- und Veloverkehrsnetz bietet Anhaltspunkte für künftige Entwicklungen in der Nachbarschaft. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt von Norden und Osten. Durchgangsverkehr (MIV, Schwerverkehr) wird damit unterbunden.

Seit Rechtskraft des Bebauungsplans VoltaNord wurde das Umweltschutzgesetz überarbeitet und im Februar 2020 in einer Volksabstimmung klar bestätigt. Demnach darf die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunehmen. Vor diesem Hintergrund sieht der Bebauungsplan eine starke Reduktion der maximal zulässigen Parkplätze für Wohn- und Retailnutzung gegenüber der Parkplatzverordnung vor. Die Grundeigentümer sollen dabei mittels Mobilitätskonzepte plausibel darlegen, mit welchen Massnahmen der motorisierte Verkehr (fahrend und ruhend) tatsächlich reduziert und nicht lediglich ins umliegende Quartier verlagert wird.

Parkplätze für Mietende, Angestellte, KundInnen und Besuchende sind unterirdisch zu realisieren, um die öffentlichen und privaten Grünflächen und die Strassenallmendflächen zu entlasten. Die unterirdischen Einstellhallen auf dem Areal werden dabei möglichst peripher erschlossen, um den motorisierten Individualverkehr im südlichen Bereich des neuen Stadtteils zu minimieren. Die Realisierung einer Einstellhalle auf Baufeld 4 ist aus dem gleichen Grund nicht zulässig. Die für Baufeld 4 notwendigen Parkplätze sind auf anderen Baufeldern zu realisieren. In der Lysbüchelstrasse östlich der Baufelder 1 und 2 sowie in der Stichstrasse zwischen den beiden Baufeldern sind öffentliche Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Im südlichen Bereich der Lysbüchelstrasse sowie im Bereich zwischen der Lothringerstrasse und der Elsässerstrasse werden auf Allmend keine Parkplätze angeboten, wobei die bestehenden privaten Parkplätze südlich des Volta Hauses (vgl. Abb. 6) erhalten werden können. Bei Bedarf sind in diesem Bereich auch Zufahrtsbeschränkungen möglich, um das Wildparkieren und den Suchverkehr zu verhindern. Das Ein- und Aussteigenlassen von Personen, die Zufahrt für Handwerksbetriebe, der Güterumschlag usw. sollen dabei auf allen Allmendflächen grundsätzlich gestattet bleiben. Die heutige Zufahrt zum Volta Haus von Norden wird ebenfalls nicht eingeschränkt. Gemäss Rücksprache mit dem Volta Haus besteht die Möglichkeit, auch Lastwagen ohne Bezug zum Volta Haus auf dem Vorplatz wenden zu lassen. Ein separater Wendepplatz ist aufgrund der geringen Frequenzen und der grossen Flächenbedürfnisse eines Lastwagen-Wendepplatzes nicht vorgesehen. Die Durchfahrt beim Volta Haus weiter Richtung Saint-Louis-Strasse bleibt für den Durchfahrtsverkehr gesperrt, solange der LKW-Verkehr des Volta Hauses nicht dauerhaft reduziert werden kann. Die Gestaltung der Strassenräume wird im Rahmen der weiteren Planung definiert.

Die Erschliessung der Baufelder für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt grundsätzlich von der Allmend. Zwei Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung (Lysbüchelstrasse - Lysbüchelplatz / Saint-Louis-Park - Saint-Louis-Strasse) werden durch punktuelle Ost-West-Verbindungen ergänzt, die eine hohe Durchlässigkeit innerhalb des Areals und direkte Verbindungen zu den umliegenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Elsässerstrasse, Vogesenplatz, Bahnhof St. Johann) gewährleisten. Die vom Kanton und der Gemeinde St. Louis (F) angestrebte Pendlerroute für den Veloverkehr soll im «Saint-Louis-Park» ausserhalb der Naturschutzzone realisiert werden, sobald die fehlenden Abschnitte an der nationalen Grenze realisiert werden können.

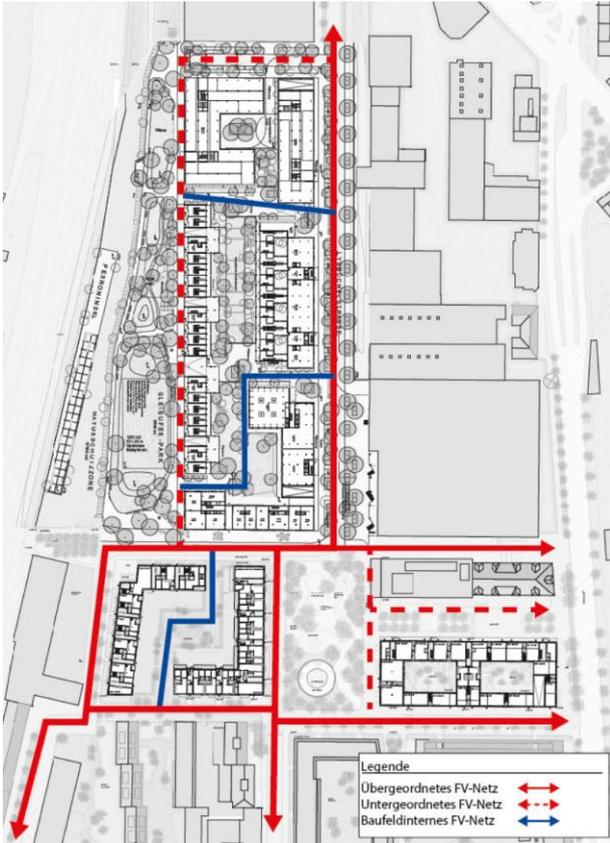


Abb. 13: Erschliessungskonzept Fussverkehr

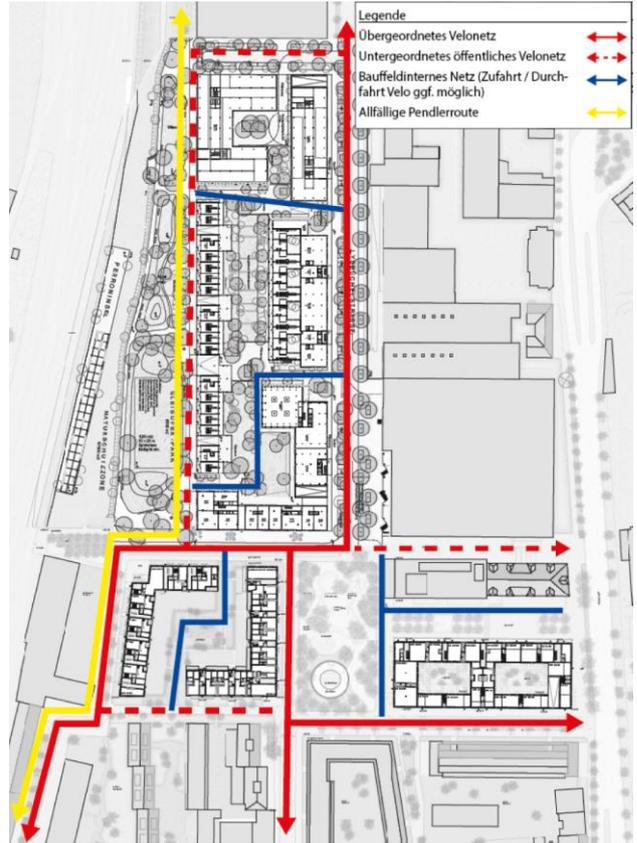


Abb. 14: Erschliessungskonzept Veloverkehr

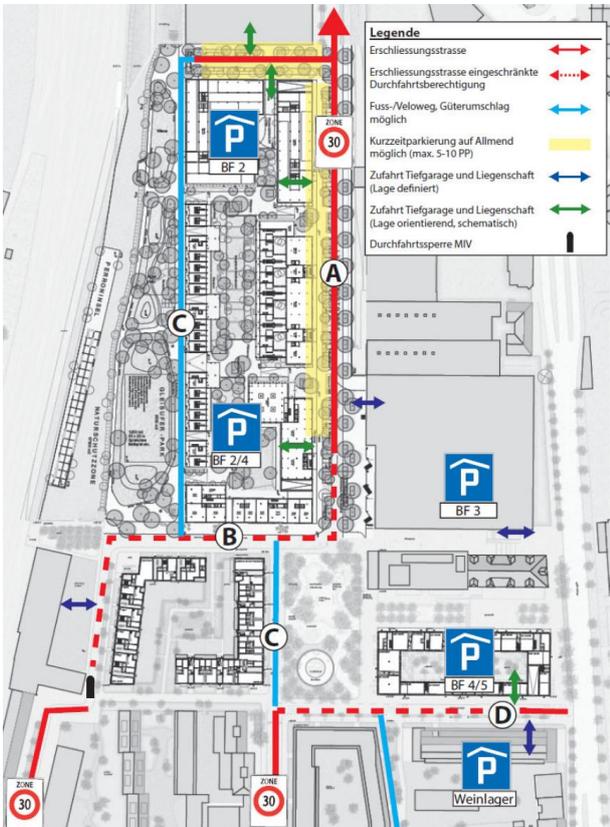


Abb. 15: Erschliessungskonzept Motorisierter Individualverkehr

1.4.3 Lärm

Ein für die Arealentwicklung VoltaNord erstelltes Lärmgutachten zeigt Lärmbeeinträchtigungen des Areals sowohl durch Industrie- und Gewerbelärm als auch durch Strassen- und Schienenverkehrslärm auf. Überschreitungen der Planungswerte der eidgenössischen Lärmschutzverordnung treten beim Strassenlärm nur lokal an der Elsässerstrasse, beim Bahnlärm nur an den Fassaden gegen Westen auf. Die Belastung durch Industrie- und Gewerbelärm führt hingegen zu grossflächigen Überschreitungen der Planungswerte der eidgenössischen Lärmschutzverordnung, dies hauptsächlich während der Nacht.

Während neue industrielle Anlagen ausserhalb des Perimeters gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung die Planungswerte einhalten müssen, haben neue Bauten auf dem Areal nur die weniger strengen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Um die Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Industriefirmen zu schützen, wurde deshalb im Rahmen des Bebauungsplans VoltaNord (2018) beschlossen, die Immissionsgrenzwerte für Neubauten auf dem Areal um 5 dB zu verschärfen (entsprechend Planungswerte). Aufgrund der Vielzahl an Lärmquellen sind Lösungen an der Quelle nicht sehr wirksam. Die Einhaltung der Grenzwerte ist somit durch innovative, wirksame städtebauliche und architektonische Massnahmen sicherzustellen.

Die Ergebnisse der städtebaulichen Studie (vgl. Kapitel 1.3.3) wurden im Hinblick auf die Erfüllung der Lärmschutzanforderungen bei allen Teams detailliert untersucht. Die Stellung der geplanten Gebäudekörper des Synthesekonzepts ist lärmoptimiert. Dank Innenhöfen auf den Baufeldern 2 und 4 besteht jeweils mindestens eine lärmabgewandte Gebäudefassade, die bei durchgehenden Wohnungen eine lärmabgewandte Ausrichtung der zur Lüftung notwendigen Fenster ermöglicht. Die Beispielgrundrisse der Siegerteams bestätigen, dass durchgehende Wohnungen an den allermeisten Orten mit Grenzwertüberschreitungen notwendig sein werden, um die Anforderungen des Bebauungsplans zu erfüllen. Die weitestgehend einheitliche Höhe innerhalb der jeweiligen Baufelder führt zu bestmöglicher Abschirmung der Fassaden gegenüber den vielfältigen Lärmquellen auf den Dächern in der Umgebung. Insbesondere bei den Wohnungen in den obersten Geschossen sind auch auf der lärmabgewandten Seite kleine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte des Bebauungsplans möglich. Die vorgeschlagenen Wohnungsgrundrisse weisen nach, dass die Anforderungen des Lärmschutzes dennoch mit architektonischen und gestalterischen Mitteln (z.B. Loggien, überdachte Terrassen, schallabsorbierende Fassaden) an allen zur Lüftung notwendigen Fenstern erfüllt werden können. Unter der damit ermöglichten Einhaltung der massgeblichen Grenzwerte kann eine Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Industriebetriebe verhindert werden. Aufgrund der Wichtigkeit der lärmgeschützten Innenhöfe ist der Klangraumgestaltung dieses Bereichs besondere Achtung zu schenken (vgl. http://cerclebruit.ch/?inc=s_klangraum&lang=de).

1.4.4 Störfall

Das Areal VoltaNord liegt fast vollständig in den Konsultationsbereichen der Bahnlinie St. Louis Grenze F/CH – Basel (Transport gefährlicher Güter) sowie der Störfallbetriebe Brenntag Schweizerhall AG (Lagerung und Umschlag von Chemikalien) und Bell Schweiz AG (Kälteanlage). Die Arealentwicklung wurde im Rahmen des Bebauungsplans VoltaNord von den zuständigen Kontrollinstanzen befürwortet, sofern die Gebäude mittels zu definierender Massnahmen vor Störfallereignissen geschützt werden. Die wichtigsten Grundsätze im Umgang mit Störfallereignissen wurden dabei im Bebauungsplan VoltaNord festgehalten.

- „Bauten und Nutzungen sind so zu realisieren, dass die Sicherheit der Bevölkerung neben den risikorelevanten Anlagen nicht übermässig gefährdet wird und die Risiken tragbar bleiben.“ Die Materialisierung der Gebäudeoberflächen und die Stabilität und Dichtigkeit der Bauten werden entsprechend im Baubegehren geprüft.
- „In den Baufeldern 2, 4 und 5 ist die Ansiedlung von Betrieben, welche bei ausserordentlichen Ereignissen Personen schwer schädigen können, ausgeschlossen.“

Im vorliegenden Bebauungsplan werden diese Grundsätze stufengerecht konkretisiert. Schwer evakuierbare Nutzungen sind in der Nähe der Störfallquellen nicht zulässig. Fluchtwege sind bei Gebäuden in der Nähe der Störfallquellen auf der gefahrenabgewandten Seite zu realisieren.

Die Trennung des Bahntrassees von den Gebäuden durch Bodenmodellierungen im «Saint-Louis-Park» wird im städtebaulichen Vertrag geregelt, da sie ausserhalb des Bebauungsplanperimeters liegt. Im gleichen Sinne soll der westliche Bereich des Baufelds 2 um ca. 1 m erhöht werden.

1.4.5 Entwässerung

Die Entwässerung des Gebietes VoltaNord ist integral nach dem Prinzip der «Schwammstadt» zu planen. Ziel ist der Verbleib sämtlichen Regenwassers innerhalb des Perimeters des Bebauungsplans erster Stufe. Neben der Abflussverringerung (durchlässige Flächengestaltung, Verdunstung, Retention etc.) und der Regenwassernutzung steht dabei die oberflächliche Versickerung nicht nutzbares, abfliessendes Niederschlagswassers im Vordergrund. Entsprechend sind bei der weiteren Planung sowohl auf den Baufeldern als auch in den öffentlichen Freiräumen Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung nach den Grundsätzen Verdunstung-Nutzung-Versickerung vorzusehen. Eine oberflächliche Versickerung wirkt sich günstig auf das Stadtklima und die Versorgung der Vegetation aus.

1.4.6 Nachhaltigkeit / Stadtklima

Folgende Aspekte sind für die Nachhaltigkeit der Arealentwicklung besonders förderlich. Die Aussagen in diesem Kapitel orientieren sich am Nachhaltigkeitstool des Bau- und Verkehrsdepartements, das entwickelt wurde, um Nachhaltigkeitsaspekte bei Projekten im Bereich Städtebau und Architektur besser zu beurteilen.

- Es entstehen an zentraler, gut erschlossener Lage attraktive Nutzflächen für 2'000 bis 2'500 Arbeitsplätze sowie hochwertiger Wohnraum für rund 1'500 bis 2'000 Einwohnerinnen und Einwohner, davon insgesamt mindestens zwei Drittel preisgünstig. Die preisgünstigen Wohnungen setzen sich insbesondere aus den Wohnungen der gemeinnützigen Wohnbauträger auf den Baufeldern 2 und 4 sowie des Neubaus der Einwohnergemeinde der Stadt Basel auf Baufeld 5 zusammen.
- Für neu zu erstellende Wohn-, Büro- und Schulbauten gelten zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie für erneuerbare Energie und Treibhausgasemissionen (vgl. Bebauungsplan erster Stufe VoltaNord). Dabei werden sowohl die Betriebsenergie als auch die sogenannte graue Energie und die standortabhängige Mobilität einbezogen. Bezüglich Eigenstromerzeugung gelten die anspruchsvollen Anforderungen des kantonalen Energiegesetzes. SBB Immobilien strebt für ihre Neubauten den DGNB-Standard Silber an.
- Der Umgang mit wiederverwendbaren Baumaterialien ist in der weiteren Planung zu prüfen.
- Durch die Anwendung qualitätssichernder Planungsverfahren wie Architekturwettbewerbe, Studienaufträge, Bebauungspläne und Regelwerke ist eine hohe städtebauliche, architektonische und landschaftsarchitektonische Qualität zu erzielen.
- Durch vielfältige Flächenangebote in den Gebäuden und den Freiräumen soll ein durchmischtes, sozial robustes Quartier entstehen.
- Das Erschliessungskonzept der Arealentwicklung priorisiert den Fuss- und Veloverkehr, schafft direkte Fuss- und Veloverbindungen zum öffentlichen Verkehrsnetz und minimiert den motorisierten Individualverkehr. Letzterer darf gemäss revidiertem kantonalem Umweltschutzgesetz auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunehmen.

Kultur- und Gewerbehaus ELYS

Immobilien Basel-Stadt schafft durch die Umnutzung der Bestandsgebäude Elsässerstrasse 209 und 215 (Kultur- und Gewerbehaus ELYS / Primarschule Lysbüchel) eine Basis für die nachhaltige Arealentwicklung in ökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht. Durch die Weiterver-

wendung der bestehenden Gebäude wird, bezogen auf deren weitere Lebensdauer, eine wesentliche Menge an (grauer) Energie eingespart. Die von der Photovoltaikanlage produzierten jährlich knapp 500 Megawattstunden werden zunächst von den Mietern konsumiert oder bei temporären Überschüssen ins Netz eingespeist. Die durch die Umnutzung erzielbaren Mieten erlauben die Ansiedlung von Nutzungen, die die Akzeptanz des Konversionsareals im bestehenden Quartier fördern und den Neubauten ein soziales Umfeld vorgeben, in das sich diese einbetten können. Für Neubauten der öffentlichen Hand gelten die erhöhten Anforderungen gemäss Anhang 10 der Verordnung zum kantonalen Energiegesetz. Labels sind nicht vorgesehen, da diese insbesondere kostensteigernd und darum nicht vereinbar mit der Schaffung günstiger Gewerbeflächen sind.

Ökologische Nachhaltigkeit

Ausgangslage der ökologischen Vernetzung bildet die Naturschutzzone entlang der Geleise, die nach dem Wettbewerb für den «Saint-Louis-Park» zonenrechtlich sichergestellt wird. Vorgesehen ist ein Biotopverbund, welcher eine Vernetzung von Westen (Gleisfeld SBB) nach Osten ermöglicht. Diese erfolgt einerseits über die künftige Parkfläche sowie die Höfe der Baufelder 2 und 4. Weiter sollen auch die Strassenräume und der «Lysbüchelplatz», wo zahlreiche Vegetationsflächen Trittsteine bilden, Teil der Vernetzung werden. Dabei können beispielsweise extensiv gehaltene Kiesflächen, separat oder als Teil der Baumscheibe, ein Zusammenleben von Bewohnerschaft und Vegetation ermöglichen. Die innerhalb der Arealentwicklung vorhandenen ökologisch wertvollen Bodensubstrate ohne oder mit nur geringen Bodenverunreinigungen konnten an einigen Stellen abgeschürft werden. Sie werden derzeit innerhalb des Wettbewerbsperimeters zwischengelagert und können bei einem entsprechenden ökologischen Konzept wiederverwendet werden, um als Ausgangspunkt für neue Pioniervegetation zu dienen. Einheimische Baumarten sind generell zu bevorzugen, sofern sie standortgerecht sind.

Stadtklima

Bezüglich Stadtklima ist eine wesentliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation zu erwarten:

- Das Areal ist heute mit Ausnahme der Abstellgleise weitgehend versiegelt. In Zukunft sind grosszügige öffentliche und private Grünflächen geplant, die grösstenteils unversiegelt sein sollen.
- Der geplante «Saint-Louis-Park» am Gleisfeld unterstützt die heute vorhandene Windströmung entlang der Bahnlinie. Eine Durchlüftung der Innenhöfe der Baufelder 2 und 4 wird dabei mittels Lücken im Blockrand gewährleistet.
- Das Regelwerk sieht eine massive Erhöhung der Anzahl Bäume gegenüber der heutigen Situation vor. Die Naturschutzzone am Gleisfeld wird hingegen nur wenige Bäume aufweisen, da sie als Ersatzfläche für die heutige trockenwarme Ruderalvegetation mit den entsprechenden Tier- und Pflanzenarten vorgesehen ist. Diese sind auf eine intensive Besonnung angewiesen.
- Für den «Lysbüchelplatz» wurde 2020 eine Mikroklimateilanalyse des Siegerentwurfs aus dem städtebaulichen Studienauftrag durchgeführt. Diese kam zum Schluss, dass der Platz bezüglich Mikroklimateil und Hitzestress «ausgewogen konzipiert» ist und genügend thermische Erholungsflächen aufweist. Das vorgesehene Wasserelement hat eine positive, wenn räumlich begrenzte Wirkung auf das Mikroklimateil. Den grössten Einfluss auf das thermische Wohlbefinden tagsüber haben Bäume, allerdings erst nachdem sie eine gewisse Grösse erreicht haben. Aufgrund der Ergebnisse der Mikroklimateilanalyse wurden u.a. zusätzliche Bäume, vor allem vor der West-Fassade des Baufelds 5 eingeplant. Für die nächtliche Auskühlung sind Versickerungs- und Verdunstungsflächen von grösserer Bedeutung. Diese wurden aufgrund der Ergebnisse der Mikroklimateilanalyse ebenfalls vergrössert.
- Das Regenwassermanagement erfolgt nach den Grundsätzen Verdunstung-Nutzung-Versickerung, was positive Auswirkungen auf das Stadtklima haben wird. Ungenutzte Flachdächer sind mit einer Vegetationsschicht zu überdecken. Photovoltaikanlagen auf Dächern sind aufgeständert in Kombination mit vollflächiger darunterliegender Vegetationsschicht auszuführen. Auch Dachterrassen sind mit Begrünung zu kombinieren.

- Es sind für einzelne Fassaden mit wenig Fensterfläche Begrünungen vorgeschrieben. Weitere begrünte Fassaden sind möglich und im Rahmen der kommenden Planungen zu prüfen (siehe unten).

Fassadenbegrünungen

Fassadenbegrünungen können einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima, zur Luftqualität, zur Biodiversität sowie zur Identität des neuen Stadtteils leisten. Sie schützen das Gebäude im Sommer durch Beschattung und Verdunstung vor der Hitze, lassen hingegen im Winter Licht durch und können ausserdem eine beträchtliche Dämmwirkung entfalten.

Unter Fassadenbegrünung werden oft vollflächige Begrünungen verstanden. Diese sind jedoch nicht bei jeder Fassade sinnvoll. Laubengänge oder Loggien bieten beispielsweise andere Voraussetzungen als murale Stirnfassaden mit wenig Fenstern. Neben den architektonischen Aspekten gibt es Rahmenbedingungen bezüglich Orientierung, Befestigung, Bewässerung, Entwässerung, Brandschutzvorschriften, Zugänglichkeit, natürlicher Höhengrenzen der Kletterpflanzen oder ausreichend Substrat, die eventuell nicht in jeder Situation erfüllt werden können. Neben der Sinnhaftigkeit und Machbarkeit der Fassadenbegrünung muss zuletzt gewährleistet sein, dass die Realisierungs- und Unterhaltskosten sich in einem vertretbaren Rahmen halten, um das übergeordnete Ziel der Erstellung von preisgünstigem Wohnraum nicht zu gefährden. Wichtig in diesem Zusammenhang sind eine integrale Betrachtungsweise sowie eine frühzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema.

1.5 Planungen in der Umgebung

Der nördliche Teil des Quartiers St. Johann befindet sich seit einigen Jahren im Umbruch. Nach der unterirdischen Verlegung der Autobahn bis 2007 sind entlang der früheren Autobahnachse neue Wohn- und Geschäftsbauten sowie neue öffentliche Freiräume entstanden. Weitere Projekte sind in Planung oder bereits realisiert:

- Auf dem Teil des ehemaligen Coop-Areals ausserhalb des Bebauungsplanperimeters verfolgt die Stiftung Habitat die Entwicklung „Lysbüchel Süd“, die neben dem Umbau des Coop-Weinlagers eine kleinteilige Blockrandbebauung vorsieht (vgl. Abb. 16). Die kleinen Baurechtspartellen wurden an Baugruppen abgegeben oder als Eigeninvestition realisiert. Einzelne Bauten wurden bereits bezogen.
- Der Bahnhof St. Johann wird mittel- bis langfristig wesentlich an Bedeutung gewinnen. Durch das geplante „Herzstück“ und den neuen Euroairport-Anschluss werden deutlich mehr Züge anhalten, weshalb der Bahnhof zu einem sogenannten „Agglomerationshub“ aufgewertet werden soll. Die Erschliessung des Bahnhofs und die Bahnhofinfrastruktur sollen in diesem Zusammenhang optimiert werden. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft planen eine neue Tramlinie vom Gewerbegebiet Bachgraben (Allschwil) bis zum Bahnhof St. Johann. Der Bebauungsplan ProVolta (2003) sieht ausserdem eine neue Fussgänger Verbindung vom Vogesenplatz zum S-Bahn-Perron vor.
- In der Umgebung des Bahnhofs zwischen der Entenweidstrasse und dem Volta Haus (vgl. Abb. 6) an der St. Louis-Strasse ist eine starke bauliche Dynamik entstanden. Südlich der Luzernerring-Brücke realisiert der Kanton einen Neubau für das Naturhistorische Museum und das Staatsarchiv. Das „Stellwerk“ am Vogesenplatz bietet seit einigen Jahren Arbeitsflächen und fachliche Unterstützung für Startups im Bereich Kultur und Kreativwirtschaft. Gastronomie und ein Dampfbad finden ebenfalls ihren Platz. Weiter nach Norden finden in der ehemaligen Zollhalle Zwischennutzungen sowie der beliebte Quartierflohmarkt statt. Zwischen der Zollhalle und VoltaNord realisiert die SBB ein neues Mehrfamilienhaus.
- An der Lothringerstrasse hat die Stiftung Habitat ein Wohnhaus für professionelle Musiker realisiert. Neben Wohnungen und schallgeschützten Proberäumen stehen Gästewohnungen, ein Saal, eine Kantine und eine Spielhalle für Kinder zur Verfügung. Ein zweites Musikerwohnhaus entsteht direkt gegenüber auf dem Areal „Lysbüchel Süd“. Wenige Meter entfernt am Lothringerplatz hat die Stiftung Habitat ein Wohnhaus für Grossfamilien realisiert. Dazu gehören ein grosser Gemeinschaftsraum und ein grüner Innenhof. Im Erdgeschoss betreiben

die GGG Stadtbibliothek und die JUKIBU, die Interkulturelle Bibliothek für Kinder und Jugendliche, gemeinsam eine Quartiersbibliothek.

- Der Kanton und die Gemeinde St. Louis streben mittel- bis langfristig an, eine neue Fuss- und/oder Veloachse parallel zum Gleisfeld vom Bahnhof St. Louis durch den «Saint-Louis-Park» zu realisieren. Diese würde anschliessend ans bestehende städtische Fuss- und Veloroutennetz anknüpfen. Diese Planung ist im Bebauungsplan berücksichtigt und fliesst auch als Grundlage in die Planung des Parks ein, damit eine spätere Integration der Veloroute einfach möglich ist.
- Am Voltaplatz („Volta Ost“) wird die Einwohnergemeinde der Stadt Basel ca. 100 Quartier- und Sozialwohnungen sowie Wohnraum für 75 Studierende, Gastronomie, kleinteilige Gewerbeflächen, Büroflächen, ein Kindertagesstätte und ein Angebot an Co-Working-Flächen realisieren.



Abb. 16: Bebauungskonzept Lysbüchel Süd. Diese Visualisierung zeigt die Dimensionen und möglichen Volumen der zukünftigen Bebauung. Sie stellt noch nicht die geplante Architektur dar (Quelle: Stiftung Habitat, 2018)

1.6 Mitwirkung

Bereits 2011 haben Vertreterinnen und Vertreter ausgewählter Quartierorganisationen eine Vision für das Areal formuliert, die vom Bebauungsplan VoltaNord weitgehend berücksichtigt wurde. 2012 hat das Stadtteilsekretariat Basel-West einen formellen Antrag auf Mitwirkung gemäss § 55 der Kantonsverfassung gestellt. Die nachfolgenden Mitwirkungsmassnahmen wurden entsprechend vom Stadtteilsekretariat begleitet. Nach der Testplanung wurden mehrere Workshops mit Stakeholdern aus dem Bereich Quartier, Politik und Gewerbe durchgeführt, um die Ergebnisse der Testplanung zu diskutieren. Vor der Auflage des Bebauungsplans erster Stufe VoltaNord sowie vor dem Regierungsratsbeschluss wurde die Planung an einer Medienorientierung und einer öffentlichen Informationsveranstaltung präsentiert. Im Vorfeld zur Planung der neuen Primarschule Lysbüchel hat das Erziehungsdepartement zudem ein Mitwirkungsverfahren mit den betroffenen Schulklassen und der Lehrerschaft durchgeführt.

Es fand im April 2019 ein Workshop mit der Bevölkerung statt, bei dem die Anforderungen an die öffentlichen Grünflächen im Fokus standen. Die Bevölkerung hat sich dabei insbesondere für Innen- und Aussenflächen für öffentliche Nutzungen ausgesprochen z.B. Vereinsräume, Gemeinschaftsräume, Treffpunkte, Freiraumangebote für unterschiedliche Nutzergruppen usw. Bei der

Gestaltung der Freiflächen waren „Grün“ und „Wasser“ die Hauptanliegen. Alle Inputs aus dem Workshop wurden den Planungsteams als Teil des Programms für die städtebauliche Studie abgegeben.

Die Ergebnisse der städtebaulichen Studie wurden im Juni 2020 im Rahmen einer digitalen Medienorientierung, einer digitalen Informationsveranstaltung mit ca. 50 TeilnehmerInnen und einer physischen Ausstellung präsentiert. Fragen und Rückmeldungen zur Planung konnten bei der Informationsveranstaltung mittels „Chat-Funktion“ oder anschliessend in einem Online-Fragebogen eingereicht werden.

Es haben 53 Personen den Fragebogen ausgefüllt. Das städtebauliche Konzept wurde grösstenteils positiv aufgenommen, insbesondere die Durchlässigkeit der Baufelder und die geplanten Grünräume. Ebenfalls gewürdigt wurden der hohe Wohnanteil, die Realisierung von preisgünstigem Wohnraum, die Dichte, die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten sowie die räumliche Anordnung der Gebäude. Die grossen Volumen der Gebäude wurden teilweise auch dahingehend kritisiert, dass sie das «organische» Verwachsen mit dem bestehenden Quartier verhindern würden. Der Entwurf für den «Lysbüchelplatz» wird insgesamt positiv beurteilt. Besonders gewürdigt wurden die reichliche, naturnahe Bepflanzung, der geringe Versiegelungsgrad sowie das Wasserelement und der Pavillon. Gewünscht werden weiterhin vielfältige Nutzungsangebote. Beim «Saint-Louis-Park» wünschen sich die Teilnehmenden insbesondere genügend Beschattung und ein gastronomisches Angebot (Buvette, Café). Eine vollständige Analyse der Ergebnisse wurde auf der Projektwebseite www.voltanord.ch aufgeschaltet.

Die Planungspartner möchten die Bevölkerung weiterhin regelmässig über die verschiedenen Planungsschritte informieren. Mitwirkungsmöglichkeiten sind insbesondere bei den öffentlichen Grünflächen vorgesehen. Für die Planung des «Saint-Louis-Parks» und «Lysbüchelplatzes» wurde bereits eine Begleitgruppe aus dem Quartier gegründet, welche mit zwei Personen im Wettbewerb für den Park vertreten sein wird und auch die Planung des Platzes begleitet. Die Ergebnisse des Wettbewerbs und das Vorprojekt für den «Lysbüchelplatz» werden voraussichtlich im Winter 2021 der Bevölkerung präsentiert. Auf der neuen Projektwebseite www.voltanord.ch kann man sich für die regelmässigen Newsletter anmelden.

2. Nutzungsplanerische Massnahmen

2.1 Bestehendes Recht

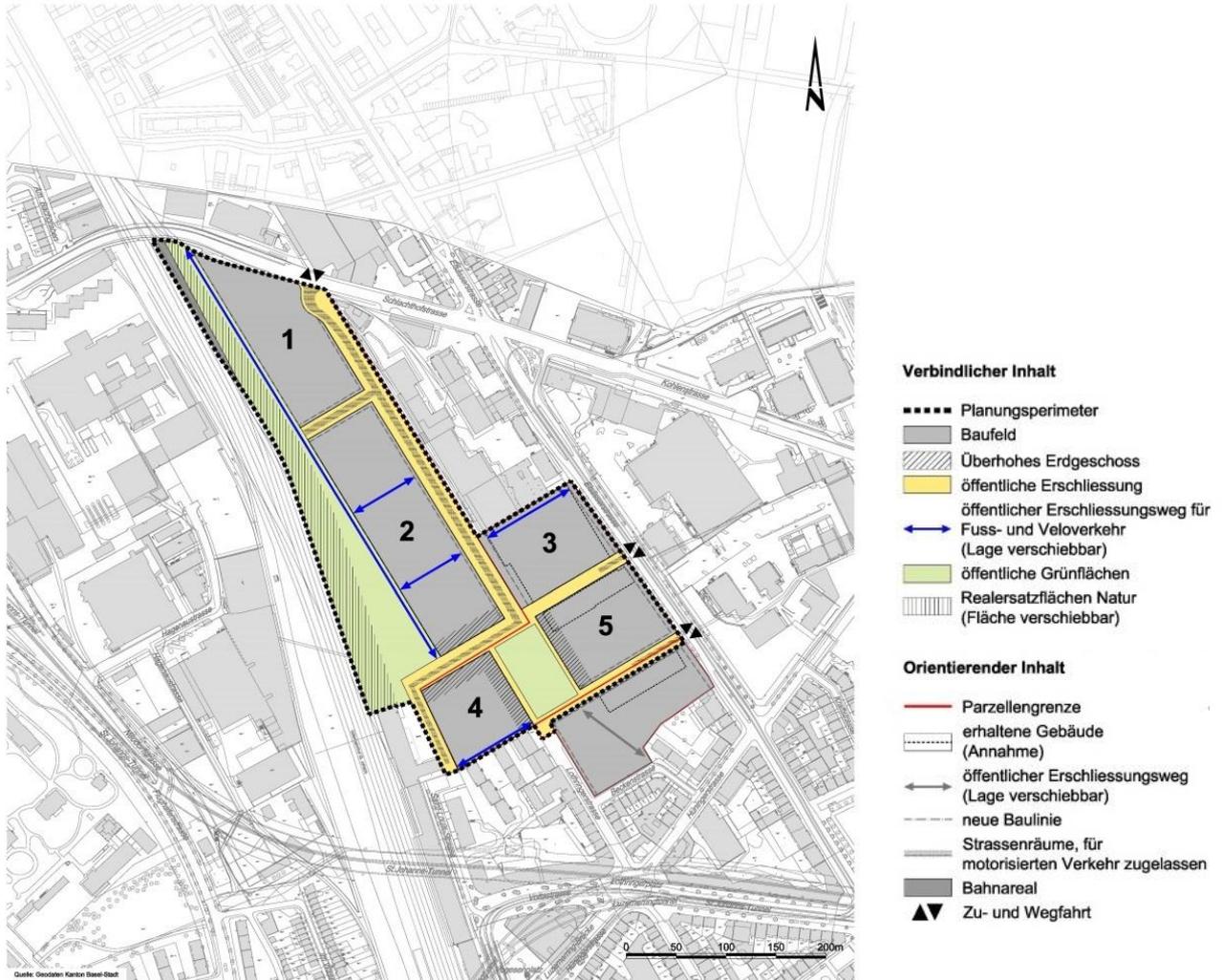


Abb. 17: Bebauungsplan VoltaNord (2018)

Der rechtskräftige Bebauungsplan VoltaNord (226) vom 16. Mai 2018 legt insbesondere fest:

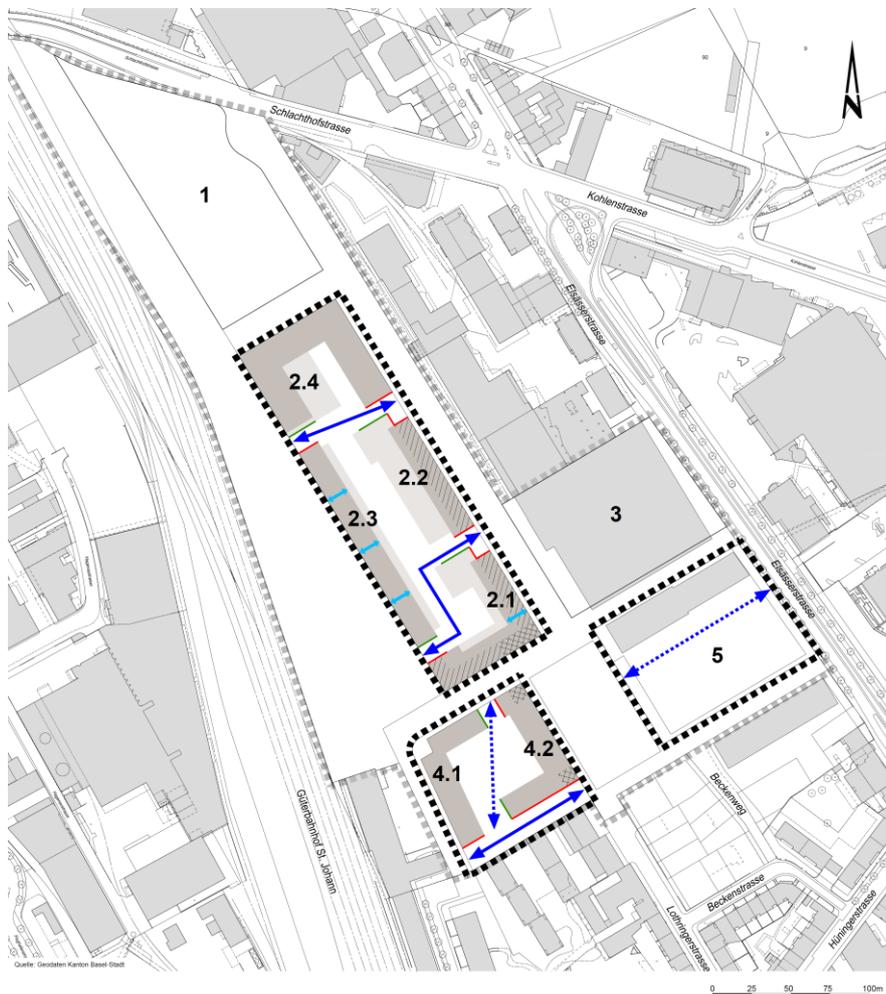
- Lage der Baufelder, Grünflächen, Strassen und Wegverbindungen
- Mindestwohnanteile und Mindestarbeitsanteile pro Baufeld
- Maximale Bruttogeschossfläche pro Baufeld
- Mindestflächen für Träger des gemeinnützigen Wohnungsbaus
- Unterteilung des Baufelds 2 in kleinere Baufelder
- Bereiche mit überhohen Erdgeschossen
- Lage, Zweck, Mindestfläche und Nutzung der künftigen Naturschutzzone am Gleisfeld
- Lärmgrenzwerte
- Schutzbestimmungen bzgl. Störfallereignisse
- Energieanforderungen
- Entwässerungsvorgaben
- Verfahrensbestimmungen

Parallel dazu wurden auf Basis des Bebauungsplans Bau- und Strassenlinien definiert.

2.2 Festsetzung eines Bebauungsplans zweiter Stufe

Vor einer künftigen Bebauung ist gemäss Bebauungsplan VoltaNord (2018) ein sogenannter „Bebauungsplan zweiter Stufe“ zu erarbeiten, welcher den ersten Bebauungsplan konkretisiert. Die Vorgaben des Bebauungsplans zweiter Stufe müssen sich dabei grundsätzlich innerhalb der Rahmenvorgaben des Bebauungsplanes erster Stufe bewegen. Wo keine weitergehenden Angaben gemacht werden, gelten die Aussagen des Bebauungsplans erster Stufe VoltaNord (2018). Der vorliegende Bebauungsplan zweiter Stufe basiert auf dem Synthesekonzept der städtebaulichen Studie (2019). Er legt in erster Linie die Bebauungsstruktur und Freiräume auf den Baufeldern 2 und 4 fest. Auf Baufeld 5 wird das definitive Gebäudevolumen im Rahmen eines weiteren Projektwettbewerbs eruiert. Der Bebauungsplan macht ausserdem Aussagen zu den Themen Erdgeschossnutzungen, Freiraumgestaltung auf den Baufeldern, Lärm, Störfall und Mobilität. Die öffentlichen Freiräume liegen ausserhalb des Bebauungsplanperimeters.

2.2.1 Bebauungsplan zweiter Stufe



Verbindlicher Inhalt

- Planungsperimeter
- öffentlicher Erschliessungsweg
- Baubereich Haupt-/Anbauten
- Pflichtbaulinie
- Pflichtbaulinie mit begrünter Fassade
- ▨ Überhohes Erdgeschoss, max. 40% Wohnen
- ▩ Überhohes Erdgeschoss, quartierdienliche Nutzungen

Orientierender Inhalt

- ↔ baufeldbezogene Verbindung für FussgängerInnen
- baufeldbezogener Durchgang
- Perimeter Bebauungsplan erster Stufe

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Städtebau

Volta Nord Bebauungsplan Stufe 2	Datum	16.08.2021
	Revision	
	Format	A3
	Massstab	1:2000
	Projektziele	nc
	Zustimm.	00
Archiv-Nr.		
Plan Nr.	14299	

Abb. 18: Bebauungsplan zweiter Stufe

2.2.2 Bebauungsvorschriften

Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:

Bebauung

- a. **Zur Erreichung einer hohen architektonischen und landschaftsarchitektonischen Qualität können qualitätssichernde Verfahren eingefordert werden.**

Die Sicherstellung einer hohen städtebaulichen, architektonischen und landschaftsarchitektonischen Qualität soll durch verschiedene Massnahmen erreicht werden. Der Bebauungsplan und das Regelwerk (vgl. Kapitel 1.4.1) sind als vordringliche Planungsinstrumente zur Sicherstellung einer hohen Qualität zu verstehen. Weiter wurde eine fachliche Begleitgruppe bestehend aus einzelnen Fachmitgliedern des Beurteilungsgremiums der städtebaulichen Studie einberufen, welche bereits wertvolle Dienste bei der Erarbeitung des Bebauungsplans und des Regelwerks leistete. Schliesslich sind auf allen Baufeldern entweder qualitätssichernde Varianzverfahren (z.B. Studienaufträge, Wettbewerbe) oder Direktaufträge an die Siegerteams des städtebaulichen Studienauftrags von 2019 vorgesehen.

- b. **Die Gebäude auf den Baufeldern 2 und 4 sind innerhalb der im Bebauungsplan dargestellten Baubereiche zu realisieren. Das städtebauliche Konzept für Baufeld 5 ist in einem qualitätssichernden Verfahren zu definieren. An der Elsässerstrasse sind Abweichungen von der Baulinie zulässig.**

Die im Bebauungsplan dargestellten Baubereiche entsprechen der städtebaulichen Konzeption aus dem Studienauftrag (2019), die im Kapitel 1.3.4 beschrieben wird. Die Baubereiche stellen dabei grundsätzlich die maximal überbaubaren Flächen dar. Resultieren aus den nachfolgenden Verfahren kleine Abweichungen von den im Bebauungsplan dargestellten Baubereichen, sollen diese möglich sein, sofern die städtebauliche Gesamtkonzeption gewahrt bleibt. Dies betrifft insbesondere die hellgrauen Anbauten im Innenhof des Baufelds 2, bei denen - je nach Nutzung - unterschiedliche Bebauungsstrukturen denkbar sind.

Auf Baufeld 5 konnte im Gegensatz zu den Baufeldern 2 und 4 kein Entwurf aus dem städtebaulichen Studienauftrag vollständig überzeugen. Die genaue Volumetrie, Lage und Bruttogeschossfläche sind im Rahmen eines qualitätssichernden architektonischen Varianzverfahrens zu prüfen, wobei die maximale Bruttogeschossfläche des Bebauungsplans VoltaNord und eine maximale Höhe von 30 m einzuhalten sind. Die qualitativen Ziele für Baufeld 5 werden im Kapitel 1.4.1 erläutert.

Die im Bebauungsplan dargestellten Lagen der künftigen Bauten gehen allfälligen abweichenden Bestimmungen des Bau- und Planungsgesetzes (z.B. Grenzabstände, Gebäudetiefen und Mindestfreiflächen) vor. Dies gilt nicht nur auf den Baufeldern 2 und 4, sondern auch für das noch zu erarbeitende städtebauliche Konzept auf Baufeld 5.

In Bezug auf die Mindestfreiflächen kann folgendes festgehalten werden. Die weissen Flächen auf den Baufeldern 2 und 4 sind grundsätzlich nicht überbaubar und in diesem Sinne als räumlich fixierte Mindestfreifläche zu verstehen. Bei den Anbauten auf Baufeld 2 im Hof lassen die hellgrauen Baubereiche im Bebauungsplan verschiedene Gebäudeformen zu. Es ist aufgrund der erforderlichen Lichtverhältnisse für Wohnnutzung nicht davon auszugehen, dass diese Flächen vollständig überbaut werden. Auf den Unterbaufeldern 2.1-2.3 mit Schwerpunkt Wohnnutzung bleiben gemäss aktuellem Projektstand ca. 46% der Fläche hinter der Baulinie frei von Bauten (Gesamtbaufeld: ca. 43%). Baufeld 2 verfügt über einen direkten, autofreien Zugang zum «Saint Louis-Park» und liegt ausserdem direkt neben dem «Lysbüchelplatz», weshalb die Unterschreitung der üblichen Mindestfreifläche als vertretbar erachtet wird. Auf Baufeld 4 gehört der grosse Innenhof zum städtebaulichen Konzept, es bleiben mindestens 50% der Fläche hinter der Bauli-

nie frei. Auf Baufeld 5 werden aufgrund der erforderlichen Lichtverhältnisse für die geplante Wohnnutzung zusätzliche Freiräume entstehen. Ein Mindestabstand zwischen Primarschule Lysbüchel und Neubau(ten) wird im Wettbewerbsprogramm definiert.

An der Ostfassade des Baufelds 5 hat der städtebauliche Studienauftrag gezeigt, dass Bauen an der Baulinie nicht zwingend die städtebaulich beste Lösung darstellt. Aus diesem Grund sollen Abweichungen von dieser Baulinie explizit ermöglicht werden. Die Baulinien auf Baufeld 5 werden bei Bedarf angepasst, sobald die neue Lage des Gebäudes klar wird.

c. Es gelten folgende Maximalmasse:

<i>Unter- baufeld</i>	<i>Anzahl Vollgeschosse</i>	<i>Wandhöhe Hauptbauten</i>	<i>Wandhöhe Anbauten</i>	<i>BGF</i>
2.1	8 G	28.50 m	21.00 m	15'765 m ²
2.2	8 G	28.50 m	18.50 m	11'460 m ²
2.3	8 G	28.50 m	25.50 m	14'550 m ²
2.4	8 G	30.00 m	25.50 m	21'225 m ²
4.1	9 G	30.00 m	-	11'220 m ²
4.2	8 G	28.50 m	-	12'780 m ²
5	10 G	30.00 m		28'000 m ²

Nutzungstransfers zwischen den Baufeldern und Unterbaufeldern sind zulässig, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird. In den Neubauten auf Baufeld 5 sind Nichtwohnnutzungen im Erdgeschoss unabhängig vom Mindestwohnanteil zulässig. Innerhalb des Areals gehen die Maximalhöhen den Lichteinfallswinkeln vor. Angerechnet werden Fenster mit einem Lichteinfallswinkel von höchstens 60°.

Es werden für jedes Unterbaufeld auf den Baufeldern 2 und 4 Maximalmasse festgelegt, die sich an den Ergebnissen des städtebaulichen Studienauftrags (2019) orientieren und die maximale Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss Bebauungsplan erster Stufe einhalten. Auf Baufeld 2 wird bei den Maximalhöhen zwischen den Hauptbauten am Rand und den weniger hohen Anbauten im Hof unterschieden. Auf Baufeld 4 sind keine Anbauten vorgesehen. Auf Baufeld 5 konnte im Gegensatz zu den Baufeldern 2 und 4 kein Entwurf aus dem städtebaulichen Studienauftrag vollständig überzeugen. Die genaue Volumetrie, Lage und Bruttogeschossfläche sind im Rahmen eines qualitätssichernden architektonischen Varianzverfahrens zu prüfen (vgl. lit. b), wobei die maximale Bruttogeschossfläche des Bebauungsplans VoltaNord und eine maximale Höhe von 30 m einzuhalten sind. Die qualitativen Ziele für Baufeld 5 werden im Kapitel 1.4.1 erläutert.

Auf Baufeld 5 besteht ein Mindestwohnanteil von 60% gemäss Bebauungsplan VoltaNord (2018). Das definitive Projekt für den Umbau der bestehenden Liegenschaft Elsässerstrasse 209 (inkl. Primarschulhaus) mit ihren Nichtwohnnutzungen beansprucht jedoch etwas mehr als 40% der zulässigen Bruttogeschossfläche. Bei den Neubauten auf Baufeld 5 wäre somit gemäss Bebauungsplan erster Stufe nur Wohnnutzung möglich. Im Erdgeschoss können andere Nutzungen durchaus sinnvoll sein, um die umliegenden Allmendflächen zu beleben. Sie sollen deshalb im vorliegenden Bebauungsplan ermöglicht werden. Es handelt sich dabei um kleine Flächen, welche die Gesamtkonzeption des Bebauungsplans VoltaNord nicht in Frage stellen.

Innerhalb des Areals gehen die Maximalhöhen den Lichteinfallswinkeln vor. In den allermeisten Fällen hält das städtebauliche Konzept einen Lichteinfallswinkel von 45° ein. An gewissen Orten ist ein Lichteinfallswinkel von 60° vorgesehen, insbesondere an der Lysbüchelstrasse im Erdgeschoss zwischen den Baufeldern 2 und 4. Die Nichteinhaltung des 45°-Lichteinfallswinkels im Erdgeschoss ist an vielen Orten im Quartier St. Johann üblich und betrifft in diesem Fall nur sehr wenige Wohnungen, die aufgrund der Nähe zum Park, dem gemeinschaftlichen Innenhof und der

städtebaulichen Lücke auf Baufeld 4 dennoch über eine hohe Wohnqualität verfügen. Auf Baufeld 2 sind in diesem Bereich tendenziell Nichtwohnnutzungen vorgesehen.

Für die Berechnung der anrechenbaren Fensterflächen ist von einem Lichteinfallswinkel von 60° auszugehen. In Ecklagen und innerhalb des Blockrandbereichs wird seitliches Licht angerechnet, wenn es in einem Winkel von höchstens 30° vom Scheitelpunkt eines ausreichenden rechtwinklig zu einer Fensteröffnung angelegten Lichteinfallswinkels aus einfällt (§ 64 Abs. 1 BPG).

Gegenüber der Parzelle 1/2441 (Lothringerstrasse 169) ist ein Lichteinfallswinkel von 45° gemessen von einer Linie 8.75 m südlich der Parzellengrenze zur Parzelle 1/2756 einzuhalten. Gegenüber der Parzelle 1/2447 ist ein Lichteinfallswinkel von 45° gemessen von einer Linie 10 m südlich der Parzellengrenze zur Parzelle 1/2756 einzuhalten. In beiden Fällen müssen bestehende Brandwände nicht berücksichtigt werden.

Die Lage, Höhe (bis maximal 30 m) und Geschosszahl der Neubauten auf Baufeld 5 sind im kommenden Varianzverfahren zu prüfen. Neubauten auf Baufeld 5 müssen gegenüber den Baulinien auf den Parzellen 1/2790 und 1/1452 (Lysbüchel Süd) einen Lichteinfallswinkel von 45° einhalten.

d. Mindestens 20% der auf Baufeld 2 realisierten BGF sind auf Unterbaufeld 2.4 als Arbeitsflächen zu realisieren.

Gemäss Bebauungsplan VoltaNord müssen mindestens 20% der BGF auf Baufeld 2 als Arbeitsnutzungen im Norden des Baufelds realisiert werden. Die Arbeitsflächen trennen die lärmintensiven Nutzungen auf Baufeld 1 von den lärmsensiblen Nutzungen auf dem restlichen Baufeld 2 und müssen auf Unterbaufeld 2.4 realisiert werden.

Um den Mindestarbeitsanteil von 40% auf Baufeld 2 gemäss Bebauungsplan VoltaNord einzuhalten, müssen weitere Arbeitsflächen realisiert werden. Diese Flächen können frei angeordnet werden. Sie werden voraussichtlich auf den Unterbaufeldern 2.1 und 2.2 realisiert.

e. Dachgeschosse sind mit Ausnahme innerhalb der Dachprofilinie befindlicher, gemeinschaftsfördernder Infrastruktur nicht zulässig. Treppenhäuser und Liftschächte zur Erschliessung der Dachterrassen oder gemeinschaftsfördernder Infrastruktur sind zulässig und müssen bis zu ihrer Maximalhöhe vom 3,5 m keinen Abstand zur Fassade einhalten. Gebäudeteile und technische Aufbauten auf dem Dach zählen nicht zur Gebäudehöhe. Sowohl gemeinschaftsfördernde Infrastruktur als auch Photovoltaikanlagen auf Dachflächen sind mit Begrünung zu kombinieren.

Den Dächern kommt eine entscheidende Bedeutung zu. Neben den Anforderungen des Energiegesetzes bezüglich Eigenstromerzeugung übernehmen die Dächer wichtige Funktionen in Bezug auf Erholung, Biodiversität und Regenwasserrückhalt. Es ist für jedes Gebäude eine ausgewogene Kombination zwischen Photovoltaikanlagen, Begrünung und gemeinschaftlich genutzten Dachterrassen zu suchen.

Gemäss Bau- und Planungsgesetz (BPG) sind zusätzlich zur maximalen Anzahl Vollgeschosse noch zwei zurückversetzte Dachgeschosse zulässig, von welchem ein Dachgeschoss nicht zur Bruttogeschossfläche zählt. Dies würde dem städtebaulichen Konzept für das Areal widersprechen und ist deshalb nicht zulässig. Zur Aktivierung der Dachflächen sind gemeinschaftsfördernde Nutzungen wie Gemeinschaftsräume, Waschküchen usw. dennoch möglich. Sie sind innerhalb der Dachprofilinie zu realisieren.

Treppenhäuser und Liftschächte zur Erschliessung der Dachterrassen sind in jedem Fall zulässig und müssen gemäss § 11 Abs. 2^{bis} BPG keinen Abstand zur Fassade einhalten, sofern sie sich nicht über mehr als ein Drittel der Fassadenbreite erstrecken. Sie dürfen die Wandhöhe der Voll-

geschosse bis maximal 3.5 m überschreiten, um Dachterrassen oder gemeinschaftsfördernde Nutzungen zu erschliessen (§ 11 Abs. 2^{bis} i.V.m. § 27 Abs. 1 BPG). Deren gestalterisch hochwertige Einbindung in die Gebäudekonzeption ist zwingend.

Photovoltaikanlagen auf Dächern sind aufgeständert in Kombination mit vollflächiger darunterliegender Vegetationsschicht auszuführen. Um neben dem hohen Flächenbedarf der Solarnutzung Fläche für Dachterrassennutzung zu gewinnen, können Solarelemente punktuell auch auf Beschattungselementen z.B. Pergolen / Dächer platziert werden. Ungenutzte Flachdächer sind gemäss § 72 BPG mit einer Vegetationsschicht zu überdecken.

f. Auf dem Baufeld 4 dürfen Erker maximal 3.0 m breit sein.

Das städtebauliche Konzept sieht auf dem Baufeld 4 3.0 m breite Erker vor. Diese sollen durch den Bebauungsplan explizit ermöglicht werden.

g. Am Ostrand des Baufelds 2 darf die Baulinie höchstens um 3.0 m durch Vordächer im Erdgeschoss überschritten werden.

Am östlichen Längsrand des Baufelds 2 sieht das städtebauliche Konzept 3.0 m tiefe Vordächer vor. Um diese realisieren zu können, werden sie im vorliegenden Bebauungsplan ermöglicht. Diese Vorschrift gilt nur für die Baulinien gemäss Bau- und Planungsgesetz, nicht für die Pflichtbaulinien in diesem Bereich.

h. Die Haupteerschliessung der Unterbaufelder erfolgt zur öffentlichen Erschliessung hin.

Die Erschliessung der Gebäude erfolgt immer nach aussen d.h. entweder zur Allmend oder im südlichen Bereich des Baufelds 4 zur quartierbezogenen Verbindung für FussgängerInnen hin. Es handelt sich hierbei um ein grundlegendes städtebauliches Prinzip des Quartiers St. Johann, das auch in der Fassadengestaltung zum Ausdruck kommen soll. Die städtebaulichen Achsen am Südrand des Baufelds 4 und südlich der Primarschule Lysbüchel gelten in diesem Kontext als öffentliche Erschliessung, auch wenn sie nicht zur Allmend gehören.

i. An den im Bebauungsplan kreuzschraffierten Lagen sind im Erdgeschoss quartierdienliche Nutzungen zu realisieren.

Das Gelingen des neuen Stadtteils setzt die Bereitstellung quartierdienlicher Infrastruktur wie Quartierläden, Bäckereien, Arztpraxen, Kindertagesstätten, Treffpunkte, Gemeinschaftsräume usw. voraus. Diese Nutzungen sind jedoch wirtschaftlich wenig attraktiv. Der Bebauungsplan stellt deshalb sicher, dass ein Minimum an Quartierinfrastruktur vorhanden ist. Diese Infrastruktur ist als Ergänzung der Angebote auf Baufeld 3 und auf dem Areal Lysbüchel Süd (Stiftung Habitat) sowie der bereits bestehenden Subzentren am Vogesenplatz und am Voltaplatz zu verstehen. Eine Beanspruchung der direkt angrenzenden Allmendflächen durch Aussenbestuhlung (z.B. bei Gastronomie) ist vorgesehen. Als quartierdienlich gelten Nutzungen, die primär den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung des Quartiers dienen.

j. An den im Bebauungsplan schraffierten Lagen darf Wohnnutzung im Erdgeschoss 40% der strassenseitigen Fassadenlänge pro Unterbaufeld nicht überschreiten.

Das Strassenbild entlang der Lysbüchelstrasse sowie zwischen Baufeldern 2 und 4 soll durch Arbeitsnutzungen geprägt werden. Denkbar sind insbesondere je nach Situation das Kleingewerbe, Firmen aus der Kreativwirtschaft, Arztpraxen, Kindertagesstätten, Gastronomie usw. Eine Beanspruchung der direkt angrenzenden Allmendflächen durch Aussenbestuhlung (z.B. bei Gastronomie) ist vorgesehen. Wohnnutzung ist nur in einem untergeordneten Mass möglich.

- k. In den im Bebauungsplan schraffierten und kreuzschraffierten Flächen haben die Erdgeschosse strassenseitig eine Geschosshöhe von mindestens 4,5 m aufzuweisen. Gemessen wird von Oberkante Boden Erdgeschoss (Rohbau) bis Unterkante Boden 1. Obergeschoss (Rohbau). Auf dem Unterbaufeld 4.2 ist bei der südlichen kreuzschraffierten Fläche eine Unterschreitung der Mindestgeschosshöhe zulässig.**

Die überhohen Erdgeschosse sollen weitere Nichtwohnnutzungen ermöglichen, falls die Nachfrage nach solchen Flächen sich in Zukunft ändert. Die Lage dieser Flächen im Bebauungsplan ist als Präzisierung bzw. Änderung des Bebauungsplans erster Stufe zu verstehen, nicht als Ergänzung. Diese Vorgehensweise war im Bebauungsplan erster Stufe vorgesehen.

Bei der südlichen kreuzschraffierten Fläche auf dem Unterbaufeld 4.2 wird zwar ein überhohes Erdgeschoss angestrebt. Eine Unterschreitung der Mindestgeschosshöhe von 4,5 m ist jedoch aus städtebaulichen Gründen zulässig.

Freiräume

- a. Die Grün- und Freiräume auf den Baufeldern sind qualitativ hochwertig unter Berücksichtigung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte zu gestalten und auch für die Bewirtschaftung des anfallenden Niederschlagswassers vorzusehen. Mit der ersten Baueingabe pro Baufeld ist ein verbindliches Umgebungs- und Entwässerungskonzept für das gesamte Baufeld einzureichen.**

Die Qualität der privaten Freiräume ist entscheidend für die Wohnqualität auf dem Areal. Um eine hohe Qualität zu gewährleisten, wurde für das Areal ein Regelwerk erarbeitet (vgl. Kapitel 1.4.1), das die wichtigsten Erkenntnisse aus dem städtebaulichen Studienauftrag dokumentiert. Dieses Regelwerk bildet eine wichtige Grundlage für die Freiraumgestaltung der Baufelder. Zur Sicherstellung der räumlichen Eingangssituationen der Durchquerungen auf den Baufeldern 2 und 4 werden im Bebauungsplan Pflichtbaulinien festgelegt (vgl. Kapitel 2.3).

Die Freiraumgestaltung der Baufelder muss sowohl die Erholungsbedürfnisse der Bewohnerschaft als auch ökologische und stadtklimatische Aspekte berücksichtigen. Die Entwässerung ist nach den Prinzipien der «Schwammstadt» (Verdunstung – Nutzung – Versickerung) zu planen (vgl. Kapitel 1.4.5). Um ein zusammenhängendes Freiraumkonzept sicherzustellen, ist mit der ersten Baueingabe ein verbindliches Umgebungs- und Entwässerungskonzept für das gesamte Baufeld einzureichen.

- b. Auf dem Baufeld 2 sind mindestens 50% der Fläche hinter der Baulinie, die unbebaut bleibt, als Garten oder Grünfläche anzulegen. Auf den Baufeldern 4 und 5 sind mindestens zwei Drittel der Fläche hinter der Baulinie, die unbebaut bleibt, als Garten oder Grünfläche anzulegen. Auf Baufeld 5 kann eine Unterschreitung dieser Flächen bewilligt werden, um Erschliessungsbedürfnisse und Schulnutzungen zu berücksichtigen.**

Gemäss Bau- und Planungsgesetz müssen von der Fläche hinter der Baulinie, die oberirdisch nicht überbaut werden darf («Mindestfreifläche»), mindestens zwei Drittel als Garten oder Grünfläche angelegt werden. Diese Regelung soll im vorliegenden Bebauungsplan durch eine massgeschneiderte Regelung ersetzt werden. Auf den Baufeldern 2 und 4 bezieht sich die Mindestgrünfläche in Abweichung von § 52 Abs. 1 BPG auf die unbebaute Fläche hinter der Baulinie, nicht auf die rechtliche Mindestfreifläche. Dies hängt damit zusammen, dass die rechtliche Mindestfreifläche im vorliegenden Bebauungsplan nicht zur Anwendung kommt (vgl. Erläuterungstext zu «Bebauung» lit. b).

Auf Baufeld 2 ist aufgrund der Anlieferungsbedürfnisse auf Unterbaufeld 2.4 und der Erschliessungswege auf dem ganzen Baufeld ein Grünanteil von zwei Dritteln nicht umsetzbar. Baufeld 2

verfügt über einen direkten, autofreien Zugang zum «Saint-Louis-Park» und liegt ausserdem direkt neben dem «Lysbüchelplatz», weshalb eine mögliche Unterschreitung der üblichen Mindestgrünfläche als vertretbar erachtet wird. Ein möglichst hoher Grünanteil und ein niedriger Versiegelungsgrad werden dennoch angestrebt und sind auch im Regelwerk als Ziele verankert.

Auf Baufeld 4 ist die Mindestgrünfläche einzuhalten.

Auf Baufeld 5 ist der Grünanteil im Rahmen des kommenden Projektwettbewerbs zu prüfen. Baufeld 5 grenzt direkt am «Lysbüchelplatz». Eine Unterschreitung der üblichen Mindestgrünfläche wäre grundsätzlich vertretbar, um die Pausenhofnutzung sowie die Erschliessung der Primarschule und des Neubaus sicherzustellen. Ein möglichst hoher Grünanteil und ein niedriger Versiegelungsgrad werden dennoch angestrebt und sind auch im Regelwerk als Ziele verankert.

- c. Bauten und Anlagen unter Gärten oder Grünflächen müssen im Bereich von Baumpflanzungen mit einer durchwurzelbaren Erdschicht von mindestens 1.50 m überdeckt werden. Innerhalb der Grün- und Freiräume auf Baufeld 2 sind 10 Bäume auf nicht unterbautem Areal zu ersetzen.**

Die 10 zu ersetzenden Bäume wurden im Rahmen des Rückbaus gefällt. Es ist davon auszugehen, dass die definitive Anzahl neuer Bäume viel höher liegt (vgl. Regelwerk).

- d. Die zwischen der Bau- und der Strassenlinie liegende Grundstücksfläche ist bei Nichtwohnnutzungen angemessen zu begrünen. Sie muss vom öffentlichen Grund nicht abgegrenzt werden.**

Gemäss § 55 Abs. 1 BPG sind Flächen zwischen Bau- und Strassenlinie als Garten oder Grünfläche anzulegen und vom öffentlichen Grund abzugrenzen. Auf VoltaNord gilt diese Vorschrift weiterhin bei Wohnnutzung. Bei Nichtwohnnutzungen sind hingegen gemäss Regelwerk VoltaNord (vgl. Kapitel 1.4.1) keine klassischen Vorgärten vorgesehen. Die Vorzonen sollen in diesen Bereichen vielmehr übergangslos an den Strassenraum anschliessen. Sie sind angemessen zu begrünen. Diese Regelung betrifft insbesondere die Vorzonen vor schraffierten Gebäudeflächen auf den Baufeldern 2 und 4 sowie die Vorzonen auf Baufeld 5 zur Elsässerstrasse und zum «Lysbüchelplatz» hin, auch wenn in diesen Bereichen kurz- bis mittelfristig im Erdgeschoss gewohnt wird (vgl. «Bebauung» lit. j).

Lärm

- a. Können die Anforderungen an die verschärften Lärmgrenzwerte gemäss Ziff. 2, lit. p des Bebauungsplans 226 nicht erfüllt werden, sind die lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes zu orientieren und die Gebäude durch bauliche und gestalterische Massnahmen vor Lärm zu schützen.**

Gemäss Bebauungsplan 226 (erste Stufe, 2018) gelten in allen Baufeldern die Immissionsgrenzwerte der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV), diese jedoch reduziert um 5 dB. Die neue Vorschrift im Bebauungsplan zweiter Stufe präzisiert nun den Umgang mit Überschreitungen der reduzierten Grenzwerte gemäss Bebauungsplan erster Stufe bis zu den Immissionsgrenzwerten. Diese werden analog Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in Basel behandelt. Im Vordergrund stehen dabei – analog Art. 31 Abs. 1 LSV – die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes und bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen. Können die verschärften Grenzwerte durch solche Massnahmen nicht eingehalten werden, kann der Regierungsrat für städtebaulich, architektonisch und lärmtechnisch sinnvolle Lösungen Ausnahmen von den verschärften Lärmgrenzwerten bis zu den Immissionsgrenzwerten für einzelne Gebäudeteile gewähren (Bebauungsplan erster Stufe lit. p). Falls die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV durch

solche Massnahmen nicht eingehalten werden, muss das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt eine Ausnahme gemäss LSV Art. 31 Abs. 2 prüfen.

Störfall

- a. **Auf den Unterbaufeldern 2.2, 2.3 und 2.4 sind sensible Nutzungsarten nicht zulässig, solange die massgeblichen Gefahrenquellen in der Umgebung vorhanden sind.**

Sensible Nutzungsarten wie z.B. Alters- und Pflegeheime und Kindertagesstätten sind im nördlichen, westlichen und östlichen Bereich des Baufelds 2 nicht zulässig, da sie im Störfallereignis besonders schwer evakuierbar sind.

- b. **Für das Unterbaufeld 2.3 sowie für die bahnseitigen Gebäudeteile des Unterbaufelds 2.4 sind Fluchtwege auf der gefahrenabgewandten Seite zu realisieren, solange die massgeblichen Gefahrenquellen in der Umgebung vorhanden sind.**

Im Störfallereignis an der Bahnlinie ist es wichtig, dass Fluchtwege auf der geschützten, bahnabgewandten Seite des Gebäudes vorhanden sind.

Erschliessung und Parkierung

- a. **Im Bereich der im Bebauungsplan dargestellten öffentlichen Erschliessungswege sind qualitativ hochwertige, öffentliche Wegverbindungen zu realisieren. Diese sind mit einer Dienstbarkeit zugunsten des Kantons im Grundbuch sicherzustellen.**

Die Pfeile auf Baufeld 2 sind als Präzisierung der Pfeile im rechtskräftigen Bebauungsplan VoltaNord zu verstehen, nicht als Ergänzung. Die Ost-West-Verbindungen auf Baufeld 2 orientieren sich am städtebaulichen Konzept. Durchgänge auf den Unterbaufeldern 2.1 und 2.3 sollen die Durchlässigkeit des Baufelds gegenüber dem «Saint-Louis-Park» und der Lysbüchelstrasse zusätzlich erhöhen. Auf Baufeld 4 wird die Bedeutung der Ost-West-Wegverbindung im Bebauungsplan VoltaNord nochmals bestätigt und durch eine neue baufeldbezogene Verbindung durch den Innenhof ergänzt. Auf Baufeld 5 wird aufgrund der Erkenntnisse des städtebaulichen Studienauftrags von 2019 eine neue baufeldbezogene Ost-West-Wegverbindung definiert, die im Rahmen des kommenden Varianzverfahrens auf Baufeld 5 auszuformulieren und zu verorten ist.

- b. **Bei der Berechnung der maximalen Anzahl Parkplätze gelten folgende zusätzliche Reduktionsfaktoren gegenüber der Parkplatzverordnung.**
- Ladengeschäfte: 0.5
 - Wohnen: 0.3

Bei den Parkplätzen für Wohnnutzung sind folgende Mindestvorgaben einzuhalten.

<i>Baufeld</i>	<i>Anzahl</i>	
	<i>Besucherparkplätze</i>	<i>Behindertenparkplätze</i>
2	16	4
4	10	-
5	7	2

Eine Mehrfachnutzung von Parkplätzen ist zulässig.

Für Bebauungspläne gelten höhere Anforderungen und Erwartungen als in den Regelbauzonen. Dies betrifft auch die Mobilitätsziele. Durch die Einschränkung der Anzahl Parkplätze werden stadtvträgliche Mobilitätsformen attraktiver. Diese Massnahme leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele des kantonalen Umweltschutzgesetzes, wonach die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleis-

tungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunehmen darf. Diese Zielsetzung wurde am 9. Februar 2020 von der Stimmbürgerin eindeutig bestätigt.

Die Einschränkung der Anzahl Parkplätze betrifft nur Wohnnutzung und Ladengeschäfte. Bei der Wohnnutzung ergibt sich der Reduktionsfaktor von 0.3 aus der guten ÖV-Erschliessung sowie aus Erfahrungen mit vergleichbaren Arealentwicklungen. Bei Ladengeschäften wird davon ausgegangen, dass diese tendenziell quartierbezogen sind. Es gilt diesbezüglich ein Reduktionsfaktor von 0.5. Für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe gelten keine Einschränkungen gegenüber der Parkplatzverordnung. Der Faktor für die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird aufgrund der besseren Durchlässigkeit des Areals von 1.0 auf 0.8 reduziert.

Auf der Allmend sind lokal Güterumschlagsflächen sowie öffentliche Kurzzeitparkplätze möglich. Behindertenparkplätze auf der Allmend sind nur bei Baufeld 4 vorgesehen, da dort keine Einstellhalle geplant ist. Mieter-, Angestellten-, Besucher- und Kundenparkplätze sind somit unterirdisch zu realisieren. Um ein ausreichendes Angebot sicherzustellen, wird dabei eine Mindestanzahl Besucherparkplätze und Behindertenparkplätze pro Baufeld definiert. Damit möchte der Kanton verhindern, dass die Fahrzeuge der Besuchenden den Strassenraum beanspruchen. Eine Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z.B. Besucher- und Kundenparkplätze oder Mieter- und Angestelltenparkplätze) ist zulässig.

Die nachfolgende Tabelle zeigt exemplarisch auf, wie viele Parkplätze bei den aktuell geplanten Nutzungsanteilen insgesamt möglich wären (Annahme: 118m² BGF/Wohnung).

	<i>Baufeld 2</i>		<i>Baufeld 4</i>		<i>Baufeld 5 (Neubauten)</i>	
	<i>BGF</i>	<i>PP</i>	<i>BGF</i>	<i>PP</i>	<i>BGF</i>	<i>PP</i>
Wohnen	37'000	94	23600	60	17'000	43
Büro/Dienstleistung	23'000	123	0	0	0	0
Gewerbe	2300	7	0	0	0	0
Retail	700	14	400	9	202	5
Summe	63'000	238	24000	69	17'202	48

- c. Auf den Baufeldern sind oberirdisch keine Autoabstellplätze zulässig. Ausgenommen sind Behindertenparkplätze, sofern keine Tiefgarage erstellt wird. Für Baufeld 4 sind die notwendigen Parkplätze auf anderen Baufeldern zu realisieren.**

Aufgrund der hohen baulichen Dichte müssen die Freiflächen auf den Baufeldern frei von Autoabstellplätzen bleiben. Um den südlichen Bereich der Lysbüchelstrasse von Autoverkehr zu entlasten, müssen die Parkplätze für Baufeld 4 auf einem anderen Baufeld realisiert werden. Auf Baufeld 5 wird voraussichtlich keine unterirdische Einstellhalle erstellt. Die Behindertenparkplätze können hier oberirdisch realisiert werden.

d. Es ist für jedes Baufeld ein Mobilitätskonzept zu erstellen.

Der restriktive Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr setzt ein möglichst koordiniertes Mobilitätskonzept pro Baufeld voraus, das umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel priorisiert. Es ist plausibel darzulegen, mit welchen Massnahmen der motorisierte Verkehr (fahrend und ruhend) tatsächlich reduziert und nicht lediglich ins umliegende Quartier verlagert wird. Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen der jeweiligen Baubewilligungsverfahren zu den Unterbaufeldern von der Bauherrschaft eingereicht und von den Behörden geprüft. Es sollte spezifische Aussagen zum eingereichten Baubegleichen machen und mindestens folgende Themen behandeln:

- Zielvorgabe Modal Split
- Abschätzung Personenwege je Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Zielvorgabe und der Potenzialabschätzung von Einwohnenden / Arbeitsplätzen / Kunden / Besuchenden
- Anzahl, Lage und Ausstattung der Parkplätze je Nutzung
- Aktivierung des Einsparpotentials durch Sharing-Angebote und Mehrfachnutzung der Parkfelder
- Bewirtschaftung der Parkplätze
- Anzahl Veloabstellplätze inkl. Spezialvelos/Anhänger usw.
- Mobilitätsmanagement
- Monitoring und Controlling

Allfällige Carsharing-Parkplätze sind auf den Baufeldern zu realisieren. Die genaue Lage und Anzahl Parkplätze ist mit dem Amt für Mobilität und den Carsharing-Anbietern abzustimmen.

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

2.3 Änderungen Bau- und Strassenlinien

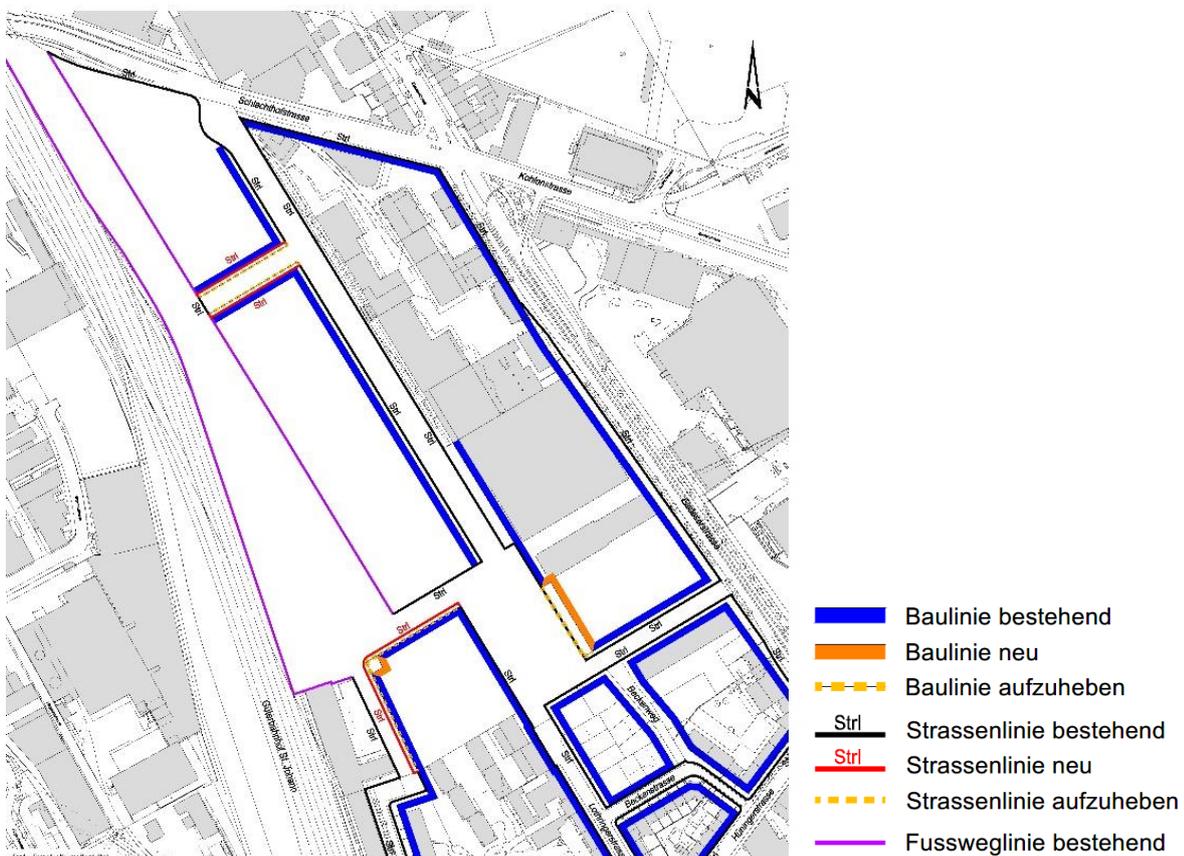


Abb. 19: Bau- und Strassenlinienänderungen

Die Bauflucht von Gebäuden muss durch die an der Baulinie bzw. der im Bebauungsplan dargestellten Pflichtbaulinie stehenden Teile der Gebäudewände dominiert werden. Die Pflichtbaulinien sind somit analog § 28 Abs. 1 des Bau- und Planungsgesetzes anzuwenden und dienen der Sicherstellung des städtebaulichen Konzepts innerhalb der Baufelder. Sie sind zwingend umzusetzen, wobei die zwei kleinen Plätze an der Lysbüchelstrasse zwischen den Unterbaufeldern 2.4/2.2 und 2.2/2.1 jeweils als „Paket“ leicht verschoben werden dürfen, wenn die Proportionen nicht wesentlich geändert werden und die Grundidee identitätsstiftender Orte, die den Auftakt von zwei fussläufigen Querverbindungen von der Lysbüchelstrasse durch das Baufeld zum «Saint-Louis-Park» markieren, gewahrt bleibt. Für die Pflichtbaulinien im Bebauungsplan gelten sinngemäss die Vorschriften für Baulinien gemäss Bau- und Planungsgesetz.

An der Nordwestecke des Baufelds 4 wird die Baulinie ans neue städtebauliche Konzept angepasst. Am Westrand des Baufelds 5 wird die Fassade etwas zurückversetzt, um die städtebauliche Sequenz zwischen dem geplanten „Beckenweg“ auf Lysbüchel Süd und der Primarschule Lysbüchel sicherzustellen.

Zwischen den Baufeldern 1 und 2 werden die bisher vorgesehenen Vorzonen durch eine Anpassung der Strassenlinien aufgehoben. Die dadurch entstehende Verbreiterung der Strassenallmendflächen ermöglicht eine zweite Baumreihe. Am Nord- und Westrand des Baufelds 4 werden dafür neue Vorzonen geschaffen, die eine Qualitätssteigerung und Verbesserung der Privatsphäre der in diesem Bereich geplanten Wohnungen ermöglichen sollen.

Es wird beabsichtigt, in Zusammenhang mit der Festlegung der Naturschutzzone weitere Linienänderungen im Bereich des Saint-Louis-Parks und des Baufelds 1 vorzunehmen. Diese Änderungen werden voraussichtlich nach dem Vorprojekt für den Saint-Louis-Park im Jahr 2023 erfolgen.

3. Auflage- und Einspracheverfahren

3.1 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

3.1.1 Übersicht

Die öffentliche Planaufgabe hat vom Montag, 1. März 2021 bis am Dienstag, 13. April 2021 im Bau- und Verkehrsdepartement an der Dufourstrasse 40 stattgefunden. Die Unterlagen waren auch über die Webseite des Planungsamts und des Bau- und Verkehrsdepartements einsehbar.

Auf die öffentliche Planaufgabe wurde mit je einem Inserat im Kantonsblatt, in der Basler Zeitung und in der bz Basel aufmerksam gemacht. Zudem wurden die Grundeigentümer in der unmittelbaren Umgebung per Brief direkt über die Planaufgabe informiert.

Innerhalb der Einsprachefrist sind fünf Schreiben eingegangen. Beim Schreiben 3 handelt es sich um eine Einsprache, bei Schreiben 1, 2, 4 und 5 um informelle Stellungnahmen (vgl. Kapitel 3.1.2). Die Einsprache wurde nach einem Einigungsgespräch zurückgezogen.

1. Patrick Erny und Melanie Marjanovic im Auftrag und Namen vom **Gewerbeverband Basel-Stadt**, Elisabethenstrasse 23, Postfach 332, 4010 Basel mit Schreiben vom 18. März 2021
2. Bruno Mazzotti im Auftrag und Namen von der **Gruppe Essay S-Bahn** (Ronald Grisard, Bruno Mazzotti, Martin C.E. Huber, Peter Plattner), c/o Bruno Mazzotti, Hohlweg 12, 4125 Riehen mit Schreiben vom 5. April 2021
3. Dr. Manfred Liersch und Thomas Schwarze im Auftrag und Namen vom **Pro Natura Basel**, Gellertstrasse 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 8. April 2021. Die Einsprache wurde aufgrund mit Schreiben vom 24. Juni 2021 zurückgezogen.
4. Daniel Palestrina im Namen und Auftrag vom **metrobasel Expo & Forum**, Postfach, 4001 Basel mit Schreiben vom 12. April 2021
5. Samuel Scherer im Namen und Auftrag vom **Pro Velo beider Basel**, Dornacherstrasse 101, 4053 Basel mit Schreiben vom 13. April 2021

3.1.2 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.

1. Die Stellungnahme des Gewerbeverbands Basel-Stadt wird als «Stellungnahme» bezeichnet und analog seiner Stellungnahme zum Bebauungsplan erster Stufe als Anregung behandelt.
2. Die Stellungnahme der Gruppe Essay S-Bahn wird als «Anregung» bezeichnet und als solche im weiteren Verfahren behandelt.
3. Pro Natura ist gestützt auf die eidgenössische Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen zur Einsprache berechtigt und demnach legitimiert.
4. Die Stellungnahme der Firma metrobasel Expo & Forum (kein Zusammenhang mit dem Verein Metrobasel) wird als «Anliegen / Rekurs» bezeichnet. Die Firma hat schriftlich bestätigt, dass sie die Stellungnahme nicht als Einsprache, sondern als Anregung versteht.
5. Die Stellungnahme von Pro Velo hat den Charakter einer Anregung und wird ebenfalls als solche behandelt. Sie betrifft ausserdem einen Bereich ausserhalb des Bebauungsplanperimeters.

3.2 Materielle Behandlung der Einsprache und Anregungen

Zu den einzelnen Punkten der Einsprache und Anregungen nehmen wir wie folgt Stellung:

(Kursiv: Kurze, sinngemässe Wiedergabe der Einsprachebegründung, bzw. der Forderungen.)

3.2.1 Einsprache Pro Natura (zurückgezogen)

Antrag 1: Die strikte Einschränkung der Klimatauglichkeit bei der Wahl einheimischer Baumarten sei zu streichen.

Der Antrag bezieht sich auf folgenden Satz im Planungsbericht (Stand Auflage): «Einheimische Baumarten sind generell zu bevorzugen, sofern sie klimatauglich sind.» Der Antrag umfasst alle Bäume auf dem Areal. Der Bebauungsplan zweiter Stufe umfasst jedoch nur die Baufelder 2, 4 und 5. Die Grün- und Freiräume auf den Baufeldern sind gemäss Ziffer 2.2 Abs. 1 «qualitativ hochwertig unter Berücksichtigung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte» zu gestalten. Ausschlaggebend für die Wahl der Baumarten ist die Standortgerechtigkeit. Strassenbäume müssen beispielsweise andere klimatische Anforderungen erfüllen als Parkbäume. Sowohl einheimische als auch fremdländische Bäume sind denkbar, wobei einheimische Bäume auf VoltaNord bevorzugt werden sollen. Es besteht somit keine strikte Einschränkung der Klimatauglichkeit bei der Wahl einheimischer Baumarten. Kapitel 1.4.6 des Planungsberichts wurde in Absprache mit Pro Natura entsprechend präzisiert: «Einheimische Baumarten sind generell zu bevorzugen, sofern sie standortgerecht sind.»

Antrag 2: Es seien, soweit möglich, alle Fassaden zu begrünen.

Die Regierung teilt die Meinung von Pro Natura, dass Fassadenbegrünungen grundsätzlich anzustreben sind und frühzeitig in die Planungen einfließen müssen. Begrünungen sind insbesondere bei den im Bebauungsplan dargestellten Stirnfassaden mit wenig Fensterflächen zwingend umzusetzen. Der Bebauungsplan schliesst eine Begrünung weiterer Fassaden zwar nicht aus. Die zwingende Begrünung weiterer Fassaden in Form einer Vorschrift wird hingegen aus folgenden Gründen abgelehnt.

Erstens kann die Frage, ob eine Fassadenbegrünung sinnvoll ist, nicht unabhängig von der Architektur beantwortet werden, die heute offen ist. Vollflächige Fassadenbegrünungen sind beispielsweise bei Laubengängen, Loggien oder bei Fassaden mit hohem Fensteranteil wenig sinnvoll. Technische Machbarkeitsfragen können ohne ein architektonisches Konzept ebenfalls kaum geklärt werden. Nicht zuletzt ist es schwierig zu definieren, ab wann eine Fassadenbegrünung als bewilligungsfähig beurteilt werden kann. Gelten kleinere Eingriffe mit Glyzinien oder Kletterrosen als Begrünung oder sind vollflächige Lösungen zwingend? Genügt eine kostengünstige bodengebundene Begrünung der unteren Geschosse oder muss die Begrünung die ganze Fassade bis ca. 28m umfassen? Im letzteren Fall gibt es nur wenige Pflanzen, die in der Lage sind, diese Anforderung zu erfüllen. Eine fassadengebundene Begrünung wäre wohl technisch möglich, ist jedoch mit viel höheren Kosten im Bau und Betrieb verbunden. Dies widerspräche dem übergeordneten Ziel von preisgünstigem Wohnraum. Es stellt sich insgesamt die Frage, unter welchen Voraussetzungen Ausnahmen von der Begrünungspflicht denkbar wären. Auch diese Frage kann jedoch nicht unabhängig von der Architektur beantwortet werden.

Angesichts der obengenannten rechtlichen Schwierigkeiten wird stattdessen im Planungsbericht (Kapitel 1.4.6) festgehalten, dass Fassadenbegrünungen in den kommenden Planungsschritten anzustreben sind. Diese Absicht wird neu auch im Nachtrag zum städtebaulichen Rahmenvertrag VoltaNord festgehalten. Der Kanton und die Grundeigentümer setzen sich dafür ein, dass das Thema in der weiteren Planung gebührend berücksichtigt wird z.B. in Wettbewerbsprogrammen.

Antrag 3: Der in einem separaten Projektwettbewerb zu planende St. Louis-Park sowie die durch das Areal führenden Biotopverbundachsen sollen eine hervorragende ökologische Qualität aufweisen und den bestehenden Biotopverbund stärken.

Die öffentlichen Grün- und Strassenräume befinden sich ausserhalb des Perimeters des Bebauungsplans zweiter Stufe. Es wird dabei selbstverständlich eine hervorragende ökologische Qualität und eine Stärkung des Biotopverbundes angestrebt. Die künftige Gestaltung des Saint-Louis-Parks wird aktuell in einem Projektwettbewerb geprüft. Eine hervorragende ökologische Qualität sowie die Förderung des Biotopverbundes werden dabei sowohl im Wettbewerbsprogramm gefordert als auch von einer Fachjury beurteilt. Die Ergebnisse des Projektwettbewerbs werden der Natur- und Landschaftsschutzkommission präsentiert. Die Aussagen zum Saint-Louis-Park im Kapitel 1.3.4 wurden nach Absprache mit Pro Natura präzisiert. Innerhalb des Bebauungsplan-Perimeters spielen die Baufelder ebenfalls eine wichtige Rolle im Biotopverbund. Die Grün- und Freiräume auf den Baufeldern sind «qualitativ hochwertig unter Berücksichtigung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte zu gestalten» (Ziffer 2.2 Abs. 1).

3.2.2 Anregung Gewerbeverband Basel-Stadt

Antrag 1: Die Unternehmen auf VoltaNord und in der Umgebung seien vor Lärmklagen und neuen Lärmauflagen zu schützen.

Der Kanton teilt das Ziel des Gewerbeverbands, die Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden und neuen Firmen in diesem Stadtteil zu schützen. Dies soll durch rechtliche, städtebauliche und architektonische Massnahmen erreicht werden, die im Kapitel 1.4.3 sowie im Ratschlag zum Bebauungsplan erster Stufe ausführlich erläutert werden.

Antrag 2: Die Erschliessung des Baufelds 1, der Volta Haus AG und der ansässigen Unternehmen in der Umgebung müsse jederzeit gewährleistet sein.

Die Erschliessung des Baufelds 1 und der Volta Haus AG wird gewährleistet. Die Erschliessung der bestehenden Unternehmen in der Umgebung erfolgt unabhängig von VoltaNord.

Antrag 3: Es seien auf zusätzliche Einschränkungen der Anzahl Parkplätze für Arbeitsnutzungen gegenüber der Parkplatzverordnung zu verzichten.

Der Bebauungsplan zweiter Stufe sieht nur für Wohn- und Retailnutzung zusätzliche Einschränkungen gegenüber der Parkplatzverordnung vor. Diese Einschränkung wird in erster Linie mit dem revidierten Umweltschutzgesetz begründet, wonach die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunehmen darf. Dieses Ziel kann nur durch eine starke Einschränkung der Anzahl Parkplätze und die Bereitstellung von attraktiven Alternativen erreicht werden.

Die zusätzliche Einschränkung von Retailnutzung gegenüber anderen Arbeitsnutzungen wird durch die vergleichsweise hohe Verkehrserzeugung dieser Nutzung pro Parkplatz im Vergleich mit anderen Arbeitsnutzungen begründet.

Antrag 4: der Austausch mit den ansässigen und umliegenden Unternehmen sei weiterzuführen, um mögliche Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Der Kanton informiert alle Unternehmen in der Umgebung regelmässig über den Stand der Planung. Bei Bedarf werden weiterführende Gespräche organisiert.

3.2.3 Anregung Gruppe Essay S-Bahn

Antrag: Reservation von unterirdischen Gleis-Trassen auf dem Areal VoltaNord für eine künftige S-Bahnverbindung zum Novartis Campus

Die beantragte Massnahme auf dem Areal VoltaNord wird vom Antragsteller als Teil eines Massnahmenpakets verstanden, welches die S-Bahn in der Zeit bis zur Realisierung des «Herzstücks» stärken soll. Der neue Tunnel unter dem Areal VoltaNord soll insbesondere dazu dienen, die Anbindung des Novartis Campus mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern, könnte jedoch gemäss Antragstellern zu einem späteren Zeitpunkt Richtung Kleinbasel verlängert werden.

Die Federführung bei der Entwicklung des Bahnsystems Basel liegt beim Bund. Gestützt auf die Vorleistungen der beiden Kantone BS und BL und der zwischenzeitlich herbeigeführten Entscheidung des Bundesparlamentes hat das Bundesamt für Verkehr die SBB mit der konzeptionellen langfristigen Planung des gesamten Bahnsystems der Region Basel beauftragt. Diese Planung berücksichtigt sowohl die von der Region geforderten Entwicklung des Regionalverkehrs als auch die bundesseitig aktualisierten Anforderungen des nationalen und internationalen Fernverkehrs und des Güterverkehrs. Die Arbeiten erfolgen in enger Kooperation mit den Standortkantonen und unter Einbezug der zuständigen Organe in Deutschland und Frankreich. Im Zentrum dieser Untersuchungen steht zum einen das Herzstück, zum andern aber vor allem auch die Konzeption der grossen Bahnhöfe. Bekanntlich besteht auf praktisch dem gesamten Schienennetz ein Regime mit Mischverkehr und es gilt, hier ein Optimum für die Entwicklung von Fern-, Regional- und Güterverkehr zu eruieren. Die grössten Problempunkte sind die Knotenpunkte Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof, wo bei zunehmenden Zugsfrequenzen und engen Platzverhältnissen Abwicklung und Produktion des Bahnverkehrs immer schwieriger werden.

Unabhängig von den oben beschriebenen Arbeiten auf konzeptioneller und langfristiger Ebene geht der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel voran. Der Bund hat bedeutende Mittel zum Ausbau auf den Zulaufstrecken zum Bahnknoten Basel und für Verbesserungen der Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB frei gegeben. Zudem hat er auch Mittel für die neue Haltestelle Solitude genehmigt. Schon mittelfristig werden hiermit für die S-Bahn bedeutende Verbesserungen ermöglicht und es werden wichtige Schritte in Richtung des angestrebten Zielzustandes gemacht.

Es wäre aus Sicht des Regierungsrats verfehlt, neue Vorschläge zur Schieneninfrastruktur in die Diskussion zu bringen, die mit den vom Bund verfolgten Stossrichtungen nicht übereinstimmen und nicht dazu beitragen können, die Kernprobleme bei den grossen Bahnhöfen einer Lösung zuzuführen. Auf Grund der vorstehenden Ausführungen und der von Bund und Kantonen zielstrebig laufenden Arbeiten zu Gunsten der Weiterentwicklung des ganzen Bahnknotens wird der Antrag nicht berücksichtigt.

3.2.4 Anregung metrobasel Expo & Forum

Antrag: Anpassung des städtebaulichen Konzepts im südlichen Bereich des Areals sowie optional im Bereich Saint-Louis-Park / Baufeld 2 / Baufeld 3, um zusätzliche öffentliche Grünflächen zu ermöglichen.



Abb. 20: Vorschlag metrobasel Expo & Forum

Der Antragsteller möchte das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans erster Stufe so anpassen, dass ein öffentlicher Park im südlichen Bereich des Areals VoltaNord entstehen kann. Die Neubauten sollen am Rand dieses Parks realisiert werden. Die Anpassung würde gemäss Antragsteller einen substantziellen Mehrwert für die Quartierentwicklung im St. Johann schaffen.

Die Schaffung von hochwertigen neuen Grünanlagen ist auch dem Kanton ein wichtiges Ziel. Auf VoltaNord sind ca. 26'000 m² öffentliche Grünanlagen geplant (inkl. 12'500 m² Naturersatzflächen). Hinzu kommen grosse gemeinschaftlich genutzte private Grünflächen, die von der künftigen Bewohnerschaft angeeignet werden und dadurch einen wichtigen Beitrag an die Identität des Quartiers leisten können.

Im Konzept des Antragstellers sind zumindest im südlichen Teil wenig bis keine privaten Grünflächen vorgesehen. Es wird bezweifelt, dass der Ersatz von privaten Grünflächen durch öffentliche Grünflächen zu einer wesentlich höheren Qualität führen würde. Die Qualität von Frei- und Grünflächen lässt sich nicht einzig über die Quantität der Quadratmeter bewerten. Hochwertige Freiräume zeichnen sich immer durch ein subtil ausgelotetes Zusammenspiel zwischen städtebaulichen Setzungen und den gewünschten Nutzungen aus. Diese Absichten widerspiegeln sich im Bebauungsplan zweiter Stufe, welcher auf den Planungsbeiträgen aus der städtebaulichen Studie aufbaut. Im Vergleich dazu erscheint der Vorschlag des Antragstellers in der räumlichen Qualität und im Zusammenspiel mit den gewünschten Nutzungen deutlich weniger ausgeglichen. Die wichtige quartierdienliche Verflechtung der Freifläche Richtung Norden wird durch eine ab-

grenzend wirkende blockrandähnliche Bebauungsform unterbunden. Das vorgeschlagene Konzept würde somit zu einer unbeabsichtigten städtebaulichen Trennung zwischen Nord und Süd führen und sich dadurch nachteilig auf die Qualität des Baufelds 2 auswirken. Mit der vorgeschlagenen Neusetzung der Baukörper wird das heutige Schulgebäude räumlich freigespielt und erhielte den Charakter eines Hofgebäudes, was wiederum eine grosse Herausforderung für den täglichen Schulbetrieb bedeuten könnte. Bei der Beurteilung von Grünflächen muss zuletzt eine übergeordnete Betrachtungsweise stattfinden. Die im Bebauungsplan zweiter Stufe festgelegten Frei- und Grünflächen bilden dabei eine wertvolle und adäquate Ergänzung zum vorhandenen Angebot im Quartier St. Johann sowie zur zukünftig für die Bevölkerung zur Verfügung stehenden, parkähnlichen Grünfläche vor dem Novartis Campus.

Das Anliegen weicht in wesentlichen Punkten vom rechtskräftigen Bebauungsplan ab. Ein neuer Grossratsbeschluss wäre somit erforderlich. Dies würde zu einer mehrjährigen Verzögerung führen. Der Bezug des grösstenteils preisgünstigen Wohnraums auf VoltaNord wäre frühestens 2029 möglich. Dabei besteht aus Sicht des Regierungsrats aktuell kein Anlass, den demokratisch hoch legitimierten Grossratsbeschluss zum Bebauungsplan erster Stufe in Frage zu stellen:

- Der Grossratsbeschluss zum Bebauungsplan erster Stufe war deutlich.
- Die Stimmbevölkerung hat den Grossratsbeschluss in der Volksabstimmung (2018) mit 61% Ja-Stimmen klar bestätigt.
- Das im Sommer 2020 öffentlich präsentierte städtebauliche Konzept für Baufelder 2, 4 und 5 wurde ebenfalls positiv aufgenommen.
- Bei der aktuellen Auflage des Bebauungsplans zweiter Stufe sind nur wenige Rückmeldungen eingegangen. Dabei war die Anregung von metrobasel Expo & Forum die einzige, die die Planung grundsätzlich in Frage stellte.
- Eine Abweichung vom Bebauungsplan erster Stufe nicht einmal drei Jahre nach dem Grossratsbeschluss würde das Gebot der Planbeständigkeit verletzen und wäre rechtlich anfechtbar. Die Grundeigentümer des Areals VoltaNord möchten den Bebauungsplan stattdessen sobald wie möglich umsetzen und haben bereits wesentliche Investitionen in die weitere Planung getätigt.

Der Antragssteller fragt zuletzt, warum ein ähnliches Konzept, das er 2018 im Rahmen der Volksabstimmung zum Bebauungsplan erster Stufe präsentierte, nicht weiter berücksichtigt wurde. Auch dieses Konzept widersprach dem Bebauungsplan erster Stufe in wesentlichen Punkten und konnte deshalb aus rechtlichen und politischen Gründen nicht berücksichtigt werden.

3.2.5 Anregung Pro Velo

Antrag: Auf der Lysbüchelstrasse ist eine Tempo 20-Zone zu realisieren, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Es handelt sich um einen Bereich ausserhalb des Perimeters des Bebauungsplans zweiter Stufe.

Der Kanton beabsichtigt, auf der gesamten Lysbüchelstrasse den Tempo-30 einzuführen. Dies ist für die Funktion der Strasse als Erschliessungsstrasse eine übliche Tempo-Vorgabe und sichert die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität. Grundsätzlich ist in den in Zukunft vorhandenen Strassen das Einführen einer Begegnungszone mit Tempo-20 möglich. Die Zweckmässigkeit und eine mögliche Zonenabgrenzung wird vor allem durch die im Raum angesiedelten publikumsorientierten Nutzungen und die daraus resultierenden Fussverkehrsströme bestimmt. Sofern zukünftig eine Begegnungszone in der Lysbüchelstrasse von den Anwohnerinnen und Anwohner gewünscht ist, kann diese durch die Anwohnerinnen und Anwohner beantragt werden (bewährtes Standardverfahren im Kanton Basel-Stadt). Begegnungszonen ausserhalb der Innenstadt, welche auf Wunsch der Anwohnerschaft umgesetzt werden, sind akzeptiert und funktionieren im Sinne der angedachten Nutzungen.

3.3 Änderungen des Bebauungsplans nach der Auflage

Aufgrund neuer Erkenntnisse während der Planaufgabe wurden folgende Bebauungsplanvorschriften nach der Planaufgabe leicht präzisiert:

Ziffer 2.4 (Störfall), Abs. b

«Für das Unterbaufeld 2.3 sowie für die bahnseitigen Gebäudeteile des Unterbaufelds 2.4 sind ~~Zufahrten für Rettungsdienste und Fluchtwege auf der gefahrenabgewandten Seite zu realisieren, solange die massgeblichen Gefahrenquellen in der Umgebung vorhanden sind.~~»

Es wurde bisher davon ausgegangen, dass die Rettung der bahnseitigen Gebäude auf Baufeld 2 im Störfallereignis auf der Innenhofseite erfolgen muss. Gemäss Aussagen der Rettung Basel-Stadt ist dies jedoch nicht zwingend notwendig. Fluchtwege müssen hingegen weiterhin auf der gefahrenabgewandten Seite realisiert werden.

Ziffer 2.5 (Erschliessung und Parkierung), Abs. c

«Auf den Baufeldern sind oberirdisch keine Autoabstellplätze zulässig. Ausgenommen sind Behindertenparkplätze, sofern keine Tiefgarage erstellt wird. Für Baufeld 4 sind die notwendigen Parkplätze auf anderen Baufeldern zu realisieren.»

Immobilien Basel-Stadt hat sich nach der Planaufgabe definitiv dafür entschieden, auf Baufeld 5 keine unterirdische Einstellhalle zu realisieren, um die Baukosten zu reduzieren und dadurch das Ziel von preisgünstigem Wohnraum besser zu erreichen. Die Erstellung der vorgeschriebenen Behindertenparkplätze für Baufeld 5 wäre mit der bisherigen Vorschrift nicht möglich gewesen, da oberirdische Autoabstellplätze explizit verboten sind. Die neue Regelung ermöglicht die Erstellung von oberirdischen Behindertenparkplätzen, sofern keine Tiefgarage erstellt wird.

4. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Linienpläne, 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 wichtigsten raumwirksamen Interessen ist bereits im Bebauungsplan erster Stufe (Bebauungsplan 226) erfolgt, der die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan zweiter Stufe bildet. Eine weitergehende Interessensabwägung hat im Wesentlichen bei den Themen stattgefunden, die nach Rechtskraft des Bebauungsplans erster Stufe konkretisiert wurden (vgl. Kapitel 1.4).

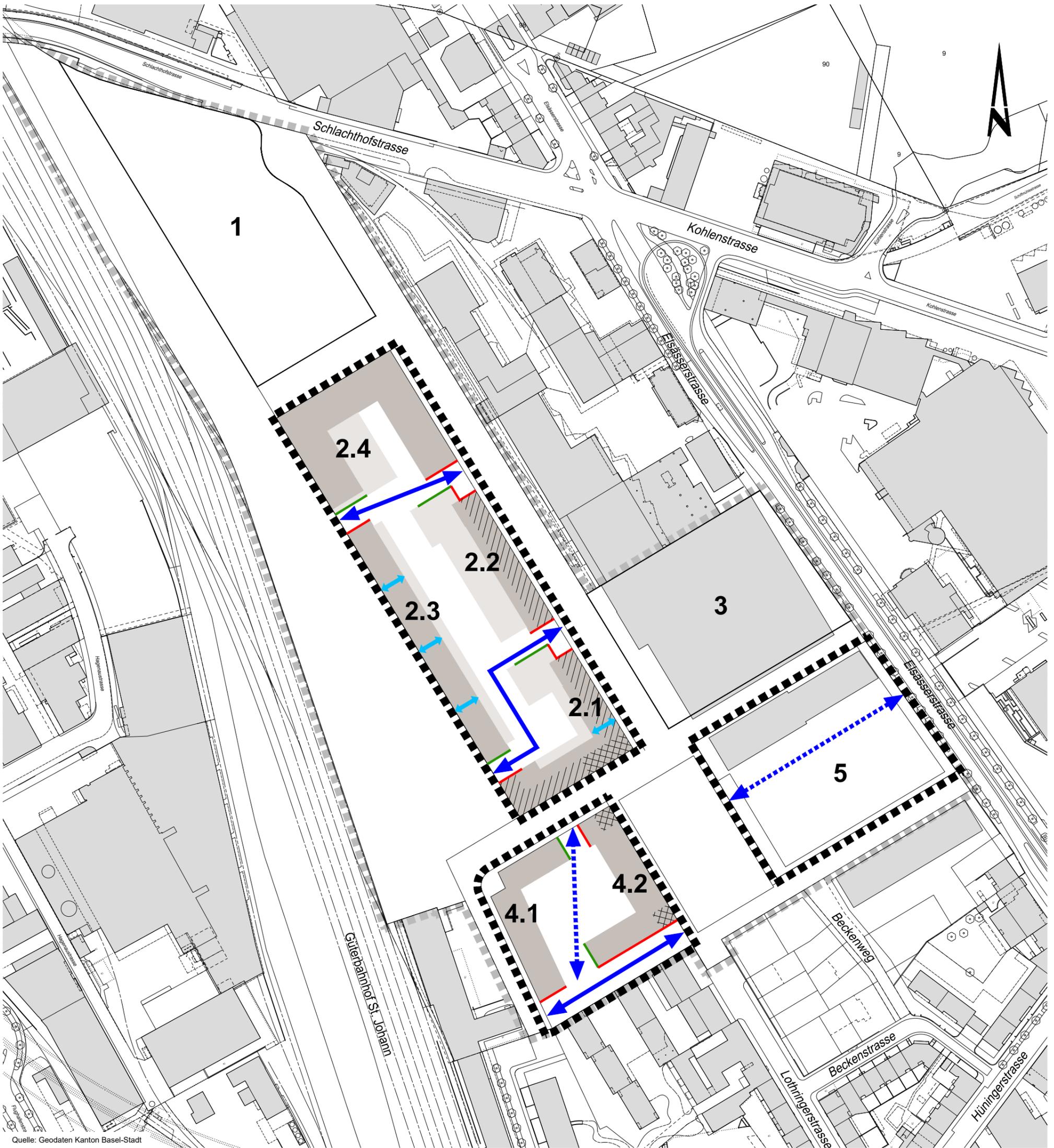
Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen in Kapitel 1.6 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

5. Regierungsratsbeschluss

Gestützt auf die §§ 101, 105 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999 und ergänzend zum Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung eines Bebauungsplans im Bereich Lysbüchelstrasse, Elsässerstrasse, Gleisanlage vom 16. Mai 2018 hat der Regierungsrat am 11. Januar 2022 die oben aufgeführte Nutzungsplanung beschlossen und den Bericht zur Publikation freigegeben.

Beilagen

- Bebauungsplan Nr. 14'299 von Städtebau & Architektur vom 16. Juni 2021
- Bau- und Strassenlinienänderungsplan Nr. 14'300 von Städtebau & Architektur vom 24. September 2021



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

0 25 50 75 100m

Verbindlicher Inhalt

- Planungsperimeter
- ↔ öffentlicher Erschliessungsweg
- Baubereich Haupt-/Anbauten
- Pflichtbaulinie
- Pflichtbaulinie mit begrünter Fassade
- /// Überhohes Erdgeschoss, max. 40% Wohnen
- ▨ Überhohes Erdgeschoss, quartierdienliche Nutzungen

Orientierender Inhalt

- ↔ baufeldbezogene Verbindung für FussgängerInnen
- ↔ baufeldbezogener Durchgang
- Perimeter Bebauungsplan erster Stufe



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

► Städtebau

Volta Nord

Bebauungsplan
Stufe 2

Datum	16.06.2021
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	sc
Zeichner	bo
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'299

