

## ANHANG

### Stellungnahme zu einzelnen Punkten der Kritik von Silvan Bohnet, Projektleitung, Implenia Development AG

#### **2.1. Baufeld A**

##### **Schorenstadt als Prestigeobjekt – Gewinnverzicht in Frage gestellt.**

*schorenstadt wird als ein Projekt der 2000-Watt-Gesellschaft geplant und realisiert. Dieses Projekt ist damit in Übereinstimmung mit den Anstrengungen des Kantons Basel-Stadt, der sich „seit 2001 (...) für die Vision einer 2000-Watt-Gesellschaft“ einsetzt, „mit dem Ziel, die konstante Leistung der Bevölkerung von rund 6000 auf 2000 Watt zu senken. Dies soll auf drei Arten erreicht werden:*

- 1. Energieverbrauch senken (z.B. Häuser besser isolieren)*
- 2. Energieeffizienz steigern (z.B. energiesparende Geräte kaufen)*
- 3. Erneuerbare Energien fördern (z.B. Photovoltaik installieren)“*

*(Quelle: Basel-Stadt und die 2000-Watt-Gesellschaft, [www.2000-watt.bs.ch](http://www.2000-watt.bs.ch))*

*In diesem Sinne ist es für Implenia nicht eine Frage des Prestiges, ein Projekt der 2000-Watt-Gesellschaft zu realisieren. Vielmehr ist Implenia überzeugt, „dass Unternehmen nur dann zukunftsfähig sind, wenn sie nachhaltig Wert schöpfen.“ Deshalb nimmt Implenia die „Verantwortung gegenüber der Umwelt, den Mitarbeitenden und der Gesellschaft umfassend wahr.“ (Quelle: [www.implenia.com](http://www.implenia.com), Navigation „Nachhaltigkeit“) Bezogen auf schorenstadt bedeutet dies, den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen und Energien während des Erstellungsprozesses und der Lebensdauer der Überbauung konsequent zu beachten und den Fragen der Mobilität grosse Bedeutung beizumessen.*

*Da die Realisierung dieses Nachhaltigkeitsstandards die Investitionskosten erhöht, aus Überlegungen der sozialen Nachhaltigkeit die Verkaufspreise aber nicht in gleicher Weise angehoben werden können, hat sich Implenia dazu entschieden, die Gewinnerwartung zu reduzieren.*

##### **Wie wird das Pro/Kopf-Wohn-Quadratmeter (2000-Watt Gesellschaft) umgesetzt? Dazu fehlt Instrument.**

*Die durchschnittlich von jeder Person beanspruchte Wohnfläche betrug 1980 im Kanton Basel-Stadt 36m<sup>2</sup>, im Jahr 2000 betrug sie 43 m<sup>2</sup> (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt). Eine Umkehr dieses Trends ist u. a. wegen der kontinuierlichen Zunahme der Kleinhaushalte nicht absehbar.*

*Instrumente zur Steigerung der Suffizienz (in diesem Zusammenhang sinngemäss Genügsamkeit) fehlen in der Tat. Eine gesetzliche Regulierung, bspw. durch eine Besteuerung wegen überdurchschnittlicher Inanspruchnahme von Wohnfläche pro Kopf, scheint politisch eher unrealistisch und wäre wohl kaum durchsetzbar.*

*Die Einflussnahme eines Unternehmens auf das hier angesprochene suffiziente Wohnverhalten, kann gegebenenfalls bei der Vermarktung der Wohneinheiten berücksichtigt werden, bleibt aber letztlich nur sehr bedingt steuerbar.*

#### **2.2. Gesamtareal / Verkehr, öffentlicher Raum**

##### **unrealistisches Ziel 0.7 Parkplätze**

*schorenstadt hat- als ein Projekt der 2000-Watt-Gesellschaft - zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch begleitende Massnahmen (bspw. Standort für Mobility-CarSharing, im Kaufpreis enthaltenes U-Abo des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW), Umsetzung attraktiver Langsamverkehrs-Verbindungen usw.) zu reduzieren.*

*Selbstverständlich kann Implenia das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner/innen damit nur bedingt beeinflussen. Allerdings sind wir der Überzeugung, dass die durch schorenstadt angesprochene Klientel ökologisch orientiert sein wird und damit eine hohe ÖV-und Zweirad-Affinität besitzen wird.*

*Zudem weist der Kanton Basel-Stadt eine Motorisierungskennziffer von 3.1 Einwohnern pro Fahrzeug auf (Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt), was schweizweit die mit Abstand höchste Quote (am wenigsten Fahrzeuge pro Kopf) darstellt.*

*Diese Gründe haben und bewogen, das Parkplatzangebot auf 0.7 Parkplätze pro Wohneinheit zu reduzieren.*

### **Baufeld A = sehr laute Umgebung: SBB/Autos-wer will da wohnen?**

*Es ist unbestritten, dass der Verkehr auf der Fasanenstrasse vor allem für die direkt an die Strasse angrenzenden Wohneinheiten zu einer Lärmbelastung führt. Diesem Umstand wird aber durch die hochwertige Bauweise und durch den gewählten Minergie-P-Eco-Standard (kontrollierte Wohnraumbelüftung, Fenster können geschlossen bleiben) Rechnung getragen.*

*Wir sind deshalb der Überzeugung, dass diese Situation nicht zu Vermarktungsschwierigkeiten führen wird.*

### **Es braucht mehr ÖV / Fahrplanverdichtung ist notwendig**

*schorenstadt: Wenngleich die ersten Signale des Amtes für Mobilität nicht allzu positiv sind, unternimmt Implenia weitere Anstrengungen, um Einfluss auf die Verbesserung des ÖV-Angebots zu nehmen. Allerdings sind wir hierbei auf die Mitwirkung der öffentlichen Hand angewiesen.*

## **2.3. Gesamtareal / Wohnen**

### **Durchmischung zu erreichen ist fraglich mit nur teuren Wohnungen**

*Es ist richtig, dass mit schorenstadt das Eigentumssegment angesprochen wird. Die Durchmischung ist aber im Kontext mit den Baufeldern B und C zu betrachten. Auf diesen Baufeldern werden genossenschaftliche Mietwohnungen resp. Mietwohnungen im mittleren Preissegment angeboten werden, womit dieser Aspekt der Durchmischung erfüllt sein dürfte.*

### **Bezug zu anderen Arealen (A-B-C-D-Baufelder) übergeordnete Betrachtung fehlt**

*Durch den Bebauungsplan (dieser umfasst die Baufelder A, B, C und D) wird eine übergeordnete Betrachtung gewährleistet. Weitergehende Informationen siehe*

*[www.gesetzessammlung.bs.ch/sq/na/pdf/erlasse/730.150.pdf](http://www.gesetzessammlung.bs.ch/sq/na/pdf/erlasse/730.150.pdf), Seiten 212 – 214 sowie Ratschlag des Regierungsrates Nr.09.0047.01 vom 04. August 2009 und Bericht der Bau- und Raumplanungskommission Nr. 09.0047.02 vom 18. Januar 2010.*

### **-> Bsp. alles Öffentliche auf Areal B**

*Im Bericht zur Planaufgabe wird festgehalten, dass die quartierdienlichen Nutzungen (z.B. Cafés, Kindergärten, Kindertagesstätten, Mediatheken oder stilles Kleingewerbe), im Allgemeinen also Nutzungen, die den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung des Quartiers dienen, auf Baufeld B zu realisieren sind. Weitergehende Informationen siehe Areal Schoren, Bericht zur Planaufgabe vom 05. Mai 2008.*

### **Zeitpunkt der verschiedenen Bauphasen müssen abgestimmt werden**

*schorenstadt: Mit der Realisierung der Bebauung soll im 2./3. Quartal 2012 begonnen werden. Es wird eine Bauzeit von rund 18 Monaten veranschlagt.*

### **Gehobenes Wohnen: Ist das kompatibel mit lautem Gewerbe (Gottardi Weiskopf AG, Steinmetz, Fasanenstrasse 98) + DRECK im Quartier?**

*schorenstadt: Ein erstes, diesbezügliches Gespräch zwischen der Gottardi AG und Implenia hat am 16. September 2011 stattgefunden. Wir sind zuversichtlich, dass eine Lösung gefunden werden kann.*

## **2.4. Infrastruktur, öffentliche und private**

### **Spielplatz**

*Auf dem Areal der schorenstadt wird ein Spielplatz realisiert.*

### **Altersgerecht (?)**

*schorenstadt orientiert sich an einer hindernisfreien Bauweise gemäss SIA 500.*

## Antworten auf Fragen von Burckhardt und Partner:

### **3.1. Baufeld A**

#### **Wohnungstypen und Grössen? (im Baufeld A)->**

Genauere Angaben werden per Ende Dezember 2011 auf der homepage [www.schorenstadt.ch](http://www.schorenstadt.ch) aufgeschaltet.

### **3.4. Gesamtareal / Verkehr, öffentlicher Raum**

#### **Sicherheit Ausfahrt AEH aus Baufeld A auf Fasanenstrasse gelöst/berücksichtigt?**

Die Ein-/Ausfahrtsituation wurde mit dem Tiefbauamt, dem Amt für Mobilität Abt. Verkehrstechnik und der Kantonspolizei am 12.08.2011 vor Ort besprochen. Weiter haben wir die Situation ebenfalls vom Verkehrsplanungsbüro Glaser Saxer Keller überprüfen lassen.

#### **Wenn Areal A weitgehend autofrei wird, wie sieht es dann mit den Zufahrten aus?**

Wie vor. Notzufahrten sind gewährleistet

#### **Parkplätze (z.B. Besucher/Bewohner) wo?**

Besucher in den öffentlich verfügbaren und markierten Parkplätzen. Bewohner Baufeld A in der unterirdischen Autoeinstellhalle

### **3.5. Gesamtareal / Infrastruktur**

#### **Entsteht Raum für Gewerbe und Verkauf?**

-> Bem. CF: Grundsätzlich im Baufeld A nicht, da Wohnzone. Gesetzlich zulässige Nutzungen („stilles Gewerbe“) sind möglich

#### **Werden die Lärmimmissionen Baufeld A zur Fasanenstrasse integriert/gelöst/vorgesehen?**

-> Bem. CF: Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte in den Wohnungen werden durch bauliche Massnahmen (entsprechende Fensterkonstruktionen) gelöst und eingehalten.

## Kurz-Stellungnahme Amt für Mobilität zu einzelnen Verkehrsthemen

**Aufgegriffen wurden folgende im Workshop besprochenen Punkte(siehe Protokoll):**

### **1.4. Gesamtareal / Verkehr / öffentlicher Raum (positiv)**

Parkplätze 0.7 als Ziel -> konsequent verfolgen / weitgehende Autofreiheit (unterirdisches Parking)  
Erhöhung der Busfrequenz / Taktverdichtung des Busverkehrs / Mobilitätsstandort / Mobility (car-sharing)

### **2.4. Gesamtareal / Verkehr, öffentlicher Raum (Kritik)**

unrealistisches Ziel 0.7 Parkplätze / Baufeld A muss mehr Autoeinstellplätze bauen, zu wenige Parkplätze (Baufeld A) / Baufeld C (oder Bestand) baut 400-600 Parkplätze. Nachhaltigkeit geht auf Kosten Baufeld C / Kritischer Punkt: Parkraumbewirtschaftung – Parkhaus  
Anzahl Parkplätze > Suchverkehr / Fasanenstrasse wird stärker belastet (Zollfreistrasse als Entlastung?)  
Lärmbelastung durch Bus (Tempo 30 einführen!)  
Es braucht mehr ÖV / Quartierbewohner fühlen sich von BVB benachteiligt gegenüber Stücker-Linie: 8-Min Takt gewünscht, Fahrplanverdichtung ist notwendig/ Bus 36, Takt

### **3.4. Gesamtareal / Verkehr, öffentlicher Raum (Fragen)**

Verfügbarkeit von Parkplätzen in der Autoeinstellhalle (AEH) Baufeld C?

Wird die Busfrequenz Nr.36 erhöht?

Parkplätze (z.B. Besucher/Bewohner) wo?

Bleiben die Parkplätze auf Baufeld C bestehen?

freie Parkplätze Q-Bewohner zur Vermietung im Parking?

## Thema Parkplätze

Zur Berechnung der Anzahl zulässiger Parkplätze gilt im gesamten Kanton Basel-Stadt die Parkplatzverordnung (PPV). Diese regelt – insbesondere für Wohnnutzungen – abschliessend die mögliche Maximalanzahl Parkplätze. Die PPV ist Bestandteil der Umweltschutzgesetzgebung und verfolgt das Ziel einer Beschränkung der Anzahl zulässiger Parkplätze und damit eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Aus diesen Gründen sind in der PPV-BS (<http://www.gesetzessammlung.bs.ch/sgmain/default.html>) auch keine Mindestanzahlen an Parkplätzen formuliert.

Weitere Aussagen aus der Parkplatzverordnung mit Relevanz für das Gebiet Schoren:

- §1 Abs. 2: Die Anzahl der vorhandenen unterirdischen Parkplätze bleibt gesichert.
- §5 Abs. 4: Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft ist freigestellt.
- §8 Abs. 1: Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden.
- §8 Abs. 2: Für Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder mehr als 140 m<sup>2</sup> BGF kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen.
- §11 Abs. 1: Statt auf dem Baugrundstück können die Parkplätze bis in höchstens 300 m Entfernung (Luftlinie) auf einem anderen Grundstück erstellt werden, vorausgesetzt, dass das Recht hiezu im Grundbuch eingetragen ist.
- §11 Abs. 3: Das Bau- und Verkehrsdepartement kann ferner unterirdische Quartierparkgaragen bewilligen, sofern eine angemessene Anzahl oberirdischer Parkplätze (ggf. auf Allmend) zu Gunsten eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen (Grünraumgestaltung, Spiel- und Grünflächen anstatt Parkplätze, neue Fussgängerzonen usw.) aufgehoben wird.

Zu den Bedenken der Quartierbevölkerung bezüglich Faktor 0.7 (Anzahl Parkplätze pro Wohnung) kann gesagt werden, dass ca. 50% der Haushalte in Basel autofrei sind. Dieser Wert ist auch anhand anderer Projekte auf Gebiet des Kantons bestätigt worden.

Eine Vermietung der Parkplätze in der Tiefgarage Baufeld C an Quartierbewohner ist rechtlich möglich.

Die Anordnung von Mobility-Standorten auf den Arealen liegt in der Hand der jeweiligen Bauherrschaft. Die Schaffung von Mobility-Parkplätzen auf Allmend ist zurzeit aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Die Anbindung des Baufelds A an das öffentliche Strassennetz wird im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens auf die Einhaltung der geltenden Normen (insbesondere Bereich Verkehrssicherheit) überprüft.

## Thema Verkehrsbelastung / Tempo 30

Das Amt für Mobilität ist auf Basis der im November 2010 angepassten Strassennetzhierarchie ([http://www.mobilitaet.bs.ch/verkehrsorientierte\\_strassen\\_internet-2.pdf](http://www.mobilitaet.bs.ch/verkehrsorientierte_strassen_internet-2.pdf)) an der Erarbeitung eines erneuerten Tempo 30-Konzepts für die gesamte Stadt. Im Projektgebiet sind die Maulbeerstrasse (bis und mit Unterführung BD) sowie die Fasanenstrasse als verkehrsorientierte Strassen eingetragen. Bei der Überprüfung einer Einführung von Tempo 30 im Schorenweg spielt auch die Qualität des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Rolle.

## Thema Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Programm des Kantons wird durch den Regierungsrat erarbeitet und alle 4 Jahre dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt. Im aktuellen ÖV-Programm ist keine Verdichtung der Linie 36 im Gebiet Schoren vorgesehen. Eine Verdichtung der Linie 36 innerhalb des heutigen Linienkonzepts ist zudem nicht möglich, da dies nur auf Kosten der Erschliessung des Erlenmatt-Areals möglich wäre (alle Kurse via Schoren). Eine Taktverdichtung müsste deshalb mit der Verlängerung einer bestehenden resp. der Schaffung einer neuen ÖV-Linie verbunden sein.