



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Bau- und Raumplanungskommission

An den Grossen Rat

12.1068.02

Basel, 23. Januar 2013

Kommissionsbeschluss
vom 23. Januar 2013

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

Ratschlag Nr. 12.1068.01 betreffend Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen

und

Bericht der Kommissionsminderheit

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Vorgehen	3
2. Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage	3
3. Würdigung der zur Diskussion stehenden Parkhaus-Projekte	3
a) Grundsatzentscheid zum Bau eines neuen Parkhauses im Gebiet Aeschen	3
b) Entscheidung über die Prüfung der verschiedenen Projekte	4
c) Gründe für die Nichtweiterverfolgung des Projekts "Dufourstrasse 9/11"	5
d) Gründe für die Präferenz des Projekts "Kunstmuseum" gegenüber dem Projekt "Picassoplatz"	7
4. Aufhebung oberirdischer Parkplätze	10
5. Auflage zur Anordnung der fest vermieteten Parkplätze im Parkhaus "Kunstmuseum"	11
6. Reduktion des Perimeters des Bebauungsplans auf das vom Projekt "Kunstmuseum" beanspruchte Gebiet	11
7. Behandlung der Einsprachen	11
8. Schlussbemerkungen und Antrag der Kommissionsmehrheit	12
 Beschlussantrag	 12
 Anhang 1: Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 in der Fassung vom 13. Januar 2013	
 Anhang 2: Nachvollzug der Bewertung der Parkhausprojekte "Kunstmuseum" und "Picassoplatz"	
 Anhang 3: Synoptische Darstellung des Beschlussantrags	
 Anhang 4: Bericht der Kommissionsminderheit	

1. Auftrag und Vorgehen

Am 12. September 2012 überwies der Grosse Rat den Ratschlag Nr. 12.1068.01 betreffend Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen zur Prüfung und Berichterstattung an seine Bau- und Raumplanungskommission (BRK).

Die BRK behandelte dieses Geschäft an mehreren Sitzungen. Sie liess sich dabei vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Herrn Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, über die zugrunde liegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrates informieren. Für die Beantwortung von Fragen standen während der Kommissionsberatung ferner Herr Kantonsbaumeister Fritz Schumacher und Herr Jürg Degen, Mitarbeiter des Planungsamtes des BVD und Leiter der Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung, zur Verfügung.

Die BRK empfing je eine Delegation der Trägerschaften der beiden im Ratschlag dargestellten Parkhaus-Projekte zu einer Anhörung. Die BRK empfing ferner auch eine Delegation der Trägerschaft des nicht im Ratschlag dargestellten, aber nach der Publikation des Ratschlags öffentlich bekannt gewordenen Parkhausprojektes "Dufourstrasse 9/11" zu einer Anhörung.

Die Mehrheit der BRK beantragt, dem Beschlussantrag des Regierungsrats im Wesentlichen zuzustimmen. Sie beantragt aber, den Perimeter des Parkhauses auf das Gebiet des favorisierten Projektes zu reduzieren und gewisse Auflagen zu den fest zu vermietenden Parkplätzen zu erlassen.

Eine Minderheit der BRK beantragt, den Ratschlag an den Regierungsrat zurückzuweisen. Der Bericht der Minderheit ist diesem Bericht als Anhang 3 beigelegt. Dieser Minderheit gehören an die Herren Thomas Grossenbacher, Roland Lindner, Dr. Heinrich Ueberwasser und Rudolf Vogel.

2. Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Gegenstand des vorliegenden Ratschlags ist die Festsetzung eines Bebauungsplans für den Bau eines unterirdischen öffentlichen Parkhauses mit maximal 350 Autoabstellplätzen auf der Allmend des St. Alban-Grabens zwischen der Rittergasse und der Freien Strasse. Damit verbunden ist eine entsprechende Ausnahmeregelung zum Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt.

Dieses Geschäft hat eine lange und vielschichtige Vorgeschichte, die im Ratschlag ausführlich dargestellt ist (vgl. dort Abschnitte 2, 3 und 4). Auch der Zusammenhang des vorliegenden Geschäfts mit dem Verkehrskonzept Innenstadt, insbesondere mit der Sperrung der Mittleren Brücke für den motorisierten Individualverkehr, ist im Ratschlag dargestellt (vgl. dort Ziffer 5.1).

Diese Darstellung bedarf lediglich der folgenden Ergänzungen: Die auf S. 9 des Ratschlags erwähnte, beim Bundesgericht eingereichte Beschwerde der Cobourg AG Projektentwicklung wurde inzwischen rechtskräftig abgewiesen. Die gegen das Baubegehren für den Neubau Erweiterung Kunstmuseum ergriffenen Rechtsmittel (vgl. Ratschlag, S. 14) wurden inzwischen ebenfalls alle rechtskräftig abgewiesen.

3. Würdigung der zur Diskussion stehenden Parkhaus-Projekte

a) Grundsatzentscheid zum Bau eines neuen Parkhauses im Gebiet Aeschen

In politischer Hinsicht darf vorausgesetzt werden, dass der Bau eines neuen Parkhauses im Gebiet Aeschen grundsätzlich akzeptiert ist. Die Grundlage dieser Akzeptanz bilden die in

den vergangenen Jahren verschiedentlich geführten Debatten über das Verkehrskonzept Innenstadt und die daraus hervorgegangene grundsätzliche Einigung, wonach die Festlegung eines so genannten "Fussgänger-Ypsilons"¹ als verkehrsberuhigende Massnahme für die Innenstadt zusammen mit der Bewilligung eines neuen Parkhauses an der südöstlichen Peripherie der Innenstadt (Gebiet Aeschen) insgesamt ein mehrheitsfähiges Massnahmenpaket ist. Es sei verwiesen auf den Bericht Nr. 05.0865.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) vom 5. März 2008, S. 7, wo diese Beurteilung bereits wie folgt skizziert ist:

"Die Meinungen der Mitglieder der UVEK zu einem neuen Innenstadt-Parking und zu einer Befreiung der Mittleren Brücke vom motorisierten Durchgangsverkehr sind auch heute geteilt. Eine Kommissionsmehrheit lehnt derzeit ein neues Parking im Raum Aeschen isoliert betrachtet ab. Eine grosse Mehrheit würde hingegen die Kombination der beiden Projekte dem Status quo vorziehen. Um aus dem Status der „Blockade“ heraus zu finden, empfiehlt die UVEK dem Regierungsrat deshalb dringend, die folgenden Vorhaben in einer künftigen Vorlage zu einem Verkehrskonzept Innenstadt aneinander zu koppeln.

- Umsetzung des Fussgänger-Y mit neuem Betriebsregime und Sperrung der Mittleren Brücke für den motorisierten Individualverkehr
- Autoparking im Raum Aeschen mit Kompensation von Ganztagesparkplätzen auf der Allmend von – im Sinne des Bau- und Planungsgesetzes – mindestens 60% der im Parking neu entstehenden Parkplätze."

Im Ausgabenbericht des Regierungsrates Nr. 10.1721.01 betreffend "Innenstadt - Qualität im Zentrum; 2. Projektierungskredit" wurde dieser Zusammenhang ebenfalls dargestellt. Der Grosse Rat hat dem in diesem Ausgabenbericht enthaltenen Beschlussantrag am 16. Dezember 2010 zugestimmt und damit dem Massnahmenpaket insgesamt grundsätzlich zugestimmt.

b) Entscheidung über die Prüfung der verschiedenen Projekte

Damit fokussiert sich die politische Bedeutung des vorliegenden Ratschlags auf die Auswahl eines der zur Diskussion stehenden Projekte.

Im Ratschlag werden zwei Projekte dargestellt und diskutiert: Das vom Regierungsrat favorisierte Projekt "Kunstmuseum" und das Projekt "Picassoplatz". Nicht im Ratschlag diskutiert wird das inzwischen öffentlich bekannt gewordene Projekt für ein Parkhaus an der Dufourstrasse 9/11. Die BRK hat dieses Projekt (das jedoch noch deutlich weniger detailliert ausgearbeitet ist als die im Ratschlag dargestellten Projekte) ebenfalls in ihre Beurteilung mit einbezogen.

Aufgrund der Anhörung je einer Delegation der Trägerschaften der drei Projekte und der anschliessenden Diskussion ergab sich Folgendes:

- Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass das Projekt "Dufourstrasse 9/11" nicht weiter zu verfolgen ist, weil die mit diesem Projekt verbundenen Nachteile derart gewichtig sind, dass dieses Projekt den beiden anderen Projekten nie überlegen sein kann. Eine Minderheit der Kommission ist der Meinung, dass das Projekt "Dufourstrasse 9/11" näher zu prüfen sei, bevor eine endgültige Entscheidung gefällt wird; sie beantragt daher mit einem eigenen Minderheitsbericht (Anhang 3), den vorliegenden Ratschlag

¹ Durchgehende Fussgänger-Zone Claraplatz – Mittlere Brücke – Marktplatz – Heuwaage bzw. Aeschenplatz via Freie Strasse (vgl. Bericht Nr. 05.0865.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 5. März 2008, S. 7).

an den Regierungsrat zurückzuweisen mit der Bitte, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" ebenfalls näher zu prüfen und zu evaluieren und anschliessend dem Grossen Rat nochmals einen neuen Ratschlag mit einem neuen, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" ebenfalls berücksichtigenden Variantenantrag vorzulegen.

- Für den Fall, dass das Projekt "Dufourstrasse 9/11" nicht weiter verfolgt wird, kam die Kommission mit 9 Stimmen gegen 1 Stimme zum Schluss, dass das Projekt "Kunstmuseum" dem Projekt "Picassoplatz" vorzuziehen ist.

c) Gründe für die Nichtweiterverfolgung des Projekts "Dufourstrasse 9/11"

Die BRK empfing eine Delegation der Trägerschaft des Parkhausprojekts "Dufourstrasse 9/11" zu einer Anhörung und liess sich bei dieser Gelegenheit dieses Projekt, das im Ratschlag nicht dargestellt ist, erläutern.

Die Idee des Projekts "Dufourstrasse 9/11" besteht darin, auf dem unmittelbar an den geplanten Erweiterungsbau des Kunstmuseums angrenzenden Areal der Liegenschaften Dufourstrasse 9 und 11 (Parzellen 1360 und 2260 in Sektion 5 des Grundbuchs Basel) eine neue Bebauung zu realisieren und dabei ohne Beanspruchung der Allmend eine unterirdische Autoeinstellhalle mit 300 bis 350 Autoabstellplätzen zu bauen. Diese Einstellhalle soll als öffentliches Parkhaus betrieben werden.

Die Planung dieses Projekts ist zurzeit noch nicht weit fortgeschritten. Die Bauherrschaft geht aber davon aus, dieses Parkhaus günstiger erstellen zu können, als es für das Projekt "Kunstmuseum" angenommen wird, nämlich zu Kosten von ca. CHF 30'000 bis CHF 50'000 pro Parkplatz. Die Investitionskosten sollen daher um etwa CHF 6 Mio. bis CHF 10 Mio. geringer ausfallen. Die Bauherrschaft wäre bereit, im Umfang dieser Differenz einen Fonds zu öffnen, mit dem Kunstprojekte subventioniert werden könnten.

Inzwischen erfolgte Rechtsabklärungen haben ergeben, dass der Bau eines öffentlichen Parkhauses mit mehr als 150 Parkplätzen an diesem Ort nur auf der Grundlage eines vom Gesetzgeber zu erlassenden Bebauungsplans möglich ist. Für den Fall, dass der Grosse Rat sich für das Projekt "Kunstmuseum" oder für das Projekt "Picasso" entscheiden sollte, ist diese Erkenntnis von Bedeutung, denn in diesem Fall wäre nun jedenfalls sichergestellt, dass ohne Mitwirkung des Gesetzgebers nicht noch ein zusätzliches grosses Parkhaus in nächster Nähe erstellt werden könnte.

Die Weiterverfolgung des Projekts "Dufourstrasse 9/11" würde bedingen, dass der Grosse Rat den Ratschlag 12.1068.01 an den Regierungsrat zurückweist mit der Bitte, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" näher zu prüfen und zu evaluieren und anschliessend dem Grossen Rat nochmals einen neuen Ratschlag mit einem neuen, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" mitberücksichtigenden Variantenantrag vorzulegen.

Die Mehrheit der BRK kommt nach einlässlicher Beratung zum Schluss, dass das Projekt "Dufourstrasse 9/11" derart viele offensichtliche und auch bei einer weiteren Bearbeitung des Projekts nicht wegzubringende Nachteile hat, dass sich eine Weiterverfolgung nicht lohnt. Diese Beurteilung stützt sich auf die folgenden Überlegungen:

Erstens ist offensichtlich, dass die Erstellung eines Parkhauses mit mehr als 300 Abstellplätzen auf einem relativ kleinen Areal wenig effizient wäre, weil mehrere kleinflächige Geschosse übereinander angeordnet werden müssten und entsprechende Erschliessungsrampen, die wiederum Fläche beanspruchen würden, gebaut werden müssten. Im vorliegenden Fall würden die Parkgeschosse alle unterirdisch angelegt. Die zur Verfügung stehende Arealfläche beträgt etwa 1'800 m². Falls etwa 60 Parkplätze pro Geschoss angeordnet werden könnten, müssten 5 - 6 unterirdische Geschosse angelegt werden. Da die oberirdische Bebauung

ebenfalls gewisse Untergeschossnutzungen (für Technik und Stauraum) beanspruchen wird, dürfte das erste für Parkflächen zur Verfügung stehende Geschoss das zweite Untergeschoss sein. Die Nutzer und Nutzerinnen des Parkhauses müssten also bis zu 6 - 7 Geschosse tief hinabfahren, um zu den Parkplätzen zu gelangen. Dass dies viel weniger benutzerfreundlich ist, als es die Projekte "Kunstmuseum" und "Picasso" vorsehen, ist offensichtlich.

Zweitens wäre die Zu- und Wegfahrt zu und von einem Parkhaus am Standort Dufourstrasse 9/11 auf je eine Fahrtrichtung limitiert: Die Zufahrt ist nur von Süden, die Wegfahrt nur nach Norden möglich. Der vom Kleinbasel her kommende Verkehr müsste, um in das Parkhaus zu gelangen, den Umweg über die St. Alban-Vorstadt, die Malzgasse und die Lautengartenstrasse nehmen, was, da es sich dabei um enge Strassen mit vielen Wohnliegenschaften handelt, ein grosser Nachteil wäre (als Alternative würde sich der Umweg über den Aeschenplatz anbieten, was im Hinblick auf die schon heute grosse Belastung dieses Verkehrsknotens ebenfalls ein grosser Nachteil wäre). Wer aus dem Parkhaus ins Grossbasel wegfahren wollte, müsste ebenfalls durch die St. Alban-Vorstadt fahren (oder über das Kleinbasel kehren), was wiederum nicht optimal wäre.

Schliesslich wäre ein Parkhaus am Standort Dufourstrasse 9/11 für die Erschliessung der Innenstadt ungünstig gelegen. Damit ein Parkhaus für die Erschliessung der Innenstadt (insbesondere als Erschliessung der dort befindlichen Ladengeschäfte) attraktiv ist und vom Publikum akzeptiert wird, ist es zwingend erforderlich, dass sich der Zugang zum Parkhaus in unmittelbarer Nähe zur Einkaufsmeile befindet. Wer mit vollen Tragtaschen die Freie Strasse hinauf zu seinem Auto gehen will, möchte gerne oben an der Freien Strasse direkt in das Parkhaus gelangen können, ohne zuerst noch einige Hundert Meter zu Fuss zurücklegen zu müssen. Diese Voraussetzung kann das Projekt "Dufourstrasse 9/11" nicht erfüllen. Sie ist aber entscheidend dafür, dass das Parkhaus als Erschliessung der Innenstadt akzeptiert wird. Auch wenn in einer objektivierten, an Gehminuten orientierten Sichtweise eine Fussdistanz von einigen Hundert Metern vielleicht nicht ein überwiegendes Kriterium sein müsste, ist der psychologische Unterschied zwischen einem unmittelbar an der Innenstadt gelegenen und einem mehrere Hundert Meter weit entfernten Parkhaus absolut entscheidend. Und bei Fragen der Publikumsakzeptanz sind (wie bei allen Marketingfragen) letztlich die psychologischen Faktoren viel wichtiger als die objektiv messbaren Aspekte. Die Stadt Basel hat (aus siedlungsplanerischen, ökologischen und ökonomischen Gründen) alles Interesse daran, die Attraktivität der Innenstadt als grosses Freiluft-Einkaufszentrum mit allen Mitteln zu fördern. Es wäre geradezu ein Schildbürgerstreich, zum Zwecke der Erschliessung der Innenstadt ein Parkhaus mit mehr als 300 Plätzen zu bauen und dieses nicht optimal zu platzieren.

Vor diesem Hintergrund ändern auch gewisse weitere Aspekte, die als potenzielle Vorteile des Projekts "Dufourstrasse 9/11" ins Feld geführt werden können, nichts an der Gesamtbeurteilung. Bei diesen weiteren Aspekten handelt es sich um die folgenden:

Erstens wird argumentiert, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" beanspruche im Gegensatz zu den anderen Projekten die Allmend nicht, was ein Vorteil sei. Diese Argumentation trifft in Bezug auf das Projekt "Kunstmuseum" nur auf die Bauphase zu, während der dieses Projekt tatsächlich die Allmend beeinträchtigt (nach erfolgter Erstellung beansprucht auch das Projekt "Kunstmuseum" die Allmend oberirdisch nicht mehr, weil für die Zu- und Wegfahrt zwei bereits bestehende Rampen auf Privatareal benutzt werden können). Die mit dem Bau des Parkhauses "Kunstmuseum" zu erwartende Beeinträchtigung der Allmend ist zwar zugegebenermassen erheblich (obwohl während der ganzen Bauphase der Tramverkehr zumindest eingleisig sichergestellt werden kann und auch der Individualverkehr in beide Richtungen

aufrechterhalten werden kann). Trotzdem gewichtet die Mehrheit der BRK diesen Aspekt nicht sehr stark, weil in den kommenden Jahren der St. Alban-Graben zwischen der Freien Strasse und der Rittergasse ohnehin irgendwann einmal eine grosse Baustelle sein wird, da die dort befindlichen Tramgeleise und der Strassenbelag erneuert werden müssen. Falls das Parkhaus "Kunstmuseum" gebaut werden sollte, würden die Geleise- und Strassenbelags-erneuerungsarbeiten im Zuge des Parkhausbaus vorgenommen, womit im Ergebnis die auf den Parkhausbau zurückzuführende zusätzliche Beeinträchtigung der Allmend nicht mehr so stark ins Gewicht fällt.

Zweitens wird argumentiert, die Platzierung des neuen Parkhauses in der Dufourstrasse (oder am Picassoplatz) lasse die Möglichkeit offen, in Zukunft auch den St. Alban-Graben zwischen der Freien Strasse und der Rittergasse unter dem Titel "Museumsmeile" in eine Fussgängerzone umzuwandeln. Diesem Ansinnen steht die Mehrheit der BRK sehr skeptisch gegenüber. Am St. Alban-Graben im relevanten Abschnitt befinden sich bereits zwei grosse und rechtsgültig bewilligte Parkhäuser der Credit Suisse und der UBS, die nicht einfach geschlossen werden können. Die Einrichtung einer Fussgängerzone im genannten Bereich ist daher illusorisch. Zudem ist gerade diese Argumentation mit dem für das Innenstadt-Verkehrsregime gefundenen politischen Kompromiss besonders unverträglich. Sie bedeutet nämlich nichts anderes, als dass die eine Seite, der in erster Linie die Fussgängerzonen wichtig sind, der anderen Seite, die sich vor allem ein zusätzliches Parkhaus wünscht, die optimale Variante verweigert, nur um schon jetzt den Boden zu bereiten für die künftige Durchsetzung einer weiteren, über den heutigen Kompromiss hinausgehende Forderung. Das ist keine akzeptable Umsetzung des für mehrheitsfähig befundenen Massnahmenpakets.

Schliesslich kann auch das Angebot der Trägerschaft des Projekts "Dufourstrasse 9/11", einen Fonds für einen gemeinnützigen Zweck zu äufnen, für die Entscheidung nicht ausschlaggebend sein. Dieses Angebot ist heute verständlicherweise noch wenig konkret und hängt insbesondere davon ab, ob es tatsächlich gelingen wird, das Parkhaus "Dufourstrasse 9/11" so günstig zu erstellen, wie es heute prognostiziert wird. Vor allem aber wird der Staat auch bei den anderen beiden Projekten Erträge erwirtschaften können, weil er für die unterirdische Beanspruchung der Allmend einen Baurechtszins erhalten wird. Im Quervergleich ist daher die von der Trägerschaft des Projekts "Dufourstrasse 9/11" angebotene monetäre Leistung kein entscheidender Vorteil gegenüber den anderen Projekten.

Insgesamt kommt daher die Mehrheit der BRK zum Schluss, dass es nicht opportun ist, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" weiter zu verfolgen. Die optimale Erschliessung der Innenstadt mit einem zusätzlichen Parkhaus ist, wie oben bereits dargestellt wurde, ein wesentliches Zugeständnis für die Akzeptanz des "Fussgänger-Ypsilons". Nur die Gesamtheit dieser Massnahmen, Parkhaus plus Fussgängerzonen, ergibt schliesslich ein mehrheitsfähiges Gesamtpaket. Wenn nun bei der Auswahl der Parkhausvariante dem Kriterium der optimalen Erschliessung der Innenstadt nicht das angemessene Gewicht beigemessen wird, wird damit der gefundene Kompromiss politisch sabotiert. Das ist nicht akzeptabel.

d) Gründe für die Präferenz des Projekts "Kunstmuseum" gegenüber dem Projekt "Picassoplatz"

Mit der Entscheidung, das Projekt "Dufourstrasse 9/11" nicht weiter zu verfolgen und auf eine Rückweisung des Ratschlags an den Regierungsrat zu verzichten, stellt sich die Frage, welches der beiden Projekte "Kunstmuseum" und "Picassoplatz" vorzuziehen ist. Beide diese Projekte sind im Ratschlag ausführlich dargestellt. Auf diese Darstellung kann hier verwiesen werden.

Beim Vergleich der Projekte "Kunstmuseum" und "Picassoplatz" folgt die BRK zunächst den im Ratschlag dargestellten Überlegungen des Regierungsrats, insbesondere auch der dem Ratschlag beigefügten Evaluation der SNZ Ingenieure und Planer AG (im Folgenden kurz als "SNZ-Studie" bezeichnet).

In der SNZ-Studie wurden die beiden Projekte wie folgt miteinander verglichen: Es wurden vier Hauptziele und für jedes Hauptziel verschiedene Teilziele definiert. Jedem Teilziel wurde eine bestimmte Gewichtung zugewiesen. Für jedes Projekt wurde alsdann untersucht, wie gut es die einzelnen Teilziele erfüllt. Dabei wurde jedem Projekt für jedes Teilziel ein Zahlenwert zwischen -25 und +25 zugewiesen, der die Bewertung ausdrückt. Die einzelnen Zahlenwerte wurden mit den den einzelnen Teilzielen zugewiesenen Gewichtungen multipliziert. Die Summe der gewichteten Zahlenwerte ergab für jedes Projekt das die Gesamtbeurteilung repräsentierende Endresultat (vgl. die Übersicht in der diesem Bericht als Anhang 2 beigefügten Rekapitulation, Spalten F, G, H und I).

Auch wenn fraglich ist, wie weit sich ein Vergleich zweier solcher Projekte mit mathematischen Methoden bewerkstelligen lässt, zeigt die Studie der SNZ doch, dass es sich bei beiden Projekten um prüfenswerte Lösungsansätze handelt, wobei das Projekt "Kunstmuseum" tendenziell bei den meisten Kriterien als besser beurteilt wird. Damit liegt eine sichere Grundlage vor, damit die politischen Instanzen die verschiedenen Kriterien nach politischer Relevanz gewichten und auf dieser Basis eine Entscheidung treffen können. Insgesamt fällt die Entscheidung der BRK zu Gunsten des Projekts "Kunstmuseum" aus, insbesondere auch weil die BRK dem Kriterium der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt besonderes Gewicht zumisst (vgl. dazu die oben stehenden Ausführungen zum Projekt "Dufourstrasse 9/11") und weil die Zufahrt zum Parking "Picassoplatz" über die Lautengartenstrasse, wo sich viele Wohnliegenschaften befinden, als sehr ungünstig angesehen wird.

Die Promotoren des Projekts "Picassoplatz" führten im Rahmen der Anhörung gegenüber der BRK aus, dass die dem Ratschlag beigefügte SNZ-Studie nach ihrer Meinung fragwürdig sei. Sie legten verschiedene Gutachten von Fachleuten vor, welche die BRK zur Kenntnis nahm (insbesondere verschiedene verkehrstechnische Berichte der Gruner AG Ingenieure und Planer und eine kritische Analyse der SNZ-Studie von Dr. Hans-Rudolf Schulz, Plattner Schulz Partner AG). Auf der Grundlage der von ihnen eingeholten und der BRK überlassenen Berichte nahmen die Promotoren des Projekts "Picassoplatz" eine eigene Bewertung der beiden Projekte "Kunstmuseum" und "Picassoplatz" vor. Sie verwendeten dabei die gleichen Oberziele und Teilziele und die gleichen Gewichtungen dieser Ziele wie die SNZ-Studie. Jedoch vergaben sie bei jedem Teilziel immer nur demjenigen Projekt eine (der Gewichtung des Teilziels entsprechende) Punktezahl, das besser abschnitt, das andere Projekt erhielt keinen Punkt ("K.O.-System"). Wird die von der SNZ selbst vorgenommene Bewertung nach diesem "K.O.-System" ausgezählt, obsiegt (wenig überraschend) immer noch das Projekt "Kunstmuseum" (vgl. Anhang 2, Spalten J und K). Nun bewerteten die Promotoren des Projekts "Picassoplatz" jedoch die beiden Projekte für jedes Teilziel so, wie es ihrer eigenen Beurteilung entspricht (vgl. Anhang 2, Spalten L und M). Wenig überraschend obsiegt in dieser Bewertung das Projekt "Picassoplatz".

Zunächst ist festzuhalten, dass das von den Promotoren des Projekts "Picassoplatz" verwendete "K.O.-System" weniger differenziert ist als das in der SNZ-Studie verwendete System.

Ein Vergleich der Ergebnisse zeigt sodann, dass die Bewertung der Promotoren des Projekts "Picassoplatz" vor allem in den Teilzielen "Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern", "Störungen des öV-Betriebes vermeiden", "Entfernung zu wichtigen Zielen minimieren" und "Alle städtebaulichen Optionen offenhalten" zu einer erheblichen Verschiebung der

Punktezahlen zu Gunsten des Projekts Picassoplatz führt (vgl. Anhang 2, Spalte N). Eine nähere Betrachtung der Bewertung dieser Teilziele ergibt Folgendes:

Im Teilziel "Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern" kommen die SNZ und die Gruner AG Ingenieure und Planer (im Folgenden kurz als "Gruner AG" bezeichnet) zu unterschiedlichen Ergebnissen. Gemäss SNZ schneidet das Projekt "Kunstmuseum" besser ab, gemäss Gruner AG das Projekt "Picassoplatz". Die Unterschiede sind jedoch gering, wie dem Bericht der Gruner AG entnommen werden kann. Insbesondere ergibt sich auch gemäss der Gruner AG bei keinem der beiden Projekte eine massgebliche Verschlechterung der Verkehrsqualität.

Im Teilziel "Störungen des öV-Betriebes vermeiden" kommen die SNZ und die Gruner AG zu unterschiedlichen Ergebnissen. Gemäss SNZ schneidet das Projekt "Kunstmuseum" besser ab, gemäss Gruner AG das Projekt "Picassoplatz". Es fällt auf, dass in der SNZ-Studie die potenziellen Friktionen zwischen dem vom Parkhaus generierten Autoverkehr und dem öffentlichen Verkehr nicht nur ausgezählt und aufsummiert, sondern nach Schwere der Friktion gewichtet wird, während die Gruner AG auf eine Gewichtung nach Schwere der Friktion verzichten.

Eine Würdigung der Bewertungen dieser beiden Teilziele führt die BRK zum Schluss, dass die Auswirkungen eines Parkhauses von der hier zur Diskussion stehenden Grösse auf das Gesamtverkehrssystem insgesamt offenbar nicht sehr gravierend sind. Die Unterschiede in den Prognosen, die für die beiden Projekte gemacht werden können, sind offenbar so gering, dass eine zuverlässige und von Spezialisten einhellig geteilte Vorhersage kaum möglich ist. Insofern ist die Auswirkung auf das Gesamtverkehrssystem offenbar nicht ein entscheidendes Kriterium für die Bevorzugung des einen oder des anderen Projekts.

Was das Teilziel "Entfernung zu wichtigen Zielen minimieren" anbelangt, so ist aus der Sicht der BRK nicht nachvollziehbar, dass die Promotoren des Projekts "Picassoplatz" ihr Projekt diesbezüglich besser bewerten wollen als das Projekt "Kunstmuseum". Aus den bereits oben zum Projekt "Dufourstrasse 9/11" dargelegten Gründen ist offensichtlich, dass das Projekt "Kunstmuseum" in diesem Teilziel besser abschneidet, da es näher am Kern der Innenstadt liegt.

Auch in Bezug auf das Teilziel "Alle städtebaulichen Optionen offenhalten" ist die von den Promotoren des Projekts "Picassoplatz" vorgeschlagene Höherbewertung ihres eigenen Projekts nicht nachvollziehbar. Dass das Projekt "Picassoplatz" einer späteren Umwandlung des St. Alban-Grabens in eine Fussgängerzone weniger entgegensteht als das Projekt "Kunstmuseum", ist zwar richtig, kann aber im jetzigen Zeitpunkt nicht ausschlaggebend für eine Präferenz sein, weil erstens eine solche zusätzliche Fussgängerzone angesichts der an diesem Ort bereits bestehenden Autoeinstellhallen illusorisch ist und zweitens zurzeit kein von einer klaren Mehrheit getragener politischer Wille zur Schaffung einer solchen zusätzlichen Fussgängerzone auszumachen ist. Hingegen ist zu Lasten des Projekts "Picassoplatz" zu vermerken, dass dieses einen Fussgängerzugang auf Allmend (auf dem Picassoplatz) vorsieht, was den Spielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raums in diesem Bereich naturgemäss beschränken würde. Man kann sich fragen, ob dies allein Grund genug ist, das Projekt "Kunstmuseum" in diesem Teilziel besser zu bewerten, aber eine Höherbewertung des Projekts "Picassoplatz" wäre gewiss nicht angemessen.

Wenn nun, um auf die Argumentation der Promotoren des Projekts "Picassoplatz" einzutreten, die Bewertung der beiden Projekte nach dem von den Promotoren des Projekts "Picassoplatz" vorgeschlagenen "K.O.-System" so vorgenommen wird, dass das ganze Oberziel "Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen" ausser Betracht gelas-

sen wird (weil, wie oben ausgeführt wurde, in verkehrstechnischer Hinsicht keine klaren Kriterien für die Bevorzugung des einen oder des anderen Projekts ersichtlich sind), bei den anderen Ober- und Teilzielen aber (aus den angeführten Gründen) die Bewertung gemäss SNZ-Studie beibehalten wird, so ergibt sich, dass das Projekt "Kunstmuseum" immer noch klar besser abschneidet (vgl. Anhang 2, Spalten O und P). Dies wäre sogar dann noch so, wenn die beiden Projekte im Teilziel "Alle städtebaulichen Optionen offenhalten" als gleichwertig angesehen würden.

Eine sorgfältige Auseinandersetzung mit den Argumenten der Promotoren des Projekts "Picassoplatz" führt demnach nicht dazu, dass das Projekt "Picassoplatz" als besser geeignet erscheint als das Projekt "Kunstmuseum". Die BRK kam daher mit 9 Stimmen gegen 1 Stimme zum Schluss, dass das Projekt "Kunstmuseum" dem Projekt "Picassoplatz" vorzuziehen ist.

4. Aufhebung oberirdischer Parkplätze

Im Beschlussantrag des Regierungsrats ist vorgesehen, dass innerhalb eines Radius von rund 500 m um das neue Parkhaus mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden müssen.

Schon im oben zitierten Bericht Nr. 05.0865.02 der UVEK vom 5. März 2008 war als Teil des politischen Kompromisses vorgesehen, dass mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze oberirdisch aufgehoben werden müssen (vgl. das Zitat oben auf S. 4). Insofern ist der Beschlussantrag des Regierungsrats mit dem gefundenen politischen Kompromiss konsistent.

Üblicherweise wird jedoch das Gebiet, in dem die oberirdische Aufhebung der Parkplätze erfolgen muss, als Kreis um das neue Parkhaus mit einem Radius von 300 m definiert. Im vorliegenden Fall ist es so, dass innerhalb eines Radius von 300 m um das neue Parkhaus gar nicht so viele oberirdische Parkplätze existieren, dass 60% der neu entstehenden Parkplätze aufgehoben werden könnten (das neue Parkhaus soll maximal 350 Parkplätze umfassen; 60% davon sind 210 Parkplätze; innerhalb von 300 m um den Standort des Parkhaus-Projekts Kunstmuseum existieren auf oberirdischer Allmend nur etwa 150 Parkplätze, wenn von den nicht zur Diskussion stehenden Güterumschlagsplätzen und Behindertenparkplätzen abgesehen wird). Aufgrund dieser Sachlage läge der Schluss nahe, dass man es bei der Aufhebung aller existierenden oberirdischen Parkplätze bewenden lassen muss. Der Regierungsrat will aber weiter gehen. Er schlägt vor, den Radius des massgeblichen Aufhebungsgebiets so zu vergrössern, dass genügend für die Aufhebung geeignete oberirdische Parkplätze zur Verfügung stehen, damit der Wert von 60% erreicht wird. Daher schlägt der Regierungsrat vor, dass innerhalb eines Radius von rund 500 m um das neue Parkhaus mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden müssen. Innerhalb dieses Radius finden sich rund 500 Parkplätze, von denen 210 aufgehoben werden können.

Die BRK kann sich diesem Vorschlag anschliessen. Sie geht aber insofern noch einen Schritt weiter, als sie den Beschlussantrag des Regierungsrats mit einem Zusatz ergänzt, wonach der durch die Aufhebung der Parkplätze gewonnene Freiraum einer Aufwertung des öffentlichen Raums zugutekommen soll.

Ziffer II.5. des Beschlussantrags lautet damit neu wie folgt:

"Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden, wobei der dadurch gewonnene Freiraum der Aufwertung des öffentlichen Raums zugutekommen soll."

Die BRK ist angesichts dieser Sachlage einstimmig der Meinung, dass eine noch weitergehende Regelung zur Aufhebung oberirdischer Parkplätze (etwa durch Erhöhung des relevanten Faktors von 60% auf 80% oder 100%) weder mit dem zugrunde liegenden politischen Kompromiss vereinbar noch sachlich angemessen wäre.

5. Auflage zur Anordnung der fest vermieteten Parkplätze im Parkhaus "Kunstmuseum"

Die BRK beantragt mit 5 Stimmen gegen 3 Stimmen bei 1 Enthaltung, eine Auflage in den Bebauungsplan für das Parkhaus Kunstmuseum aufzunehmen, wonach allfällige fest vermietete Parkplätze im untersten Geschoss des Parkhauses im Bereich gegen die Rittergasse hin anzuordnen sind. Diese Auflage soll zu der vom Regierungsrat bereits vorgeschlagenen Auflage, wonach nicht mehr als 20% der Parkplätze fest vermietet werden dürfen, hinzutreten.

Der Grund dieser Auflage liegt darin, dass das Parkhaus in erster Linie der guten Erreichbarkeit der Innenstadt dienen soll. Die wichtigste Zugangsstrasse für die Innenstadt ist die Freie Strasse. Es ist daher wichtig, dass nicht gerade die am nächsten bei der Freien Strasse gelegenen Parkplätze fest vermietet werden.

Ziffer II.2. des Beschlussantrags lautet damit neu:

"Innerhalb des schraffierten Bereiches ist ein unterirdisches öffentliches Parkhaus mit max. 350 Autoabstellplätzen inkl. den erforderlichen Ein- und Ausgängen zulässig. Von den effektiv zu erstellenden Autoabstellplätzen (max. 350) dürfen nicht mehr als 20% fest vermietet werden. Alle fest vermieteten Parkplätze müssen im untersten Geschoss im Bereich gegen die Rittergasse hin angeordnet werden."

6. Reduktion des Perimeters des Bebauungsplans auf das vom Projekt "Kunstmuseum" beanspruchte Gebiet

Der Regierungsrat schlägt dem Grossen Rat vor, einen Bebauungsplan zu erlassen, dessen Perimeter beide im Ratschlag dargestellten Parkhausprojekte ("Kunstmuseum" und "Picasoplatz") umfasst. Gleichzeitig soll der Grosse Rat entscheiden, welches Projekt vorzuziehen ist. Anschliessend soll der Regierungsrat den Perimeter des Bebauungsplans auf das Gebiet des bevorzugten Projekts reduzieren.

Dieses Vorgehen erscheint umständlich. Die BRK schlägt dem Grossen Rat vor, einen Bebauungsplan zu erlassen, der exakt auf das favorisierte Projekt zugeschnitten ist. Eine nachträgliche Reduktion des Perimeters des Bebauungsplans durch den Regierungsrat kann damit entfallen. Auch in einigen Einsprachen wurde ein solches Vorgehen gefordert.

Ein in diesem Sinne modifizierter Bebauungsplan ist diesem Bericht als Anhang 1 beigelegt.

Der Textteil des Beschlussantrags wurde entsprechend angepasst.

7. Behandlung der Einsprachen

Auf die gegen den zur Diskussion stehenden Bebauungsplan eingereichten Einsprachen ist im Sinne der im Ratschlag dargelegten Erwägungen des Regierungsrats nicht einzutreten. Im Beschlussantrag des Regierungsrats fehlt eine entsprechende Passage; diese ist zu ergänzen.

In materieller Hinsicht übernimmt die BRK das in einigen Einsprachen formulierte Anliegen, dass der Perimeter des Bebauungsplans verbindlich auf ein bestimmtes Projekt zu reduzieren sei (vgl. die diesbezüglichen obigen Ausführungen).

Weitere in den Einsprachen formulierte Anliegen sind schon mit der regierungsrätlichen Vorlage erfüllt, wie im Ratschlag einlässlich dargestellt wird (verbindliche örtliche Festlegung der Ein- und Ausfahrten, Schutz der Bäume auf dem Picassoplatz, Schutz der Linde auf der Verkehrsinsel bei der Verzweigung Picassoplatz/Lautengartenstrasse, Schutz der Bäume beim Zschokke-Brunnen, Erhaltung der Platzanlage um den Zschokke-Brunnen).

Die in den Einsprachen formulierte Forderung, es sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, ist auch aus materiellen Gründen abzulehnen. Ob eine UVP durchzuführen ist oder nicht, wird vom Bundesrecht abschliessend geregelt. Für Parkieranlagen mit weniger als 500 Parkplätzen ist eine UVP nicht erforderlich.

Das in den Einsprachen formulierte Anliegen, es sei eine grössere Anzahl oberirdischer Parkplätze aufzuheben, als es vom Regierungsrat beantragt wird, wird von der Mehrheit der BRK auch aus materiellen Gründen abgelehnt (vgl. die diesbezüglichen obigen Ausführungen).

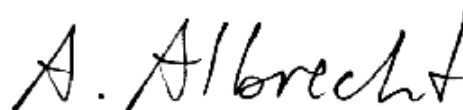
8. Schlussbemerkungen und Antrag der Kommissionsmehrheit

Die BRK beantragt dem Grossen Rat mit sieben Stimmen gegen vier Stimmen ohne Enthaltungen, dem nachfolgenden Beschlussantrag zuzustimmen sowie den Anzug Susanne Hollenstein-Bergamin (04.8022.01) und den Anzug Stephan Gassmann (04.8027.01) als erledigt abzuschreiben. Die BRK hat ihren Kommissionspräsidenten zum Sprecher für die Kommissionsmehrheit bestimmt.

23. Januar 2013

Namens der Bau- und Raumplanungskommission

Der Präsident

A handwritten signature in black ink, reading "A. Albrecht". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Dr. Andreas C. Albrecht

Grossratsbeschluss

betreffend

Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein öffentliches unterirdisches Parkhaus im Bereich Picassoplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben (Parkhaus "Kunstmuseum")

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Inanspruchnahme der Allmend durch die Verwaltung und durch Private vom 24. März 1927¹ und §§ 101 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999², und nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.1068.01 vom 4. Juli 2012 und in den Bericht Nr. 12.1068.02 seiner Bau- und Raumplanungskommission vom 23. Januar 2013, beschliesst:

I. Standortentscheid

Als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend wird gemäss Empfehlung des Regierungsrates der St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festgelegt (Standort "Kunstmuseum").

II. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 13. Januar 2013) wird verbindlich erklärt; dieser Bebauungsplan erlaubt innerhalb des Planungssperimeters für den Bau eines öffentlichen Parkhauses eine Abweichung vom Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt.
2. Innerhalb des schraffierten Bereiches ist ein unterirdisches öffentliches Parkhaus mit max. 350 Autoabstellplätzen inkl. den erforderlichen Ein- und Ausgängen zulässig. Von den effektiv zu erstellenden Autoabstellplätzen (max. 350) dürfen nicht mehr als 20% fest vermietet werden. Alle fest vermieteten Parkplätze müssen im untersten Geschoss im Bereich gegen die Rittergasse hin angeordnet werden.
3. Der Inanspruchnahme von Allmend durch dieses Parkhaus wird zugestimmt.
4. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den im Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 13. Januar 2013) bezeichneten Perimeter mit den erforderlichen Baurechten zu belasten.
5. Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden, wobei der dadurch gewonnene Freiraum der Aufwertung des öffentlichen Raums zugutekommen soll.

¹ SG 724.100.

² SG 730.100.

6. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption der Anlage nicht beeinträchtigt wird.

III. Behandlung der Einsprachen

Auf die im Ratschlag aufgeführten Einsprachen wird nicht eingetreten.

IV. Publikation und Referendum

Dieser Beschluss ist mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren; er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht, Bäumleingasse 1, 4051 Basel, erhoben werden. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können (§ 113 Abs. 4 Bau- und Planungsgesetz).

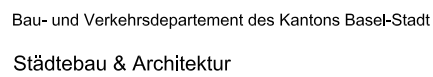
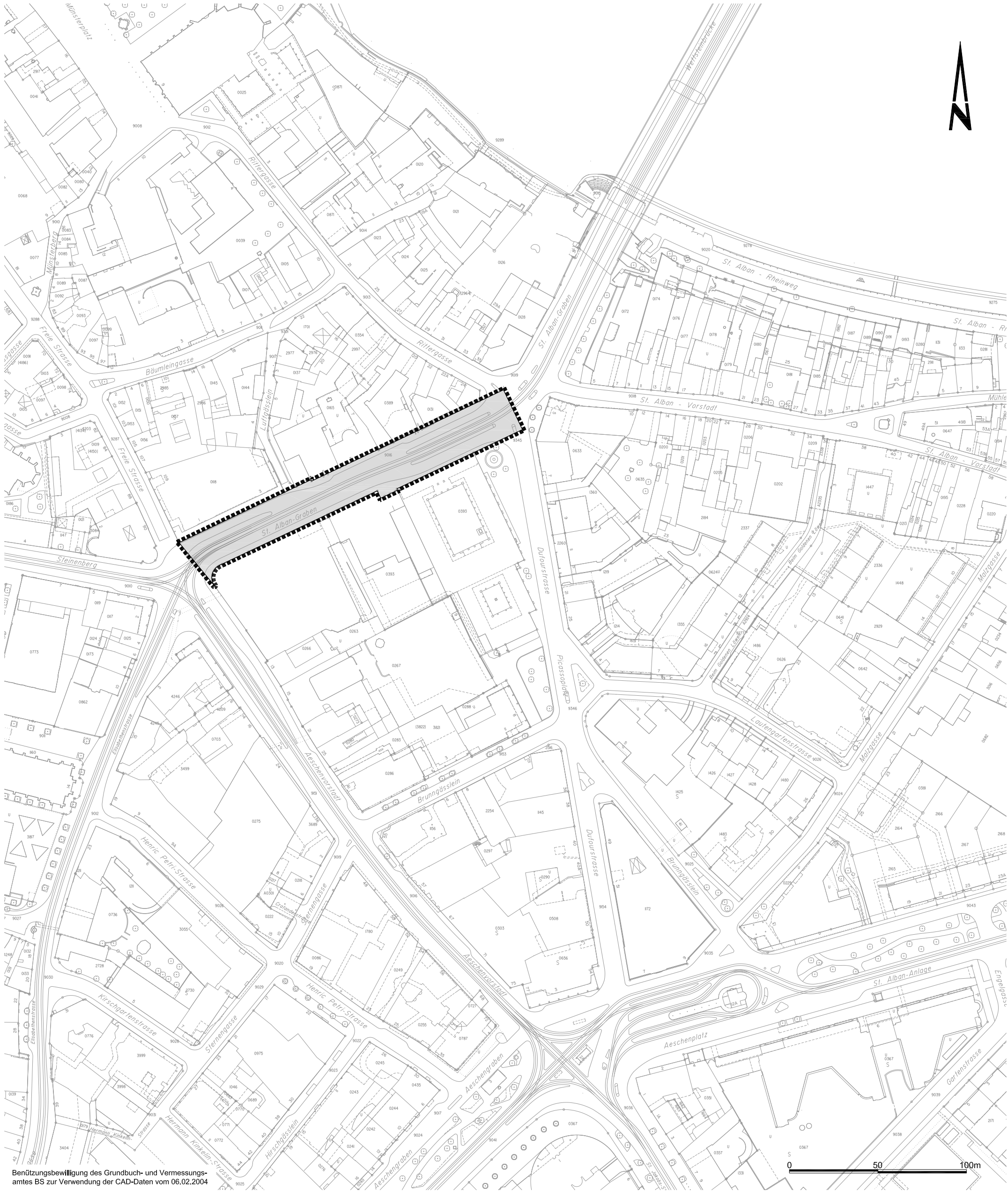
Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt, so ist den Einsprecherinnen und Einsprechern eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach der Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

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

Hinweis:

Die im Beschluss aufgeführten Pläne können beim Planungsamt, Rittergasse 4, nach Vereinbarung über Telefon 061 267 92 25 eingesehen werden.



- ▷ Planungsamt

Bebauungsplan

Rittergasse 4 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 92 25 Fax 061 / 267 67 43

 Planungsperimeter
 Geltungsbereich Bebauungsplan

Anhang 2: Nachvollzug der Bewertung der Parkhausprojekte "Kunstmuseum" und "Picassoplatz"

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Oberziel	Gewicht	Teilziel	Gewicht innerhalb Oberziel	Gewicht insgesamt	Bewertung gemäss SNZ-Studie (ungewichtete Nutzenpunkte)		Bewertung gemäss SNZ-Studie (gewichtete Nutzenpunkte)		Bewertung gemäss SNZ-Studie ("K.O.-System")		Bewertung gemäss Promotoren Picasso ("K.O.-System")		Differenz zu Gunsten Picasso	Bewertung gemäss SNZ-Studie ("K.O.-System"), aber ohne Oberziel 1	
					KuMu	Picasso	KuMu	Picasso	KuMu	Picasso	KuMu	Picasso		KuMu	Picasso
Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen	36%	Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern	30%	10.8%	0	-3	0.00	-0.32	10.8	0.0	10.8	10.8	10.8	--	--
		Störungen des öV-Betriebes vermeiden	30%	10.8%	-9	-11	-0.97	-1.19	10.8	0.0	0.0	10.8	21.6	--	--
		Verkehrssicherheit erhöhen	20%	7.2%	-7	-5	-0.50	-0.36	0.0	7.2	0.0	7.2	0.0	--	--
		Konflikte mit FG- und Velorouten vermeiden	20%	7.2%	-8	-5	-0.58	-0.36	0.0	7.2	0.0	7.2	0.0	--	--
Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern	22%	Direkte Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen anstreben	20%	4.4%	-8	-6	-0.35	-0.26	0.0	4.4	0.0	4.4	0.0	0.0	4.4
		Entfernung zu wichtigen Zielen minimieren	35%	7.7%	15	10	1.16	0.77	7.7	0.0	0.0	7.7	15.4	7.7	0.0
		Gute Anbindung an das öV-Netz sichern	10%	2.2%	25	22	0.55	0.48	2.2	0.0	2.2	2.2	2.2	2.2	0.0
		Gute Orientierung und Übersichtlichkeit im PH schaffen	20%	4.4%	6	0	0.26	0.00	4.4	0.0	4.4	4.4	4.4	4.4	0.0
		Grosse Anzahl Parkplätze realisieren	15%	3.3%	15	12	0.50	0.40	3.3	0.0	3.3	0.0	0.0	3.3	0.0
Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren	25%	Alle städtebaulichen Optionen offenhalten	35%	8.8%	0	-10	0.00	-0.88	8.8	0.0	0.0	8.8	17.6	8.8	0.0
		Potential für Aufhebung von Oberflächen-PP schaffen	20%	5.0%	20	15	1.00	0.75	5.0	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0	0.0
		Entwicklungsimpulse durch grössere FG-Frequenzen geben	10%	2.5%	4	11	0.10	0.28	0.0	2.5	0.0	2.5	0.0	0.0	2.5
		Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren	20%	5.0%	0	-10	0.00	-0.50	5.0	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0	0.0
		Konflikte mit der Denkmalpflege vermeiden	15%	3.8%	-11	-8	-0.41	-0.30	0.0	3.8	0.0	3.8	0.0	0.0	3.8
Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren	17%	Kosten je PP minimieren	20%	3.4%	3	7	0.10	0.24	0.0	3.4	0.0	3.4	0.0	0.0	3.4
		Verkehrsbehinderungen während der Bauphase klein halten	15%	2.6%	-15	-15	-0.38	-0.38	2.6	2.6	0.0	2.6	2.6	2.6	2.6
		Konflikte mit anderen Projekten vermeiden, Synergien ermöglichen	25%	4.3%	4	-4	0.17	-0.17	4.3	0.0	4.3	4.3	4.3	4.3	0.0
		Gute Realisierungschancen anstreben	25%	4.3%	0	0	0.00	0.00	4.3	4.3	4.3	4.3	0.0	4.3	4.3
		Technische Risiken minimieren	15%	2.6%	-20	-4	-0.51	-0.10	0.0	2.6	0.0	2.6	0.0	0.0	2.6
TOTAL	100%		--	100.0%	--	--	0.13	-1.91	69.0	37.8	39.3	97.0	88.9	47.4	23.4

Synoptische Darstellung

des Beschlussantrags des Regierungsrats und desjenigen der Kommissionsmehrheit

Grossratsbeschluss betreffend ... (vom ...) Der Grosse Rat ... beschliesst:	
Beschlussantrag Regierungsrat	Beschlussantrag BRK (Mehrheit)
I. Standortentscheid	I. Standortentscheid
Als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend wird gemäss Empfehlung des Regierungsrates der St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festgelegt (Standort «Kunstmuseum»).	Als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend wird gemäss Empfehlung des Regierungsrates der St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festgelegt (Standort "Kunstmuseum").
II. Bebauungsplan	II. Bebauungsplan
1. Der Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 1. Juli 2011) wird verbindlich erklärt und erlaubt in diesem Perimeter für den Bau eines öffentlichen Parkings eine Abweichung vom Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt.	1. Der Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 1. Juli 2011 <u>13. Januar 2013</u>) wird verbindlich erklärt und erlaubt in diesem Perimeter für den Bau eines öffentlichen Parkings; <u>dieser Bebauungsplan erlaubt innerhalb des Planungssperimeters für den Bau eines öffentlichen Parkhauses</u> eine Abweichung vom Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt.
2. Innerhalb des schraffierten Bereiches ist ein unterirdisches öffentliches Parking mit max. 350 Autoabstellplätzen inkl. den erforderlichen Ein- und Ausgängen zulässig. Von den effektiv zu erstellenden Autoabstellplätzen (max. 350) dürfen lediglich 20 % fest vermietet werden.	2. Innerhalb des schraffierten Bereiches ist ein unterirdisches öffentliches Parking <u>Parkhaus</u> mit max. 350 Autoabstellplätzen inkl. den erforderlichen Ein- und Ausgängen zulässig. Von den effektiv zu erstellenden Autoabstellplätzen (max. 350) dürfen lediglich nicht mehr als <u>20%</u> fest vermietet werden. <u>Alle fest vermieteten Parkplätze müssen im untersten Geschoss im Bereich gegen die Rittergasse hin angeordnet werden.</u>

Beschlussantrag Regierungsrat	Beschlussantrag BRK (Mehrheit)
3. Der Inanspruchnahme von Allmend durch dieses Parking wird zugestimmt.	3. Der Inanspruchnahme von Allmend durch dieses <u>Parking Parkhaus</u> wird zugestimmt.
4. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den im Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 1. Juli 2011) bezeichneten Perimeter mit den erforderlichen Baurechten zu belasten.	4. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den im Bebauungsplan Nr. 13'396 des Planungsamtes vom 2. Juni 2009 (in der Fassung vom 1. Juli 2011 <u>13. Januar 2013</u>) bezeichneten Perimeter mit den erforderlichen Baurechten zu belasten.
5. Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden.	5. Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden, <u>wobei der dadurch gewonnene Freiraum der Aufwertung des öffentlichen Raums zugutekommen soll.</u>
6. Der Regierungsrat wird ermächtigt, nach dem Standortentscheid durch den Grossen Rat, den Bebauungsplanperimeter auf das konkrete Parkingprojekt zu reduzieren.	6. Der Regierungsrat wird ermächtigt, nach dem Standortentscheid durch den Grossen Rat, den Bebauungsplanperimeter auf das konkrete Parkingprojekt zu reduzieren.
7. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption der Anlage nicht beeinträchtigt wird.	7 <u>6.</u> Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption der Anlage nicht beeinträchtigt wird.
	<u>III. Behandlung der Einsprachen</u>
	<u>Auf die im Ratschlag aufgeführten Einsprachen wird nicht eingetreten.</u>
III. Publikation	III <u>IV. Publikation und Referendum</u>
Dieser Beschluss ist mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren; er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.	Dieser Beschluss ist mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren; er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Am 3. Juli 2012 hat der Regierungsrat den Ratschlag Nr. 12.1068.01 betreffend Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen verabschiedet. Der Ratschlag wurde am 12. September 2012 der BRK überwiesen.

Die Planung eines weiteren Parkings in der Innenstadt auf Allmend hat eine lange Vorgeschichte (vgl. Ratschlag Nr. 12.1068.01). Im Jahr 2007 empfahl schliesslich der Regierungsrat, die drei damals vorliegenden Projekte weiterzuverfolgen: Das Projekt "Kunstmuseum", welches unter dem St. Alban-Graben zu liegen kommen würde, das Projekt "Picasso" mit dem Standort unter der Dufourstrasse und schliesslich ein Projekt unter dem Aeschenplatz. Die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich wurde mit der Durchführung einer Evaluation dieser drei Projekte beauftragt. Der Regierungsrat nahm im April 2008 diesen Bericht zur Kenntnis und forderte von den Projektverantwortlichen zusätzliche Abklärungen betreffend die erwartbare Höhe des Baurechtszinses und die mögliche Beteiligung an den Folgekosten während der Bauzeit sowie an der Wiederherstellung der Oberfläche auf Allmend nach Abschluss der Bauarbeiten.

Im August 2008 reichten nur die Projektverantwortlichen für das Parking "Kunstmuseum" und "Picasso" die angeforderten Unterlagen ein. Das Projekt unter dem Aeschenplatz wurde zurückgezogen. Bei der Nutzwertanalyse und der Wirtschaftlichkeitsberechnung schnitt das Parking "Picasso" am besten ab, weshalb der Regierungsrat Ende 2008 dieses Projekt priorisierte. Aufgrund des Erweiterungsbaus des Kunstmuseums veränderten sich die Rahmenbedingungen für die Parkingprojekte, weshalb der Regierungsrat im April 2009 eine nochmalige Überprüfung der Variantenempfehlung nach Abschluss des Wettbewerbs zum Erweiterungsbau beschloss. Das Planungsamt forderte Ende 2009 die Verantwortlichen auf, die Projekte "Picasso" und "Kunstmuseum" unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen zu überarbeiten. Die erneute Nutzwertanalyse und Wirtschaftlichkeitsprüfung durch die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich zeigte, dass das Parking "Picasso" aufgrund der notwendigen Anpassungen des Projekts an den Erweiterungsbau des Kunstmuseums an Qualität verlor, während hingegen das Parking "Kunstmuseum" aufgrund der neuen Anordnung der Ein- und Ausfahrten an Qualität gewann. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage hat der Regierungsrat im September 2010 beschlossen, das Projekt "Kunstmuseum" weiterzuverfolgen und eine entsprechende Standortempfehlung zuhanden des Grossen Rats vorzubereiten.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend den St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festzulegen und somit das Parkingprojekt "Kunstmuseum" zu unterstützen und den Bebauungsplan zu genehmigen.

1.1. Das Parking-Projekt der Swissscanto Anlagestiftung

In die Kommissionsdiskussion der Parking-Projekte wurde das Projekt der Swissscanto Anlagestiftung für ein öffentliches Parking an der Dufourstrasse 9/11 aufgenommen. Die Swis-

canto hat am 30. Juni 2012 ein Generelles Baubegehren für einen Neubau an der Dufourstrasse 9/11 mit integriertem öffentlichem Parking eingegeben. Die Gesamtkommission hat aufgrund der komplexen Ausgangslage beschlossen, die Projektverantwortlichen des Parkings "Kunstmuseum", des Parkings "Picasso" und des Swisscanto-Projekts zu einer Anhörung einzuladen. An der Anhörung vom 18. Dezember 2012 wurde der Kommission von den Vertretern der Swisscanto Anlagestiftung mitgeteilt, dass das Generelle Baubegehren Ende November 2012 abgelehnt wurde und eine Realisierung ihres Bauvorhabens somit nur auf politischem Weg über die Ausarbeitung eines Bebauungsplanes möglich sei. Um das Projekt an der Dufourstrasse 9/11 auf einen vergleichbaren Planungsstand zu bringen und die Nutzwertanalyse durchführen zu können, bedarf es aber weiterer drei Monate Ausarbeitungszeit.

Die Mehrheit der Bau- und Raumplanungskommission beschloss mit Stichentscheid des Präsidenten, diesen Aufschub nicht zu gewähren und empfiehlt dem Grossen Rat Zustimmung zum Projekt "Kunstmuseum". Die Kommissionsminderheit, bestehend aus Thomas Grossenbacher, Roland Lindner, Heiner Ueberwasser und Rudolf Vogel, beantragt dem Grossen Rat die Rückweisung des Ratschlags Nr. 12.1068.01 an den Regierungsrat mit dem Auftrag, der Swisscanto Anlagestiftung die benötigte Zeit für die Weiterentwicklung des Parkingprojekts an der Dufourstrasse 9/11 zu gewähren und dieses Projekt in die Evaluation aufzunehmen.

2. Erwägungen der Kommissionsminderheit

Die Swisscanto Anlagestiftung hat die Liegenschaft an der Dufourstrasse 9/11 im 2007 erworben und im August 2010 Gespräche mit dem Kanton betreffend eine mögliche Weiterentwicklung an diesem Standort geführt. Die Swisscanto hat die Optionen für einen Neubau mittels eines Generellen Baubegehens prüfen lassen. Ergebnis aufgrund des Entscheids des Bauinspektorats vom 30. November 2012: Für den Bau eines öffentlichen Parkings bedarf es eines Bebauungsplanes. Um die Vergleichbarkeit des Swisscanto-Projekts mit den beiden im Ratschlag vorgestellten Projekten zu erreichen, braucht die Swisscanto gemäss ihren Aussagen drei Monate Zeit, ihr Projekt weiterzuentwickeln.

Die Kommissionsminderheit unterstützt die Gewährung dieses Aufschubs und die sorgfältige Prüfung dieses Projekts aufgrund seines interessanten Potenzials für den Kanton. Eine Verzögerung in diesem Zeitrahmen ist aufgrund der Tragweite und des Realisierungshorizonts des Parkingprojekts im Raum Aeschen nicht relevant. Die Gewährung dieses Aufschubs ermöglicht die Durchführung der Nutzwertanalyse und den Einbezug des Swisscanto-Projekts in die Evaluation. Sie hat indes keine Auswirkungen auf die Realisierung des Erweiterungsbaus Kunstmuseum. Durch die Lancierung der Volksinitiative „Ja zur offenen Mittleren Brücke für alle“ ist der Zeitplan für die Realisierung eines Parkings im Raum Aeschen ohnehin in Frage gestellt. Schliesslich beruht der Bau des Parkings auf einem breit ausgehandelten politischen Kompromiss unter Einbezug einer autofreien Mittleren Brücke, welcher nun gefährdet scheint.

Für die Realisation des Swisscanto-Projekts gibt es mögliche Varianten mit und ohne Allmendnutzung. Dies hängt von der Zahl der zu schaffenden Parkplätze ab und davon, wie viele Tiefenetagen das Parking aufweisen soll. Die Swisscanto-Parzelle ist prinzipiell gross

genug, um ein Parking auf Privatgrund zu realisieren. Denkbar ist aber auch eine Perimeterausweitung unter die Dufourstrasse (=Allmend), wodurch Baurechtszinsen fällig würden.

Im oberirdischen Teil der Liegenschaft sollen Infrastruktur für Akteure im kulturellen Bereich (Galerien, Kreativwirtschaft) sowie attraktive urbane Wohnungen entstehen. Die Gesteuerungskosten der Parkplätze sind deutlich niedriger als bei den Projekten "Kunstmuseum" und "Picasso". Die Swisscanto stellt ausgehend von diesen Einsparungen die Äufnung eines Fonds zugunsten der kulturellen Nutzungen im Gebäude in Aussicht. Eine solche Vereinbarung könnte vertraglich geregelt werden und würde positive, auch monetäre, Effekte zugunsten der Allgemeinheit mit sich bringen. In den Gesprächen mit der Kommission bezifferte Swisscanto diesen Mehrwert mit 6 bis 10 Mio. Franken.

Umgekehrt kann eine solche Aufwertung der Umgebung des Kunstmuseums durch eine Galerien- und Kulturwirtschafts-Nutzung auf dem Nachbargrundstück nur durch die Kombination mit einem öffentlichen Parking im Untergeschoss realisiert werden.

Für den Standort an der Dufourstrasse 9/11 sprechen auch die eindeutig geringeren Störungen des Verkehrs während der Bauzeit. Sowohl der Tramverkehr als auch der Individualverkehr werden im Vergleich mit den Standorten der Projekte "Picasso" und "Kunstmuseum" deutlich weniger eingeschränkt. Eine gute Fussgängeranbindung ist sichergestellt.

Mit dem Standort eines Parkings an der Dufourstrasse 9/11 ist zudem die Ein- und Ausfahrtssituation im Hinblick auf die Möglichkeit einer künftigen Entwicklung als verkehrsfreie Museumsmeile im St. Alban Graben zu begrüssen.

Zusammenfassend: Nur das Swisscanto-Projekt besitzt das Potenzial, sowohl die Parkraumsituation im Gebiet Aeschen zu verbessern und zugleich eine bedeutende oberirdische Aufwertung der „Kulturmeile“ um das Kunstmuseum zu schaffen. Die Lage inmitten zahlreicher Kunsteinrichtungen ist dafür gut geeignet.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen beantragt die Kommissionsminderheit die Rückweisung des Ratschlags an den Regierungsrat. Der Swisscanto Anlagestiftung soll die benötigte Zeit für die Weiterentwicklung ihres Projekts zugestanden werden, damit das Projekt als gleichwertige Variante in die Evaluation einbezogen werden kann.

3. Antrag der Kommissionsminderheit

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat einstimmig, den Ratschlag 12.1068.01 im Sinne der obigen Ausführungen an die Regierung zurückzuweisen und die Anzüge Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten (04.8022.01) sowie Stephan Gassmann und Konsorten (04.8027.01) stehen zu lassen.

Die Kommission hat diesem Bericht mit Entscheid vom 23. Januar 2013 einstimmig zugestimmt.

Als Sprecher der Kommissionsminderheit wurde Thomas Grossenbacher bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Bau- und Raumplanungskommission

A handwritten signature in blue ink, reading 'Th. Grossenbacher'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'T'.

Thomas Grossenbacher