

1. Zwischenbericht der Grossratskommission

zum Ratschlag 7935
betreffend Masterplan Bahnhof SBB Basel
Konzept 86

und

zum Anzug Dr. H. Lüscher und Konsorten
betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung
für die Masterplanung

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt
am 3. Juni 1987

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
1.1	Auftrag.....	5
1.2	Partnerschaftliche Behandlung.....	5
1.3	Personelle Zusammensetzung der Kommissionen.....	5
1.4	Aufgabe der Kommission und Vorgehen.....	8
2.	Gemeinsam mit der landrätlichen Kommission behandelte Probleme	10
2.1	Themenkreis Oeffentlicher Verkehr.....	10
2.2	Themenkreis Parkingfragen.....	11
2.3	Themenkreis Bahnhofareal-Nutzung.....	13
3.	Intern (baselstädtisch) behandelte Probleme.....	15
3.1	Centralbahnparking.....	15
3.2	Areal Eilgut SNCF der SBB.....	16
3.3	Zusätzliche Anliegen im Projekt Masterplan.....	17
3.3.1	Flankierende Massnahmen für das Gundeldingerquartier.....	17
3.3.2	Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer.....	18
3.3.3	Umweltverträglichkeitsprüfung/Energiekonzept.....	18
3.3.4	Kosten-/Nutzen-Analyse.....	21
3.4	Brücken im Bahnhofareal.....	21
4.	Zusätzliche Anliegen zum Projekt Masterplan.....	23
4.1	Erwartungen bezüglich Eindämmung der Pendler im Individualverkehr	23
4.2	Erwartungen in das System "Bahnhof Plus".....	23
5.	Weiterführung der Kommission.....	25
6.	Schlussfolgerungen und Anträge der Kommission.....	26

Beschlussesentwürfe

Grossratsbeschluss Nr. 1 (Kenntnisnahme).....	29
---	----

Grossratsbeschluss Nr. 2 (Projektierungskredit).....	30
Grossratsbeschluss Nr. 3 (Projektierungskredit Parking- alternativen.....)	31
Grossratsbeschluss Nr. 4 (Einzonung des Areals Eilgut SNCF)...	32

1. Einleitung

1.1 Auftrag

Am 22. August 1986 wurde der Ratschlag 7935 dem Grossen Rat zugestellt. Am 18. September 1986 trat der Grosse Rat auf die Vorlage ein und überwies sie zur Vorbereitung an eine fünfzehngliedrige Spezialkommission.

Am 20. November 1986 überwies der Grosse Rat einen Anzug Dr. H. Lüscher und Konsorten "betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung für die Masterplanung" zur Prüfung und Berichterstattung an die genannte Spezialkommission.

1.2 Partnerschaftliche Behandlung

Am 18. September 1986 beschloss der Grosse Rat, das Projekt Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit der Behörden vom 22./17. Februar 1977 als partnerschaftliches Geschäft zu behandeln.

Dieser Beschluss hat vor allem zur Folge, dass die Spezialkommissionen gemeinsam tagen, ihren Parlamenten gleichzeitig, aber getrennt, zu berichten und Antrag zu stellen haben, und dass die Behandlung des Geschäftes in den beiden Parlamenten zu koordinieren und zeitlich aufeinander abzustimmen ist.

Da die Baselbieter Legislatur-Periode Ende Juni 1987 zu Ende geht, sind die Kommissionsverhandlungen so geführt worden, dass die Zwischenberichte noch in den Juni-Sitzungen 1987 in beiden Räten behandelt werden können.

1.3 Personelle Zusammensetzung der Kommission

Mitglieder der grossrätlichen Kommission sind:

Felix Rudolf von Rohr, Präsident

Georg Gantenbein, Vizepräsident

Guido Appius

Christian Haefliger

Thomas Bally

Dr. Hans-Rudolf Merkel

Erwin Bettschen

Marcel Muheim

Dr. Hans Briner
Adolf Bucher
Niggi Dressler
Dr. Christoph Eymann

Prof. Dr. Rudolf Schenkel
Ruedi Schönholzer
Jörg Vitelli

Nach dem Ausscheiden des Herrn Thomas Bally aus dem Grossen Rat hat Herr Jürg Steib an seiner Stelle in der Kommission Einsitz genommen.

Zu allen internen (baselstädtischen) Kommissionssitzungen wurden eingeladen:

- Regierungsräte Dr. Mathias Feldges, Dr. Kurt Jenny und Eugen Keller (Behördendelegation)
- Carl Fingerhuth, Kantonsbaumeister
- Rudolf Keller, Delegierter für Verkehrsplanung
- Daniel Oertli, Direktor der BVB

An einzelnen internen (baselstädtischen) Kommissionssitzungen haben teilgenommen:

- Andreas Fischer, Chef der SBB-Bausektion, Basel
- German Hug, Amt für Kantons- und Stadtplanung
- Alfred Müller, Kantonsingenieur
- Fritz Peter, Stadtplanchef
- Alfred Stohler, Amt für Kantons- und Stadtplanung
- Alex Weil, Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Basler Wirtschaft

Mitglieder der landrätlichen Kommission sind:

Rolf Rück, Präsident

Verena Burki, Vizepräsidentin

Werner Biel

Willi Breitenstein

Hans Brodbeck

Richard Döblin

Rudolf Felber

Thomas Gasser

Dr. Urs Kiebele

Andreas Koellreuter

Robert Marti

Theodor Meyer

Peter Schmid

Ersatzmitglieder:

Werner Butz

Christian Fankhauser

Dr. Claude Janiak

Ferdinand Kessenich

Hermann Waibel

Zu allen gemeinsamen Kommissionssitzungen wurden, nebst den von baselstädtischer Seite bereits genannten Herren, seitens des Kantons Basel-Landschaft eingeladen:

- Regierungsrat Paul Nyffeler
- Manfred Beck, Kantonsingenieur (einmal vertreten durch Alfred Zahler, Ingenieur des Tiefbauamtes)
- Paul Messmer, Direktor der BLT
- Richard Meyer, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr der Baudirektion
- Dieter Wronsky, Regionalplanungsstelle beider Basel

An einzelnen gemeinsamen Kommissionssitzungen haben teilgenommen:

- Dr. Rainer Füg, Betriebswirtschaftliches Institut der Universität Basel
- Jörg Meier, Basler Handelskammer
- Albert Nussbaumer, Bahnhof-Entwicklungs AG (BEAG)
- Dr. Hans-Rudolf Schulz, Interdisziplinäre Berater- und Forschungsgruppe Basel
- Dr. Hans-Martin Tschudi, Departementssekretär des Wirtschafts- und Sozialdepartementes Basel-Stadt
- Dr. Paul Wyss, Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Basler Wirtschaft

Das Protokoll der baselstädtischen Sitzungen führte

Frau Margrit Heckendorn. Die Protokolle der gemeinsamen Sitzungen wurden abwechselungsweise von Frau Margrit Heckendorn und Herrn Hans Artho (Landeskanzlei BL) geführt.

Wir danken allen Referenten für ihre Bereitwilligkeit zu umfassender Auskunftserteilung, Frau Heckendorn und Herrn Artho für ihre sehr sorgfältige und rasche Arbeit.

1.4 Aufgabe der Kommission(en) und Vorgehen

Aufgabe der Kommission war es in erster Linie, zum regierungsrätlichen Ratschlag Stellung zu nehmen, um dem Ratsplenum entsprechende Anträge zu stellen:

- zum "Konzept 86" als Grundlage des Ratschlags 7935, und dem damit anbegehrten Projektierungskredit,
- zur Frage der Erstellung eines Centralbahnparkings,
- zur Einzonung des Areals SNCF der SBB.

Dabei war zuerst festzustellen, welche Themenkreise partnerschaftlich zu behandeln waren, und bei welchen Punkten es sich um interne baselstädtische Fragen handelte. Ueber diese Unterscheidung musste man sich gemeinsam mit der landrätlichen Kommission klarwerden.

Nach ersten Verhandlungen, die der Vermittlung zusätzlicher Informationen und ausgiebigen Grundsatzdiskussionen unter den Kommissionsmitgliedern dienten, war man sich sowohl in der baselstädtischen Kommission als auch gemeinsam mit den Kollegen des Landrats bald über dreierlei einig:

Erstens umfasst das eigentliche partnerschaftliche Geschäft die beiden Kreditbegehren zur Durchführung der Projektierung und Kostenschätzung der im Masterplan vorgesehenen Bauvorhaben (Basel-Stadt Fr. 4'500'000.-, Basel-Landschaft Fr. 400'000.-).

Zweitens zeigten sich drei Themenkreise, die von gemeinsamem Interesse waren und deshalb auch in gemeinsamen Kommissionssitzungen behandelt wurden:

- Oeffentlicher Verkehr (insbesondere Einführung der Vorortslinien)
- Parkingfragen
- Nutzung des Bahnhofareals.

Drittens war in sehr früher Phase der Beratung klar festzustellen, dass beinahe alle Mitglieder beider Kommissionen das Vorhaben Masterplan weitestgehend befürworten.

Es kann nicht die Aufgabe des vorliegenden Berichtes sein, die sehr klaren und umfangreichen Ausführungen des Ratschlags und des Konzepts 86 zu wiederholen. Wir beschränken uns auf einzelne Schwerpunkte, Hinweise

auf strittige Fragen sowie auf zusätzliche Anliegen oder Wünsche.

Die Verhandlungen der grossrätlichen Kommission wurden in zehn Sitzungen vom 20. November 1986 bis 13. Mai 1987 geführt. Die gemeinsamen Beratungen mit der landrätlichen Kommission beanspruchten fünf Sitzungen vom 10. Februar bis 28. April 1987.

2. Gemeinsam mit der landrätlichen Kommission behandelte Probleme

2.1 Themenkreis Oeffentlicher Verkehr

Beide Kommissionen sind sich darüber einig, dass die vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zugunsten der Umwelt zu den wichtigsten politischen Zielen unserer Zeit gehört. In ausgiebigen Informationen und Diskussionen stellten die beiden Kommissionen fest, dass in vielfältiger Weise intensiv daran gearbeitet wird, die notwendigen Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Dabei geht es nicht um punktuelle Massnahmen, sondern um fördernde Massnahmen für ein ganzes System von Anlagen und deren Betrieb. Zu diesen Massnahmen gehören einerseits die Aufwertungen im Fernverkehr: Train à Grande Vitesse (TGV), Intercity (IC), Intercity-Experimental bzw. -Express (ICE), Eurocity, Bahn 2000 der SBB; dies alles mit den dazugehörenden Verbesserungen der beweglichen (z.B. Rollmaterial) und festen Anlagen (z.B. Bahnhöfe) und des Betriebs (insbesondere Verbesserungen in den Fahrplänen). Andererseits handelt es sich um die Aufwertung im Regional- bzw. Nahverkehr: Ausbau der Angebote bei Tram, Vorortsbahnen und Bussen sowie beim Eisenbahn-Nahverkehr (S-Bahn); Verbesserungen bei beweglichen und festen Anlagen (z.B. Netzoptimierungspläne) sowie des Betriebes (z.B. Tarifverbund). Als Verbindung dieser beiden Massnahmenpakete ist die Verknüpfung des regionalen Nahverkehrs und des Fernverkehrs zur verbesserten Benützung der ganzen "Transportkette" insgesamt zu verstehen.

Als entscheidender Teil dieser Massnahmen in der Region Basel ist der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB als Verkehrsdrehscheibe des internationalen, nationalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs zu verstehen. Die Aufwertung dieses Bahnhofes kann und soll zudem unterstützt werden durch weitere Aufwertungen in der Region (insbesondere System "Bahnhof Plus"). Als weitere mögliche Schritte sind schliesslich auch noch S-Bahn und allenfalls Ring-Bahn zu nennen.

Aus allen diesen Ueberlegungen befürworten die Kommissionen grundsätzlich die im "Konzept 86" dargelegten Bemühungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Den hauptsächlichen Diskussionspunkt im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bildete die Frage nach der ober- oder unterirdischen Einführung der Tramlinien aus Birs- und Leimental. Dabei ist

vor allem festzustellen, dass eine unterirdische Lösung Mehrkosten von rund 100 Mio. Franken mit sich bringen würde. Diesem finanziellen Aufwand stehen keine verhältnismässigen Vorteile gegenüber. Ein ebenerdiger Tramverkehr wird aus der Sicht des Fussgängers, aber auch mit Blick auf andere Tramlinien, die weiterhin oberirdisch beim Bahnhof verkehren, als richtig angesehen. Im weiteren darf festgestellt werden, dass sowohl eine ober- als auch eine unterirdische Lösung bezüglich der Linienführung aus dem Leimental alle Lösungen offen lässt (in dieser Frage wird im übrigen die landrätliche Kommission auf einen raschen Entscheid drängen). Schliesslich wird in dieser Frage auch die Tatsache zur Kenntnis genommen, dass der Schwerpunkt für Individualverkehr auf die Südseite des Bahnhofs verlegt und damit der Bereich des Centralbahnplatzes zugunsten des öffentlichen Verkehrs befreit werden soll. Der beim Centralbahnplatz verbleibende Individualverkehr (Taxis, Zubringer) soll sich auf der Ebene des ersten Untergeschosses abwickeln.

Bei der Verknüpfung der Tramlinien aus dem Birs- und Leimental wird aber darauf Wert gelegt, dass die direkte Einführung einer Linie aus dem Leimental in die Innerstadt weiterhin bestehen kann. Es sprechen sich die Grossratskommission einstimmig, die Landratskommission mit 7:2 Stimmen, für folgende Absichtserklärung aus:

"Der Projektierung und Kostenschätzung der im Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, vorgesehenen Bauvorhaben ist die oberirdische Verknüpfung der Tramlinien aus dem Birstal und einer Tramlinie aus dem Leimental zugrunde zu legen."

2.2

Themenkreis Parkingfragen

Die Diskussionen um den motorisierten Individualverkehr nahmen in den gemeinsamen wie auch in den baselstädtisch-internen Verhandlungen verständlicherweise viel Zeit in Anspruch. Der hauptsächliche Besprechungspunkt im direkten Zusammenhang mit dem Projekt Masterplan ist allerdings nur die Frage nach einem Centralbahnparking, wie dies im Konzept 86 ausführlich dargelegt ist. Mit der Erstellung einer Tiefgarage am Bahnhof geht es darum, Ersatz zu schaffen für Auto-Abstellflächen, die mit der Realisierung des Projektes Masterplan aufgehoben werden. Gegenüber insgesamt ca. 450 Parkplätzen, die in den Bereichen Centralbahnplatz/-strasse, Areale Güterstrasse, Solothurnerstrasse und SNCF sowie Schnellgut- und Depotareal entfallen, soll das Centralbahnparking 400 Plätze umfassen. Das Parking soll privatwirtschaftlich erstellt und

geführt werden, ein entsprechender Baurechtsvertrag liegt im Entwurf vor. Mit diesem Vertrag würde auch sichergestellt, dass das Parking ausschliesslich für Kurzparkierer, Park & Ride-Bedürfnisse, Taxidienste sowie Bedarf von SBB/PTT/SNCF und der umliegenden Hotels benützt werden dürfte. Dies entspricht auch den Vorstellungen beider Kommissionen, werden doch mit den geeigneten Voraussetzungen für gute Verbindungen vom Auto zur Eisenbahn vermehrte Anreize zum Umsteigen vom Individualverkehr auf den Bahn-Fernverkehr geschaffen. In diese Richtung zielt auch die Absicht der SBB, ein bis zwei Stockwerke des Parkings zu bewirtschaften und die Parkplatzgebühren mit den Bahnbillets zu verrechnen. Die Zahl der 400 Parkplätze darf schliesslich auch in ein Verhältnis zu den rund 25'000 Reisenden pro Tag vom und zum Bahnhof Basel SBB gesetzt werden.

Da ein Centralbahnparking als Ersatz für aufzuhebende Parkfelder erstellt werden soll, ist auch die zeitliche Abfolge einleuchtend, wonach als Vorleistung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zuerst dieses Parking errichtet werden muss.

Aus den dargelegten Gründen betrachten die Kommissionen die Errichtung des Centralbahnparkings als Teil der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB, Basel, als notwendig. Die Grossratskommission spricht sich denn auch mit 8:3 Stimmen (3 Enthaltungen), die landrätliche Kommission mit 8:0 Stimmen (1 Enthaltung) für folgende grundsätzliche Absicht aus: "Als Ersatz für Parkfelder, die infolge der Realisierung des Projektes Masterplan aufzuheben sind, sowie für weitere Bedürfnisse, ist die Voraussetzung für den Bau eines unterirdischen Centralbahn-Autoparkings zu schaffen, das ausschliesslich für

- Kurzparking
- Park & Ride-Bedürfnisse
- Taxidienste
- Bedürfnisse der SBB/PTT/SNCF und der umliegenden Hotels benützt werden darf."

Für spezifische baselstädtische Probleme im Zusammenhang mit dem Centralbahnparking verweisen wir auf Punkt 3.1 dieses Berichtes.

Auf weitergehende Diskussionen in den Kommissionen bezüglich Individualverkehr, resp. Parkierfragen, wird im Abschnitt 4.1 dieses Berichtes hingewiesen.

2.3

Themenkreis Bahnhofareal-Nutzung

Die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen auf dem Bahnhofareal darf aus verschiedenen Gründen als gute Chance für Basel und die Region angesehen werden. Zum einen sollen mit den Bemühungen im Rahmen des Masterplans, wie sie im Konzept 86 und mit diesem Kommissionsbericht erläutert werden, die Verkehrserschliessung und gute Verknüpfungen der öffentlichen Verkehrsmittel mit aller Kraft gefördert werden. Dies macht es wünschenswert, dass im Gebiet, das künftig besser ohne Privatfahrzeuge erreichbar sein wird, möglichst viele Arbeitsplätze angesiedelt werden. Zum anderen bieten sich auf dem Areal des Bahnhofs verschiedene Landreserven an, die weder für Erholungs-/Grünflächen noch idealerweise für Wohnbauten in Frage kommen.

Mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze beim Bahnhof sollen nicht Firmen von der City oder von eigentlichen Industriegebieten abgezogen werden. Vielmehr ist damit die Hoffnung verbunden, zweckentfremdete Liegenschaften in den entsprechenden Quartieren oder Vororten wieder vermehrt Wohnzwecken zugänglich zu machen. Im weiteren kommt die Erschliessung des Bahnhofareals der Tatsache entgegen, dass im industriell-gewerblichen Sektor die Arbeitsplätze eher weiter abnehmen werden, im Dienstleistungssektor jedoch neue zu schaffen sind. Man schätzt deren Zahl für die nächsten Jahre auf etwa 2000 - 4000 Plätze im Raume Basel. Auf dem Planungsgebiet beim Bahnhof könnten bis zu 4000 neue Arbeitsplätze erstellt werden, die insbesondere dem Tertiärsektor zur Verfügung stünden (Beratung, Verkehr, Versicherungen, Banken, verschiedene Dienstleistungsunternehmen bis zur öffentlichen Verwaltung usw.). Im weiteren ist, schon wegen der "Belebung" des Bahnhofareals, auch eine Ansiedlung von Detailgeschäften denkbar. Dabei dürfte es sich allerdings lediglich um "Satellitengeschäfte", also Filialen bestehender Geschäfte, in einer Grössenordnung von schätzungsweise insgesamt 3000 - 5000 m² handeln. Die Errichtung von Grosseinkaufszentren wird nicht nur von beiden Kommissionen deutlich abgelehnt; solche Vorhaben entsprechen auch keinesfalls den Vorstellungen der von den Kommissionen angehörten Vertreter der Wirtschaft.

Schliesslich wurden in den Diskussionen um die Schaffung neuer Arbeitsplätze auch an Arbeitslosenquoten sowie an die Anforderungen nach Diversifizierung im Arbeitsplatz-Angebot im Raume Basel erinnert.

Aus diesen Ueberlegungen stimmen die beiden Kommissionen der Schaffung eines Dienstleistungszentrums, das den Standort der Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausnützt, grundsätzlich zu; die landrätliche Kommission einstimmig, die Grossratskommission mit 12:0 Stimmen, bei 2 Enthaltungen.

3. Intern (baselstädtisch) behandelte Probleme

Zusätzlich zu den partnerschaftlich behandelten Themen wurden die folgenden "Binnenprobleme" in den Sitzungen der Grossratskommission beraten:

3.1 Centralbahnparking

Nachdem die grundsätzlichen Fragen zum Individualverkehr und der Parkierung gemeinsam behandelt wurden, erörterte die Kommission in einer separaten Sitzung noch zwei spezifische Probleme im Zusammenhang mit dem Centralbahnparking:

- Ein- und Ausfahrten

Um eine rasche Realisierung des Centralbahnparkings zu ermöglichen, wird im Ratschlag vorgeschlagen, die Wegfahrt provisorisch auf die östliche Fahrbahn des Centralbahnplatzes vorzusehen. Der Ersteller des Parkings soll im Baurechtvertrag verpflichtet werden - im Zeitpunkt der Einführung der Vorortslinien aus dem Birstal - die Ausfahrt so umzugestalten, dass sie nicht mehr auf den Centralbahnplatz, sondern nach Osten erfolgt. Die Kommission ist hingegen einstimmig der Ansicht, dass eine provisorische Ausfahrt auf den Centralbahnplatz unerwünscht ist. Um diesem Anliegen Rechnung zu tragen, wird der Regierungsrat gebeten, anstelle von Abschnitt 4.3 des Ratschlags eine neue Vorlage auszuarbeiten.

- Gegenvorschlag

Aufgrund eines Vorschlages aus der Mitte der Kommission wird zudem beschlossen, den Regierungsrat zu ersuchen, gleichzeitig die Fragen zu prüfen, ob das unter der Centralbahnstrasse vorgesehene Parking nicht zweckmässigerweise unter dem Centralbahnplatz angeordnet werden könnte.

Diese beiden Anliegen haben zur Folge, dass ein Antrag auf die Schaffung einer Allmendparzelle und den Abschluss eines Vertrags zur Bestellung eines selbständigen Baurechts für die Errichtung des Centralbahnparkings mit diesem vorliegenden Zwischenbericht nicht gestellt werden kann. Um die notwendigen Abklärungen rasch in die Wege zu leiten, beantragt die Kommission, einen Projektierungskredit von Fr. 150'000.- zu bewilligen.

Areal Eilgut SNCF der SBB

Im einzelnen wurden in der Kommission noch folgende Punkte im Zusammenhang mit der Freigabe des Areals Eilgut SNCF der SBB für eine Ueberbauung diskutiert:

- Massgebende Höhe

Zur Diskussion stand die Frage, ob die Geschosse unterhalb der Höhe der Strassenlinie der Viaduktstrasse und der Centralbahnstrasse zusätzlich in der Berechnung der Ausnützungsziffer zu berücksichtigen seien. Nachdem festgestellt wurde, dass diese auf die massgebende Höhe des Baues keinen Einfluss hat, wurde mit 8:2 Stimmen beschlossen, die im Ratschlag vorgeschlagene Fassung beizubehalten.

- Architekturwettbewerb

Im Interesse der gestalterischen Qualität eines Neubaus an dieser städtebaulich wichtigen Stelle, ersucht die Kommission den Regierungsrat, energisch darauf hinzuwirken, dass für die Ueberbauung des Areals Eilgut SNCF der SBB ein Architekturwettbewerb durchgeführt werde.

- Anzahl Parkplätze

Die Kommission unterhielt sich bereits in den gemeinsamen Sitzungen sehr eingehend über die Frage, wie der private motorisierte Pendlerverkehr eingeschränkt werden kann. Sie will vermeiden, dass im Bereich des Bahnhofes eine grössere Anzahl Pendlerparkplätze entstehen. Sie erachtet die Grundsätze des Konzeptes 86 (Seiten 39, 40 und 51) prinzipiell als richtig und ersucht deshalb den Regierungsrat, für eine strenge Anwendung dieser Grundsätze zu sorgen. Sie beschliesst mit 9:1 Stimmen, den Punkt 3.2.d des Grossratsbeschlusses folgendermassen zu ergänzen:

"..... der geplanten Bauten zustimmt. Dabei sind die Grundsätze des Konzeptes 86 streng anzuwenden."

- Vorbehalt bezüglich Einsprachen im Planauflageverfahren

Wie im Ratschlag 7935 (Punkt 4.4.5, Seite 26) dargelegt ist, erfordert jede Einzonung ein Planauflageverfahren. Für die Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB ist vorgesehen, dieses während der Zeit der Kommissionsberatung durchzuführen. Nachdem die grundsätzliche Zustimmung der

Kommission zu den Einzonungsbeschlüssen und Bauvorschriften in der Sitzung vom 31. März 1987 erfolgte, wurde das Planauflageverfahren per 21. April 1987 eingeleitet. Es dauert einen Monat. Ob und wie mögliche Einsprachen zu behandeln sind, steht deshalb zum Zeitpunkt der Verabschiedung dieses Zwischenberichts nicht fest. Es ist jedoch vorgesehen, den entsprechenden Bericht der Grossratskommission zu allfälligen Einsprachen terminlich so vorzulegen, dass er zusammen mit dem vorliegenden Zwischenbericht behandelt werden kann.

3.3

Zusätzliche Anliegen im Projekt Masterplan

3.3.1

Flankierende Massnahmen für das Gundeldingerquartier

Der Neutrale Gundeldinger Quartierverein ist über die Auswirkungen der Realisierungen der Vorhaben des Masterplanes besorgt. Er hat die Kommission gebeten, die Frage von flankierenden Massnahmen zu prüfen.

Seitens der Verwaltung wurden dazu folgende Ausführungen gemacht:

Das Konzept 86 hat die Ergebnisse der Quartierplanung Gundeldingen vollumfänglich übernommen. Sie sind inbezug auf Nutzung, Verkehr, Freiraum und Bausubstanz Randbedingungen für den Masterplan.

Es ist vorgesehen, die Quartierplanung Gundeldingen parallel zu den Arbeiten im Bereich Masterplan periodisch wieder auf den neusten Stand zu bringen. Die nötigen Mittel dazu sollen über das Budget bereitgestellt werden. Im einzelnen sollen die nötigen Projektierungsarbeiten durchgeführt werden, um die vorgesehenen Massnahmen, speziell im Verkehrsbereich, realisieren zu können. Gleichzeitig wird der Regierungsrat alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, um die Ziele der Quartierplanung durchzusetzen (Wohnanteilplan, Testversuch Vignetten etc.). Diese Arbeiten werden in Absprache mit den Quartierorganisationen, im speziellen mit dem Neutralen Gundeldinger Quartierverein, durchgeführt.

Die Kommission stimmt diesen Ausführungen zu. Sehr wichtig scheint ihr ferner, dass die möglichen Auswirkungen des Masterplans auf das Gundeldingerquartier sorgfältig geprüft werden, unter anderem sollen auch die Auswirkungen auf die Bodenpreisentwicklung dargestellt werden.

Sie beschliesst einstimmig folgendes:

- dem Grossen Rat einen Zusatzkredit von Fr. 50'000.-- für die Untersuchung der Auswirkungen des Masterplans auf das Gundeldingerquartier zu beantragen,
- dem Grossen Rat einen Zusatzkredit von Fr. 50'000.-- für die Projektierung von flankierenden Massnahmen zur Gundeldingerumfahrung zu beantragen,
- die Regierung soll ersucht werden, sicherzustellen, dass die Projektierung der flankierenden Massnahmen des Masterplanes in enger Koordination mit der Quartier-Richtplanung Gundeldingen und in Absprache mit den Quartierorganisationen, im speziellen mit dem Neutralen Gundeldinger Quartierverein, erfolgt.

3.3.2 Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer

Die im Konzept 86 formulierten Grundsätze zugunsten der Fussgänger und Velofahrer sind der Kommission sehr wichtig. Die Kommission ersucht den Regierungsrat, diesen Massnahmen Beachtung zu schenken. Spezielle Anliegen sollen im Zusammenhang mit der Velo-Initiative in der Gesamtverkehrs-Kommission behandelt werden. Im Rahmen der Projektierungsarbeiten ersucht die Kommission den Regierungsrat, zu prüfen, ob die bestehende Fussgängerunterführung als Veloparking Verwendung finden kann.

3.3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung und Energiekonzept

Die Kommission wünschte eingehend über die im Zusammenhang mit dem Umweltschutzgesetz und Energiefragen vorgesehenen Massnahmen orientiert zu werden. Von der Verwaltung wurden dazu folgende Ausführungen gemacht:

- Ausgangslage

Es wurde dargelegt, dass, soweit dies heute generell beurteilt werden kann, der Masterplan einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Situation im Umweltbereich darstellt. Dies mit folgenden Begründungen:

- . Die Attraktivität des Systems des öffentlichen Verkehrs wird erhöht.
- . Die Arbeitsplätze werden dort konzentriert, wo der Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln am höchsten ist.
- . Die Wohngebiete werden vom Druck der Cityentwicklung entlastet.

- Vorgehen

Die gesetzliche Grundlage für die Prüfung der Umweltverträglichkeit bildet das Umweltschutzgesetz. Die entsprechende Verordnung liegt aber noch nicht vor. Es ist aber in jedem Fall vorgesehen, eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen. Sie würde sich, sofern die Verordnung noch nicht in Kraft ist, am Entwurf zu dieser orientieren. Die Studie wird die Wirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zeigen. Ferner wird sie aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Verminderung der Belastung zu erreichen wäre und welche Kosten daraus resultieren würden.

Durch die kantonale Umweltschutzfachstelle muss auf dieser Grundlage eine Interessenabwägung durchgeführt werden. Gemäss dem vorliegenden Entwurf zur Verordnung soll die Studie von jedermann eingesehen werden können. Für die Durchführung dieser Arbeiten ist ein Betrag von max. Fr. 350'000.-- vorgesehen. Er ist im beantragten Kredit von Fr. 4,5 Mio. enthalten.

- Stellungnahme der Kommission zur Umweltverträglichkeitsstudie

Die Kommission nimmt von diesen Ausführungen zustimmend Kenntnis mit dem Wunsch, dass diesem Punkt eine hohe Beachtung geschenkt wird.

- Energiekonzept

Energiefragen werden im Zusammenhang mit dem Masterplan auf verschiedenen Ebenen behandelt werden.

Auch hier kann wieder festgestellt werden, dass generell das Konzept 86 mit seinen Massnahmen ein Beitrag zum schonenden Umgang mit wertvoller Energie leistet.

Innerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie werden diese Aspekte geprüft werden.

Die Fragen der Versorgung des Gebietes mit Energie werden im Rahmen der kantonalen Richtplanung, resp. der Projektierung der Energiesysteme durch die Industriellen Werke Basel behandelt.

Die Optimierung der Energiebilanz der Hochbauten des Dienstleistungszentrums muss auf Grund der Vorschriften der geltenden Gesetze im Rahmen der Projektierung durchgeführt werden und im Baubewilligungsverfahren geprüft werden.

Die Kommission nimmt auch von diesen Ausführungen zustimmend Kenntnis. Sie ersucht den Regierungsrat, bei den SBB als Landeigentümer darauf hinzuwirken, dass bei der Projektierung des Dienstleistungszentrums die energiepolitischen Ziele des Kantons Basel-Stadt berücksichtigt werden.

- Anzug Dr. H. Lüscher und Konsorten
betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung für die Masterplanung

Der Anzug hat folgenden Wortlaut:

"Der Grosse Rat hat den Ratschlag Nr. 7935 betreffend Masterplan-Konzept 1986 an eine Kommission überwiesen. Diese wird gemäss dem Ratschlag somit unter anderem über das Centralbahnparking, die Einzonung von Bahnareal, neue Bau- und Strassenlinien und, damit verbunden, über den Anschluss des Gebietes an die Autobahn beraten. Gemäss dem Ratschlag (S.18) soll das Konzept erst in einer späteren Phase einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Dieses Vorgehen widerspricht dem Gedanken des Umweltschutzgesetzes und der Auslegung des Bundesamtes für Umweltschutz. Danach fordert das Gesetz Umweltverträglichkeitsprüfungen in mehreren Stufen und bereits zu Beginn der Planung. Es soll von Anfang an der Gedanke der Umweltverträglichkeit in die Planung miteinbezogen werden. Im Vorliegenden erschiene es unhaltbar, über Umzonungen, Parkings und neue Strassen zu beraten und erst abschliessend deren allfällige Umweltverträglichkeit im Sinne des Gesetzes zu prüfen.

Die unterzeichneten Anzugsteller beantragen deshalb, es sei die Masterplanung bereits im jetzigen und in späteren Stadien im Sinne des Gesetzes der Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Es wird beantragt, der Anzug sei der Spezialkommission des Grossen Rates zu überweisen."

Gemäss den vorhergehenden Ausführungen ist mit dem Projektierungs-Kredit ein Betrag von Fr. 350'000.-- für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, gleichzeitig mit den Projektierungs-Arbeiten, vorgesehen. Zusammen mit einer Baukreditvorlage werden also auch die Aussagen betreffend Umweltverträglichkeit vorliegen. Mit dieser Voraussetzung wird dem Anliegen des Anzugs grundsätzlich Rechnung getragen. Der Anzug kann deshalb als erledigt erklärt werden.

3.3.4

Kosten-Nutzen-Analyse

In den Beratungen wurde die Frage aufgeworfen, ob während der Projektierungsphase auch eine Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Massnahmen durchzuführen sei. Dies würde eine Erhöhung des Projektierungskredites nötig machen. Die Kommission war mehrheitlich der Meinung, dass vorläufig eine Beschränkung auf die Umweltverträglichkeitsstudie zweckmässig sei.

3.4

Brücken im Bahnhofareal

a. Zustand der Brücken

Im Laufe der Beratungen machte das Tiefbauamt die Kommission auf den schlechten Zustand der Margarethenbrücke und der Münchensteinerbrücke aufmerksam. Die beiden Brücken befinden sich im Eigentum der SBB. Im vergangenen Jahr haben die SBB festgestellt, dass sich beide Brücken in einem sanierungsbedürftigen Zustand befinden. Es müssen dringend Massnahmen vorgekehrt werden.

b. Abhängigkeiten zum Masterplan

Zur Realisierung der im Konzept 86 vorgesehenen Massnahmen der SBB und des Kantons Basel-Stadt müssen beide Brücken neu gebaut werden. Aus der Sicht der SBB ist dies durch die Erweiterung und Aenderung der Geleiseanlagen gemäss Rahmenplan Bahnhof SBB Basel unerlässlich. Der Kanton Basel-Stadt braucht eine Verbreiterung der Brücken, damit dem Tram eigene Trassen und eine Verbindungsmöglichkeit zum Bahnhof SBB auf der Münchensteinerbrücke angeboten und für Zweiradfahrer eigene Fahrstreifen oder Radwege eingerichtet werden können. Für den Motorfahrzeugverkehr sollen angemessene Vorsortierspuren und Aufstellmöglichkeiten angeboten werden können.

c. Weiteres Vorgehen

Mit der SBB ist folgendes Vorgehen vereinbart worden:

- Margarethenbrücke

Diese Brücke soll möglichst rasch instandgestellt werden. Dabei ist mit Kosten von 6 - 7 Mio. Franken zu rechnen. Nach bisheriger Praxis müsste

der Kanton dabei nur den für die Erneuerung des Belages und der Tramgeleise nötigen Betrag übernehmen. Dabei würde es sich um eine gebundene Ausgabe handeln.

Dies rechtfertigt sich, weil auf der einen Seite ein Neubau gemäss dem Konzept 86 erst in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre realisiert werden kann und auf der anderen Seite die technischen und gestalterischen Randbedingungen eines Neubaus noch eingehender Abklärungen bedürfen.

- Münchensteinerbrücke

Bei der Münchensteinerbrücke wäre ein Neubau erwünscht, der das Konzept 86 des Masterplanes weitgehend berücksichtigt und auch bei allfälligen Modifikationen eine genügende Anpassbarkeit aufweist. Durch entsprechende Vorstudien ist die Machbarkeit einer derartigen Lösung hinreichend nachgewiesen worden. Damit dieser Neubau gegenüber dem Masterplan-Terminplan vorgezogen und somit innert nützlicher Frist erstellt werden kann, ist vorgesehen, dem Grossen Rat im Sommer 1987 ein Projektierungskreditbegehren und voraussichtlich bis spätestens Mitte 1989 ein Baukreditbegehren für den Kostenanteil des Kantons vorzulegen. Bis zu diesem Zeitpunkt soll auch die Kostenteilung zwischen Kanton, SBB und allfälligen anderen Betroffenen vertraglich geregelt sein.

Beim bestehenden Bauwerk soll mit einfachsten sicherheitserhaltenden Massnahmen die Gebrauchsfähigkeit für die nächsten 3 - 5 Jahre sichergestellt werden in der Annahme, dass ein Neubau in dieser Zeit zur Ausführung gelangen kann.

- Stellungnahme der Kommission

Die Grossratskommission hat von diesen Ausführungen zustimmend Kenntnis genommen.

4. Zusätzliche Anliegen zum Projekt Masterplan

4.1 Erwartungen bezüglich Eindämmung der Pendler im Individualverkehr

In den Kommissionsberatungen hat es sich immer wieder gezeigt, dass in den Problemen rund um mögliche Wege zur Verringerung des regionalen Motorfahrzeugverkehrs ausserordentliche Anstrengungen nötig sind. Dies betrifft insbesondere die Pendlerströme im Individualverkehr, aber auch zusammenhängende Fragen der Parkraumbewirtschaftung, die sich über das engere Planungsgebiet des Masterplans hinaus erstrecken. Die Absichten im Rahmen des Projektes Masterplan sind auf diesem Gebiet nur als Teilmassnahme, wenn auch als sehr wesentliche, anzusehen. Es kann aber nicht Aufgabe der Spezialkommissionen sein, diese umfassenden Verkehrsfragen eigentlich zu bearbeiten.

Die ausführlichen Diskussionen in den beiden Kommissionen führten deshalb zu Vorstössen im Grossen Rat (Anzug) und im Landrat (Postulat) mit der Absicht, die beiden Regierungen zu ersuchen, respektive zu beauftragen, auf partnerschaftlicher Basis umfassende Vorschläge zur Verringerung des regionalen Motorfahrzeugverkehrs zum Transport von Personen und Gütern auszuarbeiten.

4.2 Erwartungen in das System "Bahnhof Plus"

Bei der Konzeptidee "Bahnhof Plus" handelt es sich um Massnahmen, die als wesentliche Unterstützung der Bemühungen des Projektes Masterplan anzusehen sind, die jedoch vor allem den Partnerkanton Basel-Landschaft betreffen. Es geht dabei darum, parallel zur Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel im Fern- und Regionalverkehr auch die betreffenden Bahnhöfe und wichtigen Haltestellen mit deren Umgebungen aufzuwerten. Zu diesen Aufwertungen können gehören:

- Bahntechnische Verbesserungen.
- Verbesserungen bei den verschiedenen Elementen der Ausstattung für Fahrgäste, d.h. von der "Abfertigung" zum attraktiven, kundenfreundlichen "Reisenzentrum".
- Optimale Verknüpfung der Verkehrsarten Bahn, Tram, Bus, Taxi, PW-Parkierung, PW-Vorfahrt, Mofa, Velo, Fussgänger. Dies bedingt auch die Ueberprüfung und gegebenenfalls Verbesserung der betreffenden Anlagen. Als Ergänzung zur guten Erschliessung der Region durch das öffentliche Verkehrsmittel gehört es auch, die Bahnhöfe und Haltestellen noch besser erreichbar zu machen.

- Spezielle Funktionen, welche die Standorte von Bahnhöfen und Haltestellen nutzen, aber im Sinne des öffentlichen Verkehrs auch fördern (Restaurants mit Besprechungs- und Konferenzmöglichkeit, Ladengeschäfte etc.).
- Städtebauliche Aufwertung von Bahnarealen und deren Umgebung durch zusätzlichen Raum für Arbeitsplätze und, bei umwelthygienisch günstigen Voraussetzungen, auch für Wohnungen.

Bessere Bahnhöfe und Haltestellen fördern die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel - bessere Angebote im öffentlichen Verkehr fördern die Attraktivität von Bahnhofs- und Haltestellenbereichen. Zusätzlich zu diesem Synergie-Effekt ist noch festzustellen, dass jeder Quadratmeter Nutzfläche, der an diesen Knotenpunkten zusätzlich gewonnen wird, den Verlust von grünem Kulturland vermindern hilft.

Die basellandschaftliche Kommission hat aufgrund der Kommissionsberatungen ein spezielles Postulat im Landrat eingereicht, mit dem der Regierungsrat ersucht wird, Grundlagen von Bahnhof- und Haltestellen-Planungen und die Unterstützung daraus hervorgehender Projekte in planerischer und finanzieller Hinsicht zu regeln.

5.

Weiterführung der Kommission

Die Kommission war sich bald darüber einig, dass eine Weiterführung der Kommissionsarbeit unumstritten ist. Abgesehen davon, dass wegen der offenen Fragen im Zusammenhang mit einem Centralbahnparking ohnehin nur ein Zwischenbericht zum Ratschlag 7935 vorgelegt werden kann, sprechen zwei Hauptgründe für die Fortsetzung der Kommissionsarbeit. Zum einen handelt es sich beim Projekt Masterplan um ein solch ausserordentlich komplexes und umfangreiches Vorhaben mit zahlreichen Auswirkungen und Abhängigkeiten, dass sich eine kontinuierliche Beobachtung durch das Parlament rechtfertigt. Zum andern ist in diesem partnerschaftlichen Geschäft die landrätliche Spezialkommission ausdrücklich als begleitende Kommission definiert, weshalb ihr sinnvollerweise auch ein Partner auf baselstädtischer Seite angeboten werden soll.

Aus diesen Gründen beantragt die Kommission dem Grossen Rat einstimmig, ihr einen entsprechenden Auftrag zu erteilen.

Schlussfolgerungen und Anträge der Kommission

Aufgrund der Ausführungen dieses Zwischenberichtes beantragt die Kommission dem Grossen Rat, den nachfolgenden vier Beschlussesentwürfen zuzustimmen. Was den ersten Beschluss betrifft, so verbindet die Kommission damit insbesondere folgende Erwartungen:

- Ober- oder unterirdische Verknüpfung der Vorortslinien

Der Projektierung und Kostenschätzung der im Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, vorgesehenen Bauvorhaben ist die oberirdische Verknüpfung der Tramlinien aus dem Birstal und einer Tramlinie aus dem Leimental beim Bahnhof SBB zugrunde zu legen.

- Centralbahnparking

Grundsätzlich soll als Ersatz für Parkfelder, die infolge der Realisierung des Projektes Masterplan aufzuheben sind, sowie für weitere Bedürfnisse, die Voraussetzung für den Bau eines unterirdischen Centralbahn-Autoparkings geschaffen werden, das ausschliesslich für Kurzparking, Park & Ride-Bedürfnisse, Taxidienste, Bedürfnisse der SBB/PTT/SNCF und der umliegenden Hotels benützt werden darf.

- Dienstleistungszentrum

Die Schaffung eines Dienstleistungszentrums, das den Standort der Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausnützt, wird begrüsst.

- Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer

Es wird erwartet, dass den im "Konzept 86" formulierten grundsätzlichen Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer nachdrücklich Beachtung geschenkt wird. Im weiteren wird der Regierungsrat ersucht, zu prüfen, ob die bestehende Fussgängerunterführung unter dem Bahnhof als Veloparking Verwendung finden kann.

- Quartierplanung Gundeldingen

Es wird erwartet, dass die Projektierung der flankierenden Massnahmen zum Masterplan in Absprache mit den Quartierorganisationen, im speziellen mit dem Neutralen Gundeldinger Quartierverein, stattfinden soll.

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, den Anzug Dr. H. Lüscher und Konsorten betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung für die Masterplanung als erledigt abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht genehmigte die Kommission in ihrer Sitzung vom 13. Mai 1987 mit 11 zu 1 Stimme. Die Kommission hat den Präsidenten zu ihrem Referenten bestimmt.

Basel, den 13. Mai 1987

Der Kommissionspräsident:

Felix Rudolf von Rohr

Grossratsbeschluss Nr. 1

betreffend Kenntnisnahme

Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86

(vom)

der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag seiner Kommission

nimmt in zustimmendem Sinne Kenntnis vom Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86 und beauftragt seine bestehende Spezialkommission, das Geschäft weiterhin partnerschaftlich zu behandeln sowie die Projektierungsarbeiten gemäss dem mit dem Projektierungskredit der Regierung erteilten Auftrag zu beobachten und dem Grossen Rat bei Bedarf, mindestens jährlich, zu berichten.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss Nr. 2
betreffend Projektierungskredit
Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86
(vom)

der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag seiner Kommission

bewilligt folgende Kredite von insgesamt Fr. 4'600'000.- zu Lasten der
laufenden Rechnung des Baudepartementes Tiefbauamt (Pos. 617.172.633.100):

- Fr. 4'500'000.- für Projektierung und Kostenermittlung der im
Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86
vorgesehenen Bauvorhaben des Kantons Basel-Stadt,
für das Projektmanagement und für begleitende
Arbeiten.
- Fr. 100'000.- als Zusatzkredit für die vertiefte Untersuchung der
Auswirkungen auf das Gundeldingerquartier und die
Projektierung von flankierenden Massnahmen im
Gundeldingerquartier.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss Nr. 3
betreffend Projektierungskredit Parkingalternativen
Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86

Nachtragskredit Nr. 9
(vom)

der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag seiner
Finanzkommission,

bewilligt einen Projektierungskredit von Fr. 150'000.- (Nachtragskredit
zum Budget 1987) zu Lasten der laufenden Rechnung des Baudepartementes/
Tiefbauamt für die Abklärungen der Realisierbarkeit, der baulichen und
finanziellen Konsequenzen eines Parkings unter dem Centralbahnplatz als
Alternative zum Parking unter der Centralbahnstrasse sowie der Zu- und
Wegfahrten.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

P.S.

Mit diesem Nachtragskredit beläuft sich das Gesamttotal der
Nachtragskredite 1987 auf Fr. 42'023'026.-.

Grossratsbeschluss Nr. 4
betreffend Einzonung des Areals Eilgut SNCF
Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86
(vom)

der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag seiner Kommission
beschliesst:

1. Die im Plan Nr. 11 397 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 enthaltene Einzonung von Bahnareal in Zone 5 wird gestützt auf die §§ 4ff. des Hochbautengesetzes genehmigt.

2. Für das im Plan Nr. 11 398 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 senkrecht schraffierte Gebiet werden gestützt auf § 8 des Hochbautengesetzes folgende spezielle Bauvorschriften erlassen:

a) Das Fernbild der Stadt und der Landschaft darf im Blick von den öffentlichen Aussichts- und Vermessungspunkten der St. Margarethenkirche und des Bruderholzrains (zwischen der Passwangstrasse und dem Thiersteinerrain) nicht beeinträchtigt werden. Namentlich sind historisch oder künstlerisch wertvolle Bauwerke zu beachten.

Die zuständige Bewilligungsinstanz kann hiezu eine geringere Gebäudehöhe und Geschosshöhe vorschreiben als die Zonenvorschriften erlauben.

b) Die Ausnützungsziffer von 2,5 darf in keinem Fall überschritten werden; ein Anspruch auf ihre Ausschöpfung besteht nur unter Vorbehalt von lit. a) dieser Vorschriften. Anzurechnen ist die Bruttogeschossfläche der oberirdischen Geschosse ab der Höhe der Strassenlinie der Viaduktstrasse und der Centralbahnstrasse.

c) Der Regierungsrat kann ausnahmsweise eine grössere Gebäudehöhe und Geschosshöhe zulassen als die Zonenvorschriften festlegen. Lit. a) und b) dieser Vorschriften sind in jedem Fall anzuwenden.

d) Die Anschlussmöglichkeiten an das öffentliche Strassennetz und die Anzahl der zu schaffenden Parkierungsplätze werden aufgrund der

Zweckbestimmung der geplanten Bauten bestimmt. Dabei sind die Grundsätze des "Konzeptes 86" streng anzuwenden. Die günstige Lage zum öffentlichen Verkehrsmittel ist angemessen zu berücksichtigen.

3. Die im Plan Nr. 11 399 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 rot eingetragenen Bau- und Strassenlinien der Viaduktstrasse, der Centralbahnstrasse und der Margarethenstrasse (nördlicher Brückenkopf der Margarethenbrücke) werden im Sinne von § 1 des Strassengesetzes generell genehmigt und die gelb punktierten Linien aufgehoben.

4. Der Regierungsrat wird, gestützt auf § 16, Abs. 2, des Allmendgesetzes ermächtigt, auf der im Plan Nr. 11 399 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 bezeichneten Fläche Allmendparzellen zu bilden und diese mit unselbständigen Baurechten zu belasten.

5. Der Regierungsrat ist ermächtigt, bei der definitiven Festsetzung die nördliche und die südliche Zonengrenze sowie die Bau- und Strassenlinien in geringem Umfang anzupassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.