



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.1068.01 / 04.8022.05 / 04.8027.05

BVD/P121068/P048022/P048027
Basel, 4. Juli 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 3. Juli 2012

Ratschlag

Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen

sowie

Berichte zum

**Anzug Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vor-
gehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative**

und

**Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Park-
hauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewis-
sen Anzahl oberirdischer Parkplätze**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Einleitung	3
3. Bedarf eines zusätzlichen Parkings in der Innenstadt	5
4. Parkingprojekte im Raum Aeschen	6
4.1 Variantenbewertung	6
4.2 Variantenempfehlung des Regierungsrates.....	7
4.3 Umweltschutz	9
4.4 Baumschutz	10
5. Koordination	10
5.1 Neues Verkehrskonzept Innenstadt.....	10
5.2 Parkraumkonzept und -bewirtschaftung	11
5.3 Weitere Verkehrsprojekte	12
5.4 Erweiterungsbau Kunstmuseum	13
6. Standortentscheid	14
6.1 Ausgangslage	14
6.2 Parkings im Vergleich	14
6.3 Parking «Picasso»	16
6.4 Parking «Kunstmuseum».....	17
6.5 Gesamtergebnis aus Bewertungs- und Wirtschaftlichkeitsstudie.....	18
7. Nutzungsplanerische Massnahmen	20
7.1 Bebauungsplan	20
7.2 Mehrwertabgabe	22
8. Auflage- und Einspracheverfahren	22
8.1 Einsprachen, formelle Behandlung.....	22
8.2 Materielle Behandlung der Anregungen.....	24
8.2.1 Perimeter im Bebauungsplan.....	25
8.2.2 Ein- und Ausfahrten	26
8.2.3 Geltungsbereich Kompensation Parkplätze auf Allmend.....	26
8.2.4 Picassoplatz und Verkehrsinsel mit Linde.....	27
8.2.5 Zschokke-Brunnen / Bäume	27
8.2.6 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	27
8.2.7 Schutz des Ortsbildes (ISOS)	27
9. Abwägung raumwirksamer Interessen	28
10. Anzüge Hollenstein und Gassmann	28
11. Finanzielle Auswirkungen	30
12. Anträge	30

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die Festsetzung eines Bebauungsplans im Bereich Picassoplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend zu genehmigen und gleichzeitig den Standort Parking «Kunstmuseum» festzusetzen. Auf die Einsprachen ist aufgrund der fehlenden Legitimation nicht einzutreten.

Die beiden Anzüge Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Initiative und Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze sind aufgrund der nachfolgenden Berichterstattung als erledigt abzuschreiben.

Nach Abschluss des Planungsverfahrens und nach dem Standortentscheid ist der Perimeter (Allmend) durch den Regierungsrat zu reduzieren.

2. Einleitung

Mit dem Bau der unterirdischen Parkgaragen Elisabethen, Steinen und Kantonsspital (City-Parking) mit über 2'000 der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Plätzen hat der Kanton Basel-Stadt einen entscheidenden aktiven Beitrag zur Erhöhung des Parkplatzangebotes in der Stadt Basel geleistet. Im Jahr 1978 stand im Grossen Rat der Ratschlag Nr. 7388 betreffend die Allmendverleihung für eine Parkgarage unter dem Claraplatz zur Debatte. Ein Basler Komitee gegen ein Münsterplatz-Parking bekämpfte das Projekt Claraplatz, das als Präjudiz für ein allfälliges Münsterplatz-Parking angesehen wurde. Die im Mai 1978 überwiesene Initiative gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt zielte denn auch klar daraufhin, Projekte wie ein Parking Münsterplatz zu verhindern. Am 17. Mai 1979 beschloss der Grosse Rat, auf den Antrag zur Schaffung einer Allmendparzelle für die Errichtung einer Parkgarage am Claraplatz nicht einzutreten. Als Gegenreaktion zur Initiative gegen den Bau von weiteren Grossparkings wurde am 15. Oktober 1981 eine Initiative zur Behebung der Parkier-Misere in der Stadt Basel eingereicht.

Der Regierungsrat äusserte sich im Bericht Nr. 7934 vom 29. August 1986 ablehnend zum Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt vom 11. Mai 1978 und beantragte dem Grossen Rat, darauf nicht einzutreten. Er verwies dafür auf ein Gutachten, welches das von den Initianten angestrebte Parkingverbot unter verschiedensten Aspekten als unzweckmässig und „als der Wirtschaftskraft der Innenstadt sehr abträglich“ beurteilte. Der Grosse Rat verzichtete daraufhin, einen entsprechenden Gesetzestext auszuarbeiten und unterbreitete die unformulierte Initiative der Gesamtheit der Stimmberechtigten lediglich mit der Empfehlung auf Verwerfung. Die Berichterstattung zuhanden des Grossen Rates zum Initiativbegehren zur Behebung der Parkier-Misere wurde aufgeschoben und sollte erst im Anschluss an die Volksabstimmung über das Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt erfolgen.

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 wurde das unformulierte Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt deutlich angenommen; das Initiativbegehren zur Behebung der Parkier-Misere wurde nicht mehr weiterverfolgt. Der Regierungsrat legte daraufhin eine ausformulierte Gesetzesvorlage im Sinne der Initiative vor, welcher der Grosse Rat am 20. März 1990 zustimmte. In einer zweiten Volksabstimmung vom 24. Juni 1990 wurde das heute geltende Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt angenommen. Es lautet wie folgt:

Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt

Gegenstand

§ 1. *In den Wohnvierteln Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden.*

Zeitliche Wirkung

§ 2. *Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervoor genannten Grundstücke auch nach deren Veräusserung.*

Anmerkung im Grundbuch

§ 3. *Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hiervoor erfüllen.*

Geltungsbereich

§ 4. *Die Gebiete der Wohnviertel Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel bestimmen sich nach den Abgrenzungen des Statistischen Amtes Basel-Stadt, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes massgebend sind.*

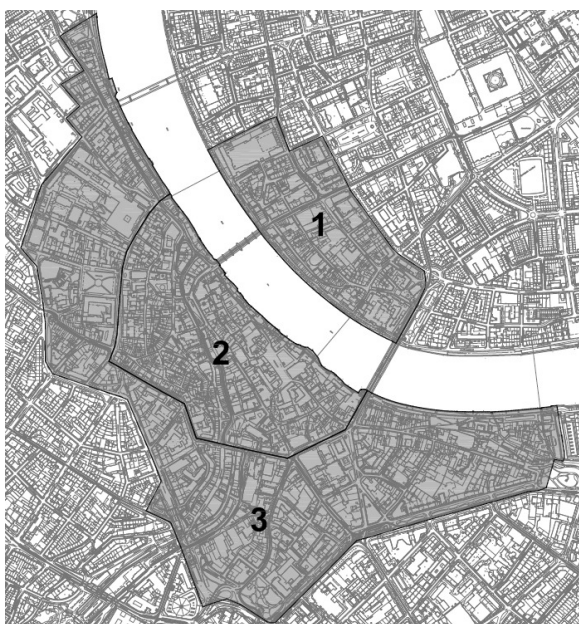


Abbildung 1:
Übersichtsplan zum Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt

Legende:

- ❶ Wohnviertel Altstadt Kleinbasel
- ❷ Wohnviertel Altstadt Grossbasel
- ❸ Wohnviertel Vorstädte Grossbasel

Um das Parkingverbot-Gesetz wieder aufzuheben, wurde 1999 von der DSP die formulierte „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ eingereicht. Mit Ratschlag Nr. 9180 vom 16. August 2002 unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat zu dieser Initiative einen Gegenvorschlag, das bestehende Verbot dahingehend zu lockern, dass im Gebiet Aeschen begrenzt durch die Dufourstrasse, den St. Alban-Graben, den Steinenberg, die Theaterstrasse und die Steinentorstrasse ein öffentliches Parking realisiert werden könnte. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) wollte damals die Bewilligung für neue öffentliche Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen an die Bedingung knüpfen, dass für die neu zu schaffenden Parkplätze mindestens im Verhältnis 1:1 Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden¹. Der Grosse Rat lehnte am 21. Januar 2004 einen von der UVEK veränderten Gegenvorschlag des Regierungsrates zur DSP-Initiative jedoch ab und empfahl dem Volk die Initiative entgegen dem Antrag der UVEK zur Annahme. Die Stimmberechtigten lehnten jedoch die Initiative am 16. Mai 2004 mit einem Neinstimmenanteil von 51.3 % ab.

Aufgrund des knappen Abstimmungsresultates sowie veränderter Verkehrsbedingungen und Wettbewerbsbedingungen des Gewerbes in der Innenstadt hat der Regierungsrat die Diskussion betreffend Parking in der Innenstadt mit der vorliegenden Vorlage erneut aufgenommen. Für die Verwirklichung eines allfälligen Parkingprojekts im Raum Aeschen braucht es aber auf jeden Fall einen dem Referendum unterstehenden planungsrechtlichen Entscheid des Grossen Rates. In diesem Rahmen wird auch dem Volkswillen Rechnung getragen.

3. Bedarf eines zusätzlichen Parkings in der Innenstadt

In den vergangenen Jahren haben sich die Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt sowie die Wettbewerbsbedingungen des Gewerbes erheblich verändert. Der kombinierte Ratschlag „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ und „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ vom Januar 2007 verfolgt deshalb unter anderem das Ziel, eine stadtgerechte Mobilität zu fördern. Neben Verkehrslenkungs- und Beruhigungsmassnahmen sollen auch die von Seiten des Gewerbes geforderten zusätzlichen Parkiermöglichkeiten in der Innenstadt geschaffen werden. Insbesondere im Raum Aeschen besteht der Bedarf nach einem öffentlichen Parking. Dieses ermöglicht die Schaffung von zusätzlichem Parkraum in der Innenstadt und führt gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung der betroffenen Quartiere, da dadurch Parkplätze auf der Allmend aufgehoben werden können.

Auch für einen Teil der Bevölkerung stellt die Parkplatzsituation in der Innenstadt ein vorrangiges Thema dar: Rund ein Drittel der Bürgerinnen und Bürger in der Bevölkerungsbefragung 2005 wünschen sich ein grösseres Angebot an Parkierflächen in der Innenstadt.

Die Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr ist im Wettbewerb der Innenstadt als Einkaufszentrum mit Standorten am Stadtrand und in der Agglomeration ein wesentliches Kriterium. Durch ein System von Parkings in Gehdistanz von der Innenstadt, wie es bereits besteht, können die Geschäfte und Einrichtungen mit dem Auto gut erreicht werden. Zusätzlich steht

¹ vgl. Bericht Nr. 9297 vom 2. Dezember 2003

seit 2001 ein permanentes Parkleitsystem zur Verfügung, welches dank der grossen Akzeptanz laufend ausgebaut wird. Das Parkleitsystem verhilft, ohne Umwege einen Parkplatz zu finden und dient einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkhäuser.

Dennoch wird seitens des Gewerbes immer wieder eine Lücke in diesem Netz von Parkiermöglichkeiten beklagt. Die Diskussion um ein zusätzliches Parking im Raum Aeschen wurde aufgrund der Ablehnung der DSP-Initiative „Für eine Aufhebung des Verbotes von City-Parkings“ durch den Souverän im Mai 2004 gestoppt. Die Bestrebungen um eine Aufhebung des grundsätzlichen Verbots im „Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt“ vom 21. März 1990 sollen aus Respekt vor dem Volkswillen nicht weiter verfolgt werden. Allerdings hat der Regierungsrat Verständnis für die Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe, in fussläufiger Entfernung der Innenstadt weitere attraktive Parkiermöglichkeiten anzubieten, auch weil – etwa auf dem Münsterplatz – Parkplätze aufgehoben wurden. Der Regierungsrat hat diese Haltung in seinem Entwurf für einen Gegenvorschlag zur DSP-Initiative „Für eine Aufhebung des Verbotes von City Parkings“ zum Ausdruck gebracht und in der Beantwortung der Interpellation Nr. 75 Peter Malama betreffend Parkhaus im Raum Aeschen vom 1. November 2006² bekräftigt.

4. Parkingprojekte im Raum Aeschen

Um diesem Anliegen gerecht zu werden, sind in den letzten Jahren von privater Seite drei verschiedene Parkingprojekte unter dem St. Alban Graben (Kunstmuseum), der Dufourstrasse (Picasso) und dem Aeschenplatz erarbeitet worden. Ausser der Lage unterscheiden sich die drei Projekte vor allem bezüglich der Anzahl Parkplätze, der Bauweise, den Auswirkungen auf den Verkehr, der Gestaltung des Parkings, der Eingriffe in die Baustruktur und in die Allmend (Denkmalschutz, städtebauliche Auswirkungen, bestehende Werkleitungen), der Baukosten sowie durch den Ausarbeitungsstand des jeweiligen Projektes.

4.1 Variantenbewertung

Anfangs 2007 empfahl der Regierungsrat, die drei Parkingprojekte durch eine neutrale kriteriengestützte Bewertung zu beurteilen. Im Rahmen des Ratschlags „Innenstadt – Qualität im Zentrum“, welcher die Erarbeitung eines integralen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt vorsieht, wurde diese Variantenbewertung als eine der ersten Massnahmen vorgesehen und budgetiert. Aufgrund der Dringlichkeit der Frage um die Parkings im Raum Aeschen beauftragte der Regierungsrat das Baudepartement³ jedoch, die Vorbereitungsarbeiten zur Variantenbewertung vorgezogen in Angriff zu nehmen. Das Baudepartement erarbeitete daraufhin einen entsprechenden Vorgehensvorschlag zuhanden der Koordinationskommission Verkehr (ehemals Baudepartement [ff], Wirtschafts- und Sozialdepartement sowie Sicherheitsdepartement), welcher an der Sitzung vom 22. Februar 2007 genehmigt wurde.

² Beschluss des Regierungsrates vom 31. Oktober 2006

³ seit 1.1.2009 neu: Bau- und Verkehrsdepartement

4.2 Variantenempfehlung des Regierungsrates

Die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich wurde mit der Durchführung der Studie „Parking-Evaluation Aeschen“ beauftragt; diese Studie wurde durch eine verwaltungsinterne Gruppe begleitet, in der folgende Fachstellen vertreten waren: Hochbau- und Planungsamt⁴ (ff), Tiefbauamt, Verkehrsabteilung des Sicherheitsdepartements⁵ und Basler Verkehrsbetriebe.

Der Regierungsrat nahm am 10. April 2008 den Bericht der Firma SNZ Ingenieure und Planer AG vom 7. Januar 2008 zur Kenntnis, welcher die Aspekte des Verkehrs, die Qualität des Parkings, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Chancen und Risiken der drei Projekte berücksichtigte. Damit der Regierungsrat eine Variantenempfehlung beschliessen konnte, wurden noch weitere Abklärungen zur Kostenstruktur der Projekte verlangt. Insbesondere ging es darum, die Baurechtszinsen für die unterirdische Nutzung einer Allmendparzelle zu evaluieren sowie zu erfahren, in welcher Höhe die Projektverantwortlichen bereit sind, die Folgekosten während der Bauzeit inklusive diejenigen für die bauliche Fertigstellung der Oberfläche auf Allmend nach Abschluss der Bauarbeiten (Parking) zu übernehmen.

Die Projektverantwortlichen des Parkings «Aeschenplatz» zogen in der Folge ihr Projekt zurück, weshalb im August 2008 nur noch die beiden Projektteams Parking «Picasso» und Parking «Kunstmuseum» die erforderlichen Unterlagen zur Wirtschaftlichkeitsberechnung und zu den Baurechtszinsen einreichten.

Auf der Grundlage der Zusatzuntersuchung durch die Firma SNZ vom 13. Oktober 2008 beantragte das Bau- und Verkehrsdepartement dem Regierungsrat, das Parking «Picasso», das bei der Nutzwertanalyse am besten abschnitt und die höchste Wirtschaftlichkeit erreichte, weiterzuverfolgen. Der Regierungsrat beauftragte am 16. Dezember 2008 das Bau- und Verkehrsdepartement, für das priorisierte Parking «Picasso» die weiteren planerischen Schritte vorzubereiten sowie die Koordination für die Realisierung des Parkings mit dem Erweiterungsbau für das Kunstmuseum „Burghof“ zu schaffen. In der Folge wurden beide Projektentwicklungsteams über den Beschluss des Regierungsrates informiert. Gleichzeitig wurde klargestellt, dass damit noch keine Garantie für den Bau des Parkings gegeben werden könne, da das Projekt bzw. der dafür notwendige Bebauungsplan noch im Grossen Rat behandelt und gegebenenfalls vom Volk in einer Referendumsabstimmung beschlossen werden müsse.

Der Gewerbeverband und Vertreter der Innenstadtorganisationen kritisierten daraufhin den Beschluss des Regierungsrates und forderten die Weiterverfolgung des Parkings «Kunstmuseum». Sie machten insbesondere geltend, dass es entscheidend sei, ein Parkhaus, dessen Fussgängereingänge und -ausgänge sich im Raum Bankenplatz (Bankverein) befinden, möglichst zentrumsnah zu realisieren. Die Projektentwickler des Parkings «Kunstmuseum» informierten Ende Januar 2009 das Bau- und Verkehrsdepartement, dass sie ungeachtet des Beschlusses des Regierungsrates ihr Projekt überarbeiten würden, um vor allem die negativen Einflüsse auf den Erweiterungsbau des Kunstmuseums zu eliminieren. Die we-

⁴ seit 1.1.2011 neu: Städtebau & Architektur, Planungsamt

⁵ seit 1.1.2009 neu: Justiz- und Sicherheitsdepartement

sentlichen Änderungen bezogen sich auf ein vollständig neues Erschliessungskonzept. Anstelle von Einfahrts- und Ausfahrtsrampen bei der Parzelle „Burghof“ bzw. im Bereich Wettsteinbrücke, werden nun die bestehenden Ein- und Ausfahrten der Banken Credit Suisse (CS) gemäss Erschliessungskonzept im Luftgässlein sowie der UBS beim St. Alban-Graben genutzt; dafür sind private Dienstbarkeiten notwendig, für welche die beiden Banken ihr Einverständnis signalisiert haben.

In der Folge wurden im Rahmen der Wettbewerbsausschreibung für den Erweiterungsbau Kunstmuseum verschiedene Rahmenbedingungen formuliert, welche Auswirkungen insbesondere auf das Parking «Picasso» hatten. Dies betraf vor allem die unterirdische Verbindung unter der Dufourstrasse zwischen dem Kunstmuseum und dem Areal „Burghof“. Die Beurteilung vorhandener Baumstandorte⁶ zeigte zudem, dass auf die geschützten Bäume Rücksicht genommen werden muss.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen beschloss der Regierungsrat im April 2009 eine nochmalige Überprüfung der Variantenempfehlung zum Zeitpunkt des Vorliegens des Wettbewerbsresultates für den Erweiterungsbau Kunstmuseum.

Die öffentliche Planaufgabe für die Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen erfolgte vom 15. Juni bis 14. Juli 2009. Der aufgelegte Planungssperimeter umfasste sowohl die Variante Parkingprojekt «Kunstmuseum» als auch die Variante Parkingprojekt «Picasso». (weitere Ausführungen dazu unter Kapitel 8)

Im November 2009 empfahl das international besetzte Beurteilungsgremium unter dem Vorsitz des Kantonsbaumeisters, das Wettbewerbsverfahren für den Erweiterungsbau Kunstmuseum ordentlich abzuschliessen und die Projekte „Ohne Titel. 2009“ (1. Rang / 1. Preis) von Christ & Gantenbein Architekten und Peter Stocker AG sowie „Neunhundertdreundvierzig“ (3. Rang / 2. Preis) von Diener & Diener Architekten und Brunnschweiler Heer zu einer als Studienauftrag organisierten Überarbeitung einzuladen.

Das Planungsamt forderte Ende Dezember 2009 die beiden Parkingteams auf, ihre Projekte aufgrund der relevanten Rahmenbedingungen durch den Wettbewerb für den Erweiterungsbau des Kunstmuseums zu überprüfen. Beide Projektteams, Parking «Picasso» und Parking «Kunstmuseum», reichten ihre überarbeiteten Projekte am 10. Februar 2010 ein.

In der erneuten Nutzwertanalyse und Wirtschaftlichkeitsprüfung (wiederum durch Firma SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich begleitet), welche mit den beiden überarbeiteten Parkingprojekten im Frühjahr 2010 durchgeführt wurden, erzielte das Parking «Kunstmuseum» das beste Gesamtergebnis. Dies, weil das Parking «Picasso» durch die neu gestellten Rahmenbedingungen des Erweiterungsbaus Kunstmuseums eindeutig an Qualität verlor. Und andererseits hat sich das Parking «Kunstmuseum» durch die neue Anordnung der Ein- und Ausfahrten in der verkehrlichen Anbindung klar verbessert. Insgesamt ist das Parking «Kunstmuseum» in den ausgewerteten Bereichen dem Parking «Picasso» weitgehend überlegen.

⁶ Siehe Kapitel 4.4, Baumschutz

Auf dieser Grundlage hat der Regierungsrat am 18. Mai 2010 beschlossen, das Parkingprojekt «Kunstmuseum» weiterzuverfolgen und eine entsprechende Standortempfehlung zuhanden des Grossen Rates vorzubereiten.

Daraufhin hat die Cobourg AG Projektentwicklung⁷ als Verantwortliche für das Parking «Picasso» im September 2010 versucht, beim Appellationsgericht, mit einer Rechtsverweigerungs- bzw. Rechtsverzögerungsbeschwerde einen verbindlichen Zuschlag betreffend die Errichtung und den Betrieb des Parkings zu erwirken. Das Appellationsgericht hat mit Urteil vom 25. November 2011 den Rekurs abgewiesen, und darauf hingewiesen, dass durch die Variantenempfehlung des Regierungsrats für ein Parking noch kein definitiver Zuschlag zugunsten eines bestimmten Projekts getroffen wird. Die definitive Erteilung einer Sondernutzungskonzession für das Parking auf öffentlichem Grund könne erst nach dem Standortentscheid durch den Grossen Rat erfolgen.

Die Cobourg AG Projektentwicklung hat diesen Entscheid am 24. Februar 2012 beim Bundesgericht angefochten und vorsorgliche Massnahmen zum Schutz ihrer Rechte beantragt, so insbesondere das Verbot, Nutzungsrechte an der Allmend für die Verwirklichung des Parkings Kunstmuseum zu verleihen und dem Grossen Rat den Bebauungsplan für das Parking vorzulegen. Das Bundesgericht hat die beantragten vorsorglichen Massnahmen der Cobourg AG Projektentwicklung mit Entscheid vom 12. April 2012 vollumfänglich abgewiesen. Das Bundesgericht sah die Interessen der Rekurrentin zum heutigen Zeitpunkt als nicht gefährdet, da für die Verwirklichung des Projekts zunächst ein dem Referendum unterstehender planungsrechtlicher Entscheid des Grossen Rates notwendig ist und gegen diesen Entscheid Rekurs ans Appellationsgericht geführt werden kann.

Der definitive Ausgang des Beschwerdeverfahrens ist noch offen.

4.3 Umweltschutz

Der vorliegende Bebauungsplan regelt erst die Rahmenbedingungen für eines der beiden Parkingprojekte und noch nicht die konkreten Auswirkungen auf die Umwelt. Mit dem Bebauungsplan wird die Aufhebung von mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend gefordert. Damit sind zu den maximal 350 Parkplätzen im neuen Parking im Gegenzug mindestens 210 Parkplätze auf Allmend aufzuheben. Durch die Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend innerhalb eines Radius von rund 500 m entsteht weniger Parksuchverkehr und die angrenzenden Wohnquartiere werden mit weniger Schadstoffen belastet. Im Gesamtkontext dieser Massnahme kann davon ausgegangen werden, dass die Luftbelastung durch ein neues Parking nicht wesentlich verschlechtert wird.

Die Einhaltung der gesetzlichen und umweltrechtlichen Vorgaben können erst anhand eines konkreten Bauprojektes im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachgewiesen werden. Aus diesem Grund ist diese nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes.

⁷ vormals Dorenbach AG Architekten

4.4 Baumschutz

Das Gesetz zum Schutz und zur Förderung des Baumbestandes im Kanton Basel-Stadt (Baumgesetz) vom 16. Oktober 1980 beschreibt in seinem Grundsatz (§ 1), dass der Baumbestand im Kanton Basel-Stadt im Interesse der Qualität des Lebensraumes zu erhalten und möglichst zu vermehren ist. Unter dieser Prämisse gilt ausserhalb der Baumschutzgebiete ein grundsätzlicher Schutz für Bäume, deren Stamm einen Meter über dem Boden einen Umfang von über 90 cm (rund 30 cm Durchmesser) aufweisen.

Im vorliegenden Bebauungsplanperimeter befinden sich neben grundsätzlich geschützten Bäumen auch Bäume von übergeordneter Bedeutung; insbesondere die Bäume im Bereich des Zschokke-Brunnens (Ecke Dufourstrasse, St. Alban-Graben) und beim Picasso-Platz geniessen deshalb unter diesem Aspekt einen erhöhten Schutzstatus. Übergeordnet gilt das Baumschutzgesetz. Insbesondere auf die geschützten Bäume im Bebauungsplanperimeter muss deshalb vor allem auch im Wurzelbereich gebührend Rücksicht genommen werden.

Der Bebauungsplan definiert lediglich einen Perimeter für ein unterirdisches Parkingprojekt. Es können keine Fällbewilligungen aus diesem Bebauungsplanverfahren abgeleitet werden.

Über Anträge auf Baumfällungen wird im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens aufgrund eines konkreten Bauprojektes entschieden.

5. Koordination

5.1 Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Im Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS) wurde bereits 1999 der Wunsch nach einem neuen Verkehrskonzept für die Innenstadt formuliert. Im Jahr 2008 hat die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rates bei der Behandlung der Vorlage zum Neuen Verkehrskonzept Innenstadt insgesamt elf so genannte Leitplanken formuliert. Für das Parking im Raum Aeschen sind folgende zwei Leitplanken von wesentlicher Bedeutung:

Punkt 9: Für die Verwirklichung des Fussgänger-Ypsilons muss die Mittlere Brücke für den MIV⁸ gesperrt werden. Zudem soll die Aeschenvorstadt als Fussgängerachse eingestuft und auf dem Bankenplatz eine Verkehrsberuhigung angestrebt werden.

Punkt 10: Verknüpfung von Sperrzeiten für die Mittlere Brücke mit dem Bau eines Parkings im Gebiet Aeschen als Basis für eine politische Diskussion.

Der Grosse Rat hat am 12. Januar 2011 dem Ausgabenbericht „Neues Verkehrskonzept Innenstadt“ zugestimmt. Damit ist eine zusammenhängende, autofreie Zone im Gross- und Kleinbasel vorgesehen. Die Mittlere Brücke ist in Zukunft nur noch für den motorisierten Anlieferungsverkehr, für Taxis, für Trams und den Veloverkehr geöffnet.

⁸ Motorisierter Individualverkehr

Die Realisierung eines der beiden Parking-Projekte («Picasso» oder «Kunstmuseum») im Raum Aeschen unterstützt die Vorgaben des neuen Verkehrskonzeptes Innenstadt, insbesondere werden mit der Aufhebung von Parkplätzen auf der Allmend (mind. 60 % der geplanten 350 Parkplätze im künftigen Parking) weitere Innenstadtbereiche vom Parksuchverkehr entlastet und für den Langsamverkehr aufgewertet.

5.2 Parkraumkonzept und -bewirtschaftung

Auf der Basis der Vorgaben des Verkehrsplanes Basel von 2001 wurde ein Konzept zur „Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“ erarbeitet. In der Vernehmlassung zum Konzept wurde mehrfach ein runder Tisch zu diesem Thema gefordert. Der Regierungsrat kam diesem Anliegen nach und organisierte zwischen Februar 2006 und Januar 2007 gemeinsame Gespräche zwischen Gegnern und Befürwortern der Vorlage. Dabei konnte keine abschliessende Einigung erzielt werden, jedoch wurden verschiedene Punkte als Kompromissergebnis festgehalten. Der Regierungsrat folgte diesem Kompromiss in seinem Beschluss vom 20. November 2007, indem die Parkraumbewirtschaftung Basel gemäss den Diskussionen am Runden Tisch umgesetzt werden soll.

Das Sicherheitsdepartement wurde anschliessend mit der Erarbeitung eines Ratschlags (Nr. 09.0655.01) zur Umsetzung der grundsätzlich beschlossenen Parkraumbewirtschaftung beauftragt. Dieser wurde vom Regierungsrat am 28. April 2009 beschlossen und anschliessend dem Grossen Rat überwiesen. Der Grosse Rat stimmte in seiner Sitzung vom 13. Januar 2010 dem Ratschlag mit Änderungen zu. Gegen diesen Entscheid wurde vom Gewerbeverband und weiteren Organisationen erfolgreich das Referendum ergriffen. Die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt lehnten daraufhin am 13. Juni 2010 den Grossratsbeschluss betreffend Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) ab.

Der Regierungsrat hat am 10. Mai 2011 beschlossen, einen neuen Vorschlag zur Parkraumbewirtschaftung auszuarbeiten. Der neue Vorschlag soll sich insbesondere auf die in der politischen Diskussion unbestrittenen Punkte der Parkraumbewirtschaftung beziehen. Ein Jahr nach dem ablehnenden Volksentscheid konnte sodann dem Grossen Rat eine neue redimensionierte Parkraumvorlage zum Entscheid unterbreiten werden. Der beschränkt vorhandene Parkraum auf Allmend soll so bewirtschaftet werden, dass die Parkiermöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Detailhandel und Gewerbe verbessert werden und der Suchverkehr in der Innenstadt wie in den Wohnquartieren reduziert wird. Die UVEK hat sich mit ihrem Bericht vom 17. August 2011 hinter das vom Regierungsrat vorgeschlagene Konzept zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel gestellt. Der Grosse Rat hat am 21. September 2011 den Rahmenkredit für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung bewilligt. In Kürze wird der Regierungsrat eine Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung verabschieden; diese bildet die gesetzliche Grundlage zur Umgestaltung der Gratisparkfelder (Weisse Zone in Blaue Zone) und zur Einführung von weiteren Parkkarten (z.B. Tages- und Pendlerparkkarten, etc.).

5.3 Weitere Verkehrsprojekte

Nachfolgende Strassen und Plätze sind in absehbarer Zeit von Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen (z.B. Änderung des Verkehrsregimes) betroffen und stehen in einer zeitlichen Abhängigkeit mit dem Bau eines Parkings im Raum Aeschen.

Elisabethenstrasse

Im Zusammenhang mit der dringend nötigen Gleissanierung sowie der Sanierung der Werkleitungen in der Elisabethenstrasse wurde ein Ratschlag (Nr. 09.0223.01) erarbeitet, bei welchem auch die verkehrliche Situation überdacht wurde und die bestehenden Engpässe im öffentlichen Verkehr sowie im Fussverkehr beseitigt werden sollten. Hauptanliegen der Erneuerung der Elisabethenstrasse ist die attraktive Fussgängeranbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt. Ziel ist es deshalb, mit einer Priorisierung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs den vorhandenen Raum der Elisabethenstrasse optimal neu zu gestalten und somit einen Beitrag an eine stadtgerechte, attraktive Mobilität zu leisten. Die Verlagerungseffekte durch die teilweise Sperrung des Durchgangsverkehrs für den MIV in Richtung Kleinbasel sind vertretbar. Im Ratschlag zur Erneuerung der Elisabethenstrasse sind die entsprechenden flankierenden Massnahmen ausführlich beschrieben. Gegen den Beschluss des Grossen Rates vom 19. Januar 2011 wurde das Referendum ergriffen, welches die Basler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 19. Juni 2011 jedoch verwarfen.

Mit dieser Entscheidung verändert sich auch die Verkehrssituation zu Gunsten der Ausfahrt des Parkings «Kunstmuseum» in den St. Alban-Graben, nimmt durch die Sperrung der Elisabethenstrasse sowie der Aeschenvorstadt in Richtung Kleinbasel die Belastung durch den MIV doch erheblich ab.

Die dafür notwendigen Bauarbeiten erfolgen in Etappen frühestens ab 2013.

Aeschenvorstadt

Auf der Grundlage des Ausgabenberichts „Neues Verkehrskonzept Innenstadt“ soll die Aeschenvorstadt vom motorisierten Individualverkehr vollständig befreit und als ÖV-, Velo- und Fussgängerachse neu gestaltet werden. Der Zeitpunkt der Baumassnahmen (Sanierung Werkleitungen, Umgestaltung Oberfläche) ist noch nicht definiert.

Dufourstrasse

Die Dufourstrasse soll voraussichtlich in den Jahren 2012/2013 in zwei Etappen im Bereich Aeschenplatz bis Picassoplatz und Picassoplatz bis St. Alban-Graben eine Oberflächensanierung erhalten. Diese ist jedoch direkt abhängig a) vom Erweiterungsbau Kunstmuseum bzw. b) vom definitiven Parkingentscheid.

Aeschenplatz

Beim Aeschenplatz soll die Verkehrsführung optimiert werden. Dadurch wird dieser Platz auch für den Langsamverkehr attraktiver. In diesem Zusammenhang wird auch das Anliegen des Anzugs Daniel Goepfert und Konsorten vom 14. Oktober 1998 betreffend künftige Gestaltung des Aeschenplatzes (Optimierung Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität für Fussgänger) bearbeitet werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement ist aktuell an der Ausarbeitung eines Ausgabenberichts für einen entsprechenden Projektierungskredit. Die

Beschlussvorlage soll wenn möglich im 2012 an den Grossen Rat überwiesen werden. Der Zeithorizont für bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden.

Aeschengraben

Der Aeschengraben soll als wichtige Verbindung vom Bahnhof SBB über den Aeschenplatz zur Innenstadt gestärkt werden. Der Ausbau zu einem Boulevard, welcher ansatzweise vorhanden ist, könnte komplettiert werden. Das Gestaltungsprojekt vom Bau- und Verkehrsdepartement beinhaltet auch die Einrichtung eines durchgehenden Velostreifens entlang des Aeschengrabens. Der Antrag eines Bau- und Projektierungskredits zur Aufnahme ins Investitionsprogramm wurde bereits gestellt, dieser ist jedoch noch nicht bewilligt. Der Ratschlag soll wenn möglich im 2012 an den Grossen Rat überwiesen werden. Der Baubeginn steht in Abhängigkeit zu anderen Vorhaben und erfolgt frühestens 2014 mit der Sanierung der Werkleitungen, Beläge sowie der Tramgeleise. Zudem wird für die zusätzliche Velospur die bestehende Fahrbahn ausgeweitet und entsprechend neu gestaltet (Landkäufe von privaten Vorzonen sind vorgesehen).

St. Alban-Graben

Der St. Alban-Graben wird im Rahmen der anstehenden Sanierung und der allfälligen Erstellung des Parkings «Kunstmuseum» umgestaltet. Unter Berücksichtigung des Verkehrskonzepts Innenstadt und des neuen Verkehrsregimes Elisabethenstrasse wird bei der Planung von einem reduzierten Durchgangsverkehr Richtung Kleinbasel ausgegangen. Die Umsetzung ist abhängig von angrenzenden Projekten wie der Dufourstrasse und der Elisabethenstrasse und erfolgt kaum vor 2014.

St. Alban-Vorstadt

Zum heutigen Zeitpunkt sind noch keine Planungsmassnahmen vorgesehen; im Rahmen der Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend als Kompensation für das neue Parking im Raum Aeschen ist eine Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt zu prüfen.

5.4 Erweiterungsbau Kunstmuseum

In den Vorbereitungsarbeiten zur Wettbewerbsausschreibung Erweiterungsbau Kunstmuseum wurden verschiedene Rahmenbedingungen gegenüber einem allfälligen Parkingprojekt formuliert. Der Wettbewerb Erweiterungsbau Kunstmuseum wurde so ausgeschrieben, dass keine funktionalen, bautechnischen oder zeitlichen Abhängigkeiten mit den geplanten Parking-Projekten im Raum Aeschen entstehen, um dessen rasche Realisierung nicht zu gefährden. Ebenso wurde sichergestellt, dass eine grosszügige unterirdische Verbindung unter der Dufourstrasse zwischen dem Kunstmuseum und dem "Burghof" realisiert werden kann.

Die Beurteilung vorhandener Baumstandorte hat zudem aufgezeigt, dass für die unterirdische Verbindung auf verschiedene geschützte Bäume Rücksicht genommen werden muss. Diese Rahmenbedingungen betreffen im besonderen Masse das Parkingprojekt «Picasso», welche dazu führten, dass die Lage und Geometrie des Parkings «Picasso» grundlegend angepasst werden mussten (die daraus folgenden Konsequenzen sind im Kapitel 4.2 „Variantenempfehlung des Regierungsrates“ ausführlich beschrieben).

Auf der Grundlage des Siegerprojektes „Ohne Titel. 2009“ von Christ & Gantenbein Architekten und Peter Stocker AG fand vom 14. Juni bis 13. Juli 2010 die öffentliche Planaufgabe betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans und Änderung der Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Alban-Vorstadt und Dufourstrasse (ehemals Burghof-Areal) statt; dagegen wurde keine Einsprache erhoben. Auf Antrag der Bau- und Raumplanungskommission sowie der Bildungs- und Kulturkommission beschloss der Grosse Rat am 17. November 2010 die dafür notwendige Zonenänderung und die Festsetzung eines Bebauungsplanes sowie den Baukredit in der Höhe von CHF 100 Mio.

Das Baubegehren für den Neubau Erweiterung Kunstmuseum wurde am 7. Dezember 2011 publiziert; dagegen hat unter anderem⁹ die Cobourg AG Projektentwicklung Einsprache erhoben. Ihre Einsprache richtet sich insbesondere gegen den projektierten unterirdischen, doppelgeschossigen Verbindungsbau, welcher nach Ansicht der Einsprecherin den laufenden „Parking-Streit“ präjudizieren würde. Die Bau- und Einsprachenentscheide sind bis dato noch ausstehend.

Sofern im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens keine weiteren Verzögerungen eintreten, erfolgt der Abbruch der bestehenden Liegenschaft Burghof auf Mitte 2012. Der Baubeginn ist ab Herbst 2012 vorgesehen, mit dem Ziel, den Erweiterungsbau Kunstmuseum auf Ende 2015 zu eröffnen.

6. Standortentscheid

6.1 Ausgangslage

Der vorliegende Bebauungsplan-Perimeter ermöglicht den Bau eines der beiden projektierten Parkings «Picasso» oder «Kunstmuseum»; für den definitiven Standortentscheid ist primär der Grosse Rat zuständig, und bei einem allfälligen Referendum entscheidet abschliessend das Volk. Sobald feststeht, welcher der beiden Parking-Standorte («Picasso» oder «Kunstmuseum») festgesetzt wird, wird der Regierungsrat ermächtigt, den Bebauungsplanperimeter auf das konkrete Bauprojekt zu reduzieren. Damit wird sichergestellt, dass zu einem späteren Zeitpunkt kein zweites unterirdisches Parking erstellt werden kann.

Grundlagen für den Standortentscheid bilden der Schlussbericht „Parking-Evaluation Aeschen, Neubeurteilung“ der SNZ Ingenieure und Planer AG vom 18. März 2010 sowie der Bericht des Bau- und Verkehrsdepartements an den Regierungsrat betreffend Gesamtergebnis aus der Bewertungs- und Wirtschaftlichkeitsstudie vom 5. Mai 2010.

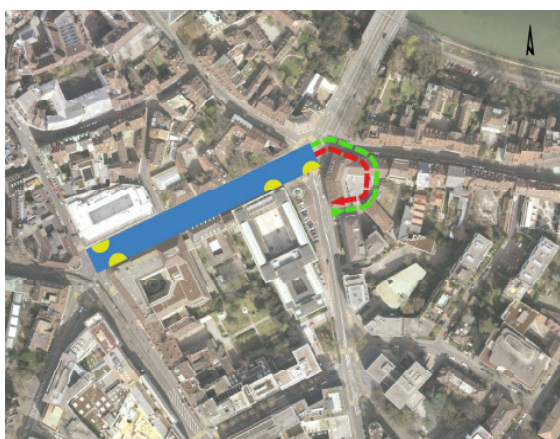
6.2 Parkings im Vergleich

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen aus dem Erweiterungsbau Kunstmuseum zwischen der Parking-Evaluation im 2008 und der Neubeurteilung im 2010 sind die beiden Parking Projekte hinsichtlich der Lage, Grösse und Erschliessung merklich angepasst wor-

⁹ Der Basler Heimatschutz und die Pro Natura Basel haben gegen das Baubegehren Neubau Erweiterung Kunstmuseum ebenfalls Einsprache erhoben.

den. Die stärkste Veränderung erfuhr das Parking «Picasso» wegen dem Planungssperimeter für eine mögliche unterirdische Verbindung zwischen Kunstmuseum und dem Erweiterungsbau «Burghof» (vergleiche Grundrisse Stand 2008 und 2010 des Parkings «Picasso»).

Beim Parking «Kunstmuseum» wurde mit dem aktuell vorliegenden Projekt die Erschliessung, Einfahrt über das Luftgässlein (Credit Suisse) und Ausfahrt auf den St. Alban-Graben (UBS) wesentlich verbessert.



Legende

	Lage Parkhaus		Wegfahrt (schematisch)
	Zugänge Fussgänger		Zufahrt (schematisch)

Abbildung 2: Parking «Kunstmuseum», Stand 2008



Abbildung 3: Parking «Kunstmuseum», Stand 2010



Abbildung 4: Parking «Picasso», Stand 2008



Abbildung 5: Parking «Picasso», Stand 2010

6.3 Parking «Picasso»

Der Planungsstand 2008 des Parkings «Picasso» zeigt die optimale Raumausnutzung im Bereich Kunstmuseum und Burghof bzw. im Bereich Picassoplatz. Die Ausnutzung dieser Flächen bot Platz für die nötigen Radien der Rampen und konnte mittels Lichtschächten an der Oberfläche mit Tageslicht versorgt werden (Hinweis: Die Lichtschächte befanden sich jedoch an kritischen Lagen (Zschokke-Brunnen sowie grosser Lindenbaum vis-à-vis Picassoplatz) und hätten in diesem Ausmass wohl nicht realisiert werden können).

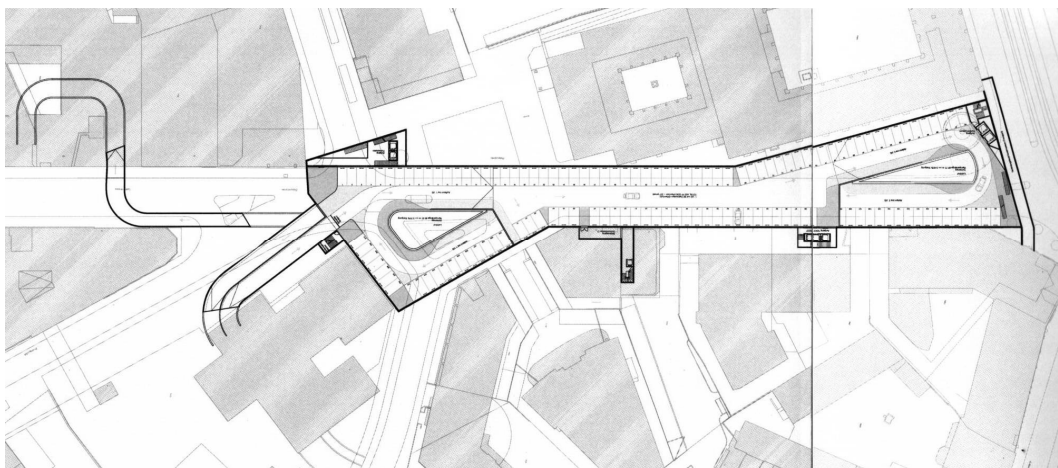


Abbildung 6: Parking «Picasso», Grundriss, Stand Planung 2008

Die Reduktion des Planungsperimeters für das Parking «Picasso» infolge der neuen Rahmenbedingungen für den Erweiterungsbau des Kunstmuseums «Burghof» zeigt deutlich, dass das Parking in Richtung Aeschenplatz verschoben und dadurch die Parkinggröße (neu 291 anstatt 314 PP) reduziert werden musste. Die innenräumlichen Qualitäten des Parkings konnten nicht mehr aufrecht erhalten werden, und auch die Standorte der Parkingausgänge, insbesondere zum Kunstmuseum sind nicht mehr optimal angeordnet.

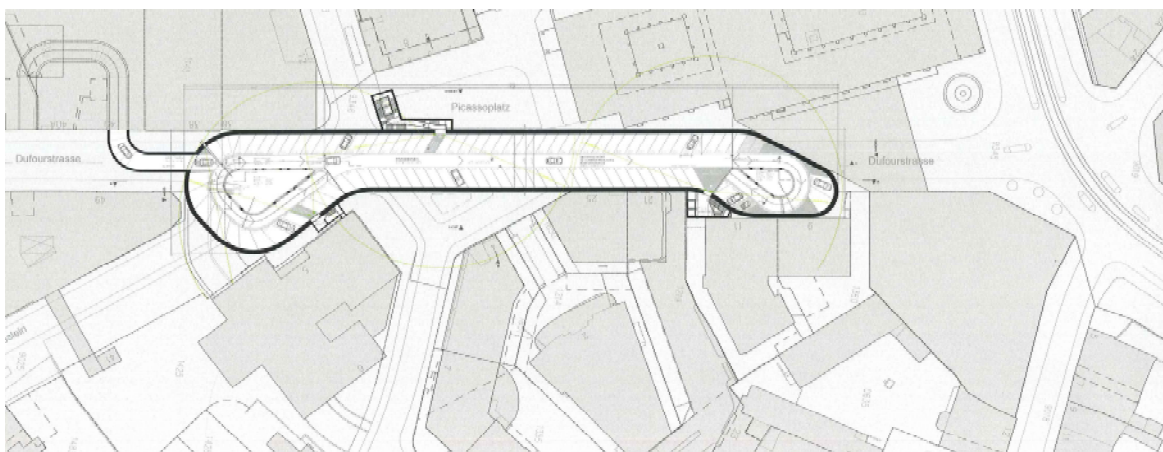


Abbildung 7: Parking «Picasso», Grundriss, Stand Planung 2010

6.4 Parking «Kunstmuseum»

Die Ein- und Ausfahrt zum Parking erfolgte im Planungsstand 2008 über die heutige Zufahrt der Liegenschaft Burghof. Diese Erschliessungsvariante musste jedoch aufgrund des Wettbewerbsperimeters für den Erweiterungsbau des Kunstmuseums «Burghof» wieder verworfen werden. In einem Zwischenstand der Planung erfolgte die Zufahrt über das Luftgässlein in die Bank der Credit Suisse und die Ausfahrt direkt auf die Wettsteinbrücke.

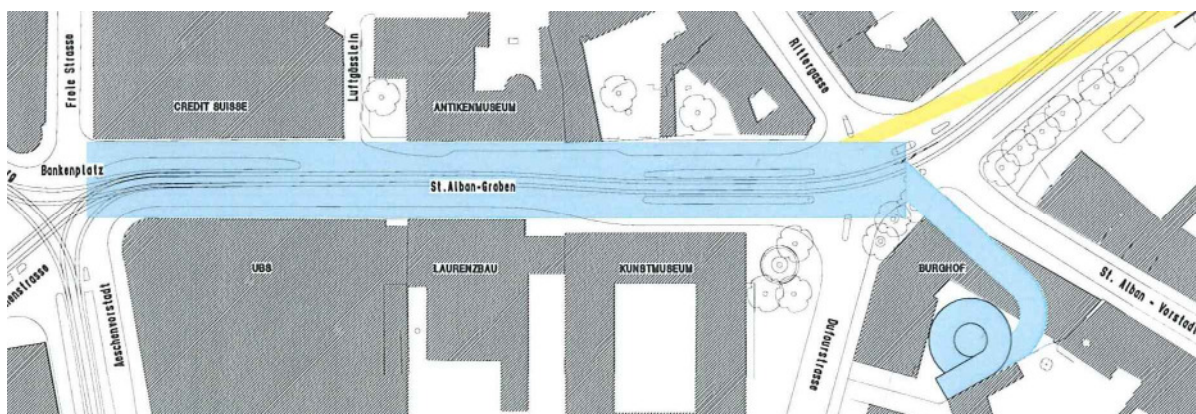


Abbildung 8: Parking «Kunstmuseum», Grundriss, Stand Planung 2008

Auf die Kritik an einer Ausfahrt direkt auf die Wettsteinbrücke reagierten die Projektentwickler des Parkings «Kunstmuseum» und präsentierten eine Ausfahrt über die bestehende Ein- und Ausfahrt der Autoeinstellhalle der UBS in den St. Alban-Graben. Für die Ein- und Ausfahrten im Bereich der UBS und CS sind privatrechtliche Dienstbarkeiten notwendig; beide Banken haben dem Projektentwickler des Parkings «Kunstmuseum» dafür ihr Einverständnis signalisiert. Damit kann der Knoten Kunstmuseum verkehrlich entlastet werden und die Umwegfahrten über den Wettsteinplatz fallen weg. Die Personenausgänge aus dem Parking erfolgen analog dem ersten Projekt im Bereich der CS und der UBS und innerhalb des Kunstmuseums. Das Parking weist die gemäss Entwurf Bebauungsplan maximal möglichen 350 Autoabstellplätze auf.

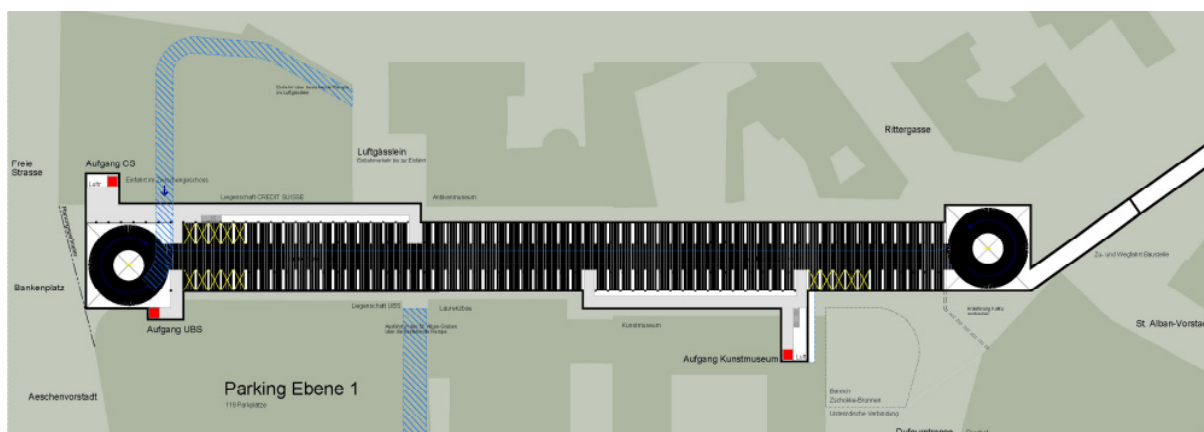


Abbildung 9: Parking «Kunstmuseum», Grundriss, Stand Planung 2010

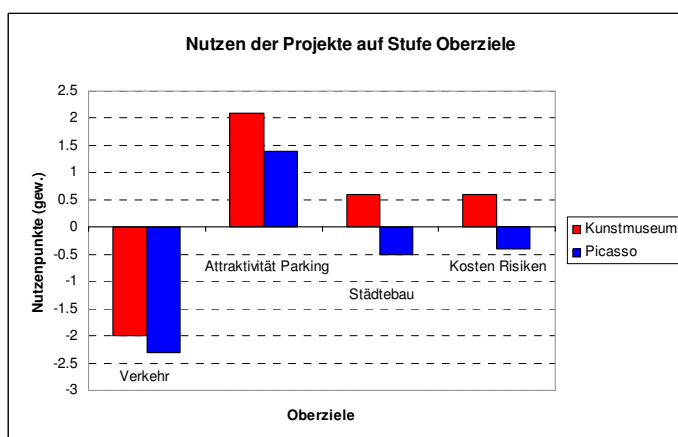
6.5 Gesamtergebnis aus Bewertungs- und Wirtschaftlichkeitsstudie

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen führte die Firma SNZ Ingenieure und Planer AG eine erneute Nutzwertanalyse¹⁰ mit dem gleichen Zielsystem sowie denselben Indikatoren und Nutzerfunktionen wie bei den vorgängigen Parkingevaluationen von 2007 und 2008 durch.

Aus dieser neuen Evaluation mit geänderten Rahmenbedingungen geht nun das Parking «Kunstmuseum» als Sieger hervor. Dieses Resultat lässt sich auf zwei wesentliche Aspekte zurückführen:

- Durch die Reduktion des Planungssperimeters infolge der unterirdischen Verbindung Kunstmuseum verlor das Parking «Picasso» eindeutig an Qualität. Insbesondere der Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Lichthöfe führte zu einem merklichen Verlust hinsichtlich der Übersichtlichkeit, Orientierung und Attraktivität des Parkings.
- Demgegenüber wurden am Parking «Kunstmuseum» zwei markante Verbesserungen vorgenommen: die neue Ein- und Ausfahrt vom St. Alban-Graben her sowie die verbesserte Fussgängerführung haben die Bewertung wesentlich beeinflusst.

Nachfolgende Grafik¹¹ zeigt das Ergebnis der Nutzwertanalyse nach Oberzielen. Dabei ist ersichtlich, dass beide Parkings beim Verkehr einen negativen Wert erzielen, weil der jeweilige Zusatzverkehr in den umliegenden Knoten zu Leistungsreduktionen führt. Das Parking «Kunstmuseum» ist bei den übrigen drei Oberzielen im positiven Bereich.



¹⁰ Siehe Beilage: Parking-Evaluation Aeschen, Neubeurteilung; SNZ Ingenieure und Planer AG vom 18. März 2010

¹¹ Diese Abbildung bezieht sich im Gegensatz zum Bericht SNZ betreffend „Nutzenpunkte“ auf den Wert 0 (als neutrale Ausgangslage).

Beim Gesamtnutzen schneidet das Parking «Kunstmuseum» deutlich besser ab als das Parking «Picasso». Mit dem neuen Konzept weist das Parking «Kunstmuseum» sogar einen leichten positiven Gesamtnutzen aus, wohingegen das Parking «Picasso» bedeutend in den negativen Bereich fällt.

Parking	Nutzwert	Rang
Kunstmuseum [350]	0.1	1
Picasso [291]	-1.7	2

Auf der Grundlage der Neubeurteilung durch die Firma SNZ lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Das Parking «Kunstmuseum» schneidet in der Gesamtbeurteilung und in allen Sensitivitätsprüfungen am Besten ab.
- Das Parking «Picasso» hat lediglich im Bereich der Chancen und Risiken leichte Vorteile gegenüber dem Parking «Kunstmuseum».
- In sämtlichen Nachhaltigkeitsbereichen weist das Parking «Kunstmuseum» den besseren Nutzen gegenüber dem Parking «Picasso» aus.
- Für den Parkingbetreiber weist das Parking «Picasso» betreffend dem Nutzen für die einzelnen Benutzergruppen zwar leichte Vorteile auf. Der Nutzen für die Allgemeinheit, die Parking-Benutzer und das Innenstadtgewerbe ist beim Parking «Kunstmuseum» jedoch höher.

Als abschliessende Entscheidungsgrundlage werden die folgenden drei wesentlichen Punkte mit einer differenzierten Gewichtung zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt:

1. Ergebnis der Nutzwertanalyse [70 %]
2. Ergebnis des erreichten Zinssatzes [25 %]
3. Baurechtszinseinnahmen des Kantons [5 %]

Insgesamt spielt die Gewichtung der drei Ziele keine Rolle, weil das Parking «Kunstmuseum» bei allen drei Zielen an erster Stelle liegt.

Das Parking «Kunstmuseum» schneidet in der Bewertung deutlich besser ab, weil einerseits durch die Rahmenbedingungen (insbesondere Verkleinerung des Perimeters) des Erweiterungsbaus Kunstmuseum das Parking «Picasso» eindeutig an Qualität verlor. Andererseits hat sich das Parking «Kunstmuseum» durch die neue Anordnung der Ein- und Ausfahrten in der verkehrlichen Anbindung klar verbessert. Insgesamt ist das Parking «Kunstmuseum» in allen ausgewerteten Bereichen dem Parking «Picasso» überlegen.

Aufgrund dieser Gesamtbewertung zugunsten des Parkings «Kunstmuseum» empfiehlt der Regierungsrat dem Grossen Rat, als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend im Bereich Aeschen den St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festzulegen.

7. Nutzungsplanerische Massnahmen

7.1 Bebauungsplan

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf erlaubt den Bau eines öffentlichen Parkings im Raum Aeschen und damit die Abweichung vom Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt in diesem Perimeter. Dieser planungsrechtliche Entscheid des Grossen Rates und somit die Abweichung vom Gesetz unterstehen dem Referendum.

Im Weiteren unterordnet sich der Bebauungsplan der politischen Vorgabe, dass mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend kompensiert werden müssen.

Mit der Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen soll in erster Linie im Bereich Picassoplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend ermöglicht werden. Der Bebauungsplan setzt für diesen klar begrenzten Bereich das bestehende Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt ausser Kraft.

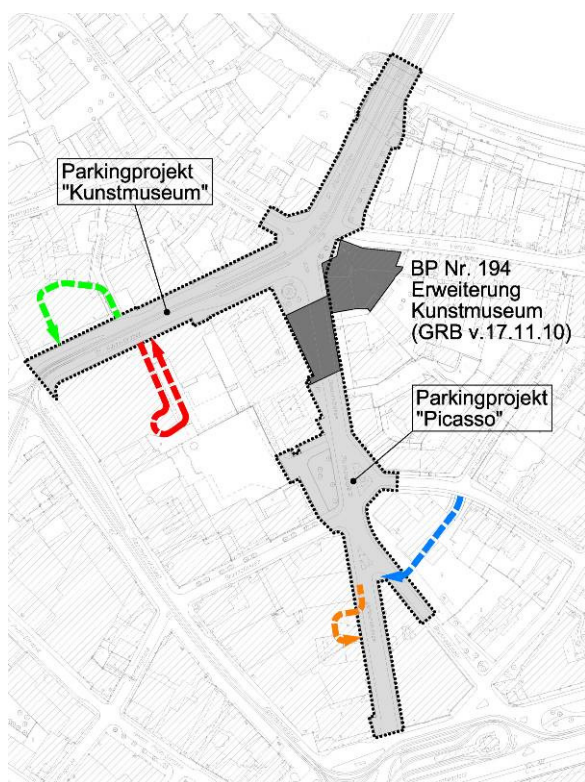


Abbildung 10:

ENTWURF Bebauungsplan

Planungsperimeter [•••] zur partiellen Aufhebung des Bauverbotes von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt (Perimeter wird nach Variantenentscheid auf ein Parkingprojekt reduziert)

Legende:

Parkingprojekt «Kunstmuseum»

→ Einfahrt → Ausfahrt

Parkingprojekt «Picasso»

→ Einfahrt → Ausfahrt

Um das geplante unterirdische Parking realisieren zu können, müssen folgende Vorschriften zum Bebauungsplan vom Grossen Rat festgesetzt werden:

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.***

Diese Bestimmung regelt die Verbindlichkeit des festzusetzenden Bebauungsplanes.

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.***

Bezeichnet den Perimeter, in welchem innerhalb des Geltungsbereiches gemäss dem Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt ein unterirdisches Parking ermöglicht werden soll. Die maximale Anzahl der Parkplätze richtet sich nach dem Projekt mit dem grösseren Parkplatz-Potential. Ein- und Ausfahrten zu den beiden Parking-Projekten «Picasso» und «Kunstmuseum» erfolgen ausschliesslich über Privatareale und erfordern dafür privatrechtliche Dienstbarkeiten. Ein- und Ausgänge für Personen können je nach Parking-Projekt auf Allmend erstellt werden, deshalb ermöglicht der Bebauungsplan diese explizit. Damit das Parking weitgehend der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, wird der Anteil für fest vermietete Autoabstellplätze auf 20% der schlussendlich effektiv erstellten Anzahl Parkplätze plafoniert (bei maximal 350 Autoabstellplätzen dürfen demnach höchstens 70 Parkplätze fest vermietet werden).

3. ***Der Inanspruchnahme von Allmend durch dieses Parking wird zugestimmt.***

Dieser Punkt regelt die Inanspruchnahme von Allmend durch Private. Das Allmendgesetz sieht für eine private Nutzung der Allmend eine Verleihung des Benützungsbereiches vor. Zuständig dafür ist der Regierungsrat, sofern der Grosse Rat den vorliegenden Bebauungsplanentwurf genehmigt.

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.***

Für den Bebauungsplanperimeter wird eine Allmendparzelle ausgeschieden, auf welcher ein Baurecht errichtet wird. Der Baurechtszins wird in einem separaten Verfahren festgesetzt.

5. ***Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60% der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden.***

In einem Gebiet, das erst nach Reduktion des Planungsperrimeters bestimmt werden kann, werden oberirdische Parkplätze auf Allmend zur Kompensation des künftigen Parkings auf-

gehoben: Bei maximal 350 möglichen Autoabstellplätzen für das unterirdische Parking sind demnach auf Allmend mindestens 210 Parkplätze aufzuheben (entspricht genau 60%). Dabei stehen insbesondere zum Zeitpunkt der Aufhebung bestehende weisse, blaue und bewirtschaftete Parkplatz-Zonen¹² im Fokus; Nachtparkplätze, Güterumschlagsflächen sowie bereits aufgehobene Parkplätze (z.B. Münsterplatz) stehen nicht zur Diskussion. Mit der Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen auf Allmend können entsprechende Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt (z.B. Umgestaltung St. Alban-Graben oder Verbesserungen für Langsamverkehr in der St. Alban-Vorstadt, etc.), aber auch Quartiere von Parksuchverkehr und damit von erhöhten Umweltimmissionen entlastet werden (z.B. das rheinnahe Alban- und Breitequartier im Zusammenhang mit den bewirtschafteten Parkplätzen entlang dem St. Alban-Rheinweg). Dies dürfte zu einer Aufwertung der betroffenen Quartiere führen.

- 6. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, nach dem Standortentscheid durch den Grossen Rat, den Bebauungsplanperimeter auf das konkrete Parkingprojekt zu reduzieren.***

Sobald feststeht, welcher der beiden Parking-Standorte («Picasso» oder «Kunstmuseum») festgesetzt wird, wird der Regierungsrat ermächtigt, den Bebauungsplanperimeter auf das konkrete Parkingprojekt zu reduzieren. Damit wird bekundet, dass zu einem späteren Zeitpunkt kein zweites unterirdisches Parking erstellt werden kann.

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

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Ausnahmeklausel für Abweichungen, die die Gesamtkonzeption des unterirdischen Parkings nicht beeinträchtigen.

7.2 Mehrwertabgabe

Eine Mehrwertabgabe gemäss § 120 BPG wird nicht anfallen, weil das projektierte Parking auf Allmend gemäss § 8 Abs. 5 BPG keine planungsrechtliche, anrechenbare Bruttogeschossfläche (BGF) beinhaltet.

8. Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe des Bebauungsplans inklusive Vorschriften für ein Parking im Raum Aeschen fand von Montag, 15. Juni bis Dienstag, 14. Juli 2009 im Planungsamt statt.

8.1 Einsprachen, formelle Behandlung

Innerhalb der Einsprachefrist sind die fünf nachstehend aufgeführten Schreiben eingereicht worden.

¹² Ganztages-Parkplätze

Als Einsprachen:

1. Schreiben Heimatschutz Basel, Hardstrasse 45, Postfach, 4020 Basel, vom 6. Juli 2009 (auch im Namen des Schweizerischen Heimatschutzes);
2. Schreiben Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Gellertstrasse 29, 4052 Basel, vom 10. Juli 2009;
3. Schreiben WWF Region Basel, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel, vom 11. Juli 2009;
4. Schreiben Herr Jörg Vitelli, Dornacherstrasse 101, 4053 Basel, vom 14. Juli 2009.

Als Anregung:

5. Schreiben Herr Dr. Hanspeter Schweizer-Grossenbacher, Malzgasse 23, 4052 Basel.

Gemäss Bau- und Planungsgesetz (BPG) ist die Einsprachelegitimation nach § 110 Abs. 2 BPG zu beurteilen. Zur Einsprache ist demnach nur berechtigt, wer von der Planung persönlich berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Aufhebung hat. Die Erfordernisse des persönlichen Berührtseins und des schutzwürdigen Interesses müssen kumulativ erfüllt sein. Das Berührtsein wird nach geltender Praxis dadurch definiert, dass zur Einsprache in Bausachen nur legitimiert ist, wer in einer besonderen, beachtenswerten, nahen räumlichen Beziehung zum Streitobjekt steht, wie sie für Nachbarn oder Anwohner charakteristisch ist. Einsprechende müssen mehr als irgendein Quartierbewohner/in oder die Allgemeinheit betroffen sein.

Der Heimatschutz Basel beruft sich zur Begründung seiner Einsprachelegitimation weder auf seine Eintragung im Anhang IV der Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz noch auf den Anhang der Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz, obschon er dort als rekursberechtigte Organisation diese subjektive Voraussetzung des Eintrages erfüllt. Dieser Hinweis wird jedoch zu Recht unterlassen, weil auf Grund des vorliegenden Bebauungsplans weder eine Parzelle in der Schutzzone unmittelbar betroffen ist, noch im Bebauungsplan mit genügender Bestimmtheit angedeutet wird, dass die vom Heimatschutz befürchteten Aus- und Einfahrten dereinst in unmittelbarer Nähe einer geschützten Baute oder Anlage zu liegen kommen. Erst nach Vorliegen des Entscheids über das von beiden Projekten ausgewählte Parking bzw. nach Vorliegen des konkreten Bauprojekts kann eine Verfügung auf Grund des Denkmalschutz- oder des Natur- und Landschaftsschutzgesetzes – wenn überhaupt – neu beurteilt werden. Demgemäss ist die vorliegende Einwendung als Anregung des Heimatschutzes Basel zu behandeln.

Der VCS macht ebenfalls keine Gründe bezüglich seiner Einsprachelegitimation geltend. Zwar ist der Verkehrsclub der Schweiz gemäss Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen vom 27. Juni 1990 (VBO, SR 814.076) zumindest als *gesamtschweizerische* Organisation als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt, jedoch besteht dieses Beschwerderecht gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden nur für Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen, für die eine Umweltver-

träglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG erforderlich ist (Art. 55 USG). Die vorliegende Nutzungsplanung untersteht jedoch nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da sie nicht mehr als 500 Parkplätze aufweisen wird. Die vorliegende Nutzungsplanung kann verschiedene Änderungen der Strassenführung bzw. der Parkplatzanordnung zur Folge haben. Da diese Änderungen jedoch vorliegend noch nicht hinreichend bestimmt werden konnten und deshalb kein Gegenstand der Planaufgabe gewesen sind, kann der VCS eine allfällige Einsprachelegitimation daraus auch nicht ableiten. Die Eingabe des VCS ist deshalb als Anregung zu behandeln.

Gleiches gilt im Falle der Einsprache WWF bezüglich der Frage der Einsprachelegitimation hinsichtlich seiner Forderung eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Parking durchzuführen, obschon das geplante Parking die seit 2008 geltenden 500 Parkplätze längst nicht aufweisen wird. Demgemäss ist auch die vorliegende Eingabe als Anregung des WWF zu behandeln.

Da der vorliegende Planungssperimeter auf Allmend liegt, fällt die Legitimation der Eingabe von Herrn Vitelli als Bewohner des Planungssperimeters zum Vornherein ausser Betracht. Als Wohnadresse firmiert auf der Eingabe „Dornacherstrasse 101“. Damit vermag der Einsprecher keine relevante örtliche Beziehung zum Planungsobjekt aufzuzeigen. Jörg Vitelli begründet seine Einsprachelegitimation mit der Tatsache, dass er das Gebiet regelmässig mit dem Velo befahre und dort auch zu Fuss viel unterwegs sei. Zudem macht er seine Funktion als Entscheidungsträger im Grossen Rat und in der UVEK geltend. Demgemäss sind seine Einwände auch vorab politischer Natur, insbesondere zielen sie auf mehr Einflussnahme des Grossen Rates in diesem Geschäft. Aus dieser Form der demokratischen Mitbestimmung kann jedenfalls keine Rechtsmittellegitimation auf Stufe einer öffentlichen Planaufgabe abgeleitet werden, weshalb auch diese Eingabe als Anregung zu behandeln ist.

Zusammenfassend hat die rechtliche Prüfung somit ergeben, dass alle fünf Schreiben als Anregungen behandelt werden, weil keinem der vier Einsprachen die Einsprachelegitimation zukommt.

8.2 Materielle Behandlung der Anregungen

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen sind bereits in den vorhergehenden Kapiteln erläutert worden. Kurz zusammengefasst: Der Bebauungsplan soll mit einer partiellen Aufhebung des Bauverbotes von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt ein unterirdisches öffentliches Parking mit max. 350 Autoabstellplätzen ermöglichen. Im Gegenzug sind in einem Radius von rund 500 m mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufzuheben. Im Weiteren wird der Regierungsrat ermächtigt, nach dem Standortentscheid für ein entsprechendes Parkingprojekt den dafür erforderlichen Perimeter zu reduzieren.

Die Anregungen richten sich in unterschiedlichem Umfang gegen verschiedene Punkte der vorgesehenen nutzungsplanerischen Massnahmen. Im Wesentlichen geht es vor allem darum, den Bau eines öffentlichen Parkings im Raum Aeschen zu verhindern. Die Anregungen

sind als Kopie dem Ratschlag beigelegt. Zum besseren Verständnis sind hier die zentralen Einwandpunkte zusammengefasst:

- Der Perimeter des Bebauungsplanes ist verbindlich auf ein Projekt zu reduzieren;
- die Stadt Basel ist ein Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS);
- die Ein- und Ausfahrten sind im Bebauungsplan klar zu definieren;
- der Zschokke-Brunnen mit den Bäumen ist zu erhalten;
- die Bäume beim Picassoplatz sind zu schützen;
- der Baum bei der Verkehrsinsel zur Einmündung Lautengartenstrasse darf nicht beeinträchtigt werden;
- es ist eine UVP durchzuführen;
- die Anzahl und der Geltungsbereich zur Kompensation der oberirdischen Parkplätze auf Allmend sind anzupassen.

Zu den einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

8.2.1 Perimeter im Bebauungsplan

Betrifft Schreiben Nr. 2, 3, 4

Der Regierungsrat hat am 18. Mai 2010 entschieden, dem Grossen Rat das Parking «Kunstmuseum» zur Verwirklichung zu empfehlen. Die Cobourg AG Projektentwicklung akzeptierte diesen Beschluss des Regierungsrates nicht und rekurrierte erfolglos an das Appellationsgericht. Gegen diesen Entscheid hat die Cobourg AG Beschwerde ans Bundesgericht geführt (vgl. dazu die Ausführungen unter 4.2 Variantenempfehlung des Regierungsrates).

Ungeachtet des Verfahrens vor Bundesgericht kann der Standortentscheid für das Parking durch den Grossen Rat gefällt werden. Aus diesem Grund sind im vorliegenden Bebauungsplanentwurf beide Parkingperimeter abgebildet, und diese werden nach dem Standortentscheid durch den Grossen Rat auf das favorisierte Parkingprojekt reduziert. Der Regierungsrat wird lediglich für ein Bauvorhaben die Inanspruchnahme von Allmend sowie die dafür nötigen Baurechte gewähren. Mit der Vorgabe im Bebauungsplan, dass maximal 350 Autoabstellplätze zulässig sind, wird ein Parking über die gesamte Perimeterfläche wirtschaftlich nicht tragbarer und bautechnisch viel zu aufwändig. Zudem kann durch den Verbindungsgang zwischen Kunstmuseum und dem Erweiterungsbau Kunstmuseum kein Zusammenschluss der beiden Parkingprojekte erfolgen. Die beiden Parkingprojekte sind funktional so gestaltet, dass eine nachträgliche Erweiterung baulich nicht mehr möglich ist (vgl. dazu die Abbildungen 7 und 9; Rampensysteme am jeweiligen Ende der beiden Parkings).

8.2.2 Ein- und Ausfahrten

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 4

Die beiden Parking-Projekte «Picasso» und «Kunstmuseum» basieren auf bestehenden Ein- und Ausfahrten in ihrer unmittelbaren Lage. Die Einfahrt zum Parking «Picasso» erfolgt über die bestehende Zufahrt des Picasso-Centers an der Lautengartenstrasse Nr. 6 und die Ausfahrt erfolgt über die bestehende Liegenschaft Dufourstrasse Nr. 50. Für die optimale Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz sind Anpassungen am Verkehrsregime notwendig. Die Einfahrt zum Parking «Kunstmuseum» erfolgt über die bestehende Ausfahrt der Credit Suisse (CS) im Luftgässlein (die CS wird in diesem Zusammenhang bauliche Massnahmen für den unabhängigen Betrieb des eigenen Parkhauses vornehmen), dafür müsste auch das Verkehrsregime für das Luftgässlein geändert werden: Einbahnstrasse über den St. Alban-Graben in die Bäumleingasse, anstelle der heutigen umgekehrten Wegführung. Die Ausfahrt des «Kunstmuseum»-Parkings erfolgt auf der gegenüberliegenden Seite des St. Alban-Grabens über die bestehende Ein- und Ausfahrt der UBS. Die möglichen Ein- und Ausfahrten der beiden Parking Projekte sind integrierter Bestandteil des Bebauungsplanes und für die jeweiligen Parking-Projekte verbindlich.

8.2.3 Geltungsbereich Kompensation Parkplätze auf Allmend

Betrifft Schreiben Nr. 2, 3, 4, 5

Der Bebauungsplan regelt unter Ziffer 5 seiner Bauvorschriften, dass innerhalb von einem Radius von rund 500 m mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden müssen. Bei max. 350 möglichen Autoabstellplätzen (Parking «Kunstmuseum» mit 350 PP oder Parking «Picasso» mit 291 PP) sind demnach auf Allmend mindestens 210 Parkplätze aufzuheben. In diesem Gebiet besteht das Potential, die minimal geforderten 210 Parkplätze (weisse, blaue und bewirtschaftete Zonen; darunter fallen keine Nachtparkplätze und keine Güterumschlagsflächen) aufheben zu können. Dabei fallen vor allem die bewirtschafteten Parkplätze beim St. Alban-Rheinweg (97 PP¹³) ins Gewicht, welche durch ihre Zu- und Wegfahrt insbesondere das rheinnahe Breitequartier und die St. Alban-Vorstadt mit dem Mühlenberg erheblich belasten. In welchen Strassen schlussendlich Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden, wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für das konkrete Parking-Projekt bestimmt.

Die Forderung, für die Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend den Faktor 1.4 (sprich 490 Parkplätze innerhalb eines Radius von rund 500 m) anzuwenden, ist ohne die Aufhebung von Nachtparkplätzen, Güterumschlagsflächen und Behindertenparkplätzen nicht umsetzbar. Zudem soll mit dem Ansatz, dass mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufzuheben sind, insofern Rechnung getragen werden, dass keine flächendeckende Aufhebung von Blauen Zonen erfolgt. Diese stehen ausschliesslich den Anwohnerinnen und Anwohnern (Anwohnerparkkarte) sowie Kurzzeitbesuchern der betroffenen Gebiete zur Verfügung und sollen in massvoller Anzahl erhalten bleiben.

¹³ Diese Parkplätze sind auch für Anwohnerinnen und Anwohner im PLZ-Kreis 4052 mit Parkkarte benutzbar (Spezialfall).

8.2.4 Picassoplatz und Verkehrsinsel mit Linde

Betrifft Schreiben Nr. 1, 3, 4

Der Picassoplatz und die gegenüberliegende Verkehrsinsel mit dem Lindenbaum (lat. Tilia) sind ausschliesslich vom Projekt Parking «Picasso» betroffen. Das Projekt wurde soweit angepasst, dass die Verkehrsinsel mit der Linde den grösstmöglichen Schutz erfährt. Beim Picassoplatz sind zum heutigen Planungsstand die bestehenden Bäume im Bereich des Brunngässleins für die Anordnung eines Parkingzugangs (Lift und Treppenanlage) betroffen. Das vom Regierungsrat empfohlene Parking «Kunstmuseum» beeinträchtigt die beiden Anlagen nicht.

8.2.5 Zschokke-Brunnen / Bäume

Betrifft Schreiben Nr. 1, 3, 4

Aufgrund der Projektanpassung des Parkings «Picasso» infolge des festgesetzten Verbindungstunnels zwischen dem Kunstmuseum und dem Erweiterungsbau Kunstmuseum wird der Zschokke-Brunnen mit seinen platzbildenden Bäumen nicht mehr beeinträchtigt (vgl. dazu Abbildungen 6 und 7). Auch seitens des Projektes Parking «Kunstmuseum» sind sowohl ober- als auch unterirdisch keine baulichen Massnahmen geplant, welche zu einer Baumfällung oder gar Verlegung des Zschokke-Brunnens führen.

8.2.6 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Betrifft Schreiben Nr. 3

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 18. Oktober 1988 (Stand am 1. Juli 2009) erfordert eindeutig keine Umweltverträglichkeitsprüfung für Parkhäuser unter 500 Autoabstellplätze. Hingegen verlangt § 51 Abs. 2 des kantonalen Umweltschutzgesetzes, dass der Regierungsrat jeweils über die Bedeutung eines Vorhabens für die Umwelt in den Vorlagen an den Grossen Rat zu berichten hat. Dies wird im vorliegenden Ratschlag für die Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen erfüllt (siehe Kapitel 4.3, Umweltschutz).

8.2.7 Schutz des Ortsbildes (ISOS)

Betrifft Schreiben Nr. 1

Die beiden Parking-Projekte «Picasso» und «Kunstmuseum» beeinträchtigen mit den bestehenden Ein- und Ausfahrten in ihrer unmittelbaren Lage keine eingetragenen Denkmäler.

9. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Bebauungspläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten, und zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1-3 RPV); diese können aus den Kapiteln 2 bis 7 entnommen werden.

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

10. Anzüge Hollenstein und Gassmann

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. April 2008, den nachstehenden Anzug Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten (P048022) betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Am 16. Mai 2004 wurde die DSP-Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung mit einem Zufallmehr von wenigen hundert Stimmen abgelehnt. Die Initianten wie die Gegner bekräftigen nach dem Abstimmungsgang die gemeinsame Zielsetzung, dass Basel endlich eine autofreie und fussgängerfreundliche Innenstadt erhält. Das Gewerbe zeigte sich zudem beunruhigt, dass ohne eine adäquate Parkplatzsituation im Basler Zentrum der Stadt weitere Betriebe und Arbeitsplätze verloren gehen.

Es gehört zu einer gelebten Demokratie, die Resultate einer Volksabstimmung zu werten und die Schlussfolgerungen für die künftige Politik zu ziehen. Für die hauchdünne Ablehnung der DSP-Parking-Initiative heisst dies, dass sich der Regierungsrat nun nicht zurücklehnen kann, sondern dem Parlament neue Vorschläge unterbreiten sollte. Nachdem die Behandlung der Initiative auf die lange Bank geschoben wurde, wäre es nach dem Abstimmungsgang angemessen, der Bevölkerung und dem Gewerbe innert absehbarer Frist ein deutliches Signal zum weiteren Vorgehen zu geben.

Wir bitten daher den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob es nicht aufgrund des knappen Volksentscheides angezeigt wäre, im Sinne eines Kompromisses eine Lösung anzustreben, welche neue Parkhäuser im Raum Picassoplatz und Aeschenplatz zulässt.
- ob er bereit ist, sich mit den verschiedenen Interessengruppen (Gewerbe, Verkehrs- und Umweltverbände, Quartiervereine, etc.) gemeinsam an einen Tisch zu setzen, um ein tragfähiges Parkraumkonzept für Basel zu finden.“

Weiter hat der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. April 2008, den nachstehenden Anzug Stephan Gassmann und Konsorten (P048027) betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Es ist unbestritten, dass im Gebiet Aeschen ein Mangel an Parkplätzen besteht. Auch anlässlich der Behandlung der Parking-Initiative im Grossen Rat wurde auf diesen Umstand hingewiesen. Leider war man sich bei der Behandlung dieses Geschäftes im Grossen Rat nicht einig, ob bei der Errichtung eines neuen Parkhauses eine gewisse Anzahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben werden müssen oder nicht. Dies führte dazu, dass dem Volk lediglich die Initiative zur Abstimmung vorgelegt und eine gleichzeitige Unterbreitung des regierungsrätlichen Gegenvorschlages, welcher eine kompensatorische Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen vorsah, ablehnte. Das Resultat der Abstimmung vom vergangenen Mai zeigt klar, dass das Volk keine generelle Aufhebung des Verbotes zur Erstellung von Parkhäusern in der City will. Da wie erwähnt der Gegenvorschlag dem Volk nicht unterbreitet werden konnte, stellt sich die Frage, ob der Souverän einem Parkhaus im Gebiet Aeschen bei gleichzeitiger Aufhebung einer gewissen Anzahl von oberirdischen Parkplätzen zustimmen würde.

Die jetzige Situation ist insofern unerfreulich, da nun eine Patt-Situation besteht, welche niemanden richtig befriedigen kann. Auch die grossrätliche Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) hat bei der Beratung der Parking-Initiative festgestellt, dass im Raum Aeschen ein Bedürfnis für ein neues Parkhaus besteht.

Ebenfalls unbefriedigend ist das Trauerspiel um die Aufhebung der Parkplätze auf dem Münsterplatz. Aufgrund der dort immer noch vorhandenen Probleme betr. Ersatzparkplätze muss wohl noch weiter auf eine Attraktivitätssteigerung dieses Platzes gewartet werden.

Wir bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, welche Möglichkeiten bestehen, um im Gebiet Aeschen ein Parkhaus zu errichten, dies mit gleichzeitiger Kompensation oberirdischer Parkplätze - mit einem möglichen Faktor von ca. 0,6 - und mit Einbezug des Ersatzes für die auf dem Münsterplatz aufzuhebenden Parkplätze.“

Wir berichten zu diesen beiden Anzügen wie folgt:

Mit dem vorliegenden Ratschlag an den Grossen Rat wird den Anliegen von Susanne Hollen-Bergamin und Konsorten sowie Stephan Gassmann und Konsorten vollumfänglich entsprochen. Mit der Festsetzung eines Bebauungsplanes im Bereich Picassoplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben soll ein öffentliches, unterirdisches Parking auf Allmend errichtet werden können. Dazu wird in den Vorschriften zum Bebauungsplan nebst der maximalen Anzahl von Autoabstellplätzen sowie den baurechtlichen Massnahmen für ein neues Innenstadtparking auch die Aufhebung von mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend gefordert. Sobald der Standortentscheid aufgrund des laufenden Rekursverfahrens abschliessend gefällt werden kann, wird der Perimeter des Bebauungsplanes vom Regierungsrat auf das empfohlene Parkingprojekt reduziert.

Mit den Vorgaben des neuen Verkehrskonzeptes Innenstadt sowie der Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend im Zusammenhang mit einem der beiden Parking-Projekte («Picasso» oder «Kunstmuseum») können weitere Innenstadtbereiche vom Parksuchverkehr entlastet und für den Langsamverkehr aufgewertet werden.

Das Thema Parkraumbewirtschaftung ist im Kapitel 5.2 Parkraumkonzept und –bewirtschaftung ausführlich dargelegt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, die beiden Anzüge als erledigt abzuschreiben.

11. Finanzielle Auswirkungen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass private Trägerschaften die beiden zur Disposition stehenden Parkingprojekte «Picasso» (Cobourg AG) und «Kunstmuseum» (Projektentwicklungsgesellschaft Parking Kunstmuseum Basel) finanzieren, realisieren und betreiben, ohne Kostenfolge bzw. -beteiligung durch den Kanton.

Das Recht zur Allmendnutzung wird mit einem Baurechtsvertrag geregelt, wofür der Kanton einen entsprechenden Baurechtszins erhebt. Der Baurechtsvertrag soll bezüglich des Baurechtszinses so geregelt werden, dass ausgehend vom Sockelwert ein prozentualer Zuschlag zum Umsatz berücksichtigt werden kann.

Im Gesamtergebnis aus der Bewertungs- und Wirtschaftlichkeitsstudie aus dem Jahr 2010 geht man beim Parking «Picasso» von einem Sockelwert des Baurechtszinses in Höhe von CHF 600/a aus, beim Parking «Kunstmuseum» von CHF 700/a. Die Resultate der Wirtschaftlichkeitsberechnung aus dem Jahr 2010 sind jedoch nicht mehr repräsentativ, weil seit 2010 verschiedene Projektänderungen (z.B. Anzahl Parkplätze, Baukosten etc.) die Faktoren verändert haben. Es ist deshalb ungewiss, wie sich die Erträge aus dem Betrieb der Parkinganlage entwickeln werden. Sollten aufgrund der Marktlage mit höheren Preisen höhere Erträge erwirtschaftet werden, so soll für den Kanton ab einem bestimmten Umsatzniveau über den Baurechtszins eine prozentuale Umsatzbeteiligung gesichert werden.

12. Anträge


Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft. Die formelle Überprüfung durch das Justiz- und Sicherheitsdepartement ist ebenfalls erfolgt.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

- Als Standort für ein öffentliches, unterirdisches Parkhaus auf Allmend den St. Alban-Graben zwischen Aeschenvorstadt und Dufourstrasse festzulegen (Standort «Kunstmuseum»),
- den nachfolgenden Bebauungsplan anzunehmen,

- auf die Einsprachen nicht einzutreten,
- den Anzug Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Initiative als erledigt abzuschreiben,
- den Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilagen

- Entwurf Bebauungsplan Nr. 13'396
- Entwurf Grossratsbeschluss
- Kopie Einsprachen / Anregung (liegen im GR-Saal auf)
- Parking-Evaluation Aeschen, Neubeurteilung; SNZ Ingenieure und Planer AG vom 18. März 2010 (nach Entscheid zum Erweiterungsbau Kunstmuseum)

Grossratsbeschluss

betreffend

Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes im Bereich Picassoplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben (Parking „Kunstmuseum“)

(vom [Hier Datum eingeben])

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 1927¹⁴ und §§ 101 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹⁵, und nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. vom und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission vom, 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 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.
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.
3. Der Inanspruchnahme von Allmend durch dieses Parking wird zugestimmt.

¹⁴ SG 724.100.

¹⁵ SG 730.100.

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.
5. Innerhalb von einem Radius von rund 500 m müssen mindestens 60 % der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden.
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.

III. Publikation

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).

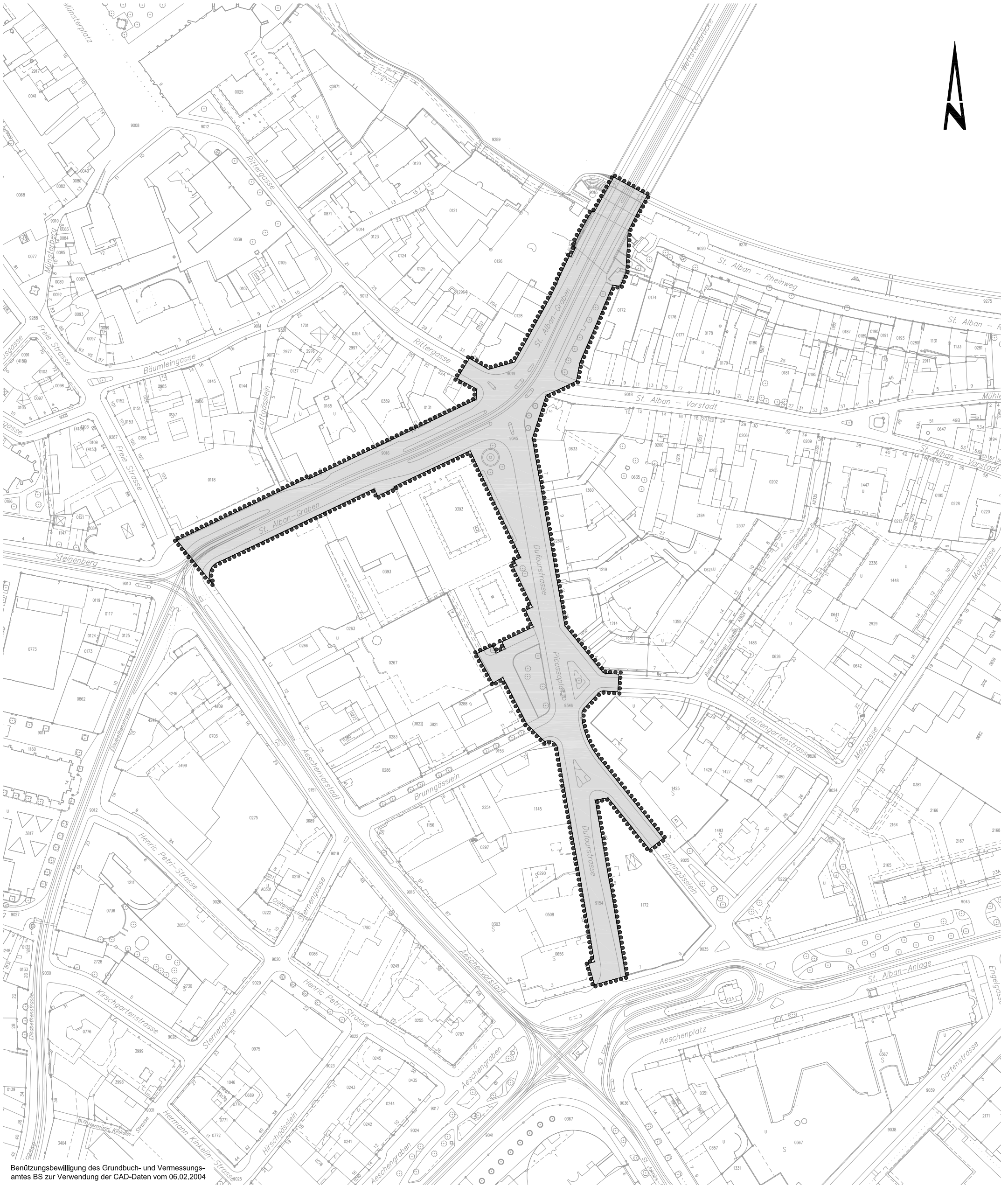
Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle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

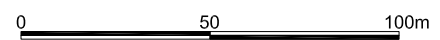
Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

Hinweis:

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



Benützungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes BS zur Verwendung der CAD-Daten vom 06.02.2004



Legende

- Planungsumfang
- Geltungsbereich Bebauungsplan



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

Auflageplan
15.06.2009 - 14.07.2009

Parking im Raum Aesch Bebauungsplan

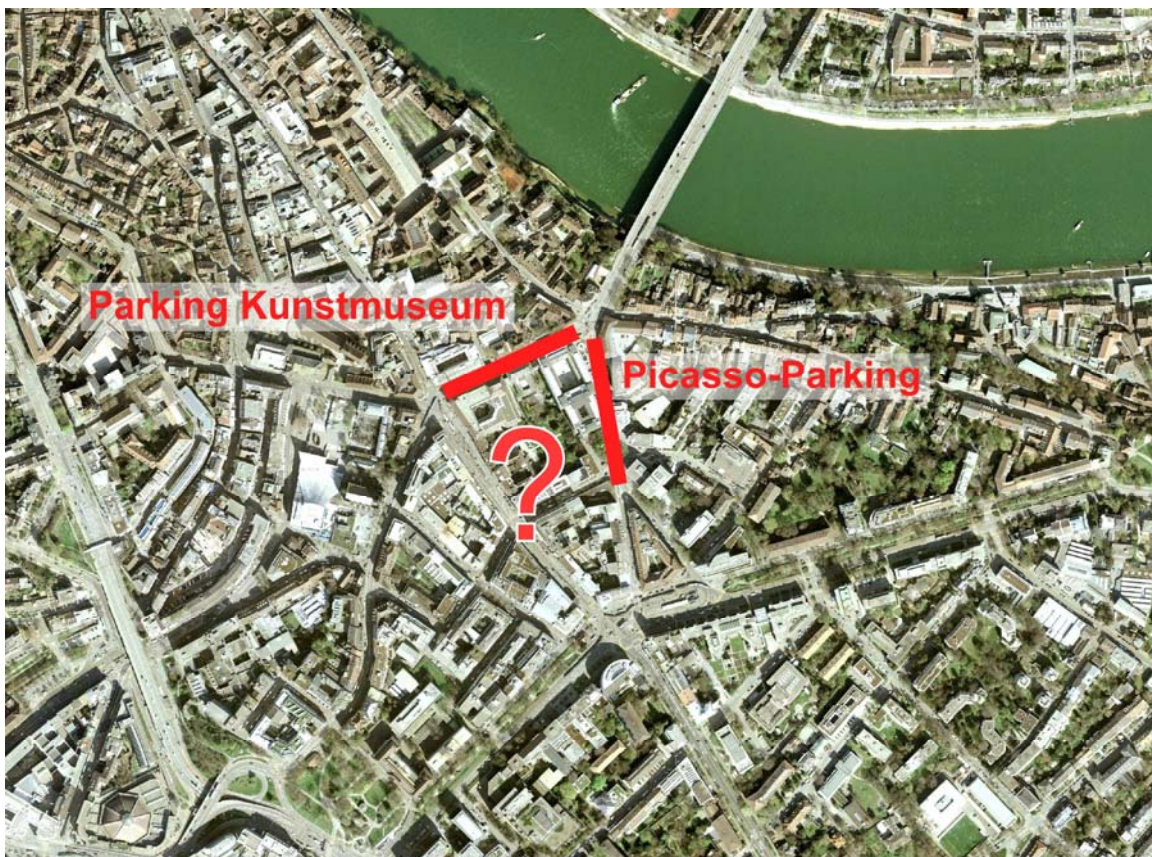
Datum	02.06.2009
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	st
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'396



SNZ Ingenieure und Planer AG
Dörflistrasse 112, CH-8050 Zürich • Tel. 044 318 78 78 • Fax 044 312 64 11 • www.snz.ch

Kanton Basel-Stadt, Hochbau- und Planungsamt Parking-Evaluation Aeschen

Neubeurteilung



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Zusammenfassung	1
2. Ausgangslage und Auftrag	2
2.1 Ausgangslage	2
2.2 Auftrag	2
3. Vorgehen und Methodik	3
3.1 Nutzwertanalyse	3
3.2 Sensitivitätsprüfung	3
4. Verwendete Unterlagen	4
5. Zielsystem	5
6. Resultate der Nutzwertanalyse	9
7. Sensitivitätsprüfungen	13
8. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	14

Anhang

Anhang 1: Indikatorenblätter

Anhang 2: Zielsystem

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abb. 1: Zielsystem mit Gewichten	5
Abb. 2: Gewicht der Oberziele	6
Abb. 3: Gewicht nach Nachhaltigkeitsbereichen	7
Abb. 4: Gewicht nach Benutzergruppen	8
Abb. 5: Nutzen der Projekte auf Stufe der Teilziele	9
Abb. 6: Nutzen der Projekte auf Stufe der Oberziele	10
Abb. 7: Gesamtnutzen der Projekte	10
Abb. 8: Nutzen nach Nachhaltigkeitsbereichen	11
Abb. 9: Nutzen für die einzelnen Benutzergruppen	12
Abb. 10: Gesamtnutzen der Projekte bei geänderten Zielgewichtungen	13

1. Zusammenfassung

Vor fünf Jahren wurden die drei Parkingprojekte Parking Kunstmuseum, Picasso-Parking und Parking Aeschenplatz einer Beurteilung unterzogen, aus der hervorging, dass die beiden Projekte Picasso-Parking und Kunstmuseum eine deutlich bessere Zielerfüllung aufwiesen, als das Projekt Aeschenplatz. 2008 wurden die beiden zweckmässigeren Projekte überarbeitet, ergänzt und in je zwei Varianten (gross/klein) unter verstärkter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit erneut bewertet.

Aus dieser Beurteilung ging 2008 die kleinere Variante des Picasso-Parkings eindeutig als Bestvariante hervor.

In der Zwischenzeit haben sich die Randbedingungen für die Parking-Projekte geändert: durch die Erweiterung des Kunstmuseums wurde der mögliche Perimeter für das Picasso-Parking deutlich verkleinert. Deshalb hat das Hochbau- und Planungsamt die beiden Projektverfasser eingeladen, ihre Projekte anzupassen. Diese geänderten Projekte wurden derselben Beurteilung unterzogen, wie bereits 2007 und 2008.

Aus dieser Evaluation ging nun – entgegen den bisherigen Resultaten – das Projekt Parking Kunstmuseum deutlich als Sieger hervor. Dieses Resultat hat vor allem zwei Gründe:

- Durch die Verkleinerung des Perimeters hat das Projekt Picasso-Parking eindeutig an Qualität verloren. Vor allem der Wegfall der beiden ursprünglich vorgesehenen Lichthöfe führte zu deutlichen Verlusten in den bereich Übersichtlichkeit, Orientierung und Attraktivität des Parkhauses.
- Gleichzeitig wurden am Projekt Parking Kunstmuseum zwei markante Verbesserungen vorgenommen: die neuen Ein- und Ausfahrten direkt auf den St. Alban-Graben (und nicht mehr über den Knoten Kunstmuseum) sowie die verbesserte Fussgängerführung haben die Bewertung klar verbessert.

Auf dem derzeitigen Projektstand muss deshalb das Projekt Parking Kunstmuseum zur Weiterbearbeitung empfohlen werden.

2. Ausgangslage und Auftrag

2.1 Ausgangslage

2005 wurden die drei privaten Parking-Projekte im Raum Aeschen (Parking Kunstmuseum, Picasso-Parking und Parking am Aeschenplatz) einer Bewertung unterzogen. Das Zielsystem umfasste die Bereiche „Verkehrssystem“, „Attraktivität des Parkhauses“, „Städtebau/Denkmalpflege und Stadtentwicklung“ sowie „Kosten, Chancen und Risiken“.

Aus der Bewertung ging deutlich hervor, dass die Projekte Picasso-Parking, gefolgt vom Parking Kunstmuseum, die beste Zielerfüllung aufweisen. Auffallend war, dass das Parking am Aeschenplatz im Vergleich zu den zwei anderen Projekten keine Vorzüge aufwies.

Für eine zweite Bewerbungsrunde wurde deshalb vom Hochbau- und Planungsamt von den Projektverfassern zusätzliche Angaben zum Baurechtszins und zur Wirtschaftlichkeit gefordert.

Die beiden Projekte Picassoparking und Parking Kunstmuseum lieferten fristgerecht die verlangten Unterlagen, verbunden mit einer neuen Variante (Parkplatzzahl). Das Projekt Parking Kunstmuseum wurde noch bezüglich seiner Bauweise geändert: anstelle der zunächst vorgesehenen Tunnelbauweise wurde auf eine Deckelbauweise umgestellt. Das Projekt Parking am Aeschenplatz wurde zurückgezogen.

Für die erneute Evaluation stehen sich deshalb zwei geänderte Parking-Projekte gegenüber:

- Parking Kunstmuseum (355 Parkplätze)
- Picasso-Parking klein (299 Parkplätze)

2.2 Auftrag

Die zwei Projekte sollten derselben Nutzwertanalyse unterzogen werden, wie in den ursprünglichen Evaluationen. Auch eine Sensitivitätsprüfung mit geänderter Zielgewichtung sollte erfolgen.

3. Vorgehen und Methodik

Die Nutzwertanalyse gemäss ursprünglicher Parkingevaluation wurde auf die zwei überarbeiteten Varianten angewandt. Die Bewertung, insbesondere der qualitativ zu beurteilenden Indikatoren, wurde mit einer Arbeitsgruppe über alle betroffenen Bereiche der kantonalen Verwaltung erarbeitet. Diese Nutzwertanalyse wurde mittels geänderter Zielgewichtungen auf ihre Sensitivität überprüft.

3.1 Nutzwertanalyse

Für die Nutzwertanalyse wurden das gleiche Zielsystem sowie dieselben Indikatoren und Nutzenfunktionen wie bei der ursprünglichen Parkingevaluation (2005/2008) verwendet.

3.2 Sensitivitätsprüfung

Auch für die Sensitivitätsprüfung der Nutzwertanalyse wurden die Zielgewichtungen analog zur ursprünglichen Parkingevaluation (2005/2008) verändert.

4. Verwendete Unterlagen

Zur Durchführung der Zusatzuntersuchung wurden die folgenden Grundlagen verwendet:

- Berichte „Parkingevaluation Aeschen“, 2005/2008 (inkl. Beilagenband)
- Neue Dokumentationen der Projektverfasser (Februar 2009)

5. Zielsystem

Das Zielsystem aus den Evaluationen 2005/2008 wurde unverändert übernommen:

Oberziele	Gewicht	Teilziel	Gewicht	
1 Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen	36%	1.1 Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern	30%	10.8%
		1.2 Störungen des öV-Betriebes vermeiden	30%	10.8%
		1.3 Verkehrssicherheit erhöhen	20%	7.2%
		1.4 Konflikte mit FG- und Velorouten vermeiden	20%	7.2%
2 Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern	22%	2.1 Direkte Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen anstreben	20%	4.4%
		2.2 Entfernung zu wichtigen Zielen minimieren	35%	7.7%
		2.3 Gute Anbindung an das öV-Netz sichern	10%	2.2%
		2.4 Gute Orientierung und Übersichtlichkeit im PH schaffen	20%	4.4%
		2.5 Grosse Anzahl Parkplätze realisieren	15%	3.3%
3 Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren	25%	3.1 Alle städtebaulichen Optionen offenhalten	35%	8.8%
		3.2 Potential für Aufhebung von Oberflächen-PP schaffen	20%	5.0%
		3.3 Entwicklungsimpulse durch grössere FG-Frequenzen geben	10%	2.5%
		3.4 Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren	20%	5.0%
		3.5 Konflikte mit der Denkmalpflege vermeiden	15%	3.8%
4 Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren	17%	4.1 Kosten je PP minimieren	20%	3.4%
		4.2 Verkehrsbehinderungen während der Bauphase klein halten	15%	2.6%
		4.3 Konflikte mit anderen Projekten vermeiden, Synergien ermöglichen	25%	4.3%
		4.4 Gute Realisierungschancen anstreben	25%	4.3%
		4.5 Technische Risiken minimieren	15%	2.6%

Abb. 1: Zielsystem mit Gewichten

Bei den Oberzielen weisen liegt das Gewicht der verkehrlichen Aspekte höher, dasjenige der Kosten und Risiken tiefer, während die Aspekte „Attraktivität das Parkhauses“ und „Städtebau und Stadtentwicklung“ ein durchschnittliches Gewicht erhalten.

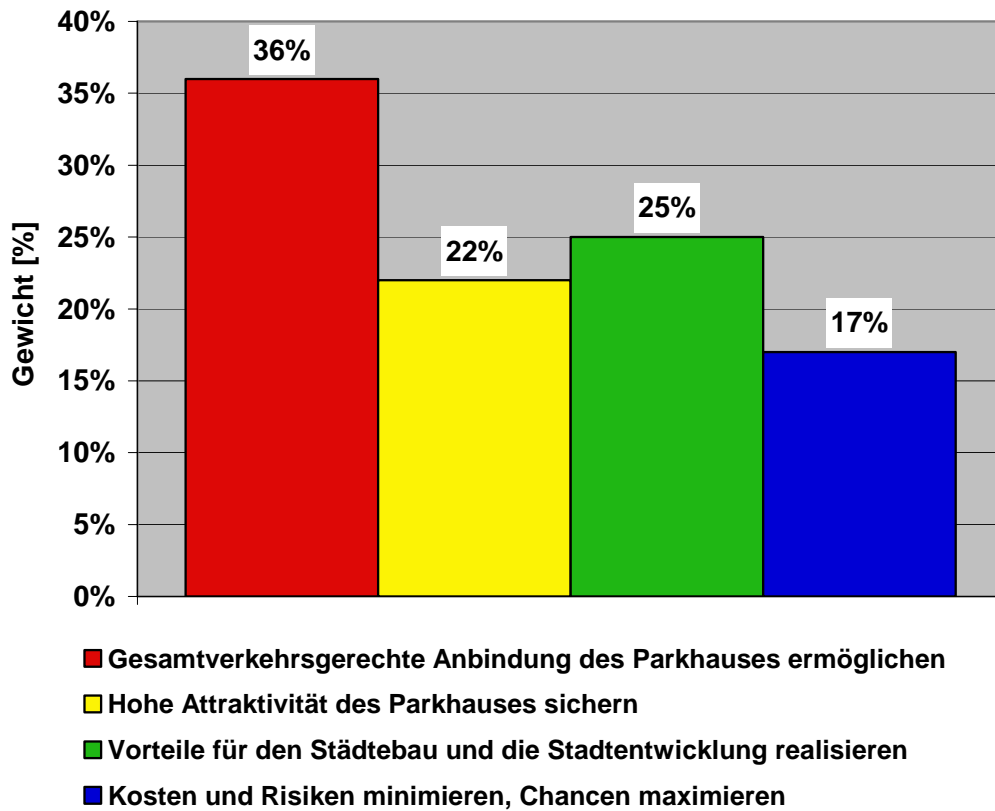


Abb. 2: Gewicht der Oberziele

Werden die Teilziele nach Nachhaltigkeitsbereichen aufgliedert, zeigt sich, dass die Wirtschaft eine durchschnittliches Gewicht erhält, während die Gesellschaft zulasten der Umwelt etwas höher gewichtet ist.

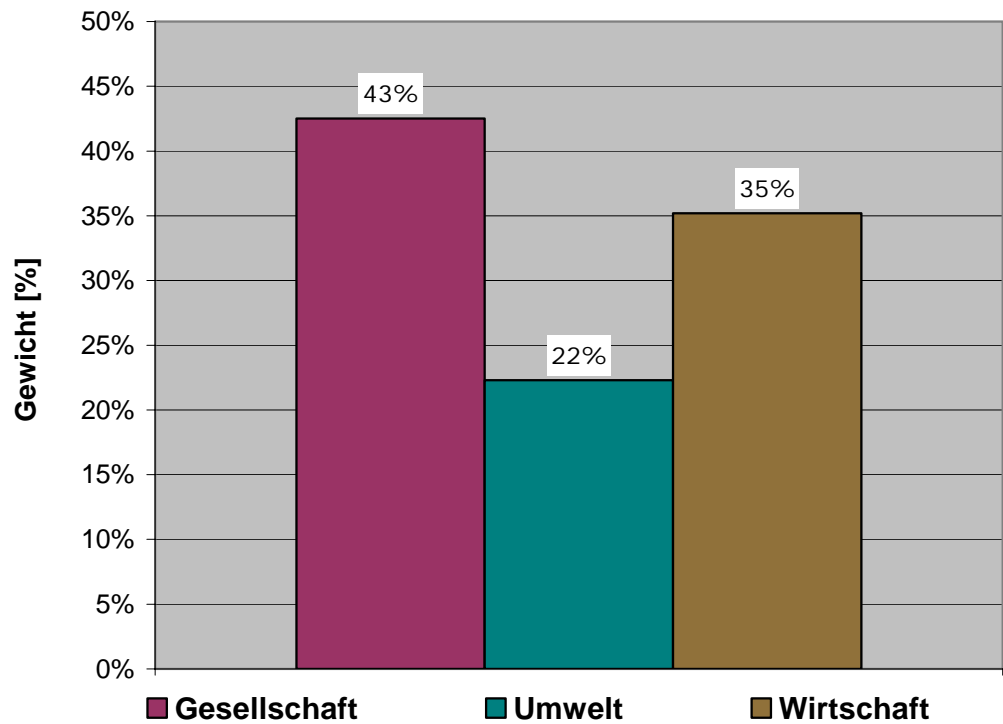


Abb. 3: Gewicht nach Nachhaltigkeitsbereichen

Eine Aufteilung der Teilziele nach Benutzergruppen zeigt auf, dass die Anliegen der Allgemeinheit den überwiegenden Teil des Gesamtgewichts ausmachen, während die Anliegen der Parkingbenutzer, des Innenstadtgewerbes und der Parking-Betreiber ähnlich gewichtet sind.

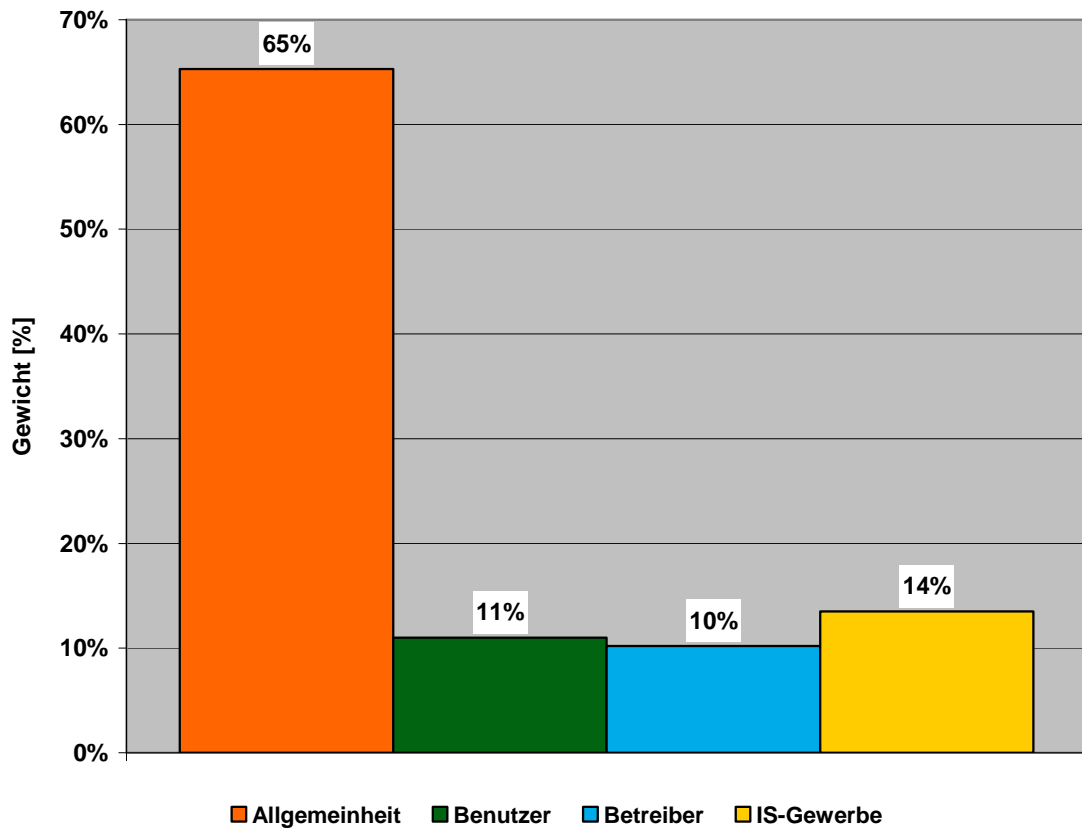


Abb. 4: Gewicht nach Benutzergruppen

6. Resultate der Nutzwertanalyse

Ein Blick auf das Resultat der Nutzwertanalyse auf Stufe der Teil- und Oberziele (vgl. folgende zwei Abbildung) zeigt vor allem zwei Aspekte:

- Die Bewertung beider Projekte liegt bei den meisten Indikatoren sehr nahe beieinander. grössere Differenzen schlagen fast überall zugunsten des Projekts Parking Kunstmuseum aus.
- Ausser im Bereich der Risiken weist das neue Projekt Kunstmuseum bei allen Oberzielen eine bessere Zielerfüllung als das Picasso-Parking auf.

Eine detaillierte Übersicht zum Resultat auf der Stufe der Teilziele und der Oberziele findet sich in den nachfolgenden Abbildungen.

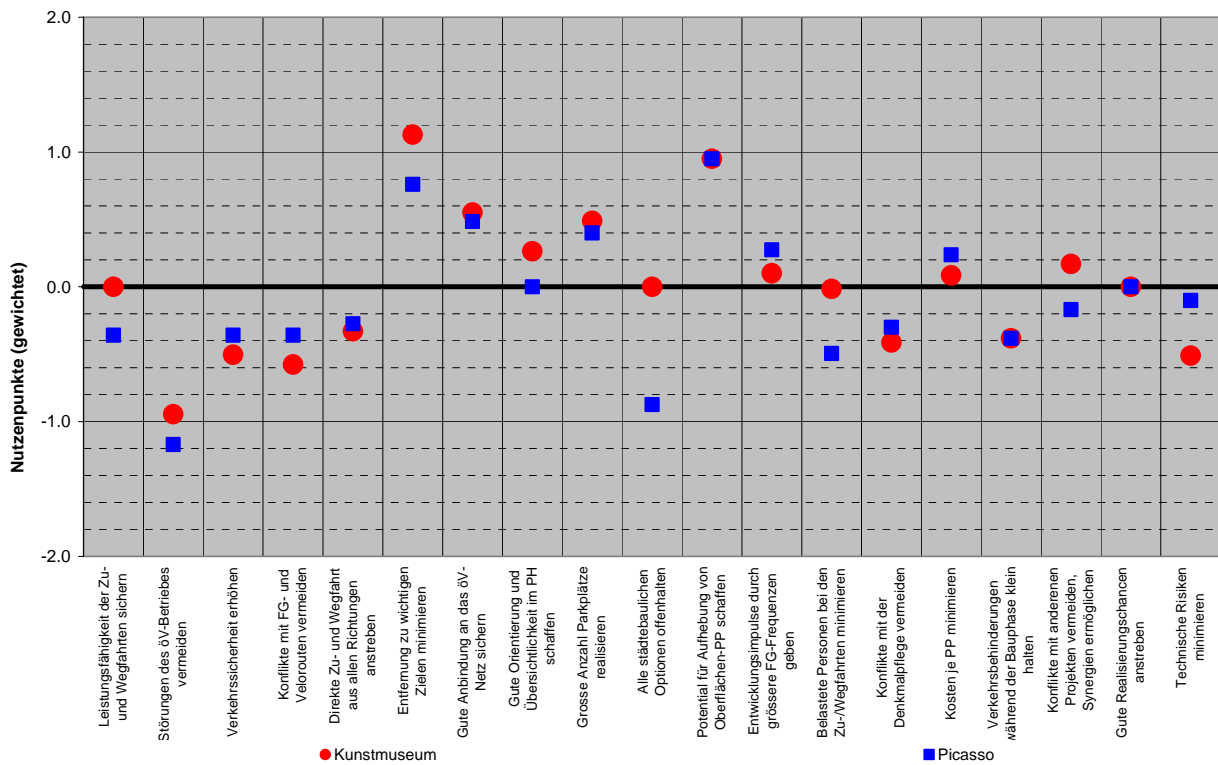


Abb. 5: Nutzen der Projekte auf Stufe der Teilziele

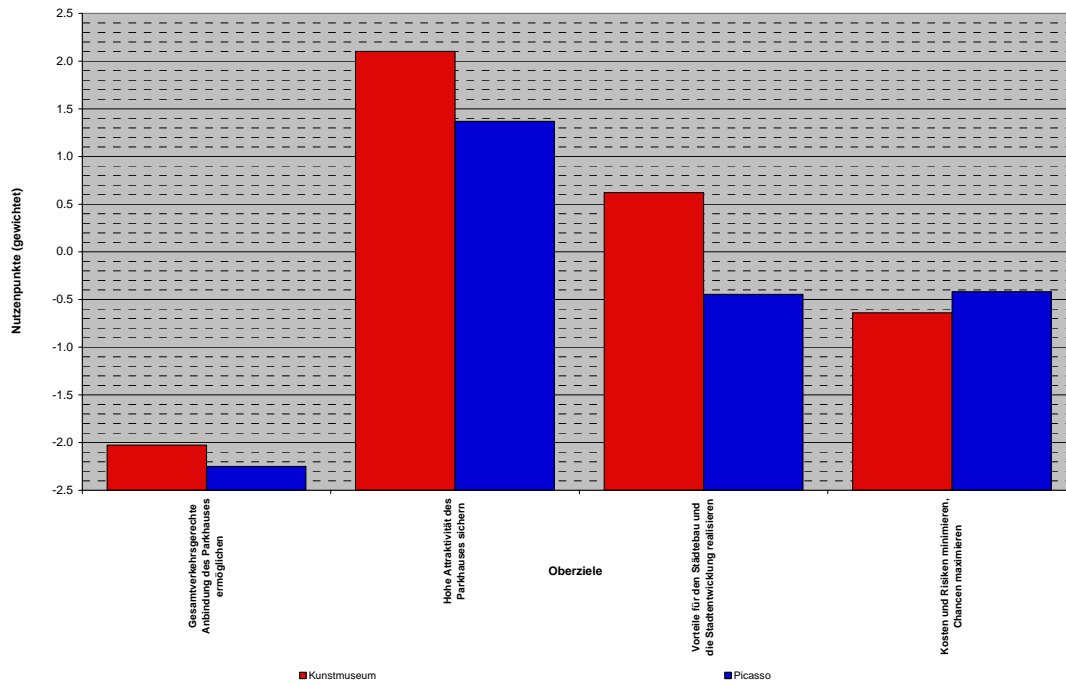


Abb. 6: Nutzen der Projekte auf Stufe der Oberziele

Beim Gesamtnutzen schneidet das Parking Kunstmuseum deutlich besser ab, als das Picasso-Parking. Das neue Parking Kunstmuseum weist sogar einen leicht positiven Gesamtnutzen aus, wohingegen das Picasso Parking in den negativen Bereich fällt.

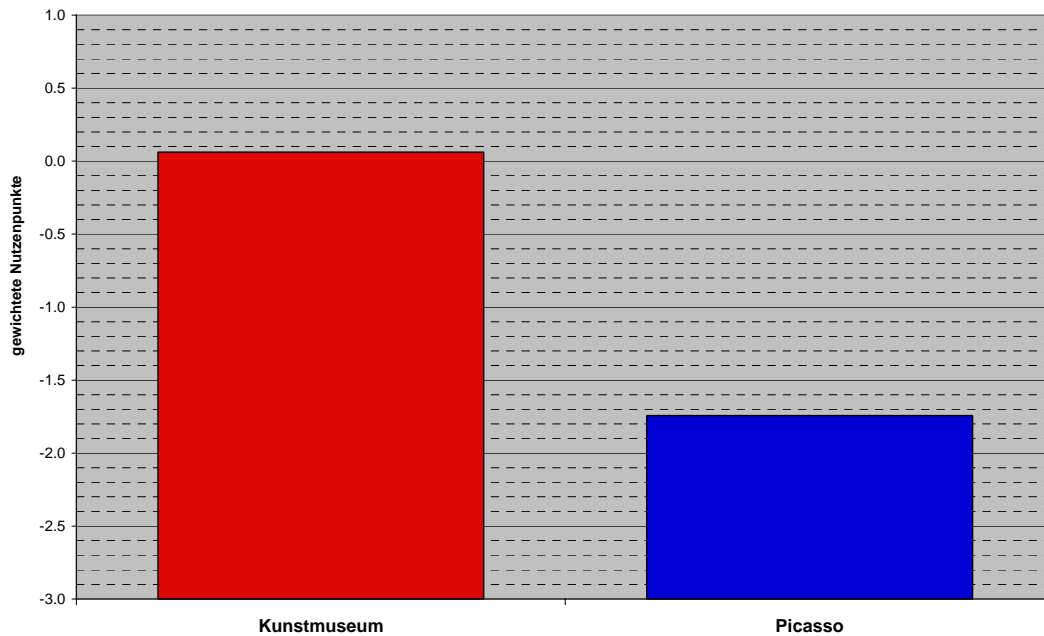


Abb. 7: Gesamtnutzen der Projekte

Die detaillierten Indikatorenblätter finden sich im Anhang 1.

Werden die einzelnen Indikatoren nach Nachhaltigkeitsbereichen aufgegliedert, zeigt sich, dass der Nutzen für die Wirtschaft bei beiden Projekten vergleichbar ist. Der Nutzen für die Umwelt und die Gesellschaft liegt aber beim Parking Kunstmuseum deutlich höher.

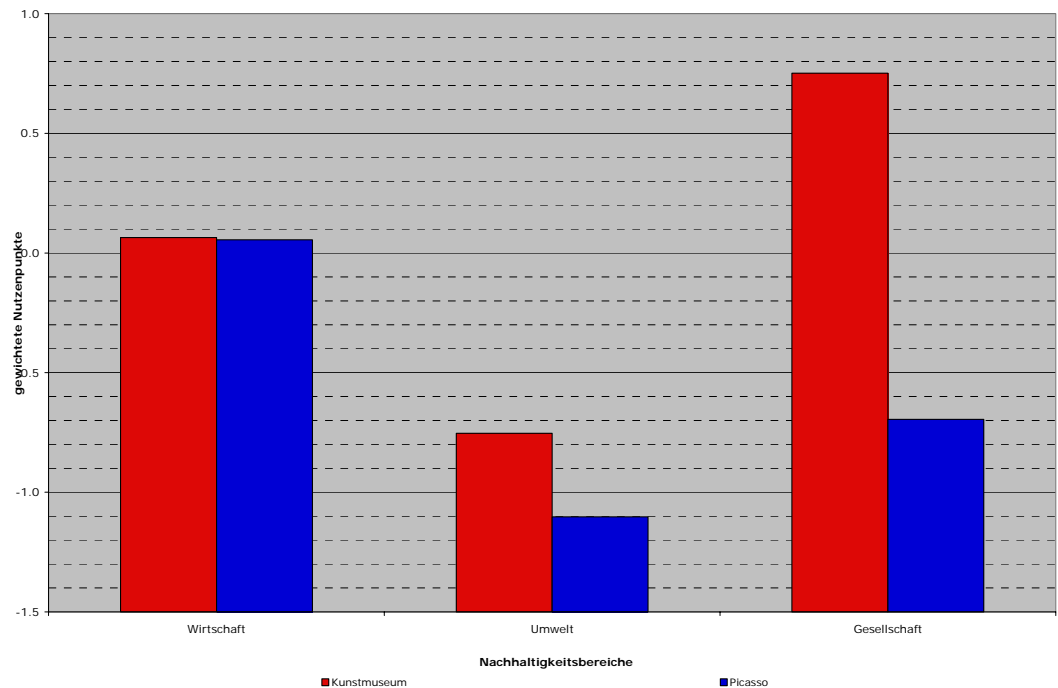


Abb. 8: Nutzen nach Nachhaltigkeitsbereichen

Werden die Indikatoren den einzelnen Benutzergruppen zugeordnet, fällt auf, dass das Picasso-Parking nur für den Parkhausbetreiber grössere Vorteile als das Parking Kunstmuseum aufweisen kann. Sowohl für die Allgemeinheit als auch für die Parking-Benutzer und das Innenstadtgewerbe liegt der Nutzen das Parkings Kunstmuseum höher.

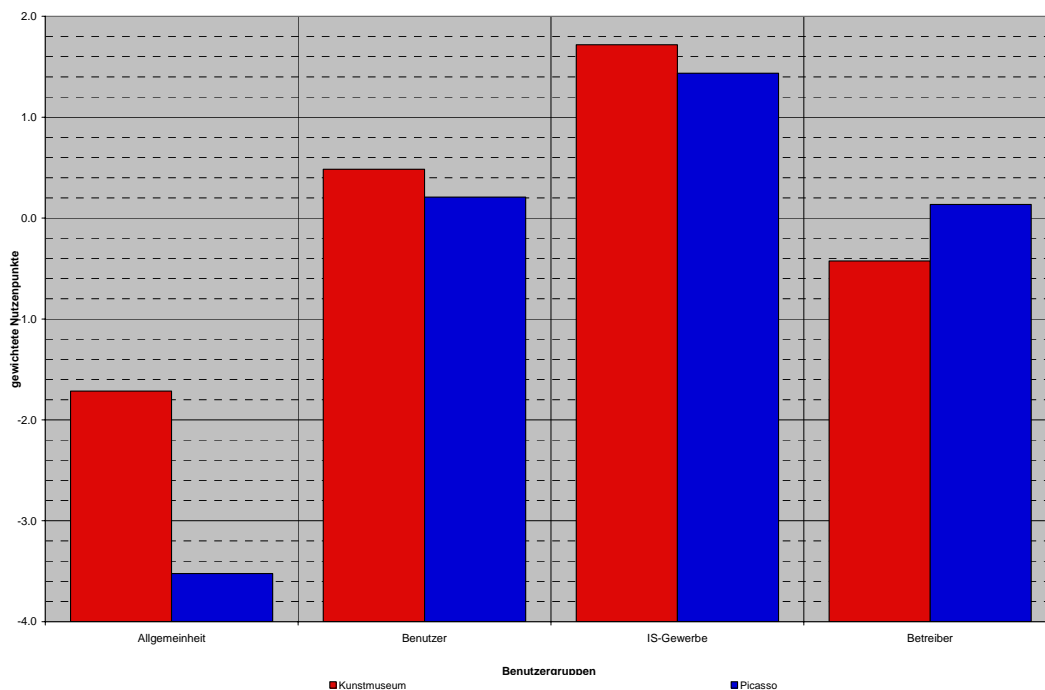


Abb. 9: Nutzen für die einzelnen Benutzergruppen

7. Sensitivitätsprüfungen

Zum Zweck der Sensitivitätsprüfung wurde jeweils das Gewicht eines Oberzieles um die Hälfte erhöht, die Gewichte der anderen Oberziele entsprechend proportional reduziert. Die Gewichte der einzelnen Teilziele innerhalb eines Oberzieles blieben unverändert:

Oberziele:	Haupt- gewichtung	geänderte Zielgewichtungen			
		Verkehr	Attraktivität Parkhaus	Städtebau/ Stadtentwicklung	Chancen/ Risiken
Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen	36.0%	54.0%	30.9%	30.0%	32.3%
Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern	22.0%	15.8%	33.0%	18.3%	19.7%
Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren	25.0%	18.0%	21.5%	37.5%	22.4%
Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren	17.0%	12.2%	14.6%	14.2%	25.5%

Die Reihenfolge der Projekte in ihrer Zielerfüllung (Parking Kunstmuseum vor Picasso-parking) bleibt bei allen Hauptgewichtungen unverändert. Das Resultat der Nutzwertanalyse ist also äusserst stabil.

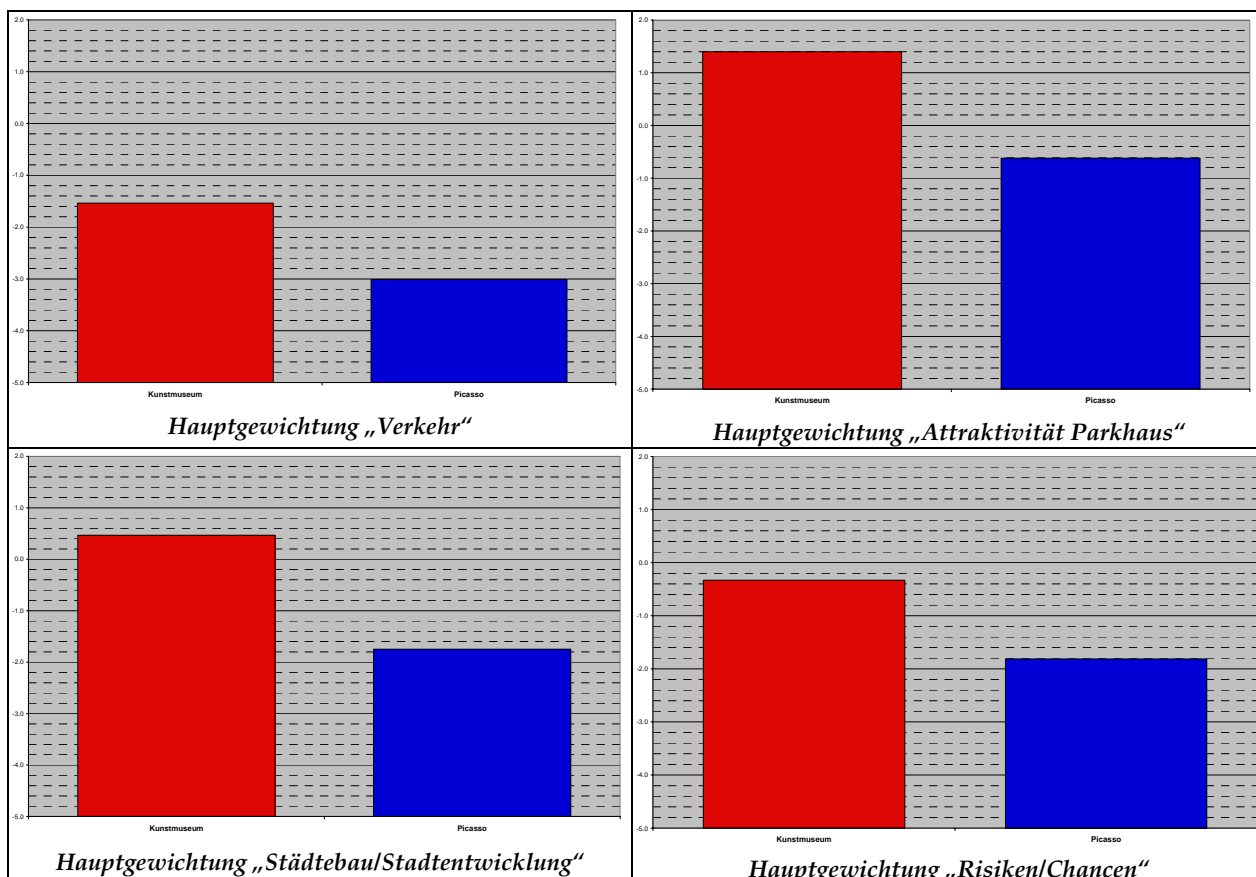


Abb. 10: Gesamtnutzen der Projekte bei geänderten Zielgewichtungen

8. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aufgrund der Bewertung der zwei überarbeiteten Projekte lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- Das Parking Kunstmuseum schneidet in der Gesamtbeurteilung und allen Sensitivitätsprüfung am besten ab.
- Lediglich im Bereich der Chancen und Risiken hat das Picasso-Parking leichte Vorteile gegenüber dem Parking Kunstmuseum.
- Auch in allen Nachhaltigkeitsbereichen weist das Parking Kunstmuseum den besseren Nutzen auf.
- bezüglich des Nutzens für die einzelnen Benutzergruppen zeigt das Picasso-Parking für den Parkhausbetreiber zwar leichte Vorteile; der Nutzen für die Allgemeinheit, die Parking-Benutzer und das Innenstadtgewerbe liegt aber beim Parking Kunstmuseum höher.

Aufgrund der Durchgeführten Nutzwertanalyse kann eindeutig das Projekt Parking Kunstmuseum zur Weiterbearbeitung empfohlen werden.

Anhang

Anhang 1: Indikatorenblätter

Anhang 2: Zielsystem

1.1 Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern

Oberziel: Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen

Beschreibung: Beurteilung der Leistungsfähigkeit (MIV) der Zu- und Wegfahrten

Messgrösse: Auslastungsgrad des kritischen Knotens der Zu- und Wegfahrten auf Hauptachsen (Abendspitze)

Grundlagen: GVM Basel, Handumlegung Parking-Zu-/Wegfahrten

Gewicht: 10.8%

Nutzenfunktion: maximaler Nutzen bei Auslastungsgrad < 70%
minimaler Nutzen bei Vergrösserung > 100%

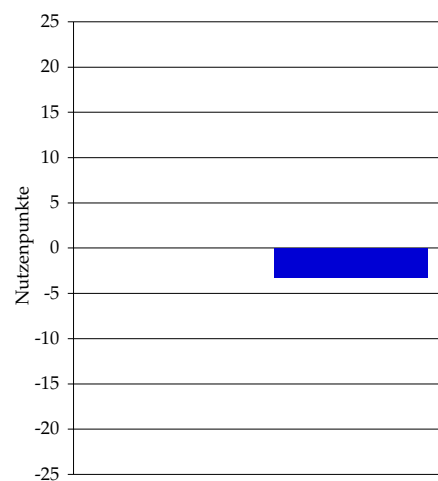
Nutzenpunkte:

Variante	Auslastungsgrad	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.				
■ KuMu	85%	0	0.0	Kunstmuseum, Dufourstr.->Wettseinbr.
■ Picasso	87%	-3	-0.4	Kunstmuseum, Dufourstr.->Wettseinbr.

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



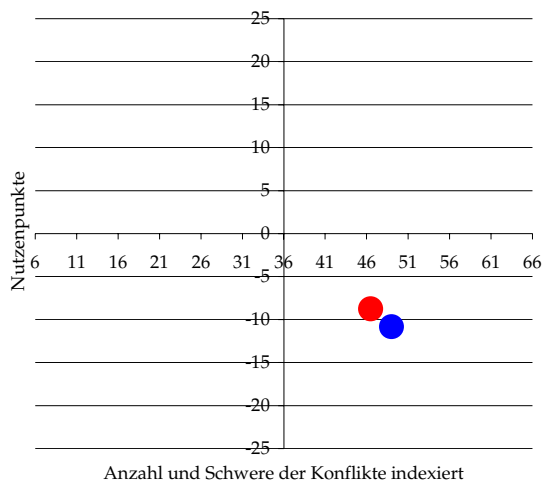
1.2 Störungen des öV-Betriebes vermeiden

- Oberziel:** Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen
- Beschreibung:** Beurteilung der Störungen des öV-Betriebs durch PH-Verkehr
- Messgrösse:** Anzahl der Konfliktpunkte, Bedeutung des öV-Trassees, Schwere der Beeinträchtigung (ASP), Veränderung gegenüber Referenzzustand
- Grundlagen:** GVM Basel, Handumlegung Parking-Zu-/Wegfahrten; Liniennetzplan und Fahrplan BVB
- Gewicht:** 10.8%
- Nutzenfunktion:** = Σ (Anzahl öV-Linien * Schwere der Behinderung) [geringe Behinderung = 1; mittlere Behinderung = 2, schwere Behinderung = 4]
 minimaler Nutzen Verschlechterung um 30
 maximaler Nutzen bei Verbesserung um 30

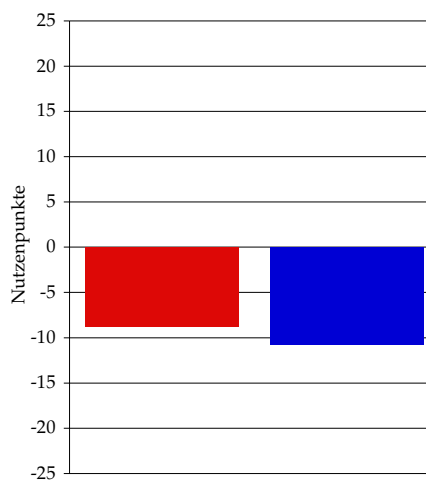
Nutzenpunkte:

Variante	Behinderungen	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	36.0			vgl. Beiblatt
■ KuMu	46.5	-9	-0.9	
■ Picasso	49.0	-11	-1.2	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



1.3 Verkehrssicherheit erhöhen

Oberziel: Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen

Beschreibung: Beurteilung der Anzahl und der Schwere der Konfliktstellen MIV/öV

Messgrösse: Qualitative Beurteilung aufgrund einer Konfliktstellenanalyse;
Anzahl und Komplexität der Konfliktstellen

Grundlagen: Verkehrsbelastungen aus GVM Basel, Spurenpläne

Gewicht: 7.2%

Nutzenfunktion: maximaler Nutzen bei starker Verbesserung bei 3 Konfliktstellen
minimlaer Nutzen bei starker Verschlechterung bei 3 Konfliktstellen

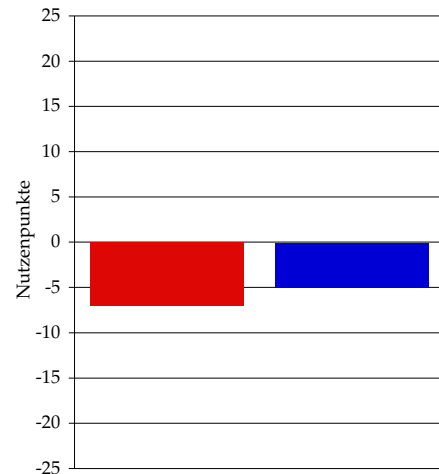
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	-7	-0.5	- Ein/Ausfahrt/St. Alban-Graben Linksabbieger Dufou/St.Alba
Picasso	-5	-0.4	- Dufourstr./Lautergartenstr.

Nutzenfunktion:

		Anzahl Konfliktstellen		
		eine	zwei	drei
Verbesserung	stark	15	20	25
	mittel	10	15	20
	schwach	5	10	15
keine Veränderung		0	0	0
Verschlechterung	schwach	-5	-10	-15
	mittel	-10	-15	-20
	stark	-15	-20	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



1.4 Konflikte mit FG- und Velorouten vermeiden

Oberziel: Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen

Beschreibung: Beurteilung der Anzahl und der Schwere der Konfliktstellen mit dem Fuss- und Veloverkehr

Messgrösse: Qualitative Beurteilung der Konflikte; Anzahl der Konflikte und Bedeutung der Velo-/Fussverbindung im Umkreis der Zufahrten

Grundlagen: Verkehrsplan 2001; GVM Basel, Handumlegung des PH-Verkehrs

Gewicht: 7.2%

Nutzenfunktion: maximaler Nutzen bei starker Abnahme der Konflikte bei 3 wichtigen oder 6 unbedeutenden FG-/Velo-Verbindungen
 minimaler Nutzen bei starker Zunahme der Konflikte bei 3 wichtigen oder 6 unbedeutenden FG-/Velo-Verbindungen

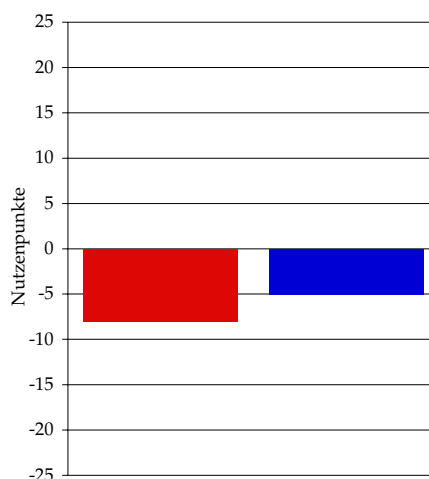
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.			
KuMu	-8	-0.6	Ein-Ausfahrt St. Alban-Graben
Picasso	-5	-0.4	Ausfahrt Dufourstrasse, Picassoplatz

Nutzenfunktion:

		Anzahl/Bedeutung der betr. FG-/Veloverb.		
		2 unbed./ 1 wichtige	4 unbed./ 2 wichtige	6 unbed./ 3 wichtige
Abnahme der Konflikte	stark	15	20	25
	mittel	10	15	20
	schwach	5	10	15
keine Veränderung		0	0	0
Zunahme der Konflikte	schwach	-5	-10	-15
	mittel	-10	-15	-20
	stark	-15	-20	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



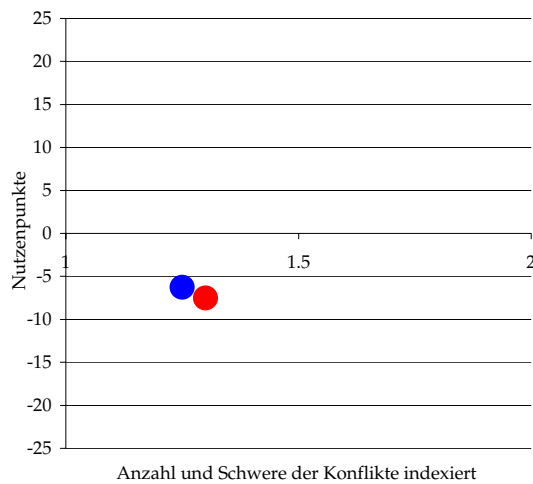
2.1 Direkte Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen anstreben

- Oberziel:** Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern
- Beschreibung:** Beurteilung der nötigen Umwegfahrten für die PH- Zu- und Wegfahrten aus den Hauptrichtungen
- Messgrösse:** Gew. Umwegfaktor von Aeschengraben/Elisabethen; St. Jakobstrasse, St.Alban-Anlage und Wettsteinbrücke (Gew. aus Verkehrsspinnen)
- Grundlagen:** Verkehrsplan, Neues Verkehrsregime Innenstadt; GVM Basel
- Gewicht:** 4.4%
- Nutzenfunktion:** Bewertet wird der Umwegfaktor ab dem Perimeter Rhein, Dufourstrasse, Aeschengraben, Heuwage, Steinengraben, Schanzenstrasse
 - maximaler Nutzen bei gemitteltem Umwegfaktor 1 (25 NP)
 - minimaler Nutzen bei gemitteltem Umwegfaktor 2 (-25 NP)

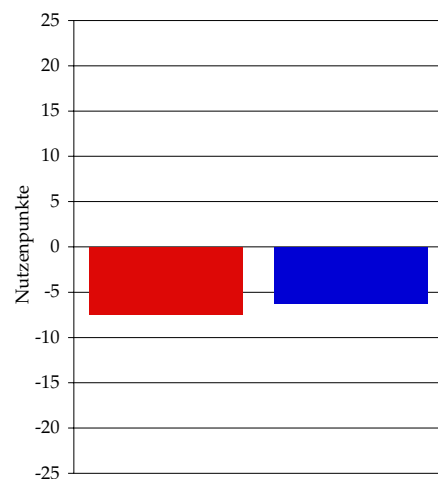
Nutzenpunkte:

Variante	Umwegfaktor	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	1.000	0	0.0	
KuMu	1.300	-8	-0.3	
Picasso	1.250	-6	-0.3	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



2.2 Entfernung zu wichtigen Zielen minimieren

Oberziel: Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern

Beschreibung:

Messgrösse: Summe der Fussweglängen zum Barfüsserplatz (3), Kunstmuseum (2), Aeschenplatz (1) (Referenzpunkt Parking Elisabethen)

Grundlagen: Projektpläne, Stadtplan

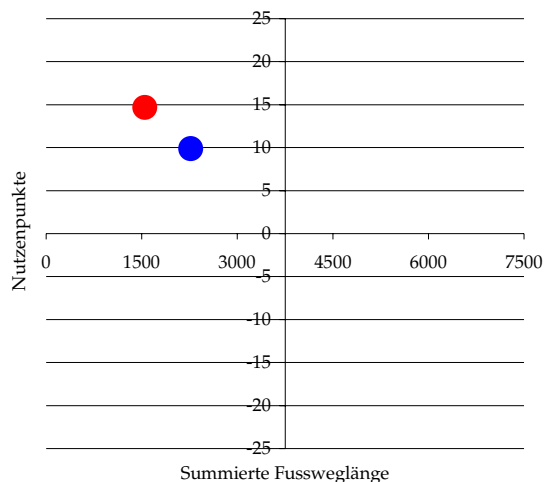
Gewicht: 7.7%

Nutzenfunktion: kürzeste Fusswege von Mitte Parkgeschoss zu den drei Zielen
 - maximaler Nutzen: Verkürzung um 100%
 - minimaler Nutzen: Vergrösserung um 100%

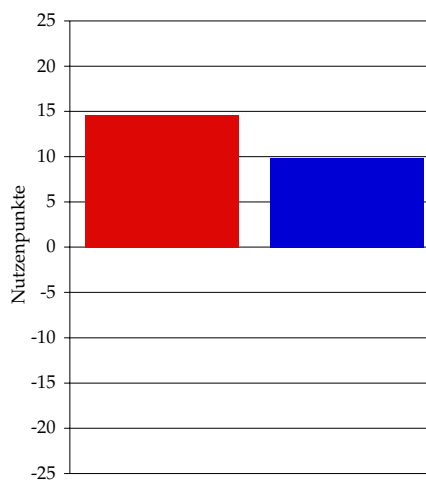
Nutzenpunkte:

Variante	Entfernung	Veränderung in %	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	3750	0.0	0	0.0	
KuMu	1550	-58.7	15	1.1	
Picasso	2270	-39.5	10	0.8	Qualität zu KuMu schlechter

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



2.3 Gute Anbindung an das öV-Netz sichern

Oberziel:	Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern
Beschreibung:	Beurteilung der Erschliessungsqualität durch den öV
Messgrösse:	Länge der Fusswege zu den nächstgelegenen öV-Haltestellen, Anzahl der öV-Linien
Grundlagen:	Stadtplan, Projektpläne, Liniennetz und Fahrpläne BVB
Gewicht:	2.2%
Nutzenfunktion:	Anzahl der öV-Linien (Innenstadt) und Fusswegdistanz zu deren Haltestellen: - maximaler Nutzen bei mehr als 4 Linien innerhalb 100 m - minimaler Nutzen (0) bei keiner Linie innerhalb 250 m

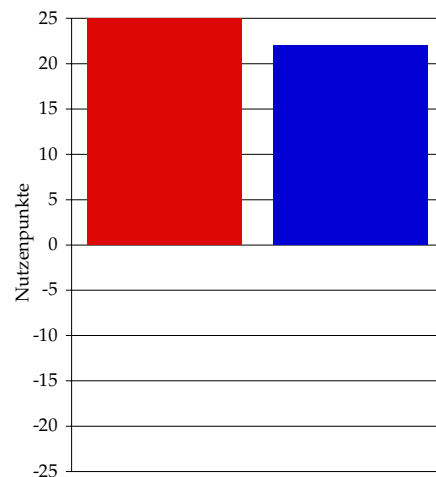
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	25	0.6	Bankverein 7.5 Linien
Picasso	22	0.5	Bankverein 170 m mit 7.5 Linien

Nutzenfunktion:

	Distanz			
	100 m	150 m	200 m	250 m
1 Linie	13	10	7	4
2 Linien	16	13	10	7
3 Linien	19	16	13	10
4 Linien	22	19	16	13
>4 Linien	25	22	19	16

Nutzenpunkte (ungewichtet):



2.4 Gute Orientierung und Übersichtlichkeit im PH schaffen

- Oberziel:** Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern
- Beschreibung:** Qualitative Beurteilung der Orientierung und Übersichtlichkeit
- Messgrösse:** Beurteilt werden die Übersichtlichkeit der PP-Anordnung, Direktheit der Fusswege im PH, Auftreten von Toten Winkeln/Ecken, Lage FG-Zugänge
- Grundlagen:** Projektpläne
- Gewicht:** 4.4%
- Nutzenfunktion:** Übersichtlichkeit PP, direkte Wege, Winkel/Ecken:
 - maximaler Nutzen: sehr gute Lösung bei drei Aspekten (25 NP)
 - minimaler Nutzen: sehr schlechte Lösung bei 3 Aspekten (-25 NP)

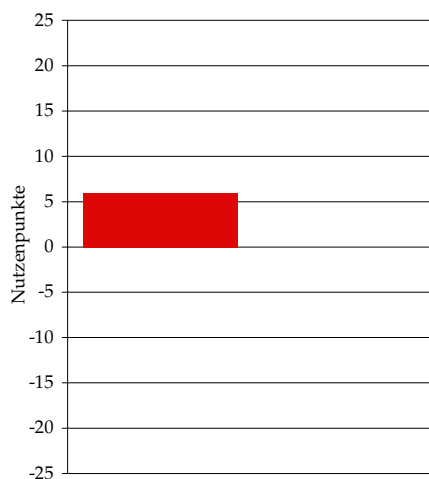
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
■ KuMu	6	0.3	FG-Führung Zentrum, Orientierung im Fahrzeug
■ Picasso	0	0.0	"Lichthöfe", FG z.T. separat, Zugänge +/-, Orient. In Wendel?

Nutzenfunktion:

		Anzahl Aspekte		
		eine	zwei	drei
gute Lösung	stark	15	20	25
	mittel	10	15	20
	schwach	5	10	15
neutrale Lösung		0	0	0
schlechte Lösung	schwach	-5	-10	-15
	mittel	-10	-15	-20
	stark	-15	-20	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



2.5 Grosse Anzahl Parkplätze realisieren

Oberziel: Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern

Beschreibung: Beurteilung der Grösse des parkhauses

Messgrösse: Anzahl der projektierten Parkplätze

Grundlagen: Projektpläne

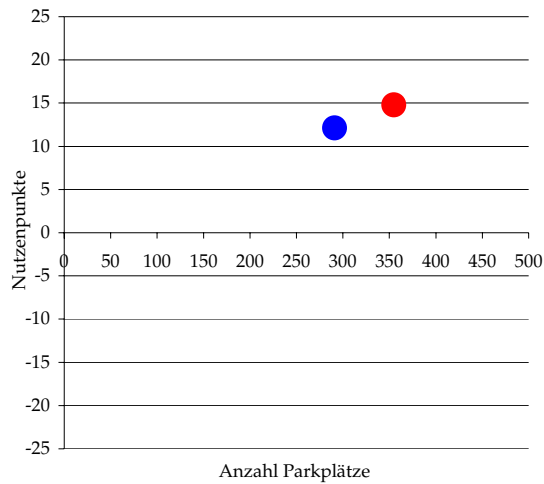
Gewicht: 3.3%

Nutzenfunktion:
 - maximaler Nutzen bei 600 PP
 - minimaler Nutzen bei 0 PP (0 Punkte)

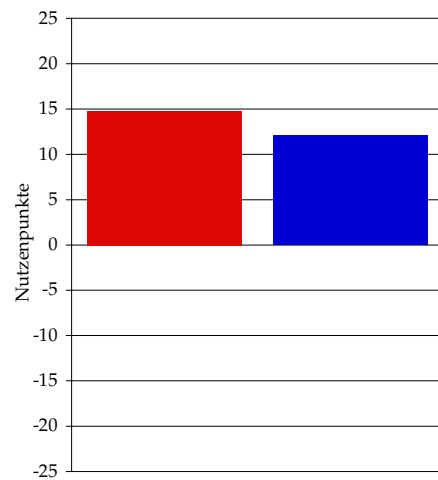
Nutzenpunkte:

Variante	Parkplätze	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.		0	0.0	
KuMu	355	15	0.5	
Picasso	291	12	0.4	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



3.1 Alle städtebaulichen Optionen offenhalten

- Oberziel:** Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren
- Beschreibung:** Beurteilung der städtebaulichen Auswirkungen der Projekte
- Messgrösse:** Qualitative Beurteilung der Zufahrten, FG-Zugänge, Infrastrukturbauten und der Sensibilität der betroffenen Bereiche
- Grundlagen:** Projektpläne, städtebauliche Einschätzung
- Gewicht:** 8.8%
- Nutzenfunktion:**
 - maximaler Nutzen: starke Verbesserung bei drei sensiblen Bereichen, keine Beanspruchung von Allmend
 - minimaler Nutzen: starke Verschlechterung bei drei sensiblen Bereichen, Allmend mitbeansprucht

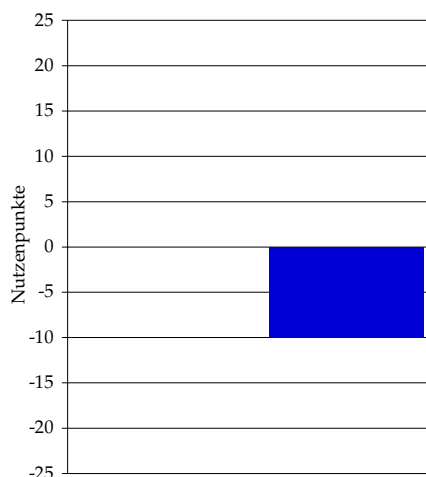
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	0	0.0	tiefe Lage, kein Eingriff in öff. Raum
Picasso	-10	-0.9	1 Zugang in öff. Raum

Nutzenfunktion:

		Anzahl/Sensitiv. der betr. Bereiche		
		2 unsens./ 1 sensibl.	4 unsens./ 2 sensibl.	6 unsens./ 3 sensibl.
Verbesserung	stark	15	20	25
	mittel	10	15	20
	schwach	5	10	15
keine Veränderung		● 0	0	0
Verschlechterung	schwach	-5	-10	-15
	mittel	● -10	-15	-20
	stark	-15	-20	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



3.2 Potential für Aufhebung von Oberflächen-PP schaffen

- Oberziel:** Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren
- Beschreibung:** Möglichkeit zur Aufhebung von Parkplätzen in sens. Bereichen
- Messgrösse:** Anzahl der ev. aufzuhebenden Parkplätzen, (Distanz zum PH max. 300 m), Bedeutung des gewonnenen Raums; qualitative/quantitative Abschätzung
- Grundlagen:** Anzahl Parkplätze, städtebauliche Einschätzung
- Gewicht:** 5.0%
- Nutzenfunktion:** - maximaler Nutzen bei 300 mögl. PP-Aufhebungen in bedeutendem Raum
- minimaler Nutzen 0 NP) bei keinen mögl.PP-Aufhebungen

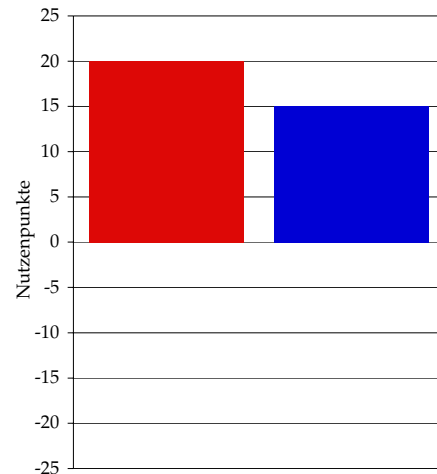
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.		0	0.0
KuMu	215	20	1.0
Picasso	175	15	0.8

Nutzenfunktion:

		Bedeutung des Raums		
		klein	mittel	gross
mögl. Anzahl PP zur Aufhebung	300	19	22	25
	250	16	19	22
	200	13	16	19
	150	10	13	16
	100	7	10	13
	50	4	7	10
	0	0	4	7

Nutzenpunkte (ungewichtet):



3.3 Entwicklungsimpulse durch grössere FG-Frequenzen geben

Oberziel: Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren

Beschreibung: Zu erwartende FG-Ströme in aufzuwertenden Achsen

Messgrösse: qualitative Beurteilung

Grundlagen: Einschätzung PV

Gewicht: 2.5%

Nutzenfunktion:
 - maximaler Nutzen: starke Zunahme der FG-Frequenz in wichtiger aufzuwertender Achse
 - minimaler Nutzen (0 NP) schwache Zunahme auf unbedeutender Achse

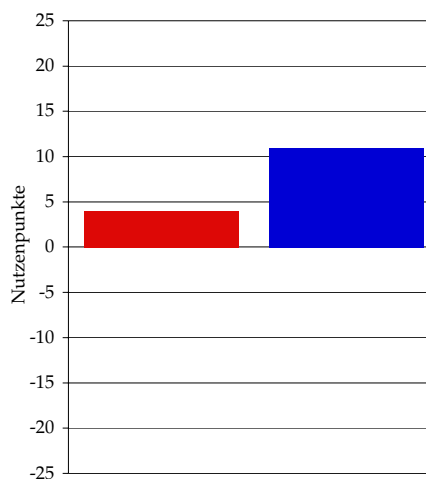
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.			
■ KuMu	4	0.1	Steinberg, Freie Strasse, Dufourstr.
■ Picasso	11	0.3	Dufourstr., St.-Alben-Graben, Brunng.

Nutzenfunktion:

		Bedeutung der Achse	
		Gross	Klein
Zunahme FG-Frequ.	stark	18	25
	mittel	11	18
	schwach	4	11
keine Veränderung		0	0
	schwach	-4	-11
	mittel	-11	-18
	stark	-18	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



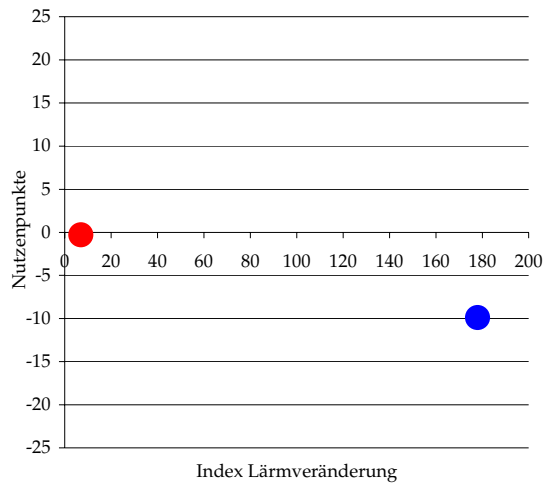
3.4 Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren

Oberziel:	Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren
Beschreibung:	Beurteilung der Lärmbelastung bei den Zu-/Wegfahrten
Messgrösse:	mit Anz. Betroffener gewichtete Veränderung des Emissionspegels (Personen*dB)
Grundlagen:	GVM Basel, Handumlegung PH-Verkehr, Einwohnerzahlen (mit Prognosen)
Gewicht:	5.0%
Nutzenfunktion:	- maximaler Nutzen: Abnahme um 50% Pers.*dB - minimaler Nutzen: Zunahme um 50% Pers.*dB

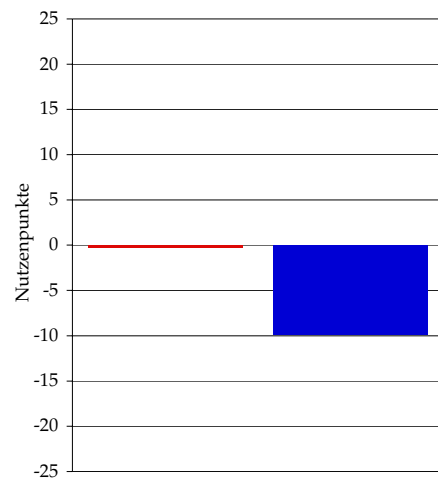
Nutzenpunkte:

Variante	Pers.*dB	Veränderung in %	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.					
KuMu	7	0.6	0	0.0	
Picasso	178	19.8	-10	-0.5	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



3.5 Konflikte mit der Denkmalpflege vermeiden

Oberziel: Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren

Beschreibung: Beurteilung Beeinträchtigung geschützter Objekte

Messgrösse: Qualitative Beurteilung der Schwere der Beeinträchtigung

Grundlagen: Inventar Denkmalpflege, Einschätzung PV/BG

Gewicht: 3.8%

Nutzenfunktion:
 - maximaler Nutzen (0 NP): keine Beeinträchtigung
 - minimaler Nutzen: schwere Beeinträchtigung von zwei geschützten Objekten

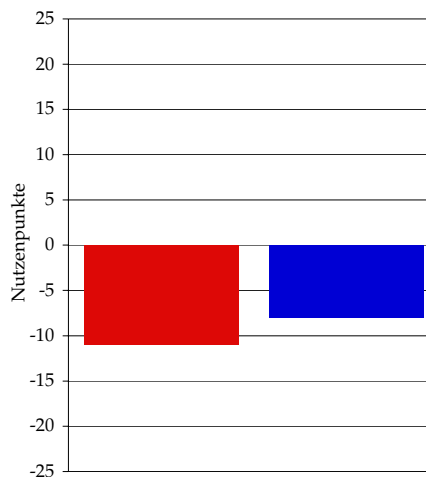
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	-11	-0.4	Begründung
Picasso	-8	-0.3	Denkmalpflege

Nutzenfunktion:

	Anzahl gesch. Obj.	
	eines	zwei
stark	-18	-25
mittel	-11	-18
schwach	-4	-11

Nutzenpunkte (ungewichtet):



4.1 Kosten je PP minimieren

Oberziel: Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren

Beschreibung: Beurteilung der Kosten je erstelltem PP



Messgrösse: Kosten und Anzahl PP aus Projekten

Grundlagen: Projektpläne, Kostenschätzungen

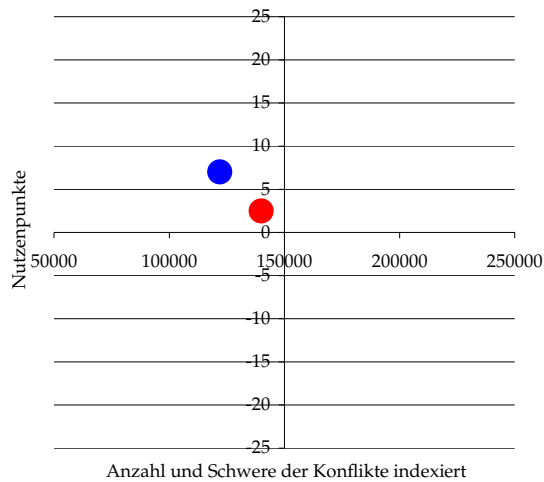
Gewicht: 3.4%

Nutzenfunktion:
 - maximaler Nutzen: Kosten von 50'000/PP
 - minimaler Nutzern: Kosten von 250'000/PP

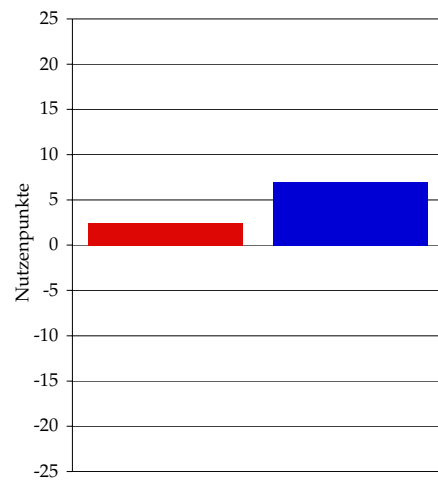
Nutzenpunkte:

Variante	Fr./PP	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.				
 KuMu	140'000	3	0.1	
 Picasso	122'000	7	0.2	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):



4.2 Verkehrsbehinderungen während der Bauphase klein halten

Oberziel: Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren

Beschreibung: Einschätzung bautechnische Risiken

Messgrösse: Beurteilung PV aufgrund Vorstellungen Initianten, Dauer und Schwere der Behinderung, Bedeutung der Vrkhrsachse

Grundlagen: Projektpläne, Vorstellungen Initianten

Gewicht: 2.6%

Nutzenfunktion: - maximaler Nutzen: keine relevanten Behinderungen (0 NP)
 - minimaler Nutzen: lange, schwere Bhinderungen auf wichtigen Achsen (-25 NP)

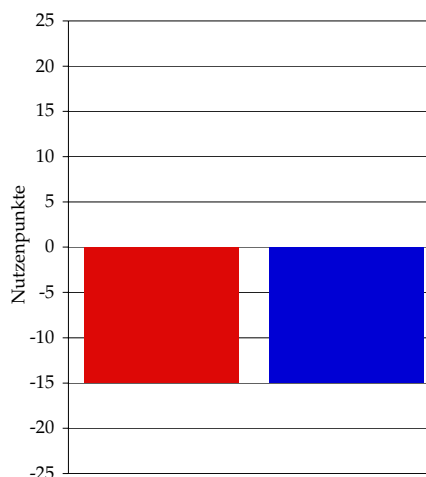
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	-15	-0.4	MIV teilweise auf Tramtrassee
Picasso	-15	-0.4	Dufourstr. 1 Jahr Behinderungen

Nutzenfunktion:

		Dauer und Schwere der Behinderung		
		kurz/leicht	kurz/schwer lang/leicht	lang/schwer
Bedeutung der Achse	gross	-15	-20	-25
	mittelklein	-10	-15	-20
	schwach	-5	-10	-15
keine Achse betr.		0	0	0

Nutzenpunkte (ungewichtet):



4.3 Konflikte mit anderenen Projekten vermeiden, Synergien ermögliche

- Oberziel:** Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren
- Beschreibung:** Qualitative Beurteilung der Konflikte/Synergien mit anderen Projekten
- Messgrösse:** Einschätzung PV/BG; Grösse der Konflikte/Synergien und Bedeutung der anderen Projekte
- Grundlagen:** Projektpläne, Projektideen
- Gewicht:** 4.3%
- Nutzenfunktion:**
- minimaler Nutzen (-25NP) bei absoluten Konflikt mit anderem Projekt
 - maximaler Nutzen bei grossen Synergien mit wichtigem anderen Projekt

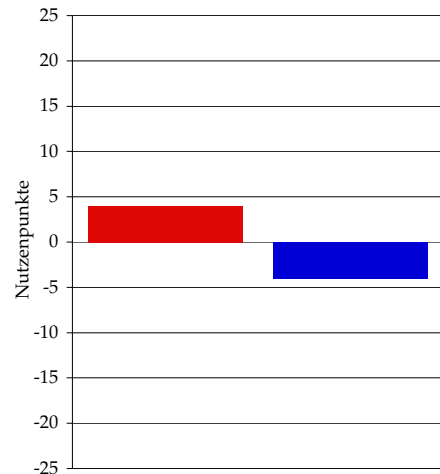
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	4	0.2	Elisabethenstr.
Picasso	-4	-0.2	

Nutzenfunktion:

		Bedeutung Projekt	
		klein	gross
Synergien	gross	18	15
	mittel	11	18
	klein	4	11
keine Veränderung		0	0
	schwach -4	-4	-11
	mittel	-11	-18
	absolut	-18	-25

Nutzenpunkte (ungewichtet):



4.4 Gute Realisierungschancen anstreben

Oberziel: Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren

Beschreibung: Beurteilung der politischen Chancen

Messgrösse: Einschätzung BG

Grundlagen: Erfahrung Mitglieder BG; Projektpläne und -Ideen

Gewicht: 4.3%

Nutzenfunktion: - minimaler Nutzen bei grossen politischen Widerständen und geringer Unterstützung
 - maximaler Nutzen bei minimen politischen Widerständen und grosser Unterstützung

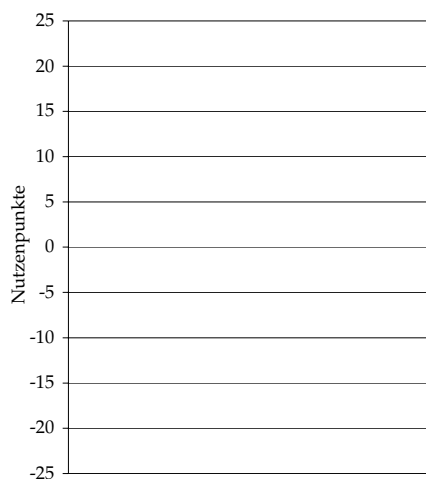
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	0	0.0	
Picasso	0	0.0	

Nutzenfunktion:

Unterstützung	gross	18
	mittel	11
	klein	4
keine Veränderung		0
	klein	-4
	mittel	-11
	gross	-18

Nutzenpunkte (ungewichtet):



4.5 Technische Risiken minimieren

Oberziel: Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren

Beschreibung: Einschätzung bautechnische Risiken

Messgrösse: Beurteilung PV aufgrund Vorstellungen Initianten

Grundlagen: Projektpläne, Vorstellungen Initianten

Gewicht: 2.6%

Nutzenfunktion:
 - maximaler Nutzen: keine relevanten bautechnischen Risiken (0 NP)
 - minimaler Nutzern: Viele grosse bautechnische Risiken (-25 NP)

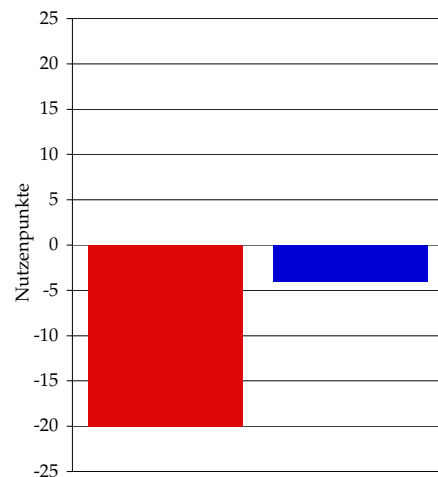
Nutzenpunkte:

Variante	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.	0	0.0	
KuMu	-20	-0.5	Vortrieb (Log., Rohr-), gr. Rampe unter Ge
Picasso	-4	-0.1	allg. Unsicherheit

Nutzenfunktion:

		Azahl Risiken	
		eines	zwei
Schwere der Risiken	gross	-18	-25
	mittel	-11	-18
	klein	-4	-11

Nutzenpunkte (ungewichtet):



Anhang 2.1: Zielsystem

Oberziele	Teilziel
1 Gesamtverkehrsgerechte Anbindung des Parkhauses ermöglichen	1.1 Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern
	1.2 Störungen des öV-Betriebes vermeiden
	1.3 Verkehrssicherheit erhöhen
	1.4 Konflikte mit FG- und Velorouten vermeiden
2 Hohe Attraktivität des Parkhauses sichern	2.1 Direkte Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen anstreben
	2.2 Fusswege zu wichtigen Zielen minimieren
	2.3 Gute Anbindung an das öV-Netz sichern
	2.4 Gute Orientierung und Übersichtlichkeit im PH schaffen
	2.5 Grosse Anzahl Parkplätze realisieren
3 Vorteile für den Städtebau und die Stadtentwicklung realisieren	3.1 PH städtebaulich einpassen (Zufahrten, Lifte, Lüftungen etc.)
	3.2 Hochwertige Gestaltung der Oberfläche ermöglichen
	3.3 Potential für Aufhebung von Oberflächen-PP schaffen
	3.4 Entwicklungsimpulse durch grössere FG-Frequenzen geben
	3.5 Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren
	3.6 Konflikte mit der Denkmalpflege vermeiden
4 Kosten und Risiken minimieren, Chancen maximieren	4.1 Kosten je PP minimieren
	4.2 Verkehrsbehinderungen während der Bauphase klein halten
	4.3 Konflikte mit anderen Projekten vermeiden, Synergien ermöglichen
	4.4 Gute Realisierungschancen anstreben
	4.5 Technische Risiken minimieren

Anhang 2.2: Zuordnung zu Nachhaltigkeitsbereichen und benutzergruppen

Teilziel	Zielgruppen	Nachhaltigkeit
1.1 Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sichern	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Wirtschaft</i>
1.2 Störungen des öV-Betriebes vermeiden	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Umw./Wirtsch</i>
1.3 Verkehrssicherheit erhöhen	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Gesellschaft</i>
1.4 Konflikte mit FG- und Velorouten vermeiden	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Umwelt</i>
2.1 Direkte Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen anstreben	<i>Benutzer</i>	<i>Ges./Umw.</i>
2.2 Fusswege zu wichtigen Zielen minimieren	<i>IS-Gewerbe</i>	<i>Ges/Wirtsch</i>
2.3 Gute Anbindung an das öV-Netz sichern	<i>Benutzer</i>	<i>Gesellschaft</i>
2.4 Gute Orientierung und Übersichtlichkeit im PH schaffen	<i>Benutzer</i>	<i>Gesellschaft</i>
2.5 Grosse Anzahl Parkplätze realisieren	<i>IS-Gewerbe</i>	<i>Wirtschaft</i>
3.1 PH städtebaulich einpassen (Zufahrten, Lifte, Lüftungen etc.)	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Gesellschaft</i>
3.2 Hochwertige Gestaltung der Oberfläche ermöglichen	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Gesellschaft</i>
3.3 Potential für Aufhebung von Oberflächen-PP schaffen	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Ges./Umwelt</i>
3.4 Entwicklungsimpulse durch grössere FG-Frequenzen geben	<i>IS-Gewerbe</i>	<i>Wirtschaft</i>
3.5 Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Umwelt</i>
3.6 Konflikte mit der Denkmalpflege vermeiden	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Gesellschaft</i>
4.1 Kosten je PP minimieren	<i>Betreiber</i>	<i>Wirtschaft</i>
4.2 Verkehrsbehinderungen während der Bauphase klein halten	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Ges/Wirtsch</i>
4.3 Konflikte mit anderen Projekten vermieden, Synergien ermöglichen	<i>Allgemeinheit</i>	<i>Gesellschaft</i>
4.4 Gute Realisierungschancen anstreben	<i>Betreiber</i>	<i>Ges/Wirtsch</i>
4.5 Technische Risiken minimieren	<i>Betreiber</i>	<i>Wirtschaft</i>