



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Bau- und Raumplanungskommission

An den Grossen Rat

10.1295.02

Basel, 23. März 2011

Kommissionsbeschluss
vom 23. März 2011

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

Ratschlag und Bericht des Regierungsrates Nr. 10.1295.01 betreffend Areal CityGate; Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Singerstrasse, St. Jakobsstrasse und Zeughausstrasse

sowie Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Vorgehen	3
2. Gegenstand der Vorlage	3
3. Erwägungen der Bau- und Raumplanungskommission	3
a) Waldfeststellung	3
b) Anzahl Parkplätze und Fahrtenmodell	4
4. Abweisung der Einsprachen	5
5. Schlussbemerkungen und Antrag	6
 Beschlussantrag	7
Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission	

1. Auftrag und Vorgehen

Am 13. Oktober 2010 überwies der Grosse Rat den Ratschlag und Bericht des Regierungsrates Nr. 10.1295.01 betreffend Areal CityGate an seine Bau- und Raumplanungskommission (BRK).

Die BRK behandelte dieses Geschäft an mehreren Sitzungen und im Rahmen eines Augenscheins. Sie liess sich dabei vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Herrn Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, über die zugrunde liegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrates informieren. Für die Beantwortung von Fragen standen während der Kommissionsberatung ferner die Herren Jürg Degen und Marc Février (Hochbau- und Planungsamt) zur Verfügung.

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) erstattete einen Mitbericht, in dem sie gewisse Änderungsanträge stellt. Der Mitbericht der UVEK ist diesem Bericht als Beilage beigeheftet.

Die BRK beantragt, den Anträgen des Regierungsrats (abgesehen von einer redaktionellen Vereinfachung) im Wesentlichen zu folgen. In diesem Sinne beantragt die BRK, den Änderungsantrag der UVEK (Hauptantrag) abzulehnen.

2. Gegenstand der Vorlage

Gegenstand der Vorlage ist die Festsetzung eines Bebauungsplans für das Areal CityGate im Bereich Singerstrasse, St. Jakob-Strasse und Zeughausstrasse. Ferner beantragt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang für das betreffende Areal eine Zonenänderung, eine Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen und die Abweisung von Einsprachen. Der Gegenstand der Vorlage und die Geschichte des Areals sind im Ratschlag ausführlich dargestellt, so dass sich weitere Ausführungen dazu an dieser Stelle erübrigen.

3. Erwägungen der Bau- und Raumplanungskommission

a) Waldfeststellung

Die BRK begrüsst den Vorschlag des Regierungsrats, für das Areal CityGate eine neue Rechtsgrundlage für die bauliche Entwicklung zu schaffen, im Grundsatz einstimmig.

In der BRK wurde die Frage gestellt, ob es zwingend sei, dass ein Teil des Areals als Wald im rechtlichen Sinne anerkannt und von jeder Bebauung freigehalten werden müsse. Es wäre nämlich andernfalls vorstellbar, den vorgesehenen Grünflächenanteil auf diesem Areal zu reduzieren und eine höhere bauliche Nutzung anzustreben.

In Art. 2 des eidgenössischen Waldgesetzes steht:

¹ Als Wald gilt jede Fläche, die mit Waldbäumen oder Waldsträuchern bestockt ist und Waldfunktionen erfüllen kann. Entstehung, Nutzungsart und Bezeichnung im Grundbuch sind nicht massgebend.

...

⁴ Innerhalb des vom Bundesrat festgesetzten Rahmens können die Kantone bestimmen, ab welcher Breite, welcher Fläche und welchem Alter eine einwachsende Fläche sowie ab welcher Breite und welcher Fläche eine andere Bestockung als Wald gilt.

..."

In Art. 2 Abs. 1 der eidgenössischen Waldverordnung konkretisierte der Bundesrat den Rahmen, innerhalb dessen die Kantone die rechtliche Definition des Waldes bestimmen können, wie folgt:

"Die Kantone bestimmen die Werte, ab welchen eine bestockte Fläche als Wald gilt, innerhalb der folgenden Bereiche:

- a. *Fläche mit Einschluss eines zweckmässigen Waldsaumes: 200–800 m²;*
- b. *Breite mit Einschluss eines zweckmässigen Waldsaumes: 10–12 m;*
- c. *Alter der Bestockung auf Einwuchsflächen: 10–20 Jahre."*

In § 3 des kantonalen Waldgesetzes konkretisierte der Gesetzgeber des Kantons Basel-Stadt den Waldbegriff wie folgt:

"Eine mit Waldbäumen und Waldsträuchern bestockte Fläche gilt in der Regel als Wald, wenn sie eine Mindestbreite von 12 m, eine Mindestfläche von 500 m² und bei Einwuchsflächen ein Mindestalter von 20 Jahren aufweist."

Das im vorliegenden Fall zur Diskussion stehende Waldstück ist viel grösser als 800 m², deutlich länger und breiter als 12 m und älter als 20 Jahre. Es ist daher sowohl aufgrund der Gesetzgebung des Bundes als auch aufgrund der kantonalen Vorschriften eindeutig als Wald zu qualifizieren.

Ob es in raumplanerischer Hinsicht zweckmässig ist, schon so kleine Waldstücke dem strengen Schutz der Waldgesetzgebung zu unterstellen, kann je nach Standpunkt unterschiedlich beurteilt werden. Aber die Gesetzeslage ist klar und lässt im vorliegenden Fall keinen Spielraum. Die rechtliche Qualifikation der zur Diskussion stehenden Fläche als Wald ist zwingend. Eine wesentliche Ausdehnung der bebaubaren Fläche auf dem Areal CityGate ist daher nicht möglich.

Das BVD führte vor der BRK zudem aus, dass eine Ausdehnung der bebaubaren Fläche und damit eine Erhöhung der baulichen Nutzung auf dem Areal CityGate auch aus städteplanerischen Gründen nicht wünschbar seien. Das BVD wolle nämlich mit einer bewussten Beschränkung der baulichen Nutzung die bestehenden Qualitäten des Areals soweit wie möglich erhalten. Dies sei im Hinblick auf die weitere Entwicklung der umliegenden Areale wichtig (Weiterführung der Wohnlage vom stadtnahen Teil der St. Jakobs-Strasse über das möglicherweise in Zukunft zur Neubebauung frei werdende Areal "Güterbahnhof Wolf" bis hin gegen St. Jakob). Zudem sei gar nicht gewiss, ob der Eigentümer des Areals CityGate (die Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft) an einer Neuauflage des Bebauungsplans überhaupt interessiert sei.

Die BRK entschied mit grosser Mehrheit, vor diesem Hintergrund darauf zu verzichten, die Möglichkeiten einer zusätzlichen baulichen Verdichtung auf dem Areal CityGate durch das BVD näher abklären zu lassen.

b) Anzahl Parkplätze und Fahrtenmodell

Der Regierungsrat beantragt, mit dem Erlass des vorliegenden Bebauungsplans der Bauherrschaft die Erstellung einer grösseren Anzahl Parkplätze zu gestatten, als gemäss kantonaler Parkplatzverordnung (PPV) für den Regelfall vorgesehen ist. Konkret soll die Anzahl derjenigen Parkplätze, die den Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen zugeordnet werden, um 30% erhöht werden dürfen. Im Gegenzug soll im Bebauungsplan ein so genanntes "Fahrtenmodell" vorgesehen werden.

Ein Fahrtenmodell ist eine Regelung, wonach die Anzahl der pro Jahr erfolgenden Zu- und Wegfahrten limitiert wird. Der Sinn dieses Regelungsmodells liegt darin, dass aus ökologischer Sicht nicht in erster Linie die Zahl der Parkplätze relevant ist, sondern die Zahl der tatsächlich erfolgenden Fahrten. Ein Fahrtenmodell sieht üblicherweise Folgendes vor:

- die Zahl der maximal zulässigen Fahrten pro Jahr;
- eine Regelung, wie die tatsächlich erfolgenden Fahrten erhoben werden müssen;
- Sanktionen für den Fall der Überschreitung der maximal zulässigen Fahrtenzahl.

Früher (und so auch bei der Ausarbeitung des vorliegenden Bebauungsplans) wurden Fahrtenmodelle individuell für den Einzelfall ausgearbeitet. Im vorliegenden Bebauungsplan finden sich die entsprechenden Bestimmungen in Ziffer III.2.i.

Mit Beschluss vom 3. Februar 2010 ergänzte der Grosse Rat das kantonale Bau- und Planungsgesetz (BPG) und fügte gewisse allgemeine Regelungen für Fahrtenmodelle in dieses Gesetz ein (§§ 75a ff. BPG). Bei diesen Regelungen handelt es sich insbesondere um die Vorschrift, dass der Betreiber einer von einem Fahrtenmodell betroffenen Parkierungsanlage die tatsächlich erfolgenden Fahrten erheben und melden muss; ferner sind die im Überschreitungsfall erfolgenden Sanktionen im Gesetz geregelt. Aufgrund dieser gesetzlichen Regelung ist es nun bei Anordnung eines Fahrtenmodells im konkreten Einzelfall nicht mehr nötig, diese allgemeinen Bestimmungen festzusetzen; stattdessen kann in Bezug auf diese allgemeinen Bestimmungen auf das Gesetz verwiesen werden.

Im vorliegenden Fall kann daher der Textteil des Bebauungsplans vereinfacht werden; Ziffer III.2.i Abs. 5 des im Ratschlag enthaltenen Beschlussantrags erhält folgende neue Fassung:

"Bezüglich Erhebung der Fahrten, Berichterstattung, Kontrolle sowie den zu verfügenden Sanktionen bei Überschreitung der bewilligten Jahresfahrtenzahl gelten die Vorschriften der allgemeinen Fahrtenmodellgesetzgebung sinngemäss."

Das ist der Antrag, den die BRK dem Grossen Rat hiermit zur Beschlussfassung vorlegt.

Demgegenüber beantragt die UVEK in ihrem Mitbericht, keine höhere Anzahl Parkplätze zu bewilligen, als es in der PPV für den Regelfall vorgesehen ist; entsprechend beantragt die UVEK auch, auf die Anordnung eines Fahrtenmodells zu verzichten.

Die Gründe, die für und gegen den Hauptantrag der UVEK sprechen, sind im Mitbericht der UVEK ausführlich dargestellt. Aus der Sicht der Mehrheit der BRK überwiegen diejenigen Gründe, die gegen den Hauptantrag der UVEK sprechen. Insbesondere scheint der Mehrheit der BRK entscheidrelevant, dass die gemäss Antrag des Regierungsrates festzusetzende maximale Fahrtenzahl genau demjenigen Quantum entspricht, mit dem aufgrund der Erfahrungswerte auch bei Bewilligung der gemäss PPV maximal zulässigen (und von der UVEK gutgeheissen) Parkplatzzahl zu rechnen wäre. Mit anderen Worten: Der Regierungsrat will die höhere Parkplatzzahl im vorliegenden Fall nur bewilligen, wenn der Betreiber der Parkierungsanlage im Gegenzug verpflichtet wird, diese Parkplätze besonders sparsam zu benutzen und mit diesen Parkplätzen nicht mehr Fahrten zu generieren, als gemäss den üblichen Erfahrungswerten auch mit der regulären Parkplatzzahl zu erwarten wären (diese Erfahrungswerte liegen nota bene auch den in der PPV festgesetzten maximalen Parkplatzzahlen zugrunde). Dagegen kann nach Ansicht der Mehrheit der BRK nichts einzuwenden sein.

4. Abweisung der Einsprachen

Die im Ratschlag aufgeführten Einsprachen sind im Sinne der dort wiedergegebenen Erwägungen des Regierungsrats abzuweisen.

5. Schlussbemerkungen und Antrag

Die BRK beantragt dem Grossen Rat einstimmig ohne Enthaltungen, dem nachfolgenden Beschlussantrag zuzustimmen. Sie hat den Kommissionspräsidenten zu ihrem Sprecher bestimmt.

23. März 2011

Namens der Bau- und Raumplanungskommission

Der Präsident



Dr. Andreas C. Albrecht

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich St. Jakobs-Strasse, Singerstrasse und Zeughausstrasse (Areal City Gate)

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, gestützt auf die §§ 101 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹ sowie auf § 11 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 7. Oktober 1983², nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 10.1295.01 des Regierungsrates und in den Bericht Nr. 10.1295.02 seiner Bau- und Raumplanungskommision und den beigefügten Mitbericht seiner Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'220 des Hochbau- und Planungsamtes vom 9. November 2006 wird verbindlich erklärt.

II. Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen

Der Plan Nr. 13'225 des Hochbau- und Planungsamts vom 9. November 2006 zur Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen wird genehmigt.

III. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'221 des Hochbau- und Planungsamts vom 9. November 2006 wird verbindlich erklärt.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

a. ¹ In den Baufeldern A, B, C und D dürfen Gebäude in Abweichung von der zulässigen Geschosszahl innerhalb der folgenden maximal zulässigen Gebäudehöhen und Bruttogeschoßflächen (BGF) erstellt werden:

Baufeld A: Gebäudehöhe: 33 m (307,5 m ü. M.) BGF: 9'500 m²

Baufeld B: Gebäudehöhe: 40 m (314,5 m ü. M.) BGF: 11'500 m²

Baufeld C: Gebäudehöhe: 25 m (299,5 m ü. M.) BGF: 9'000 m²

Baufeld D: Gebäudehöhe: 35 m (309,5 m ü. M.) BGF: 12'000 m²

Gesamtareal: BGF: 42'000 m²

² Messpunkt für die Gebäudehöhe ist das Niveau der Erschliessungsfläche (Bereich F) mit 274,5 m ü. M. Eine einheitliche Höhe der Gebäude ist nicht erwünscht. Der Höhenunterschied zwischen den Gebäuden muss mindestens 2 m betragen.

³ Im Baufeld E darf ein Gebäude gemäss Grundordnung (Zone 5) erstellt werden. Im Bereich der Villa gilt die Grundordnung (Schutzzone).

¹ SG 730.100.

² SG 780.100.

- b. Nutzungsübertragungen unter den Baufeldern sind zulässig, soweit dadurch auf keinem Baufeld die höchstzulässige BGF um mehr als 10% erhöht wird.
- c. Es sind nur begrünte Flachdächer erlaubt. Vorbehalten sind unbeachtliche Bauteile gemäss Bau- und Planungsgesetz. Reklameeinrichtungen dürfen die maximale Gebäudehöhe überschreiten.
- d. Zwischen den Bauten auf den Baufeldern C und D ist ein Gebäudeabstand von mindestens 5 m einzuhalten.
- e. Die im Situationsplan fett gekennzeichneten Baufeldseiten dürfen oberirdisch auf der gesamten Seitenlänge um höchstens 1,5 m durch Dächer und Vordächer überschritten werden.
- f. Zulässige Nutzungen sind Wohnflächen sowie Arbeitsflächen wie beispielsweise Büros, Gewerbe, Dienstleistungen oder Hotels. Auf einen Wohnanteil darf verzichtet werden. Verkaufsflächen sind zulässig, sofern sie den Hauptnutzungen dienen und 5% der zulässigen BGF nicht überschreiten.
- g. Die Fläche F dient der Erschliessung und als Frei- und Grünfläche. Oberirdisch dürfen nur der Erschliessung dienende Anlagen und Elemente der Freiflächengestaltung erstellt werden.
- h. Die Anzahl der zulässigen Abstellplätze richtet sich nach der Parkplatzgesetzgebung (Bestimmung der Anzahl Parkplätze auf Basis der jeweiligen Nutzung). Sofern die durch diese Parkplätze verursachten Fahrten beschränkt werden, darf die berechnete Anzahl Parkplätze, die den Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen zugeordnet werden, um 30% erhöht werden. Mit Ausnahme von 12 Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher sind alle Parkplätze unterirdisch anzulegen. Die bestehenden Parkplätze rund um die Villa sind sowohl von der Pflicht unterirdisch zu bauen, als auch von der Fahrtenbeschränkung ausgenommen.

i. ¹ Für die nicht dem Wohnen zugeordneten Parkplätze wird die zulässige Anzahl Fahrten beschränkt. Die Höchstzahl der erlaubten Fahrten (Zu- und Wegfahrten gesamt-haft) beträgt maximal 265'000 pro Jahr. Grundlage dafür ist ein Nutzungsmix von 55% Dienstleistung, 5% Verkauf und 40% Wohnen. Die Zahl der tatsächlich erlaubten Fahrten wird im Baubewilligungsverfahren in Abhängigkeit vom Nutzungsmix definitiv festgesetzt und wie folgt ermittelt:

² Dienstleistung: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 3 Fahrten für Beschäftigte und 4.5 Fahrten für Kundinnen und Kunden an jeweils 310 Tagen im Jahr angenommen. Das Verhältnis Beschäftigte/Kundinnen und Kunden beträgt 70% zu 30%.

Verkauf: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 7.5 Fahrten an 305 Tagen angenommen. Die Fahrtenzahl bei beiden Nutzungen wird basierend auf der nach Parkplatzgesetzgebung zulässigen Anzahl Parkplätze berechnet, ohne Zuschlag von 30%.

³ Parkplätze für Besucherinnen und Besucher: Für Parkplätze für Besucherinnen und Besucher werden Pauschal 2.5 Fahrten an 310 Tagen im Jahr angenommen.

⁴ Werden dem Wohnen oder der Villa zugeordnete Parkplätze an Dienstleistungsbetriebe oder Läden vermietet, so werden die dadurch verursachten Fahrten dem gesamten Fahrtenkontingent angerechnet. Die getrennte Erfassung dieser Fahrten ist durch technische Massnahmen (z.B. Zutrittsbadges) zu gewährleisten.

- ⁵ Bezuglich Erhebung der Fahrten, Berichterstattung, Kontrolle sowie den zu verfügenden Sanktionen bei Überschreitung der bewilligten Jahresfahrtenzahl gelten die Vorschriften der allgemeinen Fahrtenmodellgesetzgebung sinngemäss.
- j. Wird die zulässige Bruttogeschoßfläche gemäss lit. b in Etappen erstellt, so dürfen die zulässige Anzahl Parkplätze und Anzahl Fahrten nur im Verhältnis zur realisierten Nutzung erstellt und genutzt werden.
 - k. Die Zu- und Wegfahrt muss über die St. Jakobs-Strasse erfolgen. Notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten dürfen auch über die Singerstrasse und die Zeughausstrasse erfolgen. Es ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen und zu kontrollieren, dass ausschliesslich notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten über die Zeughausstrasse erfolgen und eine Durchfahrt zur St. Jakob-Strasse oder zur Singerstrasse verhindert wird. Die Erschliessung von Baufeld E kann unabhängig davon über die Zeughausstrasse erfolgen.
 - l. Die Inbetriebnahme der jeweiligen Gebäude in den Baubereichen A-D (Abnahme durch Bauinspektorat) darf erst erfolgen, wenn der zur Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte notwendige Lärmschutz gewährleistet ist.
 - 3. Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan ausnahmsweise zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

IV. Abweisung der Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. 10.1295.01 aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

V. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

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

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.



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

Basel, 5. Januar 2011

Kommissionsbeschluss
vom 5. Januar 2011

Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 10.1295.01 Areal CityGate; Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Singerstrasse, St. Jakobs-Strasse und Zeughausstrasse (Areal CityGate)

1. Ausgangslage und Vorgehen

Das ehemalige MIBA-Areal östlich des Bahnhofs Basel SBB soll gemäss den Plänen der heutigen Besitzerin, der Basellandschaftlichen Pensionskasse (BLPK), künftig für Dienstleistungen und Wohnzwecke genutzt werden. Dafür bedarf es einer Zonenänderung, einer Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen sowie eines Bebauungsplans inklusive Vorschriften.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 10.1295.01 Areal CityGate; Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Singerstrasse, St. Jakobs-Strasse und Zeughausstrasse (Areal CityGate)* am 13.10.2010 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zum Mitbericht an die Bau- und Raumplanungskommission (BRK) überwiesen. Die UVEK hat sich nach Rücksprache mit der federführenden BRK ausschliesslich mit dem im Bebauungsplan verankerten Fahrtenmodell auseinandergesetzt, und zwar an ihren Sitzungen vom 24.11.2010 und 1.12.2010.

2. Erörterungen der UVEK

2.1 Allgemeines Fahrtenmodell

Der Grosse Rat hat am 3.2.2010 mit einer Änderung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) ein allgemein gültiges Fahrtenmodell beschlossen. Dieses legt bei verkehrsintensiven Einrichtungen sowohl eine zulässige Zahl von Abstellplätzen als auch eine Jahresfahrtenzahl fest. Die Überschreitung der Jahresfahrtenzahl ist mit Sanktionen (Sockelabgabe pro bewilligten Abstellplatz plus Abgabe pro überzählige Fahrt) verbunden. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen, die durchschnittlich mindestens 2'000 Fahrten pro Betriebstag auslösen.

Kommt ein Fahrtenmodell zur Anwendung, darf die Zahl der erstellten Abstellplätze von der ansonsten geltenden Parkplatzverordnung (PPV) nach oben abweichen.

2.2 Fahrtenmodell CityGate

Eine im Jahr 2005 durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung hält fest, dass auf dem Areal CityGate nicht mehr als die gemäss PPV erlaubte Zahl von Parkplätzen erstellt werden darf. Gemäss heutigen Bestimmungen müsste allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr durchgeführt werden, da die Zahl der Parkplätze unter der dafür massgebenden Schwelle von 500 liegt.

Weil die BLPK mehr als die gemäss PPV zulässige Zahl von Parkplätzen erstellen wollte, hat sie sich mit dem damaligen Baudepartement im Juli 2006 auf ein Fahrtenmodell geeinigt, gemäss dem auf dem Areal mehr Parkplätze gebaut werden dürfen, gleichzeitig aber die Zahl der Fahrten zu beschränken ist. Die BLPK hat ihr Projekt in der Folge unter der Annahme weiterentwickelt, dass dieses Fahrtenmodell im Bebauungsplan festgeschrieben wird.

Die UVEK stellt fest, dass das im vorliegenden Bebauungsplan definierte Fahrtenmodell in den beiden folgenden Punkten von dem vom Grossen Rat am 3.2.2010 beschlossenen, im BPG und der PPV verankerten allgemeinen Fahrtenmodell abweicht:

- Die maximal zulässige Zahl von Fahrten liegt bei 265'000 pro Jahr bzw. 750 pro Betriebstag. Dies liegt deutlich unter dem Wert von 2'000 Fahrten pro Tag, ab der bei verkehrsintensiven Einrichtungen das Fahrtenmodell automatisch zur Anwendung gelangt.
- Die Anzahl Parkplätze liegt um 30% über der von der PPV maximal erlaubten Zahl. Das allgemeine Fahrtenmodell sieht lediglich eine Erhöhung um 20% vor.

Die UVEK hält fest, dass es sich beim Areal CityGate nicht um eine verkehrsintensive Einrichtung handelt, auf die das im BPG festgeschriebene Fahrtenmodell automatisch anzuwenden ist. Ohne anders lautende Bestimmung im Bebauungsplan gilt auf diesem Areal deshalb die PPV, welche die Zahl der Parkplätze und nicht die Zahl der Fahrten beschränkt.

Mit der Einführung des allgemeinen Fahrtenmodells sind die Zuständigkeiten, Abläufe und Sanktionen klar geregelt worden. Weil das im vorliegenden Bebauungsplan vorgesehene Fahrtenmodell wie dargelegt vom allgemeinen Fahrtenmodell abweicht, sollte aus Sicht der UVEK sichergestellt werden, dass bezüglich Erhebung der Fahrten, Berichterstattung, Kontrolle und Sanktionen die Bestimmungen der §§ 75b und 75c BPG sowie der §§ 20 bis 22 PPV sinngemäss zur Anwendung kommen. Mit der Verankerung im Bebauungsplan, dass für das Areal CityGate dieselben Vorgehen und Sanktionen zur Anwendung kommen wie beim allgemeinen Fahrtenmodell (GRB vom 3.2.2010), kann jegliche rechtliche Unsicherheit ausgeschlossen werden. Die UVEK stellt deshalb eventualiter mit 8:0 Stimmen bei einer Enthaltung einen Antrag auf Anpassung von Vorschrift 2 lit. i Abs. 5 des Bebauungsplans (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

2.3 Erwägungen der UVEK

Die UVEK hat ausführlich diskutiert, ob sie am speziellen Fahrtenmodell CityGate festhalten oder dieses aus dem Bebauungsplan streichen will. Bei einem Stimmenverhältnis von 4:4 und einer Enthaltung hat sich mit Stichentscheid des Präsidenten für die Streichung ausgesprochen (vgl. Kapitel 3.1). Im Folgenden sind die geäusserten Pro- und Contra-Argumente gegen ein Fahrtenmodell im Bebauungsplan CityGate aufgeführt.

Pro Fahrtenmodell:

- Das allgemeine Fahrtenmodell ist erst im Jahr 2010 eingeführt worden. Seine Parameter waren der Bauherrin zum Zeitpunkt der Planung der Bauvorhaben auf dem Areal CityGate noch nicht bekannt. Sie hat ihr Projekt im Glauben entwickelt, 30% mehr Parkplätze als gemäss PPV zulässig erstellen zu dürfen.
- Der Kanton wäre ein unzuverlässiger Verhandlungspartner, würde er zum jetzigen Zeitpunkt einen Rückzieher machen und das mit der Investorin vor Jahren vereinbarte Fahrtenmodell mit Verweis auf Inkompatibilität zum allgemeinen Fahrtenmodell aus dem Bebauungsplan streichen.
- Für die Umwelt ist nicht die Zahl der Parkplätze entscheidend, sondern die Zahl der Fahrten. Theoretisch ist es sogar denkbar, dass bei einer tieferen Zahl von Parkplätzen und

Verzicht auf das Fahrtenmodell die Zahl der Fahrten höher ist als mit Fahrtenmodell. Weniger Parkplätze implizieren nicht zwingend weniger Fahrten.

- Beim Areal handelt es sich um kein sensibles Gebiet mit vielen Anwohnern. Es liegt im Gegenteil zwischen der Autobahn und weiteren Schnellstrassen.
- Es ist nicht rechtswidrig, in einem Bebauungsplan ein Fahrtenmodell festzulegen, das vom im BPG definierten Modell abweicht.
- Die Zahl der effektiv erstellten Parkplätze ist abhängig von der Nutzung des Areals. Da diese noch nicht definitiv feststeht, ist es durchaus möglich, dass die in der PPV definierte Zahl von Parkplätzen nicht überschritten und damit das im Bebauungsplan festgehaltene Fahrtenmodell nicht zur Anwendung kommt – beispielsweise bei überwiegender Nutzung zu Wohnzwecken.
- Bei Streichung des Fahrtenmodells aus dem Bebauungsplan muss nochmals eine Planauflage mit nachfolgendem Einspracheverfahren durchgeführt werden.

Contra Fahrtenmodell:

- Jedes Fahrtenmodell ist mit einem gewissen bürokratischen Aufwand verbunden – sowohl auf Seiten des Betreibers als auch der kantonalen Verwaltung. Deshalb sollte seine Anwendung beschränkt bleiben auf Anlagen einer gewissen Grösse. Beim Areal CityGate ist diese Grösse nicht gegeben; es handelt sich um keine verkehrsintensive Einrichtung, auf die das im BPG festgeschriebene Fahrtenmodell angewendet werden muss. Deshalb ist bei der Bemessung der Anzahl Parkplätze die PPV anzuwenden.
- Gemäss Ratschlag zum allgemeinen Fahrtenmodell ist der Regierungsrat der Ansicht, an Orten mit weniger als durchschnittlich 2'000 Fahrten pro Tag bestehe kein Bedarf für Fahrtenmodelle. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat gegenüber der UVEK denn auch festgehalten, man werde bei künftigen Projekten nur noch Fahrtenmodelle ins Spiel bringen, wenn die im Gesetz festgehaltenen Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Im vorliegenden Fall käme also die PPV zur Anwendung.
- Das allgemeine Fahrtenmodell sieht nur eine Erhöhung der Anzahl Parkplätze gegenüber der PPV um 20% vor; im vorliegenden Fall sollen dem Investor aber sogar 30% mehr Parkplätze zugestanden werden.
- Der Fall könnte eine präjudizierende Wirkung haben. Andere Investoren könnten mit Verweis auf das Areal CityGate ebenfalls eine Abweichung von der PPV verlangen. Die Verhandlungsposition des Regierungsrats würde jedenfalls geschwächt.
- Auch die PPV hat letztlich zum Ziel, die Zahl der Fahrten zu beschränken. Erlaubt man einem Investor, mehr Parkplätze zu erstellen, dann verschafft man ihm damit einen wirtschaftlichen Vorteil, auch wenn man im Bebauungsplan gleichzeitig ein Fahrtenmodell festschreibt. Im Sinne der Rechtsgleichheit sollte deshalb die Anwendung des Fahrtenmodells auf das im Bau- und Planungsgesetz festgelegte Modell beschränkt bleiben – mit identischen Vorgaben und Sanktionen.
- Die zusätzlichen Parkplätze schaffen dem Investor einen Mehrwert, der nicht abgeschöpft wird. Zusätzliche Parkplätze im Citybereich sind begehrt, denn mit der Parkraumbewirtschaftung auf Allmend steigt die Nachfrage nach Parkplätzen auf privatem Grund.

3. Anträge an den Grossen Rat

3.1 Antrag auf Streichung des Fahrtenmodells aus dem Bebauungsplan

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat folgende Änderungen an dem Bericht der BRK angehängten *Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich St. Jakobs-Strasse, Singerstrasse und Zeughausstrasse (Areal CityGate)*. Sie führen dazu, dass das Fahrtenmodell aus dem Bebauungsplan eliminiert wird.

III. Bebauungsplan

Vorschrift 2 lit. h des Bebauungsplans erhält folgende neue Fassung:

Die Anzahl der zulässigen Abstellplätze richtet sich nach der Parkplatzgesetzgebung (Bestimmung der Anzahl Parkplätze auf Basis der jeweiligen Nutzung). Mit Ausnahme von 12 Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher sind alle Parkplätze unterirdisch anzulegen. Die bestehenden Parkplätze rund um die Villa sind von der Pflicht, unterirdisch zu bauen, ausgenommen.

Vorschrift 2 lit. i des Bebauungsplans wird ersatzlos gestrichen

Vorschrift 2 lit. j des Bebauungsplans erhält folgende neue Fassung:

Wird die zulässige Bruttogeschossfläche gemäss lit. b in Etappen erstellt, so darf die zulässige Anzahl Parkplätze nur im Verhältnis zur realisierten Nutzung erstellt und genutzt werden.

Die UVEK hat diesen Mitbericht an ihrer Sitzung vom 5. Januar 2011 mit 8:2 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich, Präsident