



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.2054.03/06.5197.05

BVD/P120254/065197
Basel, 19. Dezember 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 18. Dezember 2012

Ratschlag

betreffend

Initiative „CentralParkBasel“

sowie

Bericht zum

Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park"

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Begehren	3
3. Vorgeschichte	4
4. Idee CentralParkBasel und die fünf Anliegen der Initiative	4
5. Schnittstellen zu bestehenden Planungen	5
6. Planungsmassnahmen	7
6.1 Modul 1: Organisation	7
6.2 Modul 2: Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
6.3 Modul 3: Varianzverfahren	9
7. Kosten und Termine	9
7.1 Kosten	9
7.2 Termine	10
8. Weitere Schritte	10
9. Spezielle Anliegen des Vereins CentralParkBasel	11
10. Politische Vorstösse	11
11. Bericht zum Anzug Meier	12
12. Antrag	13

1. Ausgangslage

Am 15. Februar 2012 hat die Staatskanzlei festgestellt, dass die kantonale Volksinitiative „CentralParkBasel“ mit 3'252 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist.

Mit Beschluss vom 15. Mai 2012 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den Bericht Nr. 12.0254.01 vom 16. Mai 2012 zur rechtlichen Zulässigkeit dieser Initiative vorgelegt. Gestützt auf den darin gestellten Antrag hat der Grosse Rat an seiner Sitzung vom 6. Juni 2012 die unformulierte Initiative für rechtlich zulässig erklärt.

Wenn die rechtliche Zulässigkeit einer Initiative feststeht, hat der Grosse Rat gemäss § 18 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 an der nächsten ordentlichen Sitzung die Initiative entweder:

- a. sofort dem Volk ohne Empfehlung und nicht mit einem Gegenvorschlag vorzulegen oder
- b. sie dem Regierungsrat oder einer Grossratskommission zur Berichterstattung zu überweisen.

Mit Bericht Nr. 12.0254.02 vom 6. Juni 2012 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat denn auch gleichzeitig zum Bericht über die rechtliche Zulässigkeit einen Vorschlag über das weitere Vorgehen unterbreitet. Mit Beschluss Nr. 12/26/10G vom 27. Juni 2012 ist der Grosse Rat dem Antrag gefolgt und hat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen und zur Ausarbeitung eines Ausformulierungsvorschlags in Form eines referendumsfähigen Beschlussantrags beauftragt. Konkret soll eine Ausgabe für Planungsmittel bewilligt werden, mit dem die Machbarkeit der Idee vertieft geprüft und damit die Konkretisierung vorangetrieben werden kann.

2. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen im Sinne der Ausformulierung der unformulierten Volksinitiative „CentralParkBasel“, für die Prüfung der Machbarkeit der Idee Central-ParkBasel eine Ausgabe in der Höhe von CHF 1'560'000 zu bewilligen. Mit diesen Planungsmitteln können die Durchführung eines entsprechenden Varianzverfahrens und die Erarbeitung der dazu notwendigen Grundlagen und Rahmenbedingungen finanziert werden.

Die Ausgabe in der Höhe von CHF 1.56 Mio. geht zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale, Kostenstelle 6018700/Kostenart 313.100.

Zudem beantragen wir Ihnen, den Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park" als erledigt abzuschreiben. Die mit diesem Bericht beantragte Ausgabenbewilligung und die damit erreichte Vertiefung und Konkretisierung der Vision decken die mit dem Anzug geforderten Arbeitsschritte vollumfänglich ab.

3. Vorgeschichte

Im Jahr 2007 lancierte das Landschaftsarchitekturbüro Jacob Planung in Basel die Idee „CentralParkBasel“. Kernpunkt der Idee ist die Überdeckung des Gleisfelds am Bahnhof Basel SBB zwischen der Passerelle und der Margarethenbrücke. Im Jahr 2009 wurde zur Unterstützung der Idee die Petition P246 „Pro CentralPark Basel“ mit 2'500 Unterschriften eingereicht und im Jahr 2012 folgte eine kantonale Volksinitiative mit 3'250 Unterschriften.

Die im Februar 2012 zustande gekommene Volksinitiative fordert:

„Über dem Gleisfeldareal zwischen der Passerelle und der Margarethenbrücke ist ein öffentlicher «CentralParkBasel» zu erstellen. Damit soll ein Frei- und Grünraum mit hoher Aufenthaltsqualität, neuen Fussverbindungen und einem Veloweg, neuen Perronzugängen, einer Randbebauung mit Wohn- und Gewerbenutzung auf Gundeldingerseite und einer besseren Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Stadt geschaffen werden.

Übergangsregelung: Nach Annahme dieser Initiative sind unverzüglich die Umsetzungsarbeiten in Angriff zu nehmen.“

Mit Bericht Nr. 12.0254.01 vom 16. Mai 2012 wurde die unformulierte Initiative als grundsätzlich rechtlich zulässig erklärt, wobei das Beachten von höherstehendem Recht wie auch die Frage, ob mit der Initiative etwas Unmögliches verlangt wird, nicht abschliessend beantwortet werden konnten. Zudem ergab die Auslegung der rechtlichen Zulässigkeit, dass die Initiative in Form einer Ausgabenbewilligung zuhanden des Grossen Rates auszuformulieren sei.

Der nun vorliegende Antrag ist in diesem Sinne als Ausformulierungsvorschlag für die Initiative zu verstehen und entspricht dem im Bericht Nr. 12.0254.02 skizzierten Vorgehen. Die beantragte Ausgabe kann dazu verwendet werden, die Idee CentralParkBasel eingehender auf ihre rechtliche, technische und finanzielle Machbarkeit hin zu prüfen und im Sinne der Initiantinnen und Initianten weiter voranzutreiben.

4. Idee CentralParkBasel und die fünf Anliegen der Initiative

Die Idee CentralParkBasel sieht eine Überdeckung des Gleisfelds des Bahnhofs Basel SBB zwischen der Passerelle, der Margarethenbrücke, dem Elsässertor und der Meret Oppenheim-Strasse vor. Mit der Überdeckung des Gleisfelds sollen fünf Anliegen gleichzeitig erreicht werden: So soll das Potential für einen neuen Grün- und Freiraumraum (1), eine Randbebauung mit Wohn- und Gewerbenutzung (2), neue zusätzliche Perronzugänge (3), neue Velo- und Fusswege (4) und insgesamt eine bessere Anbindung des Quartiers Gundeldingen an die Stadt (5) geschaffen werden.

Die Idee umfasst eine Fläche von rund 45'000 m² und betrifft bestehendes und künftiges Bahnareal. Das Areal befindet sich vollständig im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Bahnareal ist keiner kantonalen Bauzone zugeordnet und untersteht direkt der eidgenössischen Eisenbahngesetzgebung. Bahnareal dient ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb.

Der Bau des CentralParkBasel wird nach unterschiedlichen Schätzungen zwischen CHF 250 Mio. und CHF 400 Mio. kosten. Wobei die eigentliche Überdeckung des intensiv genutzten Gleisfelds als Grundlage für die darauf aufbauenden Nutzungen (Grünraum, Randbebauung etc.) den Grossteil der Kosten verursacht. Die Unterhalts- sowie die Folgekosten, auch für die SBB, sind dabei noch nicht quantifizierbar.

Die Grundeigentümerschaft (SBB) hat bereits mehrfach bekundet, am Projekt in der bisher vorgestellten Form kein Interesse zu haben. Die SBB unterstützen aber in Zusammenhang mit der eingereichten Initiative das vom Regierungsrat nun vorgeschlagene Vorgehen, bzw. den Ausformulierungsvorschlag.



Abb. 1: Idee CentralParkBasel, Modellbild. Quelle: Jacob Planung, 2012

5. Schnittstellen zu bestehenden Planungen

Die Idee CentralParkBasel betrifft nicht nur ein dichtes und stark befahrenes Gleisfeld des Personen- und Güterverkehrs, sondern auch ein Gebiet, das sich, wie heute bereits feststeht und nachstehend aufgezeigt wird, in den kommenden Jahren weiterhin intensiv entwickeln und stark verändern wird. Die massgeblichen Vorhaben sind bei einer weiteren Konkretisierung der Idee zwingend zu berücksichtigen:

Rahmenplan Basel SBB: Der Rahmenplan ist das mittel- bis langfristige Planungsinstrument der SBB analog dem kantonalen Richtplan. Mit dem Rahmenplan wird die künftige Schie-

neninfrastruktur, die künftigen Publikumsanlagen und die Nutzung bestehender, bzw. die Neunutzung frei werdender Bahnareale geplant und aufeinander abgestimmt. Der Rahmenplan ist jedoch nur ein Konzept mit Trassensicherung und umfasst noch keine konkret erarbeiteten Projekte. Zurzeit arbeitet die SBB intensiv an der Nachführung des Rahmenplans Basel aus dem Jahr 1980. Wichtige Aspekte bei der Überarbeitung des Rahmenplans sind die Leistungssteigerung des Knotens Basel, die Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs Frankreich-Schweiz und die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn, insbesondere mit dem Herzstück (geplante Innenstadtverbindung).

Gleisausbau und Entflechtung Ostkopf: Basierend auf der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans soll für den künftigen Bahnbetrieb der Kapazitätsengpass im östlichen Ein- und Ausfahrtsbereich zum Basel SBB Personenbahnhof beseitigt werden. Hierfür soll das Gleisfeld unter der Peter Merian-Brücke und entlang der Meret Oppenheim-Strasse in südlicher Richtung erweitert und mit vier zusätzlichen Perrongleisen ergänzt werden.

Ausbau Westkopf inklusive Erneuerung Margarethenbrücke: Längerfristig ist ein Ausbau des Westkopfs des Bahnhofs für eine Angebotserweiterung Richtung Frankreich/EuroAirport vorgesehen. Entsprechende übergeordnete Überlegungen, die auch einen Neubau der Margarethenbrücke betreffen, werden in den nächsten Monaten im Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung des Rahmenplans vorgenommen.

Neue Perronerschiessungen West und Ost: Die SBB untersucht zurzeit, wie der Kapazitätsbedarf mit weiteren Perronerschiessungen gedeckt werden kann. Mit einer Studie wird zurzeit untersucht, wie eine neue Perronerschiessung westlich der bestehenden Passerelle zwischen dem französischen Flügel des Bahnhofhauptgebäudes und dem Hochhaus im Baufeld B südlich der Meret Oppenheim-Strasse verlaufen könnte. Insbesondere wird untersucht, ob eine ober- oder unterirdische Führung dieser neuen Querung aus technischer Sicht zweckmässiger erscheint.¹

Hochhaus Südpark Baufeld B: Westlich der Passerelle und des Meret Oppenheim-Platzes ermöglicht der Bebauungsplan Nr. 160 den Bau eines Hochhauses. Die SBB sind intensiv mit der Entwicklung dieses Projekts beschäftigt und haben dazu auch bereits Generelle Bau-begehren eingereicht, mit denen die städtebaulichen, volumetrischen und weitere noch offene Grundsatzfragen geklärt wurden.

Logistikzentrum Meret Oppenheim-Strasse: Mit dem Bau des Hochhauses in Baufeld B plant die SBB gleichzeitig, auch die Anlieferung des gesamten Bahnhofkomplexes (Nord und Süd) neu zu organisieren. Dazu soll unter der Meret Oppenheim-Strasse ein Logistikzentrum realisiert werden, das die gesamte bahnhofsinterne Güterlogistik abwickelt.

Masterplan RailCity, Veränderung Westflügel Bahnhofhauptgebäude: Mit dem Masterplan RailCity und dem darauf aufbauenden gleichnamigen Bebauungsplan Nr. 191 plant die SBB eine umfassende Veränderung der inneren Organisation des Bahnhofhauptgebäudes, mit Blick auf veränderte Kundenbedürfnisse. Dabei ist insbesondere eine Intensivierung der Gastronomie- und Verkaufsnutzungen geplant, die begleitet wird von einer Rückführung des

¹ Die SBB hat mit Brief vom 30. Januar 2012 das Initiativkomitee eingeladen, den beteiligten Planungsteams entsprechende Unterlagen betreffend Idee CentralParkBasel zur Verfügung zu stellen.

Gebäudes auf seine historisch wertvolle Substanz. In einer ersten Etappe ist eine umfangreiche Erneuerung des Westflügels (französischer Bahnhof) geplant. Das Projekt „Erneuerung Westflügel“ liegt als Bauprojekt vor.

Herzstück Regio-S-Bahn Basel: Das gemeinsame Projekt der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der SBB sieht eine unterirdische S-Bahn Verbindung zwischen Basel SBB Personenbahnhof und dem Badischen Bahnhof (Variante Mitte) sowie einer Zweigstrecke nach Basel St. Johann (Ypsilon) mit je einem Haltepunkt in Gross- und Kleinbasel vor. Aktuell werden zahlreiche planerische Fragen (Lage und Dimensionierung der Haltepunkte, bauliche Umsetzung, Finanzierung etc.) vertieft. Ein Bestandteil der Überlegungen bildet eine provisorische Anbindung an den Basel SBB Personenbahnhof, um in einer ersten Etappe möglichst auf einen Tiefbahnhof verzichten zu können. Aus diesem Grund sollen die bestehenden bzw. zu erstellenden Perrongleise 16/17 und 20/21 westlich der heutigen Bahnhofspassierelle (siehe auch „Gleis Ausbau und Entflechtung Ostkopf“ weiter oben) in eine Steilrampe münden und im Bereich der Margarethenbrücke die heutige Gleisanlage unterfahren.

Testplanung Hochstrasse: Eine derzeit noch laufende Studie des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt behandelt die städtebaulichen und verkehrstechnischen Konsequenzen der Gleiserweiterung im Süden, entlang der Hochstrasse und Meret Oppenheim-Strasse, sowie der dadurch erforderliche Ersatz und Neubau der Peter Merian-Brücke. Ziel der Studie ist ein neues städtebauliches Konzept mit Lösungen zum veränderten übergeordneten und lokalen Verkehrssystem, sowie die Darstellung von Chancen und Risiken für das angrenzende Quartier Gundeldingen. Die Studie soll auch Vorschläge für einen neuen Quartierabschluss zum Gleisfeld Süd/Meret Oppenheim-Strasse aufzeigen.

6. Planungsmassnahmen

Die Idee CentralParkBasel liegt auf Stufe Konzept vor. Dieses Konzept wurde von den Promotorinnen und Promotoren über die letzten sieben Jahre verfeinert und präzisiert, steht jedoch in seinem Detaillierungsgrad auch heute noch erst auf der Stufe Konzept. Um die Idee überhaupt auf ihre Machbarkeit hin prüfen und im Sinne der Initiative weiter konkretisieren zu können, sind verschiedene Grundlagen zu erarbeiten. Daraus lassen sich Rahmenbedingungen ableiten und gestützt darauf Projektvarianten entwerfen. Mit den mit diesem Bericht beantragten Mitteln können zu diesem Zweck drei Module definiert werden: 1. Organisation, 2. Grundlagen und Rahmenbedingungen und 3. Varianzverfahren.

6.1 Modul 1: Organisation

Die anstehenden Arbeiten sind sehr ressourcenintensiv. Um eine entsprechend enge Begleitung des gesamten Verfahrens (bis und mit Varianzverfahren gemäss Modul 3) zu garantieren, und auch die verschiedenen Beteiligten optimal zu koordinieren und einzubinden, ist es zweckmässig, die Projektleitung einem verwaltungsexternen Auftragnehmer (Planungsbüro) zu vergeben.

Dieses Vorgehen stellt gleichzeitig ein speditives, transparentes und unabhängiges Verfahren sicher. Zudem können die Aufgaben gebündelt werden, kommt nebst der eigentlichen

Projektorganisation auch den Themen Mitwirkung und Kommunikation ein grosser Stellenwert zu. Diese Arbeiten würden den üblichen Rahmen der Projektbearbeitung durch die Verwaltung sprengen.

Die detaillierte Projektorganisation wird erst nach Beschluss der Ausgabe definiert. Gesteuert wird das Projekt aber in jedem Fall durch eine Arbeitsgemeinschaft, in der der Kanton Basel-Stadt sowie die Grundeigentümerin SBB einsitzen werden. So ist auch der notwendige Einbezug der SBB in den weiteren Verfahrensschritten sichergestellt. Wie bereits im Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit ausgeführt, ist eine Realisierung der Idee nur mit dem Einverständnis der SBB als Grundeigentümerin möglich. Zudem sollen die offiziellen Quartierorganisationen, insbesondere aus dem Gundeli (Quartierkoordination, Neutraler Quartierverein, etc.), eng in die Arbeiten eingebunden werden.

6.2 Modul 2: Grundlagen und Rahmenbedingungen

Das Konzept selbst – die Überdeckung eines Gleisfelds –, aber auch die Eigentumsverhältnisse – Bahnareal im Eigentum der SBB – machen die Idee einzigartig in seiner Komplexität und den damit verbundenen technischen, rechtlichen und finanziellen Herausforderungen. Um die Machbarkeit der Idee vertieft zu prüfen und ein Varianzverfahren mit Blick auf die Ausarbeitung eines konkreten Projekts auf eine optimale Grundlage zu stellen, sind umfangreiche Abklärungen in den entsprechenden Bereichen notwendig. Insbesondere in den folgenden Themengebieten gilt es über Studien und Gutachten die notwendigen Rahmenbedingungen für die weiteren Schritte zu erarbeiten:

Eisenbahnrecht: Wie und unter welchen Umständen ist es gestützt auf die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung möglich, auf Bahnareal das Vorhaben CentralPark umzusetzen? Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein?

Bahnbetrieb: Welche Anforderungen müssen gewährleistet sein, dass das Vorhaben CentralPark den Bahnbetrieb nicht behindert und ein Ausbau auch in Zukunft gewährleistet werden kann? Welche Rahmenbedingungen sind bezüglich der Perronerschiessung und der Besucherführung zu beachten?

Störfall: Durch den Bahnhof werden gefährliche Güter transportiert. Welche Rahmenbedingungen und Sicherheitsmassnahmen sind zu beachten, damit das Vorhaben CentralPark umgesetzt werden kann, und im Idealfall zu einer Verbesserung der Störfallsituation führt?

Denkmalschutz: Das Bahnhofshauptgebäude inkl. der Perronhallen sind denkmalgeschützt. Wie kann das Vorhaben denkmalverträglich umgesetzt werden? Welcher Spielraum besteht? Welche Vorgaben sind zu beachten?

Verkehr: Der CentralPark soll neue Fuss- und Velowege schaffen und das Gundeli besser an die Stadt anbinden. Welche Anforderungen bestehen an diese neuen Verbindungen? Mit welchem Verkehrsaufkommen ist zu rechnen?

Statik/Erdbebensicherheit: Der CentralPark ist bautechnisch eine Plattform über dem Gleisfeld, die verschiedene Nutzungen beherbergt. Welchen Anforderungen bezüglich Erdbeben-

sicherheit und Statik hat diese Konstruktion zu genügen? Insbesondere wenn der Bahnbetrieb und eine Weiterentwicklung des Gleisfelds nicht behindert werden dürfen? Was ist bezüglich Anprallschutz sicher zu stellen?

Naturschutzkonzept inkl. Naturentwicklungskonzept und Biotopverbund: Gleisfelder sind in der Regel auch wertvolle ökologische Flächen mit zum Teil schützenswerter Substanz und im Fall des hier betroffenen Gleisfelds auch ein Vernetzungskorridor. Welche Naturwerte bestehen? Wie können diese erhalten oder angemessen ersetzt werden? Und wie kann trotz der Überdeckung die Vernetzungsfunktion erhalten werden?

Ökonomie: Bei einer geschätzten Bausumme von zwischen CHF 250 Mio. und CHF 400 Mio. stellen sich ökonomische Fragen. Wie kann das Vorhaben finanziert werden? Welchen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt das Vorhaben? Was wird das Vorhaben für Folgekosten haben? Welches sind die Unterhaltskosten, auch auf Seiten der SBB und inwiefern erhöhen sich die Kosten für den Betrieb und Unterhalt des Gleisfelds?

Etappierung: Mit Blick auf die anstehenden Ausbauvorhaben rund um die Bahninfrastruktur aber auch im Umfeld (z.B. Hochhaus Südpark) stellt sich die Frage der Etappierung. In welche Etappen kann und soll das Projekt unterteilt werden, damit das Vorhaben auch mit den übrigen Vorhaben kompatibel bleibt?

Weitere Themenfelder können sich im Rahmen der Untersuchungen noch ergeben. Mit den hier bezeichneten Bereichen werden aber die offensichtlichen und zentralen Themen abgedeckt.

6.3 Modul 3: Varianzverfahren

Gestützt auf die im Modul 2 erarbeiteten Grundlagen und den aus den Erkenntnissen abgeleiteten Rahmenbedingungen, sollen Projektvarianten in einem Varianzverfahren erarbeitet werden. Dabei ist es entscheidend, dass diese Vorschläge aufzeigen, wie die fünf Anliegen der Initiative gemäss Kapitel 4 gleichermassen optimal und kosteneffizient erreicht werden können.

Welches Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb, etc.) dazu am zweckmässigsten ist, wird sich im Verlauf der Grundlagenerarbeitung zeigen und zu bestimmen sein.

7. Kosten und Termine

7.1 Kosten

Für die Prüfung der Machbarkeit und die weitere Konkretisierung der Idee CentralParkBasel soll im Sinne der Initiative eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 1.56 Mio. beantragt werden. Die Ausgabe gliedert sich entsprechend der in Kapitel 6 bezeichneten und für die weitere Planung notwendigen Module wie folgt.

Modul 1: Organisation, Kommunikation, Mitwirkung	CHF	400'000
Externe Organisation	CHF	300'000
Kommunikation, Mitwirkung	CHF	100'000
Modul 2: Grundlagen und Rahmenbedingungen	CHF	460'000
Technische Anforderungen (Bahnbetrieb, Störfall, Statik, etc.)	CHF	230'000
Rechtliche Anforderungen (Eisenbahnrecht, etc.)	CHF	30'000
Anforderungen Umwelt (Naturschutz, Denkmalschutz)	CHF	70'000
Finanzielle Anforderungen (Finanzierung, Nutzen, etc.)	CHF	80'000
Unvorhergesehenes	CHF	50'000
Modul 3: Varianzverfahren	CHF	700'000
Total	CHF	1'560'000

Die Ausgabe in der Höhe von CHF 1.56 Mio. geht zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale, Kostenstelle 6018700/Kostenart 313.100.

7.2 Termine

Der Terminplan ist stark abhängig von den weiteren Schritten rund um die Initiative. Wird die Initiative zurückgezogen, untersteht der Ausformulierungsvorschlag nur noch dem fakultativen Referendum. Wird kein Referendum ergriffen, kann unmittelbar nach Beschluss der hier vorgelegten Ausgabenbewilligung mit den nächsten Arbeitsschritten begonnen werden. Wird die Initiative nicht zurückgezogen, wird der Ausformulierungsvorschlag dem Volk zur Abstimmung vorgelegt.

Ungeachtet dieser Unsicherheiten kann mit dem Start der Arbeiten Ende 2013/Anfang 2014 gerechnet werden.

8. Weitere Schritte

Mit der hier beantragten Ausgabenbewilligung für die Planungsarbeiten in der Höhe von CHF 1.56 Mio. wird noch kein fertiges Bauprojekt erarbeitet werden können. Im Anschluss an diese Planungsphase wird dem Grossen Rat aber über die Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung berichtet und gestützt auf das Varianzverfahren einen Projektentwurf gezeigt werden können, der die fünf Anliegen der Initiative behandelt.

Sofern sich die grundsätzliche Machbarkeit des Projekts in der ersten Phase bestätigt hat, wird im Anschluss an die Planungsphase die Projektierungsphase folgen, für die dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung für die Projektierung beantragt werden muss. Gestützt auf die zu erwartende Bausumme ist mit einem Antrag in der Höhe von CHF 6 bis 10 Mio. zu rechnen.

Gleichzeitig mit dieser Projektierungsphase könnten die notwendigen nutzungsplanerischen Massnahmen (z.B. Bebauungsplan) erarbeitet werden.

9. Spezielle Anliegen des Vereins CentralParkBasel

Die Initiative, das hat bereits der Bericht Nr. 12.0254.01 vom 16. Mai 2012 zur rechtlichen Zulässigkeit gezeigt, hat Interpretationsspielraum. Nebst den inhaltlichen Anliegen der Initiative hat sich im Gespräch mit Vertretern des Vereins CentralParkBasel gezeigt, dass die Initiative dahingehend verstanden wird, das Büro Jacob Planung für die Umsetzung der Idee CentralParkBasel direkt zu beauftragen. Zumindest der erste Satz der Initiative („Über dem Gleisfeldareal zwischen der Passerelle und der Margarethenbrücke ist ein öffentlicher „CentralParkBasel“ zu erstellen“) würde dieses Anliegen explizit aussprechen, so die Vertreterinnen und Vertreter des Vereins.

Ein weiterer Punkt, der sich erst in den Gesprächen gezeigt hat, ist, dass der Verein seine bisher erbrachten Vorleistungen im Wert von rund CHF 300'000 vergütet haben möchte. Denn, so die Sicht der Vereinsvertreterinnen und -vertreter, gäbe es ja gar keine Grundlage, die auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden könne. Die Idee CentralParkBasel könne schliesslich nicht einfach ohne Einbezug der Ideengeber weiter bearbeitet werden.

Zumindest der direkten Vergabe der weiteren Projektierung stehen zwingende submissionsrechtliche Vorschriften entgegen. Diese Vorschriften können auch nicht umgangen werden, wenn es sich um ein auf einer Volksinitiative aufbauendes Vorhaben handelt.

Gestützt auf das Gesetz über öffentliche Beschaffungen (Beschaffungsgesetz) vom 20. Mai 1999 und die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) vom 25. November 1994 ist eine freihändige Vergabe, also ohne eine Form der Ausschreibung des Auftrags, höchstens bis CHF 150'000 möglich. Eine direkte Vergabe an Jacob Planung für die weitere Projektierung ist also aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen. Eine Teilnahme an den verschiedenen Ausschreibungen und vor allem dem Varianzverfahren ist aber nicht ausgeschlossen.

Die bisher erbrachten Leistungen abzugelten ist dagegen eine politische Frage. Durch den zweiten Teil des Initiativtextes werden die Eckpunkte der umzusetzenden Idee klar umrissen. Mehr als konzeptionelle Darstellungen (Pläne, Modelle und Visualisierungen) dieser Eckpunkte der Idee bestehen gemäss Angaben des Vereins, nicht. Für den Regierungsrat scheint es aus diesem Grund nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton für die weitere Prüfung der Idee diese Vorleistungen einzukaufen hat.

10. Politische Vorstösse

Nebst den bereits in Kapitel 3 erwähnten politischen Vorstössen (Petition und Initiative „CentralParkBasel“) hatten verschiedene politische Vorstösse aus dem Grossen Rat die Idee CentralPark oder eine ähnliche Stossrichtung zum Inhalt.

- Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park" vom 17. Oktober 2007;
- Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbreiterung der Passerelle des Bahnhofs SBB zwecks Behebung der Kapazitätsengpässe vom 3. Juni 2009;

- Interpellation Oswald Inglin betreffend Bau einer zweiten Bahnhof-Passerelle und der teilweisen Verwirklichung der Vision CentralPark vom 9. Februar 2011;
- Interpellation Sibylle Benz Hübner betreffend das Projekt CentralPark Basel als mögliche IBA-Thematik vom 17. Dezember 2011;
- Interpellation Oswald Inglin betreffend Bau von Treppen von der Margarethenbrücke zu den Gleisarbeiten des Bahnhofs SBB und damit allfällig verbundener Präjudizierung eines Volksentscheids zur Initiative betreffend CentralPark Basel vom 9. Mai 2012.

Auf den Anzug von Felix Meier soll mit diesem Bericht direkt eingegangen werden. Zum Anzug Brigitta Gerber wird separat berichtet. Die Interpellationen von Oswald Inglin und Sibylle Benz Hübner wurden bereits behandelt.

11. Bericht zum Anzug Meier

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 18. November 2009, den nachstehenden Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park" dem Regierungsrat erneut zum Bericht überwiesen:

„Seit dem Bau des Centralbahnhofs und der Absenkung der ganzen Anlage um 2,7 Meter anfangs des letzten Jahrhunderts werden die Basler Innerstadt und das Gundeldingerquartier durch einen grossen städtebaulichen Bruch getrennt. Die Verbindung der Innerstadt mit dem Gundeldingerquartier und die Überwindung der Gleisanlage bildet seit dieser Zeit eine grosse Herausforderung. Ein grosser Schritt zur Verbesserung konnte im Jahre 2003 mit der Eröffnung der neuen Passerelle gemacht werden. Diese ändert allerdings am Umstand nichts, dass weite Flächen zwischen Innerstadt und Gundeldingerquartier wegen der Gleisanlagen weiterhin nicht genutzt werden können und die Verbindung Innerstadt - Gundeldingerquartier nach wie vor nicht ideal ist.

Innovative Landschaftsarchitekten schlagen nun vor, das Gleisfeld 2 beim Elsässerbahnhof wieder auf dem ursprünglichen Niveau passierbar zu machen. Durch eine Überdachung zwischen der neuen Passerelle und der Margarethenbrücke mit einer leichten Tragkonstruktion sollen rund 30'000 m² neue Grün- und Flanierflächen entstehen. Diese Idee erscheint als eine überdenkenswerte Vision und - nachdem der sog. „Masterplan“ für den Bahnhof SBB zu einem grossen Teil realisiert ist - auch eine Vision, deren Prüfung im jetzigen Zeitpunkt Sinn macht. Nach Angabe der Initianten braucht es nun die direkte Partnerschaft mit dem Kanton, damit Wünschbarkeit, Machbarkeit und Kosten konkret geklärt werden können. Es geht deshalb nun darum, dafür zu sorgen, dass die Idee sich entwickeln kann und nicht zum vorneherein als sowieso nicht machbar beerdigt wird. Hierzu ist zwingend, dass der Kanton die Federführung übernimmt und mit den zu involvierenden Kreisen, insbesondere den Initianten, den SBB als Landeigentümer und den Vertretern des Gundeldingerquartiers die nötigen Fragen vertieft klärt.

Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat,

- die Ziele, welche mit einer solchen Vision umgesetzt werden könnten, zu präzisieren, die Fragen der technischen und städtebaulichen Machbarkeit sowie der Kosten vertieft zu prüfen und alle weiteren nötigen Abklärungen zu treffen, welche für die Beurteilung einer Realisierung der Vision Central Park nötig sind;
- bei gesamtheitlich positivem Abklärungsergebnis alle Massnahmen zu treffen, dass die Vision Central Park umgesetzt werden kann;

- die Federführung zu übernehmen und zur Bewertung und Klärung aller sich stellenden Fragen mit den involvierten Kreisen eine spezielle Projektgruppe zu bilden.

Felix Meier, Peter Malama, Emmanuel Ullmann, Christine Locher-Hoch, Baschi Dürr, Ernst Mutschler, Daniel Stolz, Rolf Stürm, Helmut Hersberger“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die im Anzug bezeichneten Anliegen werden durch den nun vorliegenden Ausformulierungsvorschlag zur Initiative „CentralParkBasel“ umfassend abgedeckt. Sollte der Ausgabenbewilligung zugestimmt werden – in einer Volksabstimmung oder nach Rückzug der Initiative ohne Abstimmung – werden mit den so finanzierbaren nächsten Schritten (Machbarkeitsprüfung, Varianzverfahren) exakt die Schritte in die Wege geleitet, die auch mit dem Anzug beantragt wurden. Der Anzug kann somit als erledigt abgeschrieben werden. Wird der Antrag abgelehnt (zum Beispiel in einer Abstimmung) so scheint das Interesse an der Umsetzung weiterer Schritte nicht genügend gross und der Anzug kann unter diesem Blickwinkel ebenfalls als erledigt abgeschrieben werden.

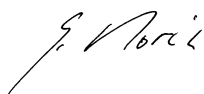
12. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, dem nachstehenden Beschlussentwurf für eine Ausgabenbewilligung als Ausformulierungsvorschlag im Sinne der Volksinitiative „CentralParkBasel“ zuzustimmen.

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park" als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Initiative „CentralParkBasel“

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, in Ausformulierung der unformulierten Initiative „CentralParkBasel“, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

I.

Für die Prüfung der Machbarkeit der Idee CentralParkBasel, die Durchführung eines entsprechenden Varianzverfahrens und die Erarbeitung der dazu notwendigen Grundlagen und Rahmenbedingungen werden Ausgaben von CHF 1.56 Mio. bewilligt zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale (Generalsekretariat, Pos. 6018.700/ 313.100)

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er ist im Sinne von § 21 Abs. 2 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) als Ausformulierung der Initiative „CentralParkBasel“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Zustimmung vorzulegen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist der Beschluss über die Ausgaben nochmals zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

III.

Dieser Beschluss kann gemäss § 22a IRG beim Verfassungsgericht durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde ist innert 10 Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt schriftlich beim Verfassungsgericht anzumelden. Innert 30 Tagen vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die schriftliche Begründung einzureichen, welche die Anträge, die Angabe der Tatsachen und Beweismittel und eine kurze Rechtserörterung zu enthalten hat.