



An den Grossen Rat

18.5382.03

Petitionskommission
Basel, 09. März 2020

Kommissionsbeschluss vom 09. März 2020

Petition P 391 betreffend "Kein Parkhaus unter dem Tschudi-Park"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 5. Dezember 2018 die Petition P 391 betreffend „Kein Parkhaus unter dem Tschudi-Park“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Mit dem Bericht vom 21. Mai 2019 stellte die Petitionskommission dem Grossen Rat Antrag, die Petition der Regierung zur Stellungnahme innert einem halben Jahr zu überweisen. In seiner Sitzung vom 27. Juni 2019 folgte der Grosse Rat der Empfehlung der Petitionskommission. Mit Schreiben vom 18. Dezember 2019 nahm der Regierungsrat zuhanden der Petitionskommission Stellung.

1. Wortlaut der Petition¹

Kein Einbezug der Quartierbevölkerung

Am 19. September 2018 wurde die Bevölkerung des Stadtteils Basel-West erstmals offiziell über die Pläne des Universitäts-Kinderspitals beider Basel (UKBB) und des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt (BVD) informiert, für das UKBB und das Universitätsspital Basel ein Parkhaus mit 347 Parkplätzen unter dem Tschudi-Park und unter dem Pausenplatz des St. Johann-Schulhauses bauen zu wollen. Obwohl ihre Belange sowohl vom Bau als auch vom Betrieb eines neuen Parkhauses besonders betroffen sind, hatte man es nicht für nötig gehalten, die Quartierbevölkerung in angemessener Weise in die Planung einzubeziehen.

Genügend freie Plätze im Parkhaus City

Als der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt im Mai 2005 für den Neubau des UKBB auf dem Campus Schällemätteli 74,65 Millionen Franken beantragte, betonte er, dass «auf teure unterirdische Parkplätze verzichtet werden kann, da im benachbarten Parkhaus City durch entsprechende Bewirtschaftung genügend freie Plätze für Angehörige, Besucher und Besucherinnen sowie Angestellte zur Verfügung gestellt werden können». Heute behauptet das UKBB, die Parkplatzsituation funktioniere seit dem Einzug in den Neubau im Januar 2011 nicht. Dies, obwohl der Eingang zum Parkhaus City mit seinen 900 Parkplätzen gerade einmal 200 Meter bzw. fünf Minuten zu Fuss vom Eingang des UKBB entfernt ist.

Bedarf nicht schlüssig nachgewiesen

Im September 2016 hat der Regierungsrat einen bis heute nicht veröffentlichten Bericht des

¹ Petition P 391 „Kein Parkhaus unter dem Tschudi-Park“, Geschäfts-Nr. 18.5382.01.

UKBB zur Kenntnis genommen, aufgrund dessen die Planung für das Parkhaus unter dem Tschudi-Park vorangetrieben wurde. Bisher haben das UKBB und das BVD aber den Bedarf an zusätzlichen 347 Parkplätzen (neben den bestehenden 900 im Parkhaus City) nicht schlüssig nachgewiesen. Ebenso wenig haben sie belegt, ob wirklich alle möglichen Alternativen zu einem neuen Parkhaus unter dem Tschudi-Park seriös geprüft worden sind (etwa unter einem der vier Baufelder auf dem Campus Schällemätteli). Vielmehr scheint man einfach den bequemsten Weg gewählt zu haben, ohne dabei Rücksicht zu nehmen auf die Anliegen und Bedürfnisse der Quartierbevölkerung und insbesondere der über 600 Schülerinnen und Schüler der Primarschule St. Johann und der Sekundarschule Vogesen.

Belastung durch steigenden Motorfahrzeugverkehr

Der Tschudi-Park ist ein wichtiger Grün- und Freiraum für die Quartiere Am Ring, St. Johann und Vorstädte. Wegen des geplanten Parkhauses könnte er während mindestens drei Jahren nicht mehr genutzt werden (wie auch der Grossteil des Pausenplatzes des St. Johann-Schulhauses). Zudem würden die Nachbarschaft und insbesondere die zwei Schulen stark unter einer weiteren Grossbaustelle (neben den seit Jahren andauernden auf dem Campus Schällemätteli) leiden. Hinzu käme die dauernde Belastung durch den steigenden privaten Motorfahrzeugverkehr, welchen das neue Parkhaus (mit seiner Ein- und Ausfahrt unmittelbar neben dem Pausenplatz) zwingend mit sich bringen würde, obwohl die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt im November 2010 beschlossen hat, dass der private Motorfahrzeugverkehr auf dem Kantonsgebiet bis zum Jahr 2020 um mindestens 10 Prozent abnehmen muss.

Vor diesem Hintergrund verlangen die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner vom Grossen Rat und vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, keinen Bebauungsplan für ein Parkhaus unter dem Tschudi-Park zu beschliessen.

2. Bericht der Petitionskommission vom 21. Mai 2019

Die Petitionskommission führte am 18. Februar 2019 ein Hearing mit einer Vertretung der Petentschaft, dem CEO und dem Leiter Einkauf/Querschnittfunktionen als Vertreter des Universitären Kinderspitals beider Basel (UKBB), sowie dem Leiter Gesundheitsbeteiligungen und Finanzen des Gesundheitsdepartements (GD) und der stellvertretende Abteilungsleiter Arealentwicklung und Nutzungsplanung des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) als Vertreter der Verwaltung durch.

Die Petitionskommission besichtigte im Anschluss an das Hearing gemeinsam mit den Vertretenden der Petentschaft, des UKBB und der Verwaltung den UKBB-Parkbereich im vierten Untergeschoss vom Parkhaus City, die Notfallparkplätze vor dem UKBB, den Freiflächenbereich zwischen dem UKBB und dem Biozentrum-Neubau sowie den Tschudi-Park. Hierbei verschaffte sich die Kommission einen Überblick über die Wegführung und Distanzen, sowie über die allfällig zur Verfügung stehenden zusätzlichen Flächen für Parkplätze. Abschliessend erfolgt eine Visite der Baustellensituation bei der Primarschule St. Johann.

Die Petitionskommission stellt fest, dass das Hearing sehr intensiv und lange ausgefallen ist. Das geplante Parkhausprojekt des UKBB steht in Bezug auf den politischen Prozess noch ganz am Anfang. Einzelne Kommissionsmitglieder zeigten sich deshalb von der Vehemenz überrascht, mit der die Diskussion geführt wurde. Dem Grossen Rat wird für das unter dem Tschudi-Park geplante Parkhaus ein Ratschlag (Bebauungsplan „Parking UKBB“) vorgelegt werden und der Grosse Rat wird über dieses Thema debattieren. Vorab wird eine öffentliche Planaufgabe erfolgen, bei der von dem Bauprojekt Betroffene Einsprache erheben können. Sollte der Bebauungsplan „Parking UKBB“ durch den Grossen Rat Zustimmung erhalten, so würde die geplante Änderung des Kantonsgebiets dem obligatorischen Referendum unterliegen.

Mit Rückblick auf die Debatte rund um den UKBB-Neubau stellt die Petitionskommission fest, dass damals nicht nur über Kosten, sondern auch über ökologische Aspekte diskutiert wurde. Man gelangte damals zum Schluss, dass sich das vermeintlich nahe gelegene Parkhaus City

auch für das UKBB anbietet, weshalb der Neubau ohne eigenes, unterirdisches Parking realisiert wurde. Die Kommission stellt fest, dass sich diese Lösung heute für das UKBB offenbar nur begrenzt als ideal erweist. Hingegen scheint aber auch noch nicht restlos geklärt, wie viele zusätzliche Parkplätze das UKBB tatsächlich benötigt. So blieb am Hearing die Frage offen, zu welchen Anteilen es sich um Parkplätze für Patientinnen und Patienten bzw. ihre Angehörigen, für Besuche und für Mitarbeitende handelt.

Für einen Teil der Petitionskommission ist es nachvollziehbar, dass Eltern, die ausserhalb der Stadt wohnen, ihre kranken Kinder mit dem Auto ins Spital bringen. Es sei nicht realistisch, dass ausserhalb der Stadt Basel wohnende Patienten bei einem Notfall mit dem Öffentlichen Verkehr anreisen, denn in einer solchen Situation wollen die Eltern mit ihrem Kind auf schnellstmöglichem Weg, ohne grössere Umwege, ins Spital. Für solche Situationen stehen dem UKBB offenbar nicht genügend Notfallparkplätze zur Verfügung. Des Weiteren erweise sich auch die bisherige Lösung mit dem Parkhaus City als für das UKBB wenig geeignet. Einerseits führe die Anzeige bei der Einfahrt des Parkhauses zu Verwirrungen, weil hieraus nicht hervor geht, ob im UKBB-Parkbereich noch freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Andererseits verdeutlichte die Begehung, dass der Weg vom UKBB-Parkbereich zum Kinderspital für Familien mit Kindern relativ weit, umständlich und nicht einfach zu finden ist. Auch falle die im Parkhaus City bestehende Parkplatzsituation wenig familienfreundlich aus und es stehen keine Behindertenparkplätze zur Verfügung. All diesen Punkten wurde allenfalls beim Bau des UKBB zu wenig Beachtung geschenkt, weswegen das UKBB heute eine andere, praktikable Lösung benötigt. Mit einem Parking unter dem Tschudi-Park könnte diese Situation deutlich entschärft werden.

Ein anderer Teil der Kommission ist der Ansicht, dass erst alle Optionen geprüft und fundierte Verhandlungen geführt werden müssen, bevor das Projekt „Parking Tschudipark“ weiter vorangetrieben wird. Nicht sicher sei zudem, ob das Parking unter dem Tschudi-Park tatsächlich die bestehenden Probleme lösen wird, da der Weg zum UKBB nach wie vor relativ weit ausfallen dürfte. Dies gelte insbesondere für Parkplätze im hinteren Teil des langgezogenen Parkings. Zudem müsste weiterhin eine Strasse überquert werden.

Die Petitionskommission ist sich einig, dass im Zusammenhang mit dieser Thematik nach wie vor viele Fragen offen sind. Zweifellos erweist es sich als notwendig, dass das UKBB über eine geeignete Lösung im Zusammenhang mit den Notfallparkplätzen verfügt. Ein Ausbau der bestehenden oberirdischen Notfallparkplätze bietet sich gegebenenfalls auf der Freifläche zwischen dem UKBB und dem neuen Biozentrum an. Der im Bebauungsplan festgelegte Grünflächenanteil könne allenfalls verschoben werden, weswegen diese Möglichkeit noch einmal geprüft werden sollte. Auch stellt sich der Kommission die Frage, ob sich auf dem Baufeld 4 zusammen mit dem geplanten Neubau nicht auch zu Gunsten des UKBB ein unterirdisches Parking realisieren lässt. Eine solche Option könnte im Zusammenhang mit der Planung des entsprechenden Bebauungsplans mitgedacht und mit den für die Universität geplanten Gebäuden realisiert werden. Sie hätte neben der Schonung des Tschudi-Parks den Vorteil, dass das Parking auf derselben Strassen-seite des UKBB realisiert werden könnte, so dass keine Strasse überquert werden muss.

Alle von der Petentschaft vorgebrachten Forderungen, Überlegungen und Lösungsvorschläge sollten bei einer zukünftigen Lösungssuche für das Parkplatzproblem des UKBB miteinbezogen werden. Es scheint notwendig, dass vor der weiteren Planung des Bebauungsplans „Parking UKBB“ alle anderen bestehenden Optionen vertieft geprüft und miteinander abgewogen werden. Besondere Beachtung müsste hierbei das von der Petentschaft eingebrachte Argument des Baulärms erhalten. So bedarf es allenfalls geeigneter Massnahmen, um die Schulkinder der Primarschule St. Johann vor zukünftigen Lärmemissionen durch benachbarte Baustellen zu schützen. Die Petitionskommission ist sich aber diesbezüglich einig, dass bei einem allfälligen Parkhausbau eine Güterabwägung zwischen den Bedürfnissen der Anwohnenden und dem Bedarf des UKBB, beziehungsweise dessen Patienten und Patientinnen, erfolgen muss.

3. Stellungnahme des Regierungsrates, Schreiben vom 18. Dezember 2019

Nachfolgend nimmt der Regierungsrat mit Schreiben vom 18. Dezember 2019 zu den Kritikpunkten der Petentschaft und zu den im Bericht der Petitionskommission als zu klärende bzw. zu vertiefende Fragen und Hinweisen Stellung.

Der Regierungsrat weist an dieser Stelle jedoch darauf hin, dass sich das Projekt eines Spitalparkings unter dem Tschudi-Park noch in einem frühen Stadium befindet. Zwar hat das UKBB das Projekt bis zur Stufe eines Vorprojektes entwickelt. Das behördliche Areal- und Nutzungsplanungsverfahren wurde jedoch noch nicht ausgelöst. Im Rahmen des Planauflageverfahrens und der darauf folgenden Bebauungsplanvorlage an den Grossen Rat werden dann die politischen Diskussionen im Parlament und in der Öffentlichkeit geführt werden können. Der Regierungsrat betont deshalb, dass die vorliegende Petition die Diskussion und Auseinandersetzung auf dem regulären rechtlich-politischen Weg (Planaufgabe, Bebauungsplanvorlage im Grossen Rat etc.) nicht verunmöglichen, blockieren oder verzögern sollte.

3.1 Mitwirkung im Verfahren

Kritikpunkt: Keine Mitwirkung der Quartierbevölkerung (§ 55 KV)

Stellungnahme:

Das Universitäts-Kinderspital beider Basel (UKBB) ist eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt und gemäss dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) daher wie eine private Bauherrschaft zu betrachten. Deshalb musste kein Mitwirkungsantrag nach § 55 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV; SG 111.100) gestellt werden. Im vorliegenden Fall geht es deshalb um eine Vernehmlassung zu einem Vorhaben von allgemeiner Tragweite, welche die Behörde durchführt. Die Öffentlichkeit wird davon in Kenntnis gesetzt und alle interessierten Personen haben die Gelegenheit, zum Vorhaben Stellung zu nehmen (§ 53 KV).

Das BVD (Planungsamt und Generalsekretariat/Kommunikation) hat mit dem Stadtteilsekretariat Basel West das Vorgehen für die erste Informationsveranstaltung für die Quartierbevölkerung vom 19. September 2018 abgesprochen. Gemäss dem Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in der Stadt Basel ist die Information und Anhörung ein Bestandteil der Mitwirkung.

Ein weiteres wesentliches Element der Mitwirkung stellt die noch kommende öffentliche Planaufgabe dar, bei welcher direkt Betroffene Einsprache gegen ein Planungsvorhaben einreichen können. Zudem erfordert der geplante Bebauungsplan einen Beschluss des Grossen Rates und gegen diesen kann das Referendum ergriffen werden.

Während der Bauphase für das vorgesehene Spitalparking unter dem Tschudi-Park steht der Primarschule (St. Johannis-Schulhaus) und der Öffentlichkeit der Tschudi-Park nicht zur Verfügung. Ebenso wird ein Teilbereich des Pausenplatzes vor dem St. Johannis-Schulhaus für den Bau des Spitalparkings beansprucht. Die Firma Rapp AG hat im Auftrag des UKBB die Bauzeit für das Spitalparking neu ermittelt und optimiert, insbesondere um die lärm- und erschütterungsintensiven Bauarbeiten möglichst gering zu halten. Für diesen Zeitraum (ca. 2 Jahre) sind temporäre Ersatzmassnahmen für den Pausenplatz und die Spielfläche des Tschudi-Parks vorgesehen. Im Rahmen einer örtlichen Begehung vom 26. Juni 2018 mit der Schulleitung der Primarschule des St. Johannis-Schulhauses, mit der Geschäftsleiterin des Stadtteilsekretariats Basel West und dem zuständigen Projektleiter der Stadtgärtnerei wurden mögliche temporäre Ersatzmassnahmen im Bereich des St. Johannis-Platzes diskutiert und in einem Plan festgehalten. Dieser Plan ist Bestandteil der vorgesehenen öffentlichen Planaufgabe für die Festsetzung eines Bebauungsplanes für das Spitalparking unter dem Tschudi-Park.

Die Geschäftsleitung des UKBB selber traf sich am 20. Februar 2019 mit dem Schulrat des St. Johannis-Schulhauses. Beide Seiten erklärten die für sie wichtigen Punkte bei einem solchen Bauprojekt. Es zeigte sich, dass der Schulrat vor allem wegen des zu erwartenden Baulärms be-

sorgt war. Das UKBB sicherte dem Schulrat zu, dass bei einer allfälligen Realisierung die grösstmögliche Rücksicht durch Adaption des Bauprogramms auf die Bedürfnisse der Schule genommen würde. Zudem wurde eine Bauform gewählt, bei der „von oben nach unten“ gebaut wird, sodass die Lärmemissionen auf ein Minimum reduziert werden. Man hat sich gegenseitig verpflichtet, den Dialog phasengerecht weiterzuführen.

Ebenso stehen die Volksschulleitung und die Leitung Zentrale Dienste des Erziehungsdepartements (ED) in regelmässigem Austausch mit den betroffenen Schulleitungen der Primarschule St. Johann und der Sekundarschule Vogesen. In Absprache mit der Schulleitung der Primarschule St. Johann fand am 8. August 2019 vor Ort eine Kurzinformation durch die stellvertretende Leiterin Volksschulen und die zuständige Stufenleiterin statt. Daran nahmen seitens der Primarschule St. Johann die Schulleitung, das Kollegium sowie Delegierte des Elternrats und des Schulrats teil. Die vorgebrachten Bedenken, Ängste, Sorgen und Verbesserungsvorschläge wurden aufgenommen. Am 18. September 2019 informierte der Leiter Zentrale Dienste des ED umfassend zu den geplanten Bauvorhaben unter dem Titel „Zukünftige Bauvorhaben im Perimeter der Schulhäuser St. Johann, Vogesen und Pestalozzi“. Die Veranstaltung richtete sich an die Schulleitung, das Kollegium sowie Delegierte des Elternrats und Schulrats der Primarschule St. Johann. Für die Zukunft wurden regelmässige Informations- und Austauschgefässe vereinbart.

3.2 Parkplatzbedarf UKBB/Universitätsspital Basel sowie Umfeld/Quartier

Kritikpunkt: Parkplatzbedarf nicht schlüssig nachgewiesen

3.2.1 Parkplatzbedarf UKBB

Das UKBB benötigt zum heutigen Zeitpunkt rund 200 Parkplätze, um die eruierten Bedürfnisse abdecken zu können und dies in unmittelbarer Nähe zum Spitalgebäude. Der Bedarf wurde anhand einer detaillierten Analyse im Jahr 2013 auf rund 170 Parkplätze für diesen Zeitpunkt ausgewiesen.

Die Ermittlung dieses Bedarfes für das UKBB erfolgte aufgrund der Bestimmungen der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) vom 22. Dezember 1992 (SG 730.310), insbesondere von § 10 Abs. 4 PPV für spezielle Nutzungen wie Spitäler auf der Basis der Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS-Normen). Dabei wurde aufgrund der Umstände und Rahmenbedingungen des UKBB ein detailliertes Analyseverfahren partiell durchgeführt, in dem der Parkplatzbedarf für den massgebenden Bemessungsfall ermittelt wurde. Dieser Bedarf entspricht einer Nachfragestärke, wie sie während der Hälfte aller nachfragerrelevanten Betriebstage (Mo.-Fr.) pro Jahr auftritt, womit im Ergebnis von einem realitätsorientierten notwendigen Bedarf gesprochen werden kann.

Auf der Basis der erfolgten Analysen ergab sich der massgebende Parkplatzbedarf jeweils an den frühen Nachmittagen (Mo.-Fr.) und verteilte sich wie folgt auf die verschiedenen Nutzergruppen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Verteilung auf die Nutzergruppen tageszeitlich schwankt:

Nutzergruppe	Parkplatz-Bedarf (Anzahl)
Mitarbeitende	~ 140
Patientinnen und Patienten	~ 15
Besuchende	~ 15
TOTAL	~ 170

Der seit der Analyse auf rund 200 Parkplätze gestiegene Bedarf ist durch das Fallwachstum des UKBB begründet, welches mit einer Zunahme von stationären und insbesondere ambulanten Patientinnen und Patienten sowie von Mitarbeitenden einhergeht.

Während die stationären Fälle in den letzten Jahren nur leicht zunahmen, erhöhten sich seit der Durchführung der Analysen die Zahl der ambulanten Besuche und der Mitarbeitenden um rund

19% bzw. 17%. Das UKBB rechnet diesbezüglich weiter mit einer jährlichen Steigerung von 1.5%. Dies begründet die Erhöhung des Parkplatz-Bedarfes auf aktuell rund 200 sowie den Bedarf an zwei Geschossen im Spitalparking unter dem Tschudi-Park, die das UKBB benötigt.

Patienten am UKBB	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stationäre Fälle	6'367	6'272	6'694	6'527	6'398	6'321	6'393	6'397
<i>Zu-/Abnahme (in %)</i>		-1.51	6.30	-2.56	-2.02	-1.22	1.13	0.06
Ambulante Besuche	80'784	82'552	84'389	90'928	93'795	98'635	97'270	98'516
<i>Zu-/Abnahme (in %)</i>		2.14	2.18	7.19	3.06	4.91	-1.40	1.26

Mitarbeitende am UKBB	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
MA Spitalbetrieb	761	786	803	842	840	854	889	922
<i>Zu-/Abnahme (in %)</i>		3.18	2.12	4.63	-0.24	1.64	3.94	3.58
FTE² Spitalbetrieb	545	578	580	598	620	631	659	671
<i>Zu-/Abnahme (in %)</i>		5.71	0.34	3.01	3.55	1.74	4.25	1.79

Ergänzend hat das BVD eine vereinfachte Berechnung gemäss den VSS-Normen vorgenommen. Die VSS-Norm betreffend Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen definiert als Richtwert für Spitäler 1.0 Parkplätze pro Bett für das Personal und 0.5 Parkplätze für Besucherinnen und Besucher pro Bett. Das UKBB weist 121 stationäre Betten sowie 19 Tagesklinik- und Notfallbetten auf, d.h. im Total 140 Betten. Daraus ergibt sich ein theoretischer Parkplatzbedarf von 210 Parkplätzen (Berechnungsgrundlage: Für insgesamt 140 Spitalbetten ergeben sich 140 Parkplätze für Personal und 70 Parkplätze für Besucherinnen und Besucher). Es ist aber zu bedenken, dass es sein könnte, dass die Normen die generelle Zunahme von ambulanten gegenüber stationären Fällen und die damit verbundene Bedarfssteigerung an Parkplätzen nicht genügend berücksichtigen.

Als nationales Kompetenzzentrum für Kindermedizin versorgt das UKBB Patientinnen und Patienten weit über die Kantonsgrenzen hinaus. Eine gewisse Mobilität wird auch durch die nationalen Bestrebungen in Richtung Hochspezialisierte Medizin „HSM“ gefordert. Hochkomplexe Behandlungen und Eingriffe sollen nur noch an wenigen Zentren ausgeführt werden. Als Beispiel sei hier die Kinderorthopädie genannt: Das UKBB ist in der Schweiz das führende Kompetenzzentrum für Kinderorthopädie. Die Patientinnen und Patienten kommen für orthopädische Behandlungen aus der ganzen Schweiz, aus Süddeutschland und Frankreich. Viele Patientinnen und Patienten transportieren die ggf. benötigten sperrigen Hilfsmittel im Auto. Ein Parkplatz nahe dem Spital und genügend Platz zum Ein- und Ausladen sind unabdingbar. Gleiches gilt, wenn Kinderwagen oder Geschwister transportiert werden. Für das Ein- und Aussteigen im Kindersitz ist es notwendig, die Türen ganz öffnen zu können. Das alles benötigt eine grössere Parkfläche. Für die Besucherinnen und Besucher des UKBB wurden aus diesen Gründen familiengerechte Parkplätze (Breite 2.8m anstatt 2.3m) geplant, damit das Ein- und Ausladen von nicht mobilen Kindern und deren Begleitmobiliar vernünftig möglich ist.

3.2.2 Parkplatzbedarf Universitätsspital Basel

Für das Universitätsspital Basel (USB) besteht ein langfristiger Bedarf an Parkplätzen für die Nutzergruppen Mitarbeitende, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher des USB im Umfang von rund 1'300 Parkplätzen, welcher aufgrund einer statischen Analyse ermittelt wurde.

² FTE bedeutet full time equivalent, Deutsch: Vollzeitäquivalent. Es definiert die Anzahl der geleisteten Stunden, geteilt durch die übliche Arbeitszeit einer Vollzeitstelle (100%).

Parkplatzbedarf Mitarbeitende

Rund 23% der Mitarbeitenden des USB erfüllen das Kriterium zum Bezug einer Dauerparkkarte (Wegzeit grösser als 45 Minuten). Bei aktuell 6'088 Mitarbeitenden aus dem Spitalbetrieb entspricht dies rund 1'400 Mitarbeitenden. Das USB geht davon aus, dass davon rund 30% mit dem Fahrzeug anreisen. Dies entspricht einem Bedarf von rund 420 Parkplätzen.

Im Schichtbetrieb arbeiten rund 50% der Mitarbeitenden resp. 30%, wenn die Mitarbeitenden aus Basel-Stadt nicht miteingerechnet werden. Dies entspricht rund 3'044 bzw. 1'826 Mitarbeitenden. Das USB geht davon aus, dass rund 30% des im Schichtbetrieb arbeitenden Personals mit dem Fahrzeug anreisen. Dies entspricht einem Bedarf von rund 547 Parkplätzen.

Das USB verfügt im Wesentlichen über 800 Dauerparkkarten ohne Parkplatzgarantie. Die Vergabe der Dauerparkkarten erfolgt nach nachfolgenden Kriterien unter Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse des Spitalbetriebes:

- Mitarbeitende, die auf Grund einer schweren dauerhaften Gehbehinderung den Arbeitsweg nur mit einem privaten Motorfahrzeug auf zumutbare Weise zurücklegen können. Dem Antrag ist ein Arzteugnis beizulegen, welches durch den personalärztlichen Dienst überprüft werden kann;
- Mitarbeitende, die regelmässig und wiederkehrend ihren Arbeitsantritt vor 6 Uhr morgens oder das Arbeitsende nach 20 Uhr haben (z.B. Schichtdienst) und den Arbeitsweg nur mit einem privaten Motorfahrzeug auf zumutbare Art und Weise zurücklegen können;
- Mitarbeitende, die auf Grund Ihrer Arbeitstätigkeit ihre noch nicht schulpflichtigen Kinder in Kindertagesstätten betreuen lassen und nachweislich den Arbeitsweg nur mit einem privaten Motorfahrzeug auf zumutbare Art und Weise zurücklegen können;
- Mitarbeitende, die keines der oben aufgeführten Bewilligungskriterien erfüllen und deren Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehrsmittel von Haltestelle (Wohnort) zu Haltestelle (USB) mehr als 45 Minuten beträgt.

Entwicklung der Anzahl Mitarbeitenden des USB:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
MA Spitalbetrieb	4'974	5'202	5'386	5'725	5'786	5'867	6'122	6'088
FTE Spitalbetrieb	3'994	4'199	4'454	4'652	4'671	4'789	4'982	4'921
MA Drittmittel	513	579	559	572	573	627	666	669
FTE Drittmittel	390	428	421	422	420	437	470	474

Parkplatzbedarf Patientinnen und Patienten

Aus Sicht des USB sind vorab die Parkierungsmöglichkeiten für die Patientinnen und Patienten von zentraler Bedeutung. Der Parkplatzbedarf und dessen zukünftige Entwicklung sind eine Folge von interdependenten Einflussfaktoren, wie der Leistungsentwicklung im stationären Bereich und die damit verbundene Aufenthaltsdauer sowie die Leistungsentwicklung im ambulanten Bereich.

Entwicklung der Fallzahlen USB:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stationäre Fälle	31'641	32'507	33'159	34'673	35'265	36'893	37'891	37'722
Ambulante Besuche	*	*	560'187	613'731	643'956	641'454	625'544	627'364

*Daten in dieser Form nicht verfügbar

Die stationären Eintritte im USB weisen für die letzten Jahre kontinuierliche Steigerungsraten aus. So sind von 2012 auf 2018 rund 5'215 oder 16% mehr stationäre Patienteneintritte zu verzeichnen. Unter der Annahme von rund 365 Eintrittstagen pro Jahr ergibt sich im Durchschnitt eine Eintrittsquote von 103 stationären Aufnahmen pro Tag (Mo.-So.), wobei sich einerseits die stationären Aufnahmen auf die Wochentage Montag bis Freitag konzentrieren und andererseits die per

Rettungssanität und per Hubschrauber eingelieferten Patientinnen und Patienten nicht spezifischer ausgewiesen werden.

Aufgrund von Erfahrungswerten wird angenommen, dass rund 40% der Patientinnen und Patienten für einen stationären Eintritt mit dem Fahrzeug oder in Begleitung anreisen, wobei anzumerken ist, dass die Leistungszunahme primär im ausserkantonalen Umfeld sowie aus dem Ausland erfolgt. Der Bedarf wird somit mit rund 41 Parkplätzen ausgewiesen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Entwicklung der ambulanten Besucherfrequenzen. Die ambulanten Besuche im USB weisen für die letzten Jahre ebenfalls kontinuierliche Steigerungsraten aus. Seit 2013 sind diese um 67'177 auf 627'364 im Jahr 2018 gestiegen, was einer Steigerung von rund 12% entspricht. Unter der Annahme von rund 260 Eintrittstagen pro Jahr vorwiegend an Wochentagen (ausgenommen Notfallstation) ergibt sich im Durchschnitt eine Besucherquote von rund 2'413 ambulanten Patientinnen und Patienten pro Tag. Aufgrund von Erfahrungswerten wird angenommen, dass rund 30% der Patientinnen und Patienten für einen ambulanten Besuch mit dem Fahrzeug oder in Begleitung anreisen und das Parking durchschnittlich 4 Stunden über den Tag (08:00 bis 18:00 Uhr) verteilt belegen. Der Bedarf wird somit mit rund 241 Parkplätzen ausgewiesen.

Parkplatzbedarf Besucherinnen und Besucher

Bei 37'722 stationären Patientinnen und Patienten pro Jahr mit einer mittleren Aufenthaltsdauer (nach SwissDRG) von 6.0 Tagen ergibt sich pro Tag eine durchschnittliche Belegung von 730 Patientinnen und Patienten (Auslastung 85%). Pro Patientin bzw. Patient und Tag werden 2 Besucherinnen und Besucher angenommen, was bei 730 Patientinnen und Patienten rund 1'460 Besucherinnen und Besucher entspricht. Von diesen reisen annahmegemäss 30% mit dem Fahrzeug an, was 438 Besucherinnen und Besucher entspricht. Weiter angenommen, belegen diese das Parking im Durchschnitt 2.5 Stunden verteilt über die Besuchszeiten von 10:00 bis 20:00 Uhr. Der Bedarf wird somit mit rund 110 Parkplätzen ausgewiesen.

Parkplatzbedarf nach Nutzergruppen: Übersicht

Nutzergruppe				davon mit Auto	Parkplatz-Bedarf
Mitarbeitende					
	Arbeitsweg	>45 Min. Fahrzeit	1'400	30%	420
	Arbeitszeit	Schichtarbeit	1'826	30%	547
Patienten					
	Stationäre Aufenthalte	37'722/Jahr	103/Tag	40%	41
	Ambulante Besuche	627'364/Jahr	2'413/Tag	30% (*)	241
Besucher					
	Bettenbelegung	Belegung 730 Patienten/Tag	1'460 Besucher/Tag	30% (**)	110
TOTAL					1'359

(*) durchschnittlich Belegung 4 Stunden über den Tag (08:00 bis 18:00 Uhr) gleichmässig verteilt.

(**) durchschnittlich Belegung 2.5 Stunden über den Tag (10:00 bis 20:00 Uhr) gleichmässig verteilt.

Fazit

- Die Auslastung des Parkhauses City zu den Hauptverkehrszeiten von 10-15 Uhr ist nach wie vor sehr hoch. Leidtragende sind vorwiegend die USB-Mitarbeitenden, welche ihren Arbeitsantritt nach 10 Uhr haben.
- Durch die jährliche Zunahme an Patientinnen und Patienten sowie Mitarbeitenden (u.a. aus dem angrenzenden Ausland) geht das USB von einem steigenden Bedarf an Parkplätzen aus.
- Viele der USB-Mitarbeitenden sind auf das Auto angewiesen. Aus Sicht des Arbeitgebers ist die Verfügbarkeit einer genügenden Anzahl Parkplätze ein zentraler Punkt im hart umkämpften Arbeitsmarkt des Gesundheitswesens;

- Die meisten der Patientinnen und Patienten kommen zwar mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln ins Spital. Viele Patientinnen und Patienten sind jedoch aufgrund ihres Gesundheitszustandes und ihres Wohnortes auf das Fahrzeug und somit einen Parkplatz angewiesen. Die zunehmende Ambulantisierung fördert diese Entwicklung.

3.2.3 Parkplatzbedarf Umfeld/Quartier

Im Umfeld des Campus Schällemätteli sind gemäss BVD verschiedene Neubauten geplant bzw. bereits realisiert (Neubau Biozentrum, Neubau Biomedizin, Zentrum für Systembiologie der ETH [D-BSSE], Neubauten für Physik und Chemie). Im Endausbau werden sich weit über 3'000 Personen (Studierende und Mitarbeitende) auf dem Campus Schällemätteli bewegen; hierfür sind aktuell 1'100 Veloabstellplätze und maximal 200 Parkplätze für Autos gemäss dem rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 203 für das Hochschulreal Campus Schällemätteli vom 9. Januar 2013 vorgesehen.

Die Universität Basel hat zur Zeit lediglich 100 Parkplätze für Autos beim Neubau Biozentrum realisiert und wird beim Baufeld 4 (Physik und Chemie) auf die verbleibenden weiteren 100 Parkplätze aus folgenden Gründen verzichten:

Die Universität Basel verfolgt bewusst eine restriktive Parkplatzpolitik. Gründe dafür sind:

- hoher Nutzungsdruck und Fokussierung der Flächen auf Hochschulnutzung;
- weitere Parkplätze sind in einigen Gebäuden wegen elektrofeldempfindlicher Forschungsinfrastruktur unerwünscht oder nicht möglich;
- heutige Anzahl Parkplätze ist ausreichend und bestätigt den relativ geringen Bedarf;
- keinen Anreiz für Mitarbeitende und Studierende schaffen, mit dem Auto zur Arbeit bzw. zum Studium zu kommen;
- Realisierung von teuren, unterirdischen Parkplätzen sollen bi-kantonal finanzierte Investitionen nicht belasten.

Im weiteren Umfeld des Quartiers St. Johann sind eine Vielzahl von weiteren Wohn- und Geschäftshäusern geplant, im Bau bzw. bereits realisiert. Bei den meisten Wohnbauten verzichten die Bauträger auf eine eigene Autoeinstellhalle, vor allem aus ökologischen Gründen. Eine Ausnahme ist hier die Überbauung „Westfeld“ – hier entstehen rund 500 Wohnungen mit einer Autoeinstellhalle für maximal 200 Parkplätze. Beim Novartis Campus arbeiten künftig rund 10'000 Mitarbeitende und dafür werden ca. 1'000 Parkplätze zur Verfügung gestellt.

Die geringe Anzahl neu erstellter Parkplätze oder auch gar der vollständige Verzicht auf Autoabstellplätze entspricht dem politischen Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und damit den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr (Velo) zu fördern.

3.2.4 Notfallparkplätze UKBB

Hinweis: Bedarf Notfallparkplätze

Die bestehenden acht Notfallparkplätze für das UKBB unmittelbar vor dem Haupteingang sind zu wenig, dies vor allem in den Abendstunden von 17.00-21.00 Uhr und an den Wochenenden. Von den rund 36'000 Eintritten pro Jahr im Notfall kommen viele mit dem Auto. Um sicherzustellen, dass die acht Notfallparkplätze einigermaßen ausreichen, wird ein rigides Parkplatzmanagement mit einer externen Sicherheitsfirma durchgesetzt (Kosten für das UKBB jährlich: 140'000 Franken). Eltern, deren Kinder Gehbehinderungen haben, oder Eltern mit Kleinkindern haben in der Regel kein Verständnis dafür, warum sie nicht direkt vor dem Eingang parkieren dürfen. Auch für behinderte Personen stehen kaum Parkiermöglichkeiten vor dem Spital zur Verfügung. Ein Valet-Parking (Dienstleistung, bei der das Parkieren von Kundenfahrzeugen gratis oder gegen Gebühr übernommen wird) als mögliche Alternative fand bei den Besucherinnen und Besuchern keine Akzeptanz.

3.2.5 Weiteres

Kritikpunkt: Mobilitätskonzept UKBB

Das UKBB fördert den motorlosen umweltfreundlichen Verkehr bei den Mitarbeitenden. Es stellt den Mitarbeitenden z.B. gratis gedeckte und sichere Fahrradeinstellplätze zur Verfügung. Zudem bietet es Jobtickets (U-Abo zum Juniorentarif) für alle Mitarbeitenden an. Zur Motivation der Mitarbeitenden wird jährlich an der Aktion „Bike to work“ teilgenommen. Zudem bietet das UKBB jeweils im Frühling für alle Mitarbeitenden an zwei Tagen einen „Gratis Velo-Check“ durch ein Fachgeschäft vor Ort an. Diese und weitere Massnahmen sind im Mobilitätskonzept des UKBB festgehalten.

3.3 Parkplatzangebot UKBB / USB

Hinweis: (bisher) geprüfte Standorte und Vorgeschichte

Im Jahr 2000 wurde auf dem Areal Schällemätteli eine Testplanung zur Klärung der städtebaulichen Möglichkeiten nach dem Wegzug des Frauenspitals und der Strafanstalt Schällemätteli durchgeführt. Nebst der Erfüllung der Sachplanung Universität und Spitäler, ging es auch um die Aufwertung des Quartiers und die Schaffung von attraktivem Wohnraum (Wohnanteil ca. 20 % inkl. Quartierparking mit ca. 200 Parkplätzen).

Im Jahr 2003 wurde ein zweistufiger Architekturwettbewerb für einen Neubau des UKBB durchgeführt. Vorgesehen waren damals drei unterschiedliche Nutzungen für den Bereich des ehemaligen Frauenspitals und der Strafanstalt Schällemätteli: Neubau UKBB, neues Zentrum für die Biomedizin (BMZ) der Universität Basel sowie Wohnflächen mit mindestens 10'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF). Im Rahmen der ersten Stufe des Wettbewerbsverfahrens für das UKBB und das BMZ waren keine eigenen Parkplätze vorgesehen. Lediglich für die Wohnnutzung war ein eigenes Parkhaus mit 70 sowie ein Quartierparking mit ca. 80 Parkplätzen vorgesehen; insgesamt sollte ein Gesamtangebot von maximal 250 Parkplätzen angeboten werden können. In der zweiten Stufe des Wettbewerbsverfahrens wurde festgehalten, dass nebst den üblichen Parkplätzen (80 Abstellplätze) für Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnbauten auch 120 Parkplätze abgrenzbar für das UKBB (Personal, Besucherinnen und Besucher) und weitere Parkplätze für das Quartier (80 Abstellplätze) angeboten werden sollten.

2005 beschlossen die beiden Parlamente in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft den Baukredit für den Neubau des UKBB. Im entsprechenden Ratschlag vom 10. Mai 2005 wurde im Kapitel 6.6 (Parkierungsmöglichkeiten) folgendes festgehalten: „Im Neubau UKBB kann auf teure unterirdische Parkplätze verzichtet werden, da im benachbarten City-Parking durch entsprechende Bewirtschaftung genügend freie Plätze für Angehörige, Besucher und Besucherinnen sowie Angestellte zur Verfügung gestellt werden können“.

Am 19. Oktober 2005 beschloss der Grosse Rat, dass im Parkhaus City 80 Parkplätze für den Betrieb des UKBB ausgeschieden werden müssen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Universität Basel für die Standortevaluation „Zentrum für Systembiologie der ETHZ (D-BSSE) und der Life Sciences-Aktivitäten der Universität Basel“ wurde 2006 eine Doppelstrategie für den Standort Brückenkopf Volta (Dreirosenbrücke) und Campus Schällemätteli verfolgt. Sowohl gemäss dem Schlussbericht der Arbeitsgruppe zur Allokation des Zentrums für Biosysteme der ETH und der Life Sciences-Aktivitäten vom 30. November 2006 als auch gemäss dem Bericht des ED an den Regierungsrat vom 15. Dezember 2006 betreffend die Raumstrategien der Universität Basel führte der hohe Nutzungsdruck zugunsten der Hochschullandschaft dazu, dass die damals angedachten Wohnnutzungen auf dem Campus Schällemätteli (inkl. Parkhaus und Quartierparking) nicht mehr weiterverfolgt wurden. Damit entfiel für das UKBB die Möglichkeit, in unmittelbarer Nachbarschaft die benötigten 120 Parkplätze in einem gemeinsamen Parkhaus realisieren zu können.

Hinweis: Bisherige Lösung mit dem Parkhaus City zu wenig geeignet (Anzeige freie Plätze; Weg zum Parkbereich UKBB weit, umständlich, wenig familienfreundlich; keine Behindertenparkplätze); Spitalparking unter dem Tschudi-Park als Entschärfung

Das Parkhaus City liegt zwar nahe beim UKBB, ist aber dennoch suboptimal. Der Weg mit Kleinkindern und/oder kranken Kindern vom Parkhaus City zum Empfang im UKBB dauert bis zu 20 Minuten. Die Parkfelder sind nicht familientauglich ausgestattet und in der Regel zu schmal, um Hilfsmittel oder Kleinkinder ein- und auszuladen. Behindertenparkplätze stehen ebenfalls nicht zur Verfügung. Im Bewusstsein, dass das Parkieren im Parkhaus City für Eltern suboptimal ist, bietet das UKBB eine Preisreduktion fürs Parkieren von 50% an (Kosten für das UKBB: jährlich 100'000 Franken).

Mit dem Spitalparking unter dem Tschudi-Park wäre eine optimale Erreichbarkeit des UKBB gegeben. Nebst Besucherinnen und Besuchern sowie Eltern könnten sogar einfachere Notfälle direkt in das Spitalparking einfahren, zumal es direkt vis-à-vis des UKBB liegt. Die Parkplätze wären in der Breite optimiert für Eltern mit Kinderwagen oder Hilfsmitteln. Zudem würden genügend Behindertenparkplätze zur Verfügung stehen. Die Zufahrt wäre ebenfalls optimal, zumal Notfall- und Parkingzufahrt einander gegenüber liegen. Diese optimale Parkierungsmöglichkeit müsste nicht vergünstigt angeboten werden.

Kritikpunkt: Genügend freie Parkplätze im Parkhaus City

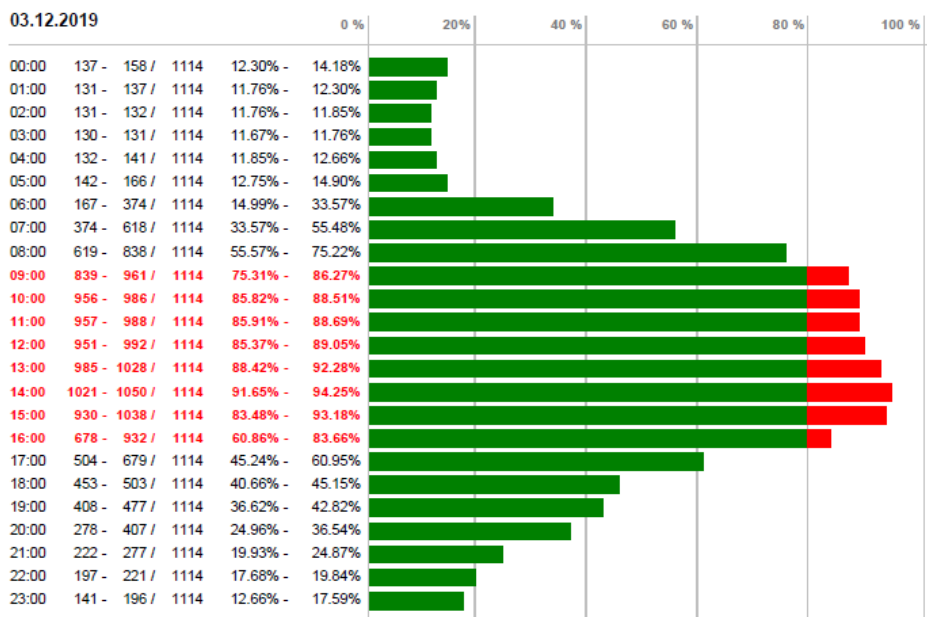
Seit der Eröffnung des 5. UG per 1. Dezember 2018 verfügt das Parkhaus City über 1'114 Parkplätze, zuvor waren es knapp 900 (jeweils ohne 80 für das UKBB ausgeschiedene Parkplätze). Das 5. UG des Parkhauses City gehört rechtlich gesehen dem USB. Das USB könnte bei Bedarf das 5. UG abtrennen (Barriere vorhanden). Bisher wurde aus betrieblichen Gründen darauf verzichtet.

Derzeit haben im USB alle Mitarbeitenden mit einem Arbeitsweg von mindestens 45 Min. Anspruch auf eine subventionierte Dauerkarte im Parkhaus City. Dies trifft auf rund 1'400 Mitarbeitende des USB zu. Für 800 erhält das USB von Immobilien Basel-Stadt (IBS) ein Dauerkartenkontingent. Weitere 200–300 Dauerkarten sind im Besitz von Privaten und Firmen. 80 Parkplätze sind für das UKBB im 4. UG des Parkhauses City reserviert, welche mittels interner Schranken abgegrenzt sind.

Eine Analyse der Auslastungen vom 1. August bis zum 10. Dezember 2019 zeigt zusammenfassend folgendes Bild:

Monat	Tageszeitliche Spitzenauslastung	Bemerkungen
August	Im August erreichte die Auslastung – an 20 Tagen Werte zwischen 60 und 80%, mit Spitzenwerten bis zu 78% (867 von 1'114 PP).	Sommerferien bis 10.08.
September	Im September erreichte die Auslastung – an 18 Tagen Werte zwischen 60 und 80%, mit Spitzenwerten bis zu 80% (886 von 1'114 PP), – an 3 Tagen Werte zwischen 80 und 100%, mit Spitzenwerten bis zu 100% (1'114 von 1'114 PP).	Herbstferien ab 28.09.
Oktober	Im Oktober erreichte die Auslastung – an 16 Tagen Werte zwischen 60 und 80%, mit Spitzenwerten bis zu 80% (890 von 1'114 PP), – an 9 Tagen Werte zwischen 80 und 100%, mit Spitzenwerten bis zu 100% (1'114 von 1'114 PP).	Herbstferien bis 12.10. Herbstmesse ab 26.10.
November	Im November erreichte die Auslastung – an 2 Tagen Werte zwischen 60 und 80%, mit Spitzenwerten bis zu 75% (831 von 1'114 PP), – an 24 Tagen Werte zwischen 80 und 100%, mit Spitzenwerten bis zu 100% (1'114 von 1'114 PP).	Herbstmesse bis 10.11. (Häfelimärt Petersplatz bis 12.11.)
Dezember (bis 10.12.)	Im Dezember (bis 10.12.) erreichte die Auslastung – an 2 Tagen Werte zwischen 60 und 80%, mit Spitzenwerten bis zu 79% (882 von 1'114 PP), – an 6 Tagen Werte zwischen 80 und 100%, mit Spitzenwerten bis zu 94% (1'050 von 1'114 PP).	Weihnachtsmarkt ab 28.11. (Barfusser- und Münsterplatz)

Eine Auswertung vom Dienstag, den 3. Dezember 2019, zeigt beispielhaft eine tageszeitliche Spitzenauslastung von rund 94%, mit Auslastungsspitzen von 9 bis 16 Uhr (Hauptbelegungszeiten).



Das USB betont, dass gerade in den Hauptbelegungszeiten die Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Mitarbeitenden, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher des USB von grosser Wichtigkeit ist. Die untenstehende Auflistung erläutert die wichtigen Belegungszeiten:

- Belegung 7–9 Uhr:
 - Arbeitsbeginn Mitarbeitende diverser Bereiche;
 - Beginn Frühschicht (Doppelbelegung);
 - Eintritt stationärer Patientinnen und Patienten ab ca. 9–10 Uhr;
 - ab 8 Uhr Beginn der ambulanten Behandlungen;
- Belegung ab 11 Uhr:
 - Beginn der Besuchszeiten;
- Belegung 14–17 Uhr:
 - Beginn Spätschicht;
 - Schichtwechsel zur Spätschicht von 14–16 Uhr (Doppelbelegung).

Aus Sicht des USB hat die Inbetriebnahme des 5. UG im Parkhaus City Ende 2018 zu einer Entlastung in den Hauptverkehrszeiten geführt. In Anbetracht der weiterhin steigenden stationären und ambulanten Patientenfrequenzen sowie damit einhergehenden Besucherzahlen und einer leicht steigenden Mitarbeitendenzahl ist jedoch auch in Zukunft von einer zunehmenden Nachfrage auszugehen. Dazu wird auch auf die Ausführungen im nachfolgenden Abschnitt „Grösseres Parkplatzkontingent für das UKBB im Parkhaus City“ verwiesen.

Die Universität Basel weist bezüglich Nutzung des Parkhauses City darauf hin, dass die Parkplatznachfrage von Angehörigen der Universität Basel stark vom Preis eines entsprechenden Angebotes abhängt. Für ihren Eigenbedarf und für den geschätzten Bedarf der ETH Zürich (D-BSSE) hat die Universität Basel das Angebot auf die mit dem Neubau für das Biozentrum errichteten ca. 100 unterirdischen Parkplätze beschränkt. Deren Mietpreis muss sich an den Erstellungskosten orientieren (eine Subventionierung ist seitens Trägerkantone nicht zulässig) und liegt daher in der Grössenordnung von 300 Franken/Monat und damit deutlich über den bestehenden Angeboten in der Umgebung. Demzufolge kann je nach Bewirtschaftungsregime (Grösse des Kontingents für die Öffentlichkeit und Parkplatzpreis) des Parkhauses City nicht ausgeschlossen werden, dass Universitätsangehörige dieses nutzen.

Lösungsvorschlag: Grösseres Parkplatzkontingent für UKBB im Parkhaus City

Es wäre gemäss IBS technisch grundsätzlich möglich, ein grösseres Parkplatzkontingent im Parkhaus City zugunsten des UKBB (z.B. 100–150 zusätzliche Parkplätze) abzutrennen. Es würden dann aber der Öffentlichkeit und den Mitarbeitenden, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besuchern des USB entsprechend weniger Parkplätze zur Verfügung stehen.

Das vorstehende Beispiel zeigt, dass das Parkhaus City bereits wieder verschiedentlich stark ausgelastet ist. Dies führt wieder zu den früheren Parkplatzproblemen des USB, wie sie vor der Eröffnung des 5. UG bestanden. Wenn das USB darauf mit einer Schliessung des 5. UG mittels der Schrankenanlage reagieren würde, um dieses exklusiv nutzen zu können, würde wieder eine tägliche Überlast im öffentlichen Bereich des Parkhauses City generiert. Zudem müsste eine Erweiterung des Kontingentes für das UKBB wie dazumal vom Grossen Rat (BS) beschlossen werden.

Das UKBB weist darauf hin, dass mehr Platz im Parkhaus City für das UKBB bedeuten würde, dass eine suboptimale Lösung mit wenig Akzeptanz bei Eltern sowie Besucherinnen und Besuchern ausgebaut würde. Die Erreichbarkeit des UKBB würde nach wie vor schlecht bleiben und die Notfall-Situation bliebe ungelöst.

Insofern bietet ein grösseres Parkplatzkontingent für das UKBB im Parkhaus City keine nachhaltige und kundenfreundliche Lösung.

Hinweis: Keine Anzeige der freien Parkplätze im UKBB-Teil des Parkhaus City

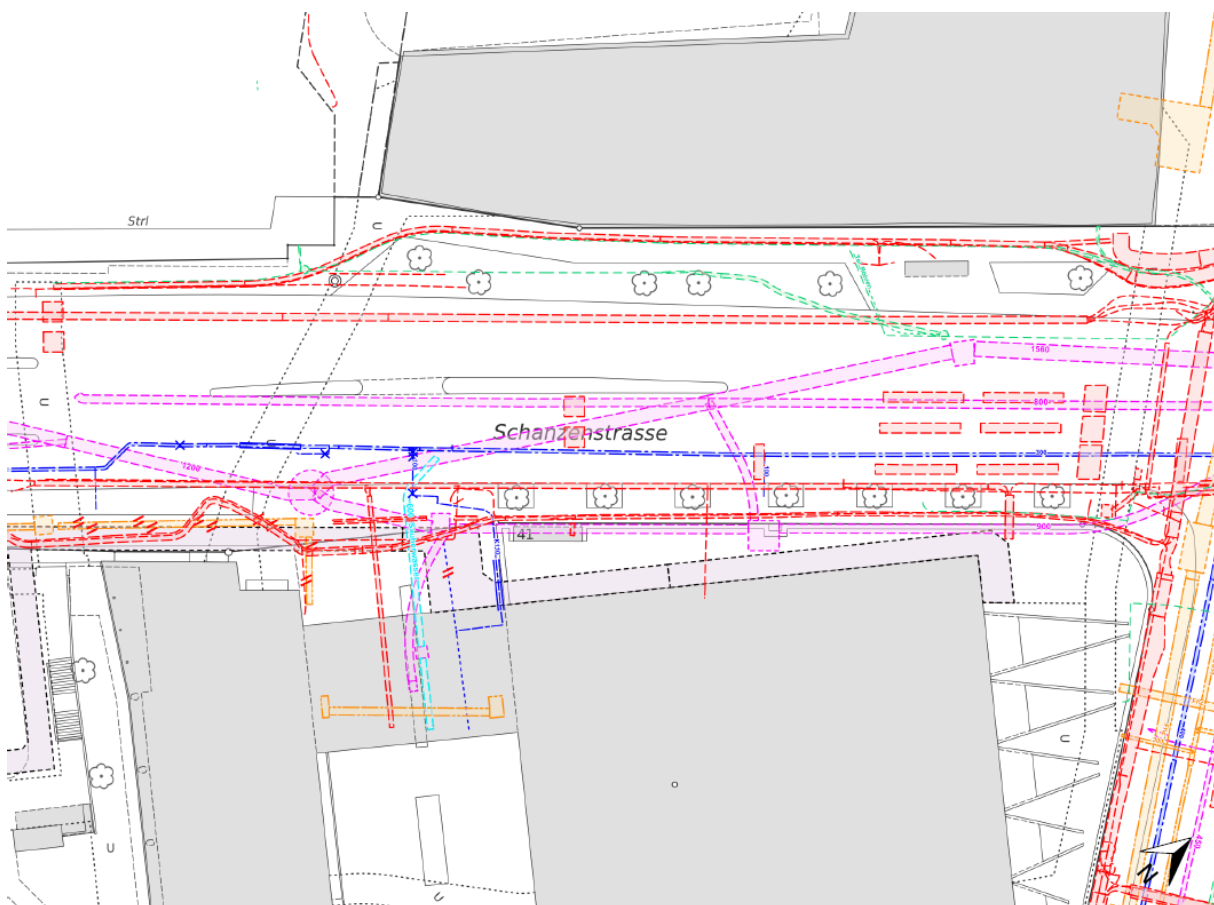
Eine separate Anzeige ist gemäss IBS technisch grundsätzlich möglich. Das UKBB weist aber darauf hin, dass dabei die Gefahr besteht, dass auch andere Besucherinnen und Besucher des

Parkhauses City bei besetztem Parkhaus zum Einfahren verleitet werden. Zudem ist nicht klar, wie die Zufahrt geregelt werden kann, wenn sich ein Rückstau vor der Einfahrt bildet.

Lösungsvorschlag: Zusätzlicher direkter Verbindungstunnel zwischen Parkhaus City und UKBB

Die beiden bestehenden Tunnelanlagen zwischen dem USB und dem UKBB können aus spitalbetrieblicher Sicht nicht mit privatem Personenverkehr gemischt werden (Sicherheit, Spitalversorgung etc.). Ebenso steht auch das Tunnelbauwerk zwischen dem USB und dem ETH-Neubau aus betrieblichen Gründen (Technik, Anlieferung etc.) nicht zur Verfügung. Ein weiterer, unabhängiger Tunnel müsste noch tiefer realisiert werden, wobei beim UKBB von betrieblicher Seite keine geeigneten Anschlussmöglichkeiten bestehen.

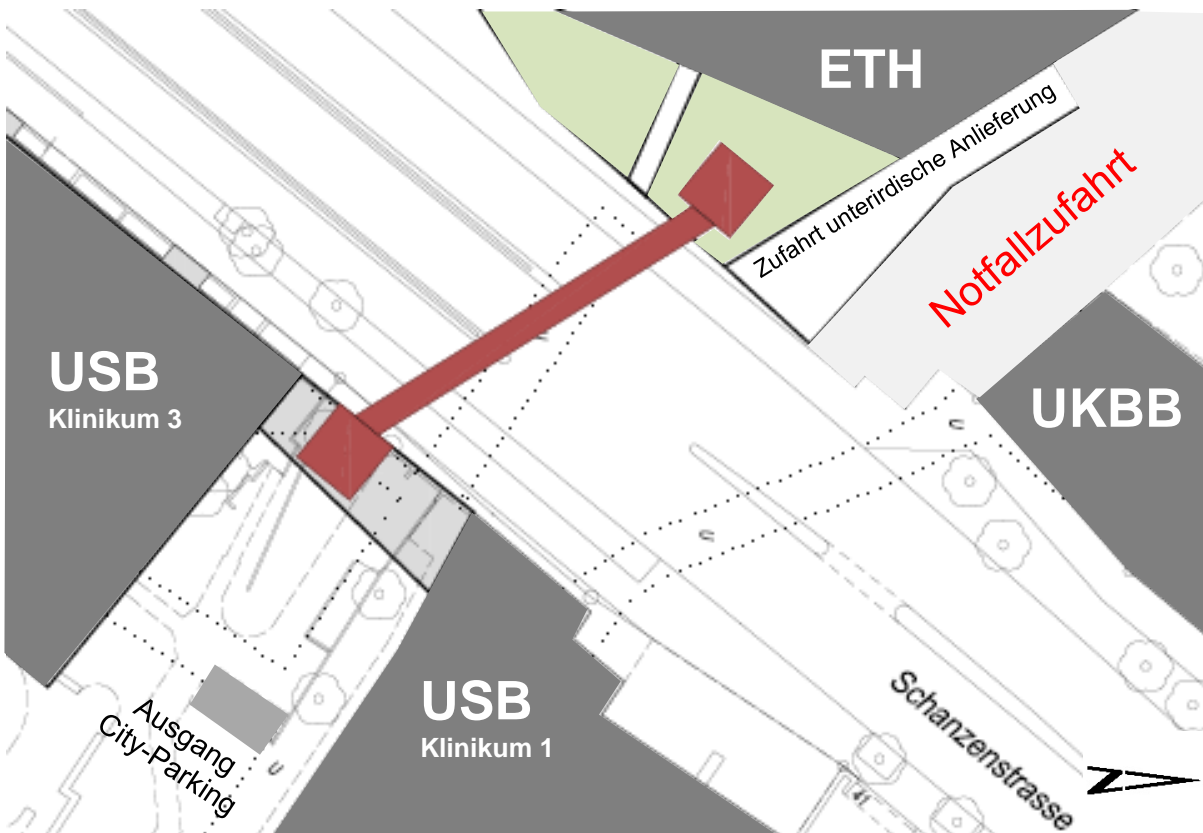
Die Dichte der Werkleitungen in der Schanzenstrasse ist vor allem im Bereich des USB gross (vgl. nachstehender Plan), doch je nach Tiefenlage eines zusätzlichen Verbindungstunnels nicht von Bedeutung. Wie bereits erwähnt, sind die jeweiligen Anknüpfungspunkte bei beiden Spitälern die wesentlichen Hinderungsgründe. Dieser Lösungsvorschlag kann demnach nicht zur Verbesserung der Parkierungssituation des UKBB beitragen.



Weitere mögliche Variante einer Verbindung zwischen dem Parkhaus City und dem UKBB

Das BVD hat als weitere Variante eine Verbindung zwischen dem Parkhaus City und dem UKBB mittels einer gedeckten Passerelle vom Ausgang des Parkhauses City (zwischen Klinikum 1 und dem im Rahmen eines Studienauftrages geplanten Klinikum 3) über die Schanzenstrasse bis zum Neubau der ETH geprüft. Eine direkte Anbindung an das Gebäude des UKBB ist aus spitalbetrieblichen Gründen nicht möglich. Zwischen der Zufahrt zur unterirdischen Anlieferung beim ETH-Neubau und dem UKBB kann der Freiflächenbereich nicht beansprucht werden, da diese Fläche als Notfallzufahrt und Aufstellfläche der Feuerwehr frei bleiben muss. Aus diesem Grund

muss die vertikale Erschliessung (Treppe und behindertengerechter Lift) der Passerelle in die Böschung der ETH abgestellt werden (siehe grüne Fläche bei der unten stehenden Planskizze). Die Unterkante der Passerelle muss für die potenzielle Durchfahrt einer Tramlinie mindestens 7.0 Meter über dem Strassenniveau liegen (ein analoges Beispiel für die Dimensionierung einer Treppenanlage mit Passerelle ist der Flamingosteg [Viaduktstrasse] über den Erdbeergraben bzw. der Binneringerstrasse zum Zoologischen Garten; auch hier unterquert eine Tramlinie die Passerelle). Die alternative Passerelle vom Ausgang Parkhaus City an der Schanzenstrasse zum UKBB (in der nachstehenden Planskizze gestrichelt) stellt hinsichtlich der Gehdistanz zum UKBB keine Verbesserung dar. Lediglich der Weg über die Schanzenstrasse könnte hindernis- und verzögerungsfrei erfolgen. Mit dieser alternativen Passerelle verlängert sich nicht nur die Wegdistanz, sondern auch die dafür benötigte Zeit infolge der zusätzlichen Treppen- und Liftanlagen. Diese Variante verbessert die Verbindung zwischen dem Parkhaus City und dem UKBB ebenfalls nicht.



Lösungsvorschlag: Mehr Notfallparkplätze für das UKBB auf der Fläche zwischen UKBB und Biozentrum-Neubau, Prüfung der Verschiebung des Grünflächenanteils

Vor dem UKBB sind heute acht Notfallparkplätze oberirdisch und direkt vor dem Haupteingang verfügbar. Weitere Notfallparkplätze auf dem Areal des UKBB sind keine möglich, da der Standort gleichzeitig auch als Zufahrt für die Sanität zur Verfügung stehen muss. Die angedachten weiteren Notfallparkplätze zwischen dem UKBB und dem Biozentrum sind weder baulich noch betrieblich möglich. Zwischen der Parzellengrenze des Biozentrums und dem Gebäude des UKBB wurde unterirdisch eine weitere Veloabstellanlage errichtet. An der Oberfläche sind zwischenzeitlich vier Baumrabatten mit Betonsitzbänken erstellt worden. Im Bereich der Treppe zur unterirdischen Veloabstellanlage werden Motorrad-Abstellplätze und ein Velo-Parkplatz für Besucherinnen und Besucher errichtet. Diese Fläche ist deshalb für Auto-Abstellplätze nicht ausreichend dimensioniert. Auf der Eigentumsparzelle des Biozentrums, welche weitgehend asphaltiert wird, stehen lediglich ein Behinderten-Parkplatz sowie vier Lieferanten-Parkplätze zur Verfügung. Die-

se sind nur über eine Zufahrtsschranke erreichbar (damit wird unbefugtes Parkieren verhindert). Die übrige Fläche steht den Studierenden als Aufenthaltsfläche zur Verfügung. Auf der Grünfläche des UKBB, welche direkt an die Parzelle des Biozentrums grenzt, könnten theoretisch maximal zwei weitere Abstellplätze erstellt werden. Diese tangieren jedoch die ungehinderte Zufahrt der Sanität und stehen im Widerspruch zu den städtebaulich vorgegebenen Grünflächen bzw. würden die wenig vorhandenen Grünflächen an diesem Standort zusätzlich reduzieren (Stadtklima). Aus den vorgenannten Gründen können nicht mehr Notfallparkplätze für das UKBB auf der Fläche zwischen dem UKBB und dem Neubau des Biozentrums errichtet werden.

Frage: Realisierung unterirdisches Parking für des UKBB auf dem Baufeld 4 der Universität Basel

Der bestehende Bebauungsplan Nr. 203 ist in die Teilbereiche I und II aufgeteilt; der Teil I ist seit dem 9. Januar 2013 rechtskräftig. Für den Teil II mit dem Baufeld 4 steht die Festsetzung des Bebauungsplanes noch bevor. Gemäss Ziffer 1.6 lit. a des Bebauungsplanes Nr. 203 sind maximal 200 Parkplätze zulässig, wovon heute beim Neubau Biozentrum bereits 100 Parkplätze realisiert sind. Somit verbleiben für das Baufeld 4 weitere mögliche 100 Parkplätze. Allerdings besteht aus Sicht der Universität Basel auf den unterirdischen Flächen im Baufeld 4 ein sehr hoher Nutzungsdruck. Hier sollten insbesondere erschütterungsempfindliche Nutzungen und Logistikflächen untergebracht werden. Ein Parking (schon nur mit 100 Plätzen) müsste damit partiell in tieferliegende Geschosse (und damit unter den mittleren Grundwasserspiegel) ausweichen, was die Kosten deutlich erhöhen würde. Zudem hat die Etappierungsstudie aus dem Jahr 2017 klar gezeigt, dass ein Parking erst in der 2. Realisierungsstufe erstellt werden könnte (ein Bezug vor 2032 ist nicht realistisch, mittlerweile sogar eher noch später). Ein Parking auf dem Baufeld 4 wäre somit eine sehr teure sowie sehr spät verfügbare Option und würde auch nicht die für das UKBB notwendige Anzahl von Parkplätzen zur Verfügung stellen können. Zudem wäre ein Parking auf dem Baufeld 4 für das UKBB ähnlich suboptimal erreichbar wie das Parkhaus City.

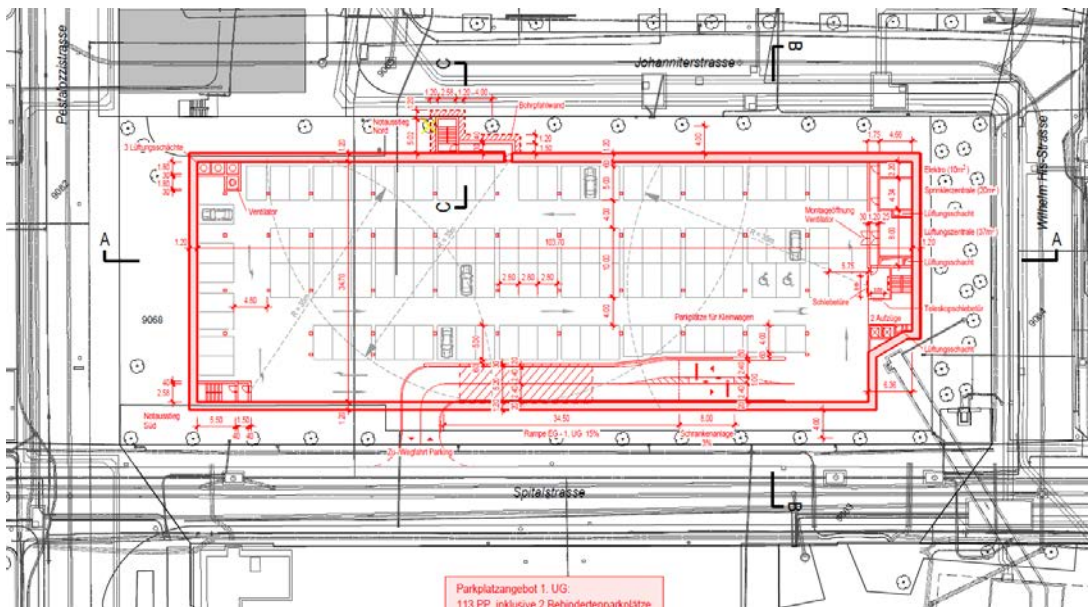
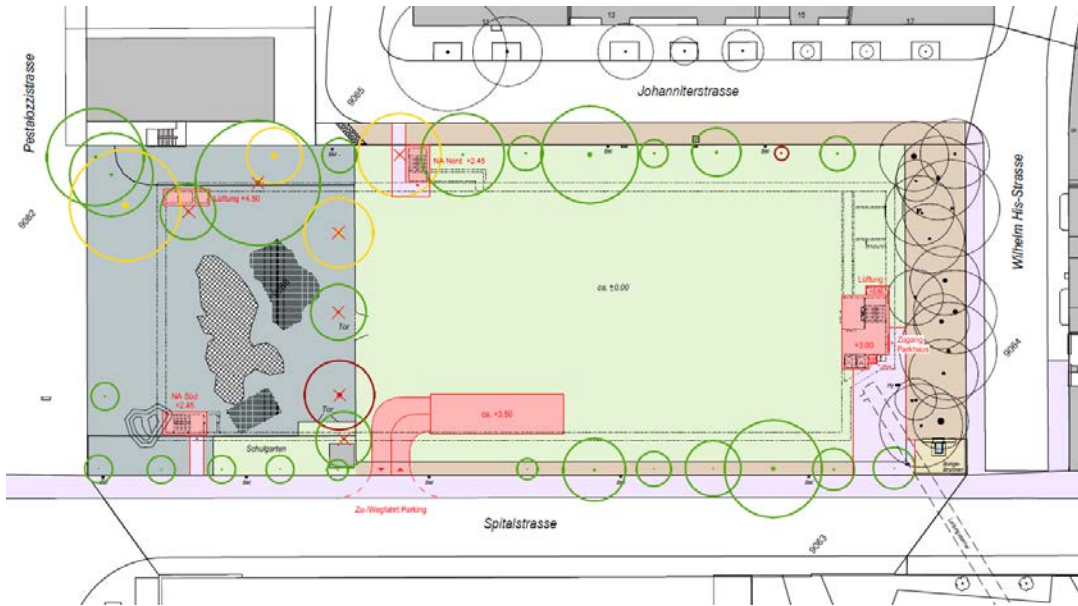
Damit kommt das Baufeld 4 nicht für eine Lösung der Parkplatzproblematik des UKBB in Frage.

3.4 Realisierung Spitalparking unter dem Tschudi-Park

Geplantes Vorhaben

Ausgehend von den Rahmenbedingungen für ein Spitalparking und den Vorgaben an den Bau, wie z.B. die Erhaltung der bestehenden Baumbepflanzung, wurde der Perimeter des Spitalparkings gemäss dem vorliegenden Projekt auf die grösstmögliche Nutzungsfläche beim Tschudi-Park optimiert. Damit können auf den zwei geplanten Parkinggeschossen für das UKBB insgesamt 229 Parkplätze realisiert werden, womit auch das zukünftig erwartete Wachstum antizipiert werden kann.

Für die während der Bauzeit wegfallenden oberirdischen Flächen (Pausenhof und Fussballfeld) werden temporäre Ersatzflächen angeboten.



Kritikpunkt: Belastung (Schule) durch bestehende und zukünftige Baustellen und steigenden Motorfahrzeugverkehr

Das ED bestätigt die Tatsache der Belastung der Primarschule St. Johann und der Sekundarschule Vogesen durch bestehende und geplante Baustellen. Die Schulkinder und Lehrpersonen beklagen bereits heute teilweise unzumutbare Lärmemissionen. In den nächsten Jahren werden die Belastung und Betroffenheit gross bleiben. Folgende Bauvorhaben sind geplant:

- Sekundarschule Vogesen: Fassadensanierung und Dachstockausbau des Pestalozzi-Schulhauses;
- UKBB-Parking unter dem Tschudi-Park;
- Life Sciences-Campus Schällemätteli (Baufeld 4), Rückbau und etappierte Bebauung;
- Tramschlaufe via St. Johannis-Ring-Spitalstrasse.

Die Primarschule St. Johann wurde im Rahmen der unlängst erfolgten Sanierung mit dreifach verglasten Fenstern ausgestattet. Aus Sicht des ED wäre für alle drei betroffenen Schulen in An-

betrachtet der weiteren mehrjährigen Bautätigkeiten der Einbau spezieller Schallschutzfenster zu prüfen.

Das BVD weist in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer grundsätzlich keinen Anspruch auf Schallschutzfenster haben, wenn in ihrer Umgebung lärmintensive Baustellen vorhanden sind. Die Abteilung Lärmschutz des Amtes für Umwelt und Energie des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt kann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf der Grundlage der Baulärmrichtlinie des BAFU Massnahmen bei den Bautätigen einfordern, zum Beispiel Einschränkung der Arbeitszeiten, technische Massnahmen bei den Baumaschinen etc., mit dem Ziel, eine Lärmreduktion bei der Lärmquelle zu erreichen.

Aus Sicht des BVD liegt das Problem jedoch beim Gebäude an sich, welches im Sommer nicht genügend gekühlt werden kann und weswegen die hochwertigen dreifach-isolierten Fenster geöffnet werden müssen, womit die Fenster ihre lärmhemmende Wirkung nicht mehr ausüben können.

Bezüglich der baubedingten Lärmbelastungen steht der Leiter Zentrale Dienste des ED in Kontakt mit den zuständigen Stellen des Arbeitsinspektorats, der Lärmschutzfachstelle und des Bauinspektorats.

Hinweis: Bauweise Spitalparking unter dem Tschudi-Park und Zeitplan

Gemäss UKBB wurde die Optimierung der Bauzeit mit der Firma Rapp AG abgeklärt. Es ist bei grösstmöglicher Optimierung mit einer offenen Bauweise mit einer Dauer von 21 Monaten zu rechnen, unter der Bedingung, dass keine unerwarteten Behinderungen und/oder Ereignisse auftreten. Es wird davon ausgegangen, dass die Bauemissionen im Vergleich zu Hochbauten auf dem Areal geringer ausfallen werden.

Aus Sicht des ED muss nebst allfälligen baulichen Massnahmen während der Realisierung der Bauvorhaben im Quartier die Schulwegsicherheit gewährleistet sein. Diese gilt es, bereits während der Baustellenplanung und deren Zufahrtsregime zu berücksichtigen. Auch bei der Planung der Ein-/Ausfahrt des geplanten Spitalparkings muss berücksichtigt werden, dass die Trottoirs von Schulkindern genutzt werden. Das bestehende Koordinationsgremium Schulwegsicherheit wird deshalb zu gegebener Zeit einbezogen. Dieses Gremium setzt sich aus Mitgliedern des BVD, des Justiz- und Sicherheitsdepartements und des ED zusammen. Das Koordinationsgremium trifft sich regelmässig und sammelt sowie beurteilt unter anderem Hinweise zu Mängeln der Schulwegsicherheit, die aus der Bevölkerung, von den Schulen oder Elternorganisationen bei den einzelnen Verwaltungsstellen eingehen. Das Gremium nimmt Abklärungen vor und trifft interdepartementale Absprachen. Bei Mängeln werden diese mittels gezielter und fallspezifischer Massnahmen behoben.

Frage: Direkter unterirdischer Zugang vom Spitalparking unter dem Tschudi-Park zum UKBB; Problem Dükerbauwerk IWB; Erreichbarkeit UKBB vom Spitalparking aus

Das Erstellen eines Tunnels vom Spitalparking unter dem Tschudi-Park ins UKBB wäre unverhältnismässig teuer, da vom Parking aus zuerst tief nach unten gegraben werden müsste, um das Dükerbauwerk³ der Industriellen Werke Basel (IWB), welches sich unter der Spitalstrasse befindet, zu umgehen. Auf Seiten des UKBB ist bedingt durch die Trafostation und das Notstromaggregat sowie den Serverraum kein Einführen einer unterirdischen Fussgängerverbindung möglich. Zudem werden solche tiefgehenden Tunnels von den Nutzerinnen und Nutzern nicht gut akzeptiert. Das UKBB erachtet es als optimal, wenn Besucherinnen und Besucher sowie Notfälle auf der Parterreebene zum UKBB gelangen können. Sowohl der Empfang bzw. die Patientenadministration als auch die Notfallaufnahme sind darauf ausgerichtet, Patientinnen und Patienten sowie Eltern in diesem Bereich zu empfangen.

³ Ein Düker ist eine Druckleitung zur Unterquerung einer Strasse, eines Tunnels, eines Flusses oder von Bahngleisen etc. Das Rohr kann zum Beispiel eine Gas-, Abwasser- oder Trinkwasserleitung sein oder auch eine Grundwasser- oder Öl-Pipeline (Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/D%C3%BCker>).

Frage: Löst das Spitalparking unter dem Tschudi-Park tatsächlich die Probleme (lange Wege innerhalb des Parkings, Überquerung der Strasse erforderlich)?

Die Erreichbarkeit des UKBB wird durch das geplante Spitalparking unter dem Tschudi-Park um ein Vielfaches einfacher und schneller. Die Anfahrt über die Spitalstrasse ist optimiert: auf der einen Strassenseite die Notfall- und Spitalvorfahrt, auf der anderen Strassenseite die Einfahrt zum künftigen Spitalparking. Für Besucherinnen und Besucher sowie „mobile“ Notfälle werden die Plätze im ersten UG dauerreserviert. Damit kann das UKBB in maximal 5 Minuten erreicht werden, im Gegensatz zum heutigen Zeitbedarf von bis zu 20 Minuten für den Weg vom Parkhaus City zum UKBB.

4. Gesamtbeurteilung und weiteres Vorgehen

Hinweis: Güterabwägung zwischen Bedürfnissen der Anwohnenden und dem Bedarf des UKBB bzw. dessen Patientinnen und Patienten

Das UKBB weist aktuell einen Bedarf von rund 200 Parkplätzen aus. Über die vergangenen Jahre nahmen die Leistungsmengen des UKBB, insbesondere die ambulanten Besuche und Behandlungen, markant zu, was auch zu einer Zunahme des Personals führte. Eine analoge Entwicklung ist beim USB festzustellen.

Institution	Parkplatz-Bedarf	Parkplatz-Angebot	ungedeckter Parkplatz-Bedarf
UKBB	~ 200	80	~ 120
USB	~ 1'300	1'114 *	~ 186
USB & UKBB Total	~ 1'500	1'194	~ 306

* Es besteht keine Parkplatzgarantie für die Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitenden des USB im Parkhaus City. Das Angebot von 1'114 Parkplätzen steht auch der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Mit der Umnutzung des 5. UG des Parkhauses City in ein Parkgeschoss konnte seit der Inbetriebnahme Ende 2018 zwar eine Entlastung in den Spitzenzeiten vom späteren Vormittag bis späteren Nachmittag erreicht werden. Aufgrund der Bedarfsanalyse der Spitäler wird jedoch erwartet, dass der Parkplatzbedarf weiter ansteigen und das Parkhaus City mittelfristig erneut seine Kapazitätsgrenze erreichen wird. Bereits im Herbst 2019 waren die Kapazitäten des Parkhauses City an verschiedenen Tagen voll ausgelastet.

Der Handlungsbedarf für weitere Parkplätze bei den Spitälern, insbesondere dem UKBB, ist gegeben. In Zukunft wird mit der Zunahme von ambulanten Patientinnen und Patienten und der damit einhergehenden Erhöhung der Zahl des Personals eine weitere Zunahme des Parkplatzbedarfes erwartet.

Aus Sicht der Universität Basel decken die im Neubau des Biozentrums realisierten 100 Parkplätze den aktuellen wie zukünftigen Bedarf ausreichend ab. Eine Realisierung von weiteren 100 gemäss rechtsgültigem Bebauungsplan Nr. 203 zulässigen Parkplätzen auf dem Baufeld 4 ist nicht vorgesehen. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Universität einen höheren Bedarf an Parkplätzen verursacht als von ihr ausgewiesen. Bei gelegentliche Fahrten von Mitarbeitenden oder Studierenden werden diese vermutlich einen Parkplatz im Parkhaus City oder im Umfeld auf der Allmend suchen.

Insgesamt ist damit davon auszugehen, dass aufgrund der aufgezeigten Bedarfsentwicklung bei den Spitälern wie auch aufgrund der weiteren Entwicklung des „Campus Schällemätteli“ für die Universität Basel die Parkplatznachfrage ansteigen wird.

Die Parkplatznachfrage kann räumlich nur über das Parkhaus City und das geplante Spitalparking unter dem Tschudi-Park aufgefangen werden. Das Parkhaus City alleine ist – auch nach der Umnutzung des 5. UG – mittel- bis längerfristig zu klein dimensioniert. Deshalb und auch aufgrund der umständlichen Verbindung zum UKBB stellt die Abgrenzung von weiteren Parkplätzen für das UKBB im Parkhaus City keine Lösung dar.

Die Abklärungen haben ebenso gezeigt, dass neue unter- und oberirdische Verbindungen zwischen dem Parkhaus City und dem UKBB aus betrieblichen, baulichen und distanzbezogenen Gründen die Situation für die Mitarbeitenden, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher des UKBB nicht verbessern würden. Ebenfalls ist die Erweiterung der Notfallparkplätze auf dem Areal zwischen dem UKBB und dem neuen Biozentrum aus den dargelegten Gründen nicht möglich.

Der Regierungsrat ist aufgrund dieser Beurteilung der Auffassung, dass die Erstellung eines Parkings unter dem Tschudi-Park die einzige zweckdienliche Variante darstellt, den Parkplatzbedarf des UKBB (gemäss vorliegendem Projekt max. 229 Parkplätze auf zwei Untergeschossen) sowie gegebenenfalls den zusätzlichen Bedarf des USB und/oder aus dem Quartier (ein weiteres drittes Untergeschoss) zu decken. Sowohl für das UKBB wie auch für das USB ist es aufgrund ihrer regionalen und überregionalen Ausrichtung von Bedeutung, dass Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende, die auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs angewiesen sind, in unmittelbarer Spitalnähe parkieren können.

Dabei wird eine Belastung für die Nutzerinnen und Nutzer der Schulhäuser beim Tschudi-Park während der Bauzeit nicht zu vermeiden sein. Die beteiligten Stellen sind aufgefordert, die Emissionen während der Bauzeit auf das Notwendigste zu beschränken. Zudem sind temporäre Ersatzmassnahmen bezüglich den Grünflächen vorgesehen.

Das geplante Spitalparking unter dem Tschudi-Park soll letztlich gebaut werden, um die Verfügbarkeit von und Zugänglichkeit zu Gesundheitsleistungen für Neugeborene bis hin zu Jugendlichen unserer Region und darüber hinaus auch zukünftig zu gewährleisten. Zusätzlich könnte das vorgesehene Spitalparking auch eine Möglichkeit darstellen, die oberirdische Parkplatzsituation im Quartier zu entspannen und den Suchverkehr zu vermindern.

5. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission anerkennt die sehr umfangreiche und detaillierte Antwort des Regierungsrats, in der verschiedene Varianten geprüft worden sind. Gleichwohl ist sich die Kommission inhaltlich und bezüglich der weiteren Schritte nicht einig.

Die Kommissionsminderheit ist der Ansicht, dass alle Varianten ausreichend und erschöpfend geprüft worden seien und dass sich basierend auf dieser Prüfung die Erstellung eines Parkhauses unter dem Tschudi-Park rechtfertige. Es wird nicht als realistisch erachtet, auf dem Petitionsweg noch weitergehende Informationen erhalten zu können. Da sich das Projekt erst am Beginn der Bewilligungs- resp. Bauprozesse befinde, seien für die Bevölkerung und die Politik noch ausreichende Mitsprachemöglichkeiten gegeben (z. B: Einsprache im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe, Debatte zu Ratschlag im Grossen Rat). Die Petition habe bei einem zweifelsohne wichtigen Thema für Sensibilisierung gesorgt, die Stellungnahme des Regierungsrats habe dazu ausführlich Auskunft gegeben, womit der Zweck als erfüllt und die Petition als erledigt betrachtet werden könne.

Die Kommissionsmehrheit erachtet die Stellungnahme des Regierungsrats als nicht in allen Punkten gleich ausführlich und differenziert begründet, beispielsweise in Bezug auf die Erschliessung des Parkhauses oder die Zumutbarkeit für das Personal, teilweise längere Wege in Kauf zu nehmen. Hier wäre insbesondere eine Differenzierung zwischen tagsüber arbeitendem Personal und Personal mit Nacht- oder Schichtarbeit gewünscht worden, da sich dadurch der Bedarf an Parkplätzen in unmittelbarer Nähe verringern würde und der verbleibende Bedarf allenfalls mit dem City-Parking gedeckt werden könnte. Auch werde eine breitere Mitwirkung gewünscht als vom Regierungsrat vorgesehen. Dieser Teil der Kommission spricht sich deshalb für eine Überweisung an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung aus, wobei die Alternativen bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans nochmals vertieft überprüft werden sollen.

6. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 5:3 Stimmen bei 0 Enthaltungen, die vorliegende Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'T' followed by a horizontal line and a small flourish.

Tonja Zürcher
Kommissionspräsidentin