

## EINSCHREIBEN

Allmendverwaltung  
Dufourstrasse 40/50  
4001 Basel

## EINSPRACHE

Betrifft: Baugesuch auf Allmend - Kluserstrasse, Marschalkenstrasse, Bernerring, Basel, gemäss Publikation im Kantonsblatt vom 10.09.2025

Die unten aufgeführten Personen erheben hiermit Einsprache gegen das oben genannte Baugesuch. Sie verlangen, dass die Baubewilligung nicht erteilt wird. Eventualiter sei die Positionierung der zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume so zu überarbeiten, dass die zusätzliche Verschattung von Wohnliegenschaften vermieden wird.

Im Sinne eines Verfahrensanspruchs verlangen die Unterzeichneten die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens.

## BEGRÜNDUNG

### I. GEGENSTAND DER EINSPRACHE

- 1 Gegenstand des angefochtenen Bauprojekts ist gemäss Publikation im Kantonsblatt und gemäss den vom gesuchstellenden Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) im Internet zur Verfügung gestellten Projektunterlagen die Umgestaltung der Strassenoberflächen der Kluserstrasse, der Marschalkenstrasse und des Bernerrings. Vorgesehen sind namentlich das Pflanzen neuer Bäume, die Schaffung von Grünflächen, das Entsiegeln von Parkplätzen mit Rasenfugensteinen und das Vergrössern und Verbinden bestehender Baumrabatten zu zusammenhängenden Grünstreifen. Damit verbunden ist eine massive Reduktion der Anzahl öffentlicher Parkplätze.
- 2 Konkreter Anlass der Realisierung dieser Umgestaltung der Strassenoberflächen ist offenbar der in den genannten Strassen vorgesehene Ausbau des Fernwärmenetzes.
- 3 Parallel zur vorgesehenen Umgestaltung der Strassenoberflächen sollen verschiedene Verkehrsanordnungen verfügt werden, insbesondere die Aufhebung von 38 öffentlichen Parkplätzen in der blauen Zone. Insgesamt soll im Projektperimeter die Zahl der Autoparkplätze um 62.7% (also um rund zwei Drittel) reduziert werden.
- 4 Die vorliegende Einsprache richtet sich gegen die vorgesehene Umgestaltung der Strassenoberflächen, insbesondere soweit diese mit der Aufhebung von Parkplätzen verbunden ist und soweit diese die Pflanzung zusätzlicher Bäume beinhaltet. Gegen die mit dem angefochtenen Bauprojekt verbundenen Verkehrsanordnungen haben die Unterzeichneten bei der zuständigen Stelle separat Rekurs erhoben.

## **II. UNZWECKMÄSSIGKEIT DER PLANUNG**

### **A. Allgemeines**

- 5 Öffentliche Strassen dienen der Erschliessung, insbesondere der Erschliessung der an diese anstossenden Liegenschaften. Die Erschliessungsplanung im Gebiet der Stadt Basel und die konkrete Ausgestaltung des Strassenraums fallen in die Zuständigkeit des Regierungsrates bzw. der von diesem zu diesem Zweck beauftragten Verwaltungsstellen. Die Behörden haben sich dabei nach den vom Bund festgelegten Grundsätzen der Raumplanung und insbesondere nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes zu richten (§ 93 BPG). In materieller Hinsicht enthält das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze über die Erschliessungsplanung. Aus dem Eidgenössischen Raumplanungsgesetz ergeben sich hierzu nur punktuelle Planungspflichten. Die einzelnen Anforderungen an die Erschliessung ergeben sich im Einzelnen erst aus dem kantonalen Recht. In diesem Rahmen kommt den Behörden bei dieser Gestaltungsaufgabe ein erhebliches planerisches Ermessen zu. Dennoch muss die Planung und, als deren Ausfluss, die konkrete Gestaltung des Strassenraums, zweckmässig sein. Eine unzweckmässige Planung ist rechtswidrig (Entscheid des Appellationsgerichts Basel-Stadt VD.2016.116 vom 16.11.2016, E. 3.2).
- 6 Das im vorliegenden Fall zur Diskussion stehende Bauprojekt ist in mehrfacher Hinsicht unzweckmässig und damit rechtswidrig.

### **B. Aufhebung von Parkplätzen**

- 7 Unzweckmässig ist zunächst die Aufhebung von rund zwei Drittel aller verfügbaren öffentlichen Parkplätzen in den betroffenen Strassen. Parkplätze für Quartierbewohner sind in einem städtischen Umfeld ein unverzichtbarer Bestandteil der Erschliessung der Wohnliegenschaften. Dies ist in den hier betroffenen Strassen besonders wichtig, weil sich an diesen Strassen mehrheitlich Grundstücke befinden, auf denen wegen stark einschränkender Stadtbildschutzvorschriften keine eigenen privaten Parkplätze oder Garagen gebaut werden können (der grösste Teil der im Bereich des angefochtenen Bauprojekts betroffenen Liegenschaften befindet sich in der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone).
- 8 Die Erhebung Parkplatzauslastung im Jahr 2023 hat eine Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Paulusquartier von 91%-93% ergeben. Die zurzeit verfügbaren Parkplätze sind also fast immer alle belegt. Nun soll die Zahl der vorhandenen Parkplätze um rund zwei Drittel reduziert werden. Es ist offensichtlich, dass nach Realisierung dieses Vorhabens die verfügbaren Parkplätze dem Bedarf bei weitem nicht genügen würden. Wenn aber die Zahl der im Quartier zur Verfügung stehenden Parkplätze sehr viel kleiner ist als die Zahl der im Quartier vorhandenen, mehrheitlich mit einem (oder mehreren) Autos ausgestatteten Privathaushalte, dann kann die öffentliche Strasse offensichtlich einen wesentlichen Teil ihrer Erschliessungsfunktion nicht mehr erfüllen. Es ist schlicht lebensfremd, eine Umgestaltung des Strassenraums realisieren zu wollen, mit der den Quartierbewohnern faktisch die Möglichkeit entzogen würde, ihre Besorgungen oder ihren Arbeitsweg unter Benutzung eines Autos zu bewältigen. Genau das wäre aber die Konsequenz des angefochtenen Bauprojekts (das die Aufhebung der Parkplätze zwingend beinhaltet, auch wenn die Parkplatzaufhebung formell eine Verkehrsanordnung ist). Wenn nämlich nicht gewährleistet wäre, dass im Quartier mit angemessenem Zeitaufwand in zumutbarer Distanz vom eigenen Heim ein Parkplatz gefunden werden kann, dann wären die betroffenen Liegenschaften der Motorfahrzeug-Erschliessung faktisch beraubt. Die betroffenen Anwohner müssten sich in einem solchen Fall damit abfinden, dass die Benützung des Privatautos für alltägliche Bedürfnisse für sie faktisch keine Option mehr ist. Das kann nicht der Sinn und Zweck des öffentlichen Stras-

sennetzes sein. Die öffentliche Strasse würde in einem solchen Fall offensichtlich einen wesentlichen Teil ihrer Erschliessungsfunktion verlieren.

- 9 Zwar ist unbestritten, dass ein öffentliches Interesse besteht an der Pflanzung von Bäumen, an der Anlegung von Grünflächen und an der Anlegung von Versickerungsflächen. Das hier angefochtene Baugesuch wird im Wesentlichen mit solchen öffentlichen Interessen begründet. Dabei wurden aber bei der Ausarbeitung des hier angefochtenen Projekts insbesondere die folgenden zwei Zusammenhänge verkannt:
- 10 Erstens hat das öffentliche Strassennetz eine besondere Zweckbestimmung. Es dient der Erschliessung. Es ist aber nicht primär dazu bestimmt, für ökologisch motivierte Massnahmen verwendet zu werden. Die Urheber des hier angefochtenen Projekts scheinen davon auszugehen, dass der öffentliche Strassenraum zur freien Verfügung der öffentlichen Hand stehe und für jeden denkbaren Zweck verwendet werden könne. Zurzeit sind offenbar die vorerwähnten ökologischen Zwecke besonders angesagt. Das trifft aber nicht zu. Der öffentliche Strassenraum dient primär der Erschliessung. Für diesen Zweck wurde er angelegt. Auf die Erschliessungsfunktion des öffentlichen Strassenraums haben die heutigen Liegenschaftseigentümer beim Kauf und beim Bau ihrer Häuser berechtigterweise vertraut. Bei der gesamten Planung und Anlegung des Quartiers (und selbstverständlich auch weiterer Teile der Stadt) war ein wesentlicher Leitgedanke, dass die Liegenschaften erschlossen werden müssen (es besteht ja auch eine gesetzliche Pflicht zur Erschliessung einer Liegenschaft). Mit anderen Worten: Der Strassenraum (in seiner bestehenden Dimension) ist nicht einfach ein zufälliger Zustand, sondern das Ergebnis einer Jahrzehnte alten Planung. Und der Strassenraum hat einen ganz bestimmten primären Zweck, nämlich die Verkehrserschliessung. Und dazu gehört als wesentliches Element die Zurverfügungstellung von genügend Parkraum für die Anwohner (was sich u.a. daran zeigt, dass im Kanton Basel-Stadt, im Unterschied zu anderen Kantonen, keine Pflicht der Liegenschaftseigentümer besteht, Parkplätze auf eigenem Grund zu erstellen - weil man eben davon ausgeht, dass Parkraum auf öffentlichem Grund zur Verfügung steht).
- 11 Eine Verlagerung des Parkiererraums auf privaten Grund ist im hier zur Diskussion stehenden Gebiet unmöglich, weil, wie schon erwähnt wurde, auf den allermeisten betroffenen Grundstücken aufgrund von einschränkenden Bau- und Zonenvorschriften keine privaten Parkplätze angelegt werden können.
- 12 Die Zweckmässigkeit der vorliegenden Planung ist am Zweck zu messen, zu dem eine öffentliche Strasse bestimmt ist. Es ist nicht richtig, im Rahmen einer simplen Güterabwägung das öffentliche Interesse an ökologisch motivierten Massnahmen gegen das Interesse an einer gut funktionierenden Verkehrserschliessung gegeneinander abzuwägen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Strassenraum einem vorgegebenen Primärzweck dient, nämlich der Erschliessung. Nur soweit der Strassenraum diese Funktion zu erfüllen vermag, kann er daneben auch noch für andere Zwecke (z.B. für die Anlegung ökologisch motivierter Grünflächen etc.) verwendet werden. Im vorliegenden Fall wurden diese Grundsätze vollständig missachtet. Das angefochtene Projekt würde den Strassenraum zu wesentlichen Teilen seiner angestammten Funktion berauben. Daher ist das angefochtene Projekt unzweckmässig und rechtswidrig.
- 13 Wenn die öffentliche Hand die Notwendigkeit sieht, Bäume zu pflanzen und zusätzliche Grün- und Versickerungsflächen anzulegen, dann muss sie zu diesem Zweck Flächen verwenden, die nicht für andere Zwecke bestimmt sind. Es kann nicht angehen, den für die Er-

schliessung vorgesehenen Strassenraum seines Primärzwecks zu berauben und diese Flächen für andere Zwecke zu verwenden.

- 14 Zweitens ist die Aufhebung einer grossen Zahl von Parkplätzen auch deshalb unzweckmässig, weil die damit verfolgten ökologischen Ziele torpediert und vollständig aufgewogen würden durch die gerade in ökologischer Hinsicht nachteiligen Effekte, die sich bei der Realisierung dieses Projekts ergäben. Insbesondere die zu erwartende massive Steigerung des Parkplatz-Suchverkehrs wäre in ökologischer Hinsicht ein schmerzhafter Nachteil. Das Projekt vermag daher auch bei spezifisch ökologischer Betrachtung die offenbar bestehenden Erwartungen nicht zu erfüllen.
- 15 Auch das Bau- und Verkehrsdepartement selbst scheint sich dieser Schwierigkeiten zumindest im Grundsatz bewusst zu sein. So steht in einer Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements in hier interessierender Sache vom 16.07.2025:

"Bei der Erarbeitung der Projekte beurteilt das Bau- und Verkehrsdepartement deshalb die Wirkung der Aufhebung von Parkplätzen in den Quartieren. Neben dem Angebot und der Auslastung der öffentlichen Parkplätze wird auch die Situation der privaten Parkplätze einbezogen. Bei Parkplatzaufhebungen gilt jeweils abzuwägen zwischen den Vorteilen, wie beispielsweise Hitzeschutz oder Veloförderung, und den Nachteilen, die sich aus einer reduzierten Parkplatzanzahl ergeben, wie beispielsweise Suchverkehr oder wildes Parkieren. Das Departement berücksichtigt dafür das Angebot und die Auslastung der privaten und öffentlichen Parkplätze."

Im vorliegenden Fall wurden aber "das Angebot und die Auslastung der privaten und öffentlichen Parkplätze" offensichtlich in keiner Weise berücksichtigt, denn unter Berücksichtigung dieser Umstände erweist sich das Projekt als offensichtlich unzweckmässig und damit rechtswidrig.

### **C. Pflanzung zusätzlicher Bäume**

- 16 Das angefochtene Projekt sieht die Pflanzung diverser zusätzlicher Bäume vor. Verschiedene dieser Bäume sollen direkt vor der Strassenfassade eines Wohnhauses zu stehen kommen (insbes. vor den Liegenschaften Marschalkenstrasse 37, 41, 48, 52 und 56, vor den Liegenschaften Kluserstrasse 24, 31 und 37 sowie vor den Liegenschaften Bernerring 68 und 70).
- 17 Diese zusätzlichen Bäume würden zu einer erheblichen zusätzlichen Verschattung der betroffenen Liegenschaften und zu einer Beeinträchtigung der Aussicht führen. In Kombination mit den bereits auf den betreffenden Privatparzellen in den jeweiligen Vorgärten befindlichen Bäumen würde die Verschattung der strassenseitigen Wohnräume (insbesondere im Erdgeschoss) und die Versperrung der Aussicht ein unzumutbares Mass annehmen und die Wohnqualität der betroffenen Wohnhäuser empfindlich beeinträchtigen. Dies betrifft nicht nur die privaten Interessen der Eigentümer und Bewohner der betreffenden Liegenschaften. Die Wohnqualität und insbesondere die genügende Belichtung von Wohnräumen ist auch ein öffentliches Interesse (aus diesem Grund bestehen bekanntlich Bauvorschriften, welche die minimale Belichtung von Wohnräumen verbindlich vorschreiben).
- 18 Diese zusätzliche Verschattung und die Versperrung der Aussicht betreffen die Eigentümer und Bewohner der betroffenen Liegenschaften empfindlich. Die damit verbundenen Nachteile werden durch die minimalen klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts in keiner Weise aufgewogen. Auch aus diesem Grund kann das hier interessierende Projekt nicht bewilligt werden.

- 19 Eventualiter wird verlangt, dass die Positionierung der neu zu pflanzenden Bäume zumindest so überarbeitet wird, dass die zusätzliche Verschattung von Wohngebäuden und die Versperrung der Aussicht vermieden werden. Es muss darauf geachtet werden, Bäume nur an nicht belichtungssensiblen Orten zu pflanzen. Diese Voraussetzung erfüllt beispielsweise der im Gartenbereich der Parzelle 3/2482 vorgesehene Baum. Die vor den in Ziffer 16 genannten Liegenschaften vorgesehenen Bäume erfüllen diese Voraussetzung nicht und müssen daher (wenn sich das Projekt wider Erwarten im Grundsatz überhaupt als bewilligungsfähig erweisen sollte) entsprechend verschoben werden, oder es muss auf einzelne Bäume verzichtet werden.

**D. Kein überwiegendes öffentliches Interesse**

- 20 Insgesamt ist anzufügen, dass die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Güterabwägung sich auch insofern als völlig unangemessen erweist, als die vorgesehenen ökologischen mikroklimatischen Massnahmen eine äusserst geringe, praktisch irrelevante Wirkung hätten. Die den Anwohnern durch das Projekt entstehenden Nachteile sind hingegen massiv spürbar und wiegen offensichtlich viel gewichtiger. Auch aus diesem Grund erweist sich das Projekt als rechtswidrig.
- 21 Anschaulich zeigt sich dies an einer Luftaufnahme des betroffenen Gebiets (Quelle: Geoport des Kantons Basel-Stadt MapBS):



Das betroffene Gebiet gehört zu denjenigen Gebieten der Stadt mit den grössten Anteilen an Grünflächen und Bäumen. Die winzigen zusätzlichen Grünflächen und die wenigen Bäume, die im Rahmen des angefochtenen Projekts vorgesehen sind, haben überhaupt keine relevante mikroklimatische oder stadtklimatische Auswirkung, führen aber für die Anwohnerschaft zu sehr erheblichen Nachteilen.

Dasselbe gilt für das öffentliche Interesse an der Anlegung von Versickerungsflächen. Im hier zur Diskussion stehenden Gebiet ist der Anteil an unversiegelten, versickerungsfähigen Flächen schon heute sehr gross. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass mit der im vorliegenden Projekt vorgesehenen Anlegung winziger zusätzlicher Versickerungsflächen im hier zur Diskussion stehenden Gebiet eine relevante zusätzliche Versickerung erreicht werden könnte. Der zu erwartende Gewinn des angefochtenen Projekts vermag die den Anwohnern entstehenden Nachteile bei weitem nicht zu überwiegen.

### **III. VERLETZUNG VON GRUNDRECHTEN**

#### **A. Verletzung der Eigentumsgarantie**

(i) Allgemeines

22 Das vorgesehene Projekt würde die gemäss Art. 26 der Bundesverfassung gewährleistete Eigentumsgarantie derjenigen Einsprecher verletzen, die Eigentümer der von ihnen bewohnten Liegenschaft sind.

(ii) Reduktion der Parkplätze

23 Die oben dargestellte Reduktion der öffentlichen Parkplätze würde die Erschliessungsfunktion der öffentlichen Strasse massiv beeinträchtigen. Damit würden die Gebrauchstauglichkeit und der Wert der im Projektperimeter befindlichen Liegenschaften erheblich reduziert. Dass der vollständige oder teilweise Entzug der öffentlichen Erschliessung eines Grundstücks die Nutzungsmöglichkeiten und den Wert einer Liegenschaft beeinträchtigt und damit die Eigentumsgarantie verletzt, ist anerkannt. Das angefochtene Projekt verletzt somit die Eigentumsgarantie der betroffenen Liegenschaftseigentümer.

24 Die Parkplätze, die aufgehoben werden sollen, sind überwiegend in der "Blauen Zone" (Parkierung mit zeitlicher Beschränkung gemäss Art. 48 Abs. 3 der Signalisationsverordnung des Bundes). Anwohner haben aber die Möglichkeit, eine Parkkarte gemäss § 6 der kantonalen Parkraumbewirtschaftungsverordnung zu erwerben und damit die betreffenden Parkplätze zeitlich unbeschränkt zu nutzen.

25 Zwar gibt eine Parkkarte kein verbindliches Anrecht auf einen Parkplatz. Sie berechtigt nur zur Nutzung der jeweils freien Parkplätze. Das Nutzungsrecht bestimmt sich somit nach dem verfügbaren Angebot. Es ist aber klar, dass die Reduktion des Angebots (d.h. der Anzahl der verfügbaren Parkplätze) um rund zwei Drittel den Nutzwert der Parkkarte massiv reduziert. Die Realisierung des angefochtenen Projekts würde den Nutzwert der Parkkarten (und damit die faktischen Parkiermöglichkeiten der Anwohner) praktisch auf null reduzieren, weil das Angebot so klein würde, dass vernünftigerweise nicht mehr damit gerechnet werden könnte, in zumutbarer Distanz zum eigenen Heim einen freien Parkplatz zu finden. Die Anwohner müssten ihre Mobilität angesichts dieser neuen Ausgangslage neu organisieren. Sich auf ein tägliches Lottospiel einzulassen, ob vielleicht ein Parkplatz gefunden werden kann oder ob nach erfolgloser Suche dann halt doch in ein weit entferntes Parkhaus ausgewichen werden muss, wäre unzumutbar und unzweckmässig. Die damit verbundene Reduktion der Gebrauchstauglichkeit und des Werts der betroffenen Liegenschaften verletzt die Eigentumsgarantie der Liegenschaftseigentümer.

- (iii) Pflanzung zusätzlicher Bäume
- 26 Die von den geplanten Bäumen zu erwartende zusätzliche Beschattung und die damit verbundene Reduktion der Aussicht würde die Wohnqualität der betroffenen Wohngebäude empfindlich tangieren. Damit würden die Gebrauchstauglichkeit und der Wert der im Projektperimeter befindlichen Liegenschaften erheblich reduziert. Dass die zusätzliche Verschattung einer Liegenschaft sowie auch die Reduktion der Aussicht die Nutzungsmöglichkeiten und den Wert einer Liegenschaft beeinträchtigen und damit die Eigentumsgarantie verletzen, ist anerkannt. Das angefochtene Projekt verletzt somit die Eigentumsgarantie der betroffenen Liegenschaftseigentümer.

## **B. Voraussetzungen für die Einschränkung von Grundrechten**

- 27 Einschränkungen von Grundrechten bedürfen einer gesetzlichen Grundlage. Einschränkungen von Grundrechten müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sein. Einschränkungen von Grundrechten müssen verhältnismässig sein.

## **C. Fehlende gesetzliche Grundlage**

- 28 Im vorliegenden Fall fehlt es zunächst an einer genügend bestimmten gesetzlichen Grundlage für die vorgesehene Einschränkung der Eigentumsgarantie. Die gesetzlichen Grundlagen, auf welche sich die gesuchstellende Behörde vermutlich stützt, gewähren dem Regierungsrat und den von ihm mit den entsprechenden Aufgaben betrauten Verwaltungseinheiten zwar die grundsätzliche Befugnis zur Vornahme der Erschliessungsplanung und zur Festlegung der konkreten Gestaltung des Strassenraums. Diese Befugnisse und Zuständigkeiten bestehen jedoch immer im Hinblick auf den konkreten Zweck des öffentlichen Strassenraums, die betreffenden Quartiere und Liegenschaften angemessen verkehrstechnisch zu erschliessen.
- 29 Wenn nun die betreffenden staatlichen Stellen vorsehen wollen, wesentliche Teile des Strassenraums für andere Zwecke als die Erschliessung (namentlich für Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels) zu verwenden und dem Strassenraum in diesem Rahmen wesentliche, dem Strassenraum seit Generationen unbestrittenermassen zukommende Erschliessungsfunktionen zu entziehen, so bedarf es dazu einer entsprechenden neuen gesetzlichen Grundlage. Diese gesetzliche Grundlage müsste mit einer gewissen Bestimmtheit festlegen, ob und unter welchen Voraussetzungen solche Massnahmen zulässig sind. Die Vorstellung, dass der Staat den Strassenraum theoretisch ohne spezifische gesetzliche Grundlage nach und nach seiner Erschliessungsfunktion vollständig berauben und damit die Nutzbarkeit der betroffenen Liegenschaften für Wohnzwecke im angestammten Sinn massiv einschränken könnte, ist verfassungsrechtlich unhaltbar.
- 30 Die im vorliegenden Fall vorgesehenen Massnahmen hätten zwar nicht zur Folge, dass die betroffenen Liegenschaften jeder Verkehrserschliessung vollständig beraubt würden. Aber die vorgesehene Aufhebung von rund zwei Dritteln aller öffentlichen Parkplätze reduziert die Erschliessungsfunktion des Strassenraums in einem spezifischen Punkt so wesentlich, dass nicht mehr von einer reinen Umgestaltung des Strassenraums gesprochen werden kann. Es liegt in Wirklichkeit eine Zweckentfremdung des Strassenraums vor, welche die Schwelle, ab der dafür eine spezifische gesetzliche Grundlage verlangt werden muss, weit überschreitet. Eine solche gesetzliche Grundlage liegt nicht vor.

## **D. Unverhältnismässigkeit**

- 31 Auch wenn eine gesetzliche Grundlage vorliegen würde, wären die vorgesehenen Massnahmen dennoch unzulässig, weil sie, wie oben ausgeführt wurde, nicht verhältnismässig sind. Dies gilt neben der Aufhebung der Parkplätze auch für die Anlegung zusätzlicher, störender Bäume.
- 32 In seinem Entscheid Nr. VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 (Abweisung von Rechtsmitteln gegen die Realisierung des Landhof-Parkings) würdigte das Appellationsgericht Basel-Stadt das Bedürfnis nach Autoparkplätzen in Wohnquartieren ausführlich. Es führte in E.3.1.4 u.a. aus, es sei gerichtsnotorisch, dass ein Bedürfnis von Anwohnerinnen und Anwohnern bestehe, ihre Fahrzeuge möglichst in der Nähe des Wohnorts abzustellen, weshalb grössere öffentliche und mehrstöckige Parkhäuser als Dauermietplätze aus Praktikabilitätsgründen weniger attraktiv seien (mit Verweis auf die Ausführungen im Ratschlag «Areal Messe Basel» [Neubau Rosentalturm] des Regierungsrats vom 14. März 2018, S. 30). Es stellte fest, die Baurekurskommission habe zu Recht erwogen, dass Mietparkplätze in öffentlichen Parkhäusern für Anwohnerinnen und Anwohner in der Regel keine valable Alternative seien. In E.3.2.2 würdigte es im Zusammenhang mit der Beurteilung des Konzepts der Parkraum-Bewirtschaftung das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner und an einer Reduktion des Parkplatz-Suchverkehrs. In E. 3.2.3 führte es aus, dass "auch in Basel-Stadt dann ein öffentliches Interesse an der Errichtung von Parkplätzen zu bejahen ist", wenn diese der Reduktion des Parksuchverkehrs und der Reduktion des Parkdrucks auf der Allmend dienen. Im gleichen Sinne besteht ein öffentliches Interesse an der Erhaltung von bestehenden Parkplätzen, wenn bei deren Aufhebung eine Vergrösserung des Parksuchverkehrs und eine Erhöhung des Parkdrucks auf der Allmend zu erwarten ist.
- 33 Es ergibt sich, dass neben den bereits ausführlich dargestellten privaten auch erhebliche öffentliche Interessen gegen die mit dem angefochtenen Bauprojekt verbundene Aufhebung von Parkplätzen sprechen. Die mit dem angefochtenen Projekt zu erwartenden minimalen positiven Auswirkungen auf das Stadtklima vermögen auch vor diesem Hintergrund nicht zu überwiegen.

## **IV. VERFAHRENSANTRAG: MITWIRKUNGSVERFAHREN**

- 34 Gemäss Art. 55 der Kantonsverfassung bezieht der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.
- 35 Dass die hier zur Diskussion stehenden Massnahmen die Bevölkerung des Quartiers besonders betreffen, dürfte kaum in Frage zu stellen sein.
- 36 Ein Mitwirkungsverfahren wurde jedoch bis jetzt nie durchgeführt.
- 37 Die Unterzeichneten beantragen, dass die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens unter Einbezug der Quartierbevölkerung nachgeholt wird, bevor über das hier interessierende Bauprojekt rechtskräftig entschieden wird. Die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens ist ein verfassungsmässiges Recht der Quartierbevölkerung.

\* \* \* \* \*

