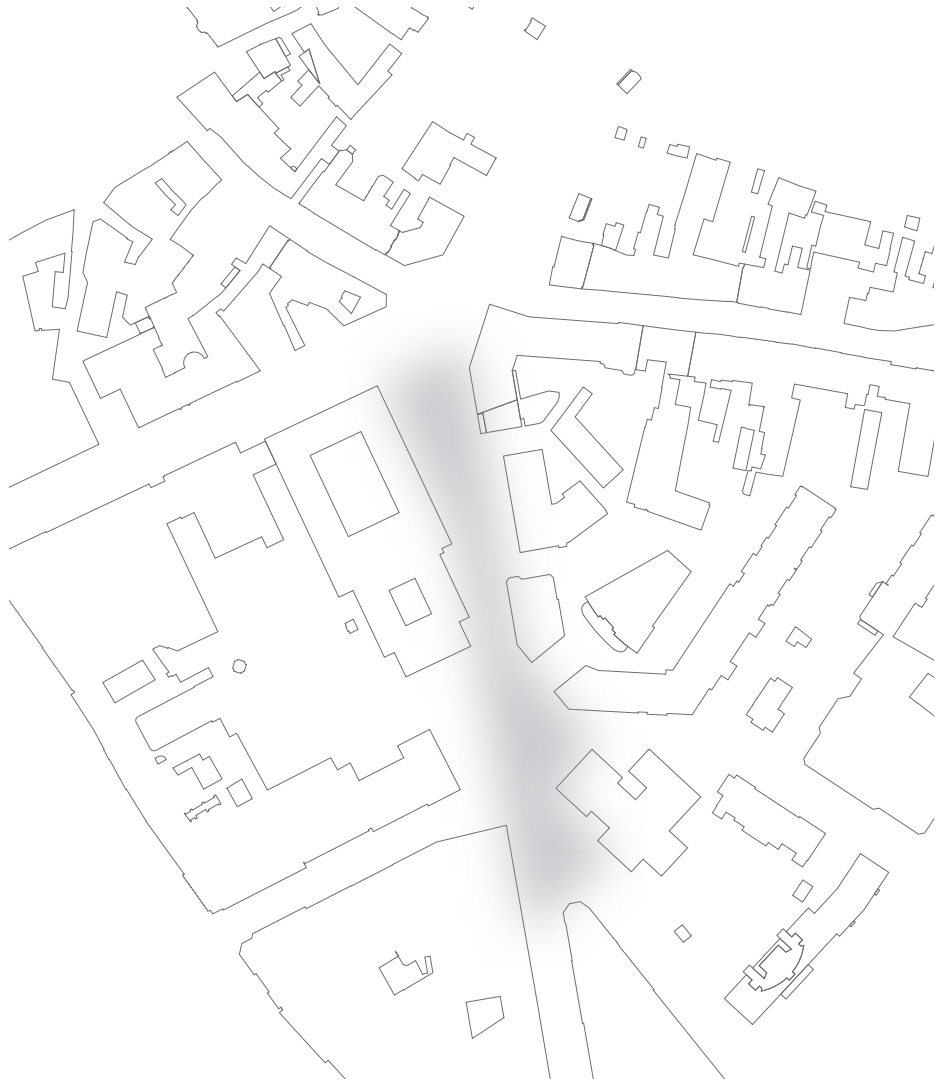


PICASSOPARKING BASEL



DORENBACH ARCHITEKTEN

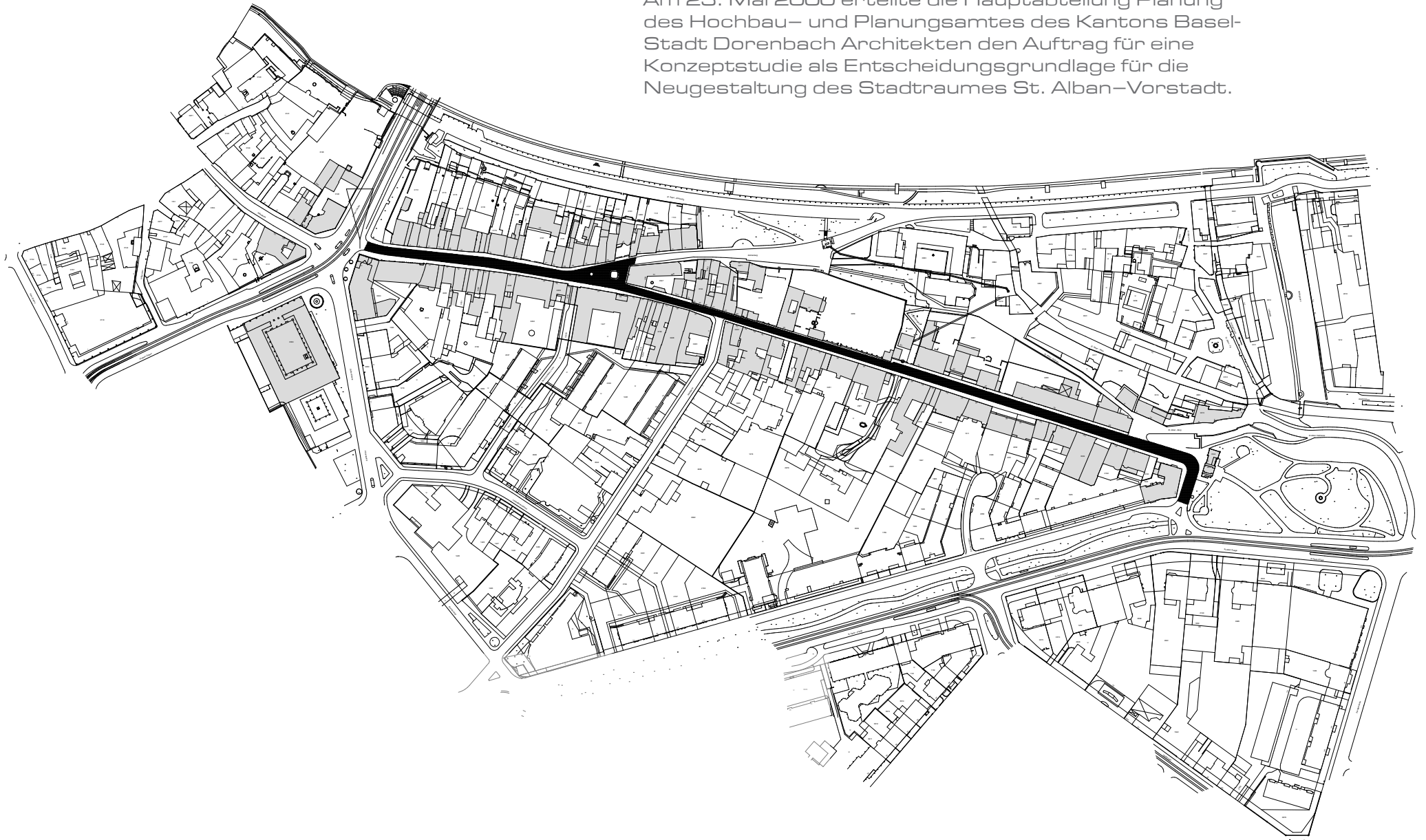


STÄDTEBAULICHES KONZEPT



DIE HISTORISCHE VERBINDUNG VON BASEL NACH AUGUSTA RAURICA IST MIT PARKIERTEN AUTOS ZUGESTELLT. DIE TROTTOIRS SIND Z.T. DERMASSEN SCHMAL, DASS EIN KINDERWAGEN NUR AUF DER STRASSE GESCHOBEN WERDEN KANN.

Am 23. Mai 2000 erteilte die Hauptabteilung Planung des Hochbau- und Planungsamtes des Kantons Basel-Stadt Dorenbach Architekten den Auftrag für eine Konzeptstudie als Entscheidungsgrundlage für die Neugestaltung des Stadtraumes St. Alban-Vorstadt.




HAUPTDATEN DER PROJEKTENTWICKLUNG



9. Jan 1998	Lancierung Projektidee
1998/99	Projektentwicklung Prüfung möglicher Zu- und Wegfahrten, Wegstreckenanalyse
16. Dez. 1999	Projektvorstellung B. Schneider (Regierungsrätin), P. Huber (HPA)
21. Feb. 2000	DSP-Initiative gegen Parkingverbot Innenstadt lanciert Antwort Rechtsabteilung HPA: Projekt liegt innerhalb des Perimeters Parkingverbot
2000	baurechtliche, verkehrstechnische, statische Abklärungen Verhandlungen mit Kunstmuseum, IG Velo, etc.
06. Sept. 2000	Medieninformation
07. Sept. 2000	Projektpräsentation: pro Innenstadt
19. Okt. 2000	Projektpräsentation: Koordinationskommission des HPA (unterdessen liegen drei Projekte vor)
17. Jan. 2001	Antwort: Koordinationskommission: "Realisierung nicht absolut unmöglich"
16. Mai 2001	Abschluss Bildung überparteiliches Patronatskomitée
28. Mai 2001	Projektpräsentation: Stadtvereinigung Basel
2001	Gegenvorschlag der Regierung zu DSP-Initiative

HAUPTDATEN DER PROJEKTENTWICKLUNG

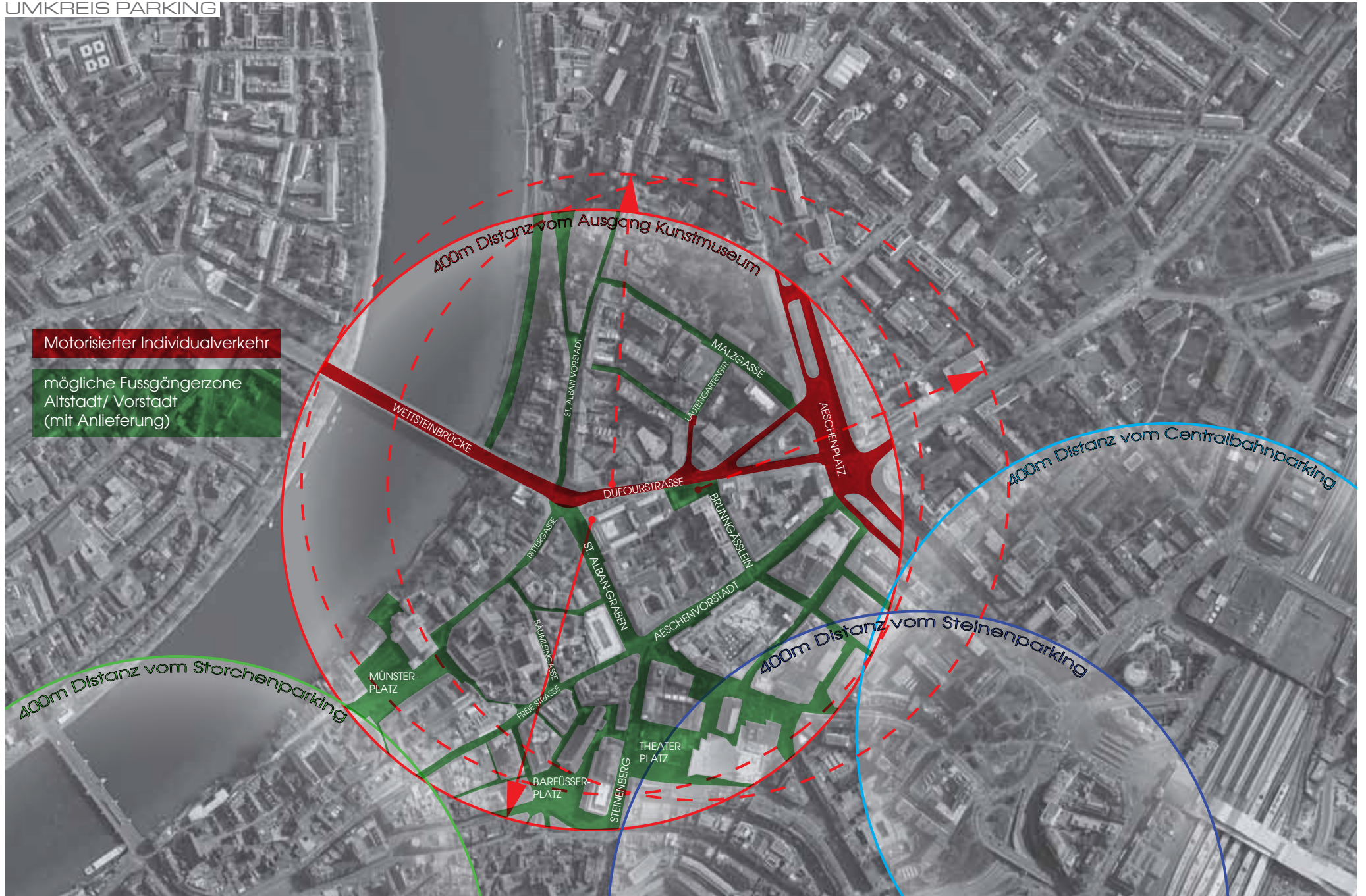


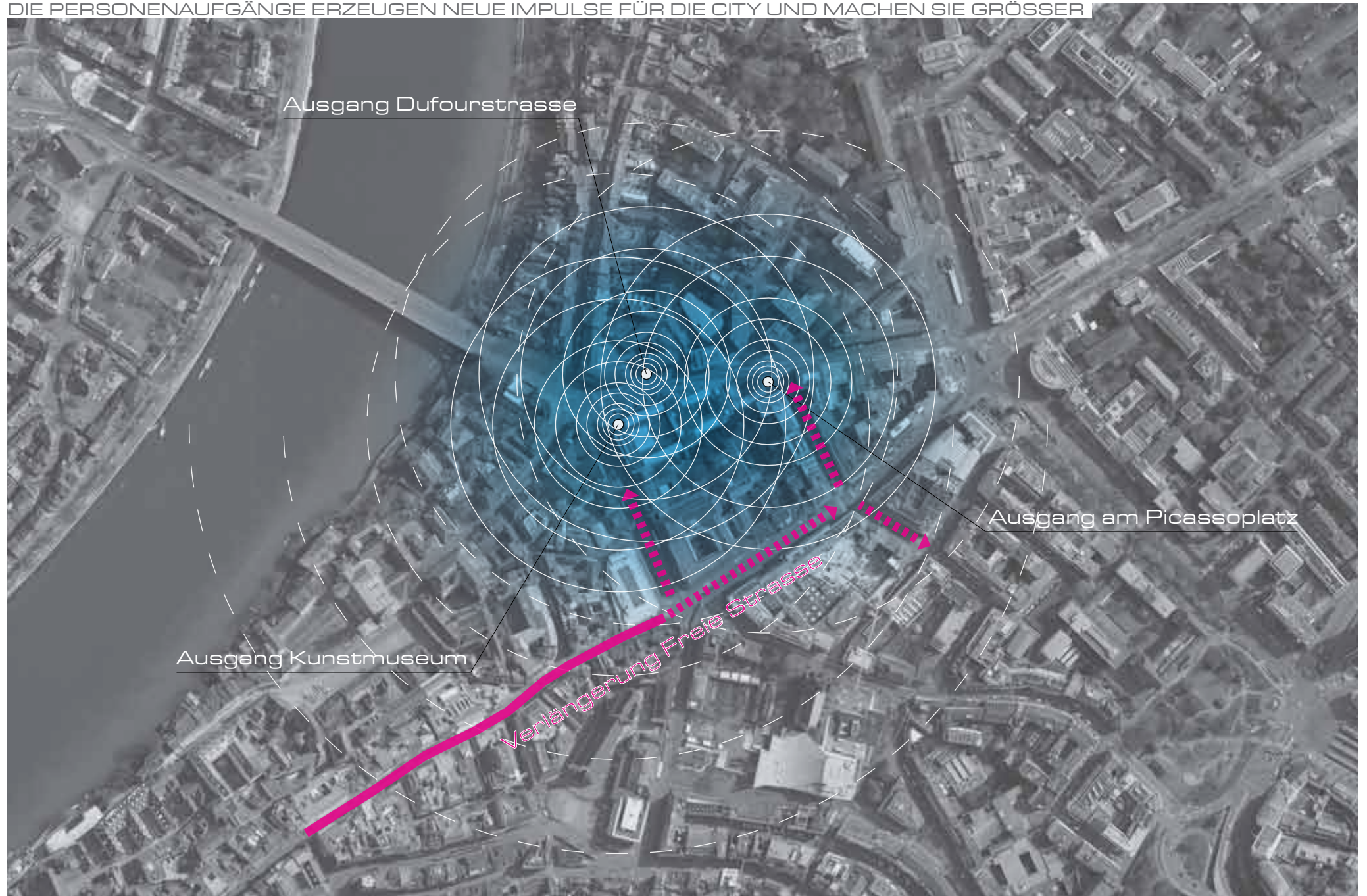
24.01.2002	Anliegerinformation
Mai 2002	Beschlussfassung des Grossen Rates über Initiative/Gegenvorschlag
2003	1. Volksabstimmung Gesetzesänderung
2007	Überarbeitung Projekt mit Eingabe an SNZ Prüfindgenieure
Jan. 2008	1. Prüfrunde SNZ Ingenieure (2 Projekte verbleiben, Picassoparking auf Platz 1)
Okt. 2008	2. Prüfrunde SNZ Ingenieure (Picassoparking auf Platz 1)
Feb. 2009	RR Entscheid für Picassoparking
Mai 2009	RR-Entscheid wird zugunsten Burghofprojekt zurückgezogen (3. Prüfung nach Burghofprojekt)
Juni 2009	Öffentliche Planaufgabe für beide Projekte wird vorgezogen
Q1 2010	3. Prüfrunde des ans Museum angepassten Projekts
Q2 2010	Antrag RR an GR
Q4 2010	GRB
2011	Bauprojekt
2012	Baubeginn

ST. ALBAN-VORSTADT MÖGLICHE VISION



UMKREIS PARKING







CLOSE UP

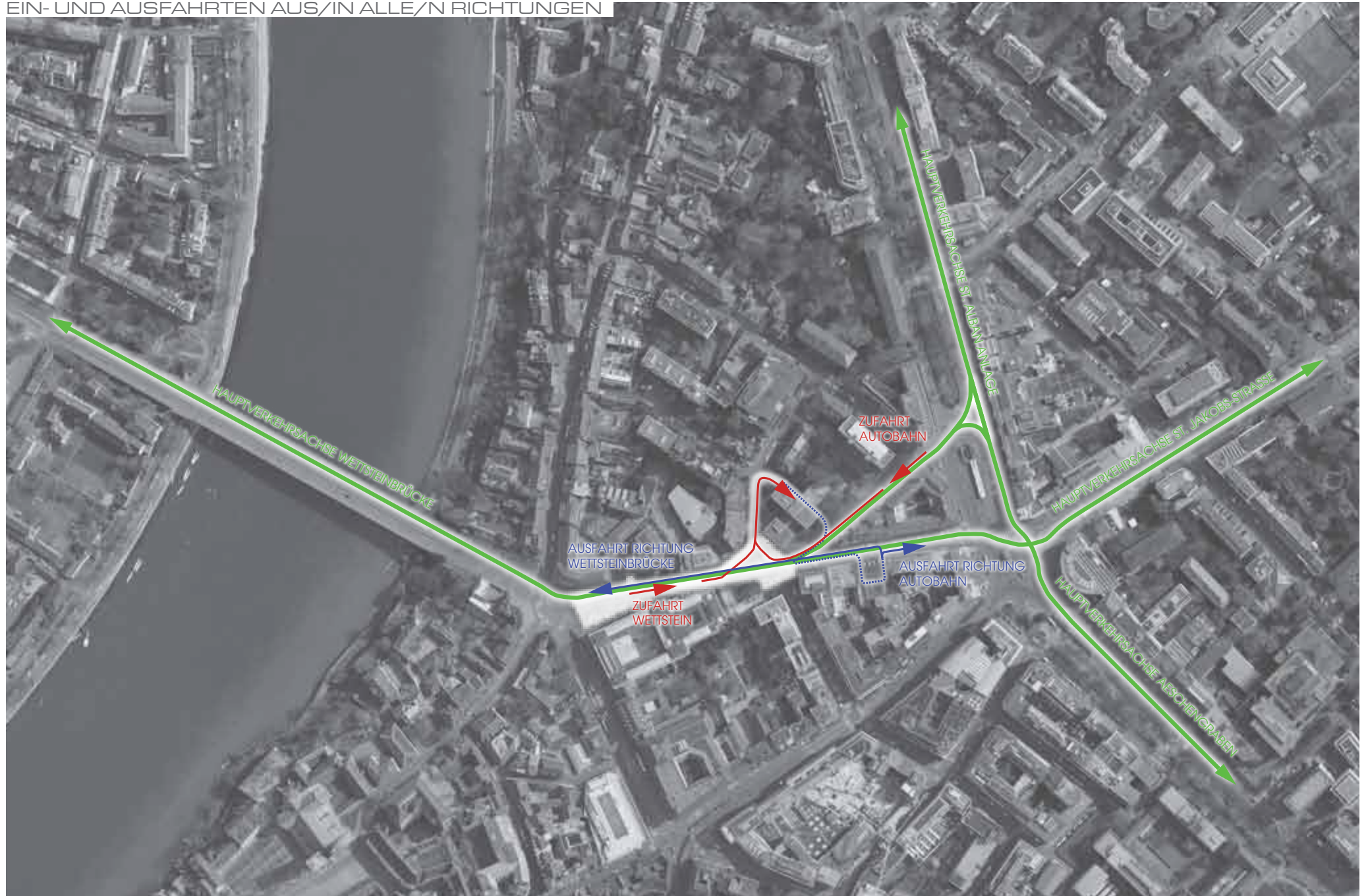






EIN- UND AUSFAHRTEN

EIN- UND AUSFAHRTEN AUS/IN ALLE/N RICHTUNGEN



EINFAHRT LAUTENGARTENSTRASSE - BESTEHENDE EINFAHRT WIRD GENUTZT





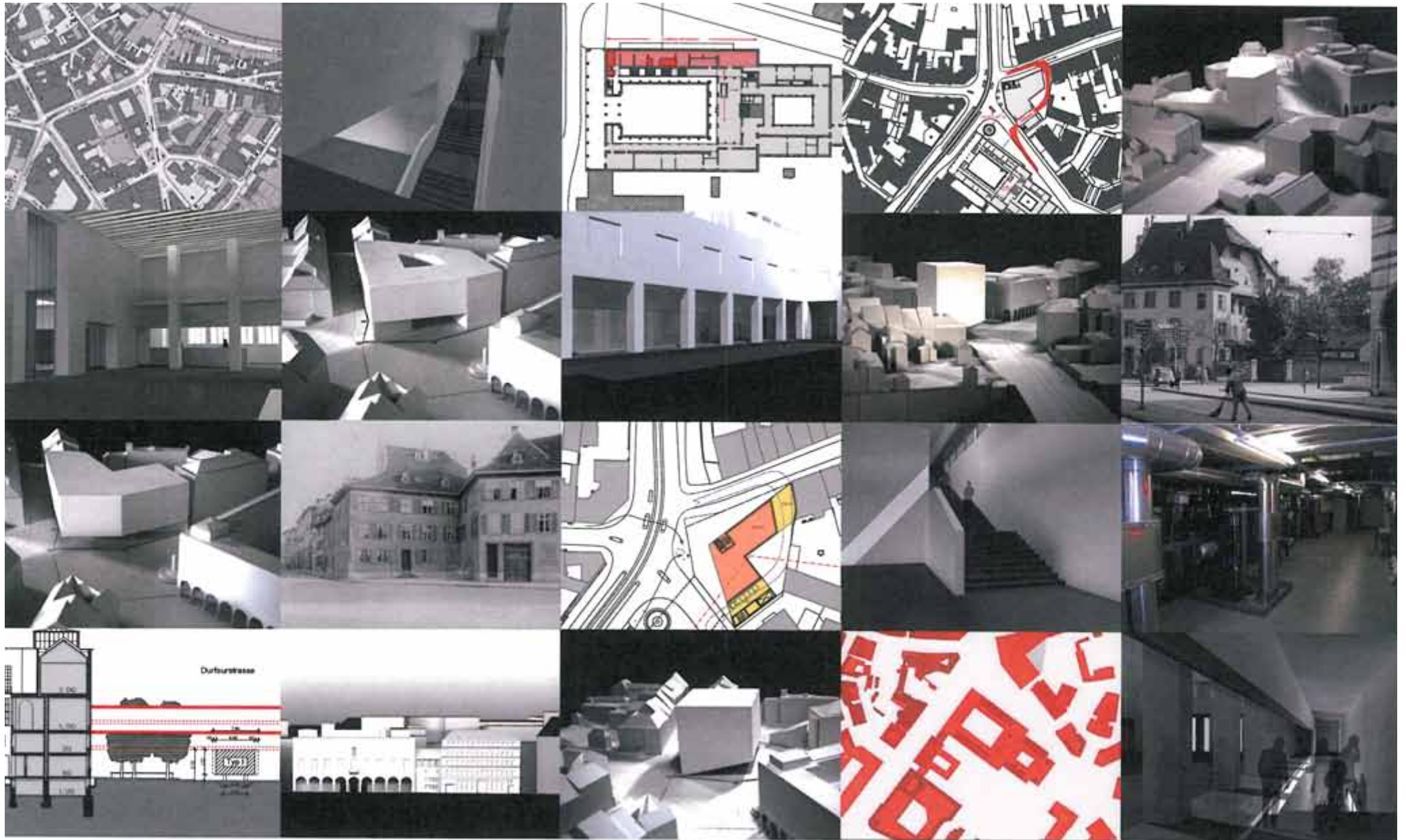
REFERENZ CENTRALBAHNPARKING



CENTRALBAHNPARKING - 100% TEILLEISTUNG DURCH DORENBACH ARCHITEKTEN ERBRACHT

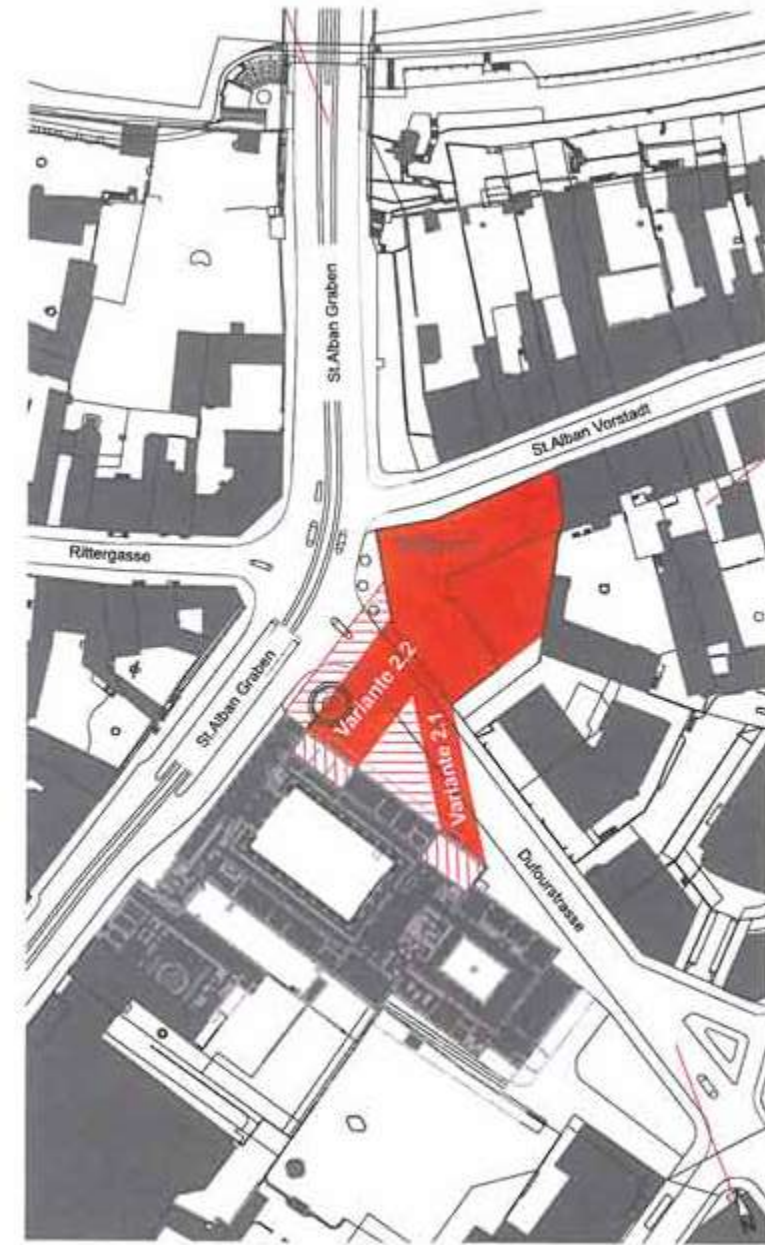
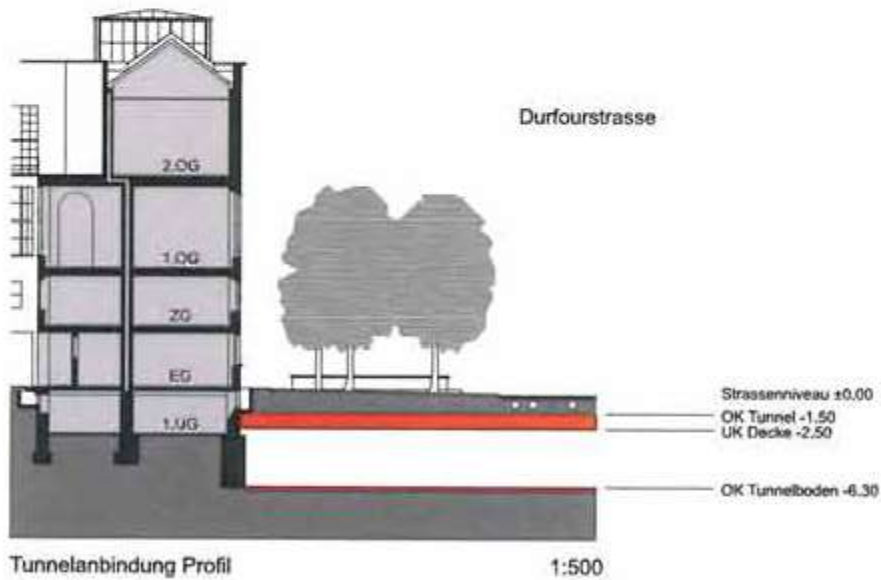


EINFLUSSFAKTOREN
PROJEKT BURGHOF
ÖFFENTLICHE PLANAUFLAGE



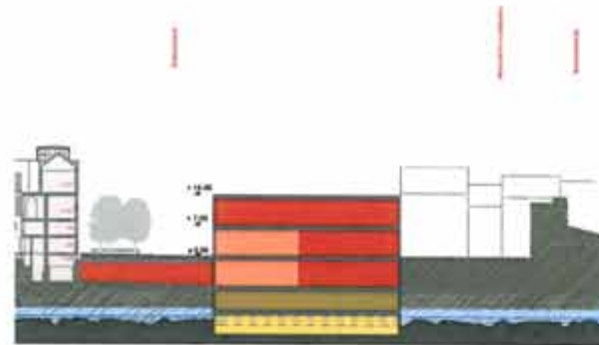
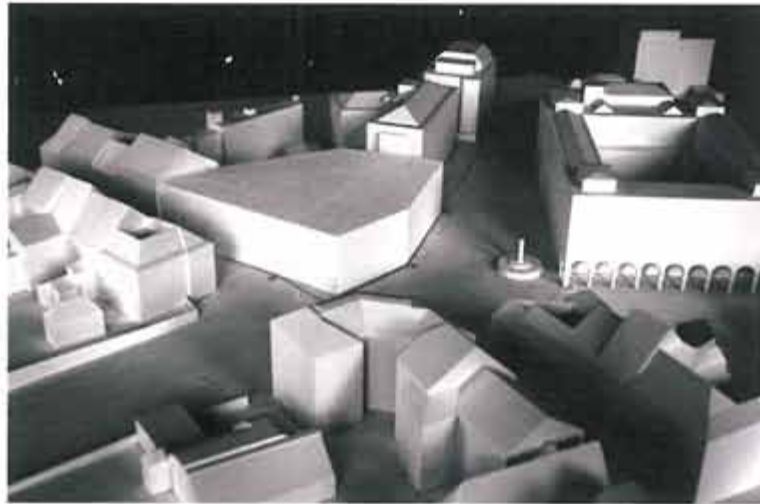
Variante 2 Tunnelanbindung

- Kein direkter visueller Eingriff in das Strassenbild
- Möglichkeit Ausstellungsräume ohne Tageslichtbezug an die Verbindung anzudocken
- Laut Angaben von der Picasso-Parking Studie 1.50m Überdeckung des Tunnels (Leitungsführung)
- Sohle Tunnel -6.30m OKFF Keller -3.10m



Quelle: Auszug Katasterplan

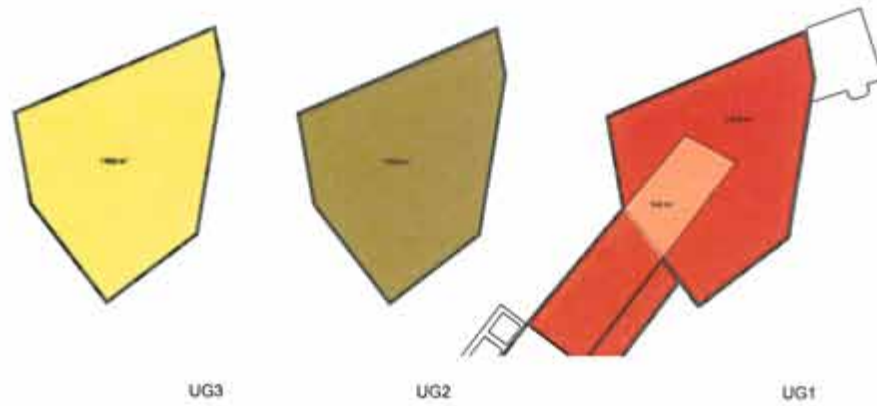
Erweiterungsbau Burghof
Überbauungsvariante VOLL 1



Schemaschnitt

H 14 / 14 m Faktor BGF / HNF = 1,4 **VoB 1**

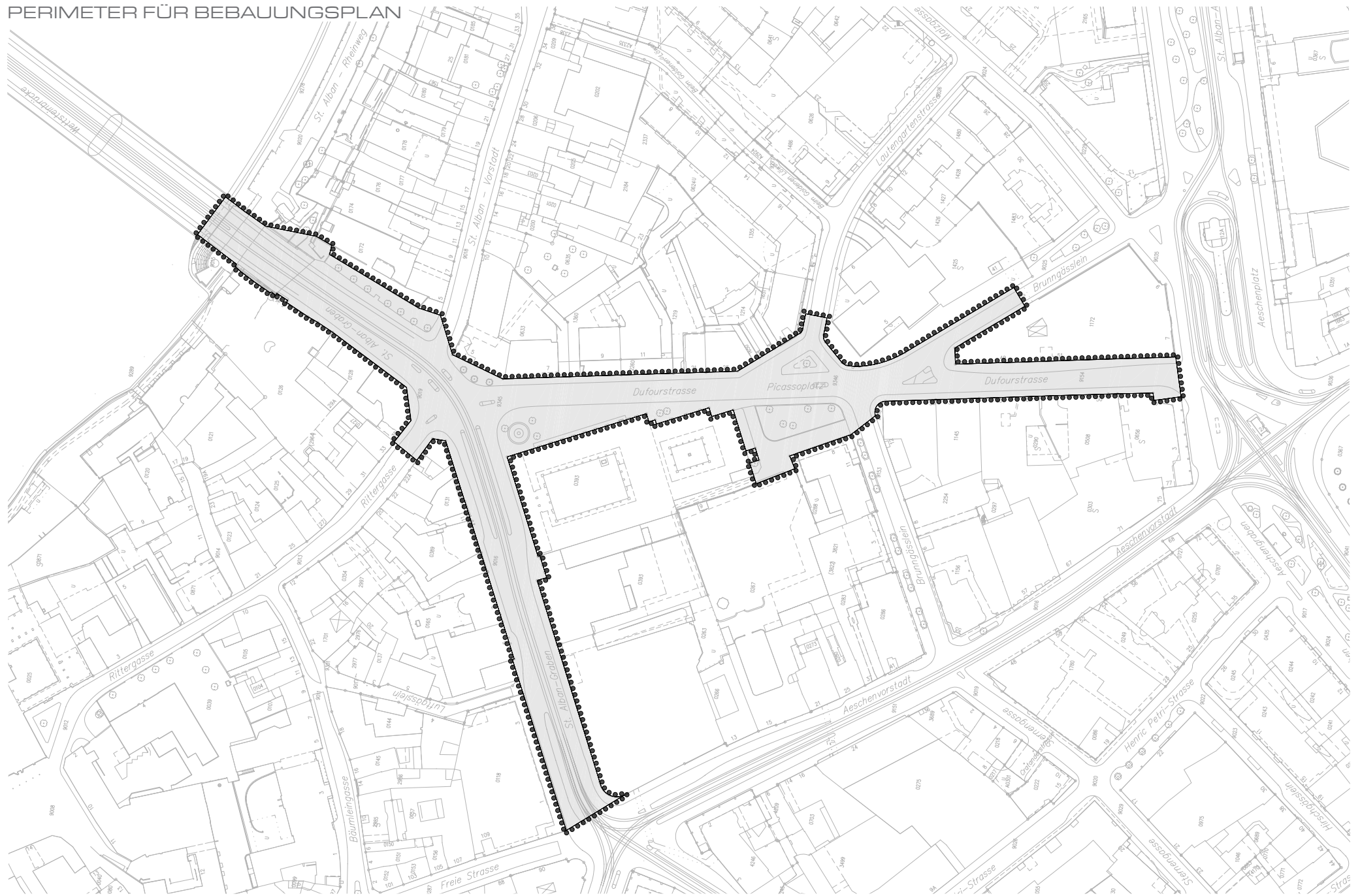
FLÄCHENDISPOSITION	BGF	BGF	Bilanz
inkl. Option UG3	> SOLL	> IST	
	m2	m2	
Sonderausstellung (800+400m ² *1,4)	1'680	4'480	4'328
Sammlungspräsentation (s. Video)	2'800		-152
Multifunktion (inkl. Nebenräume)	840	792	-48
Infrastruktur (inkl. Anlieferung)	1'400	2'716	+1'316
Depot	2'100	1'960	-140
Reserve (Ausstellung, Architektur)		0	0
Reserve (Volumen)		0	0
Gesamt (s. Verbindungsbaul)	8'820	9'796	976



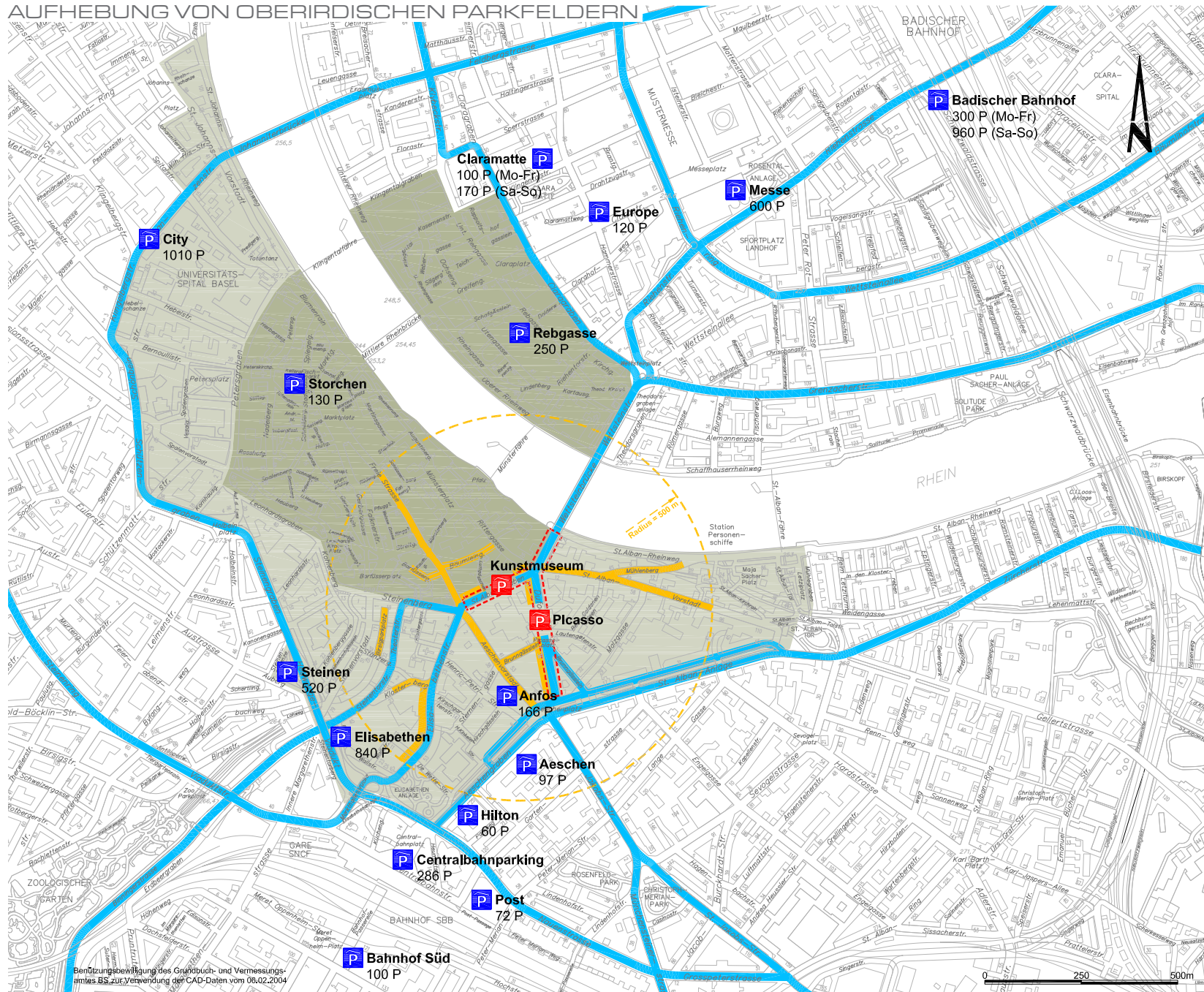
- Sonderausstellung / Sammlungspräsentation
- Multifunktion (inkl. Nebenräume)
- Infrastruktur (inkl. Anlieferung)
- Depot



PERIMETER FÜR BEBAUUNGSPLAN



AUFHEBUNG VON OBERIRDISCHEN PARKFELDERN



Legende:

-  Parking bestehend
-  Parking geplant
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Altstadt Gross-/ Kleinbasel
-  Vorstädte
-  Bebauungsplan-Perimeter
-  Geltungsbereich für Parkplatzkompensation
-  betroffene Strasse für aufzuhebende Parkplätze auf Allmend

Strassen	Parkplatz-Kompensation					Summe
	Weiße Zone	Blaue Zone	sonstige öffentliche Flächen	Geländeschlag	Nacht-Parkplätze	
St. Alban-Vorstadt	7	20	4	12		43
Mühlenberg	2	14				16
Dufourstrasse			15			15
St. Alban-Graben			12			12
Aeschenvorstadt		3	11			14
Brunngässchen				12		12
Elisabethenstrasse		5	15			20
Klosterberg						6
Birrig-Parkplatz			15			15
Freie Strasse				38		38
Barfüssergasse				6	5	11
Baumlinggasse					19	19
Gesamt	9	14	72	36	86	217

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

BEWERTUNGSSTUDIE SNZ



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

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

Bericht



SNZ#3599, R32/3599 Bericht V1.0.doc
 07.01.08/AG

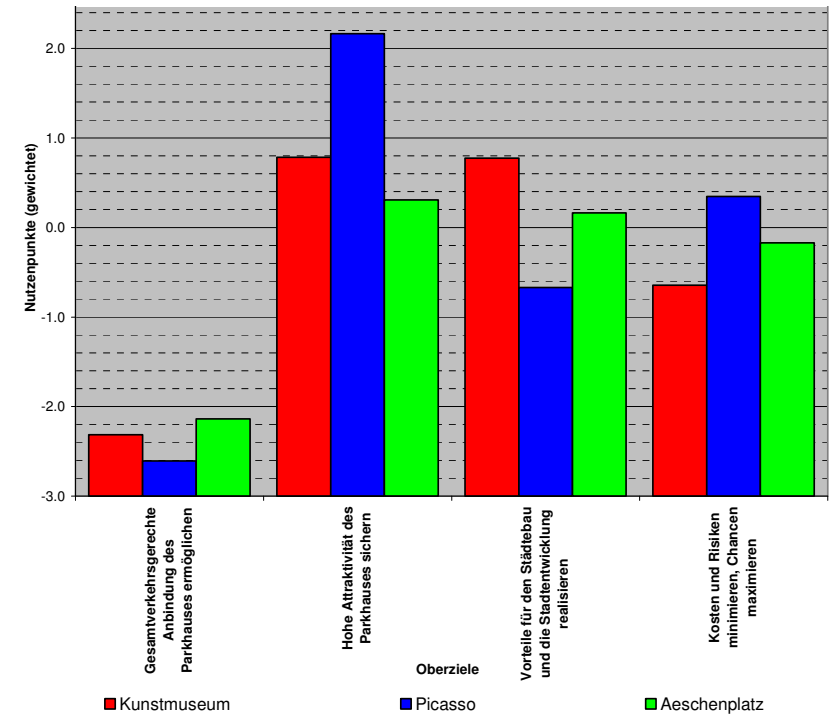
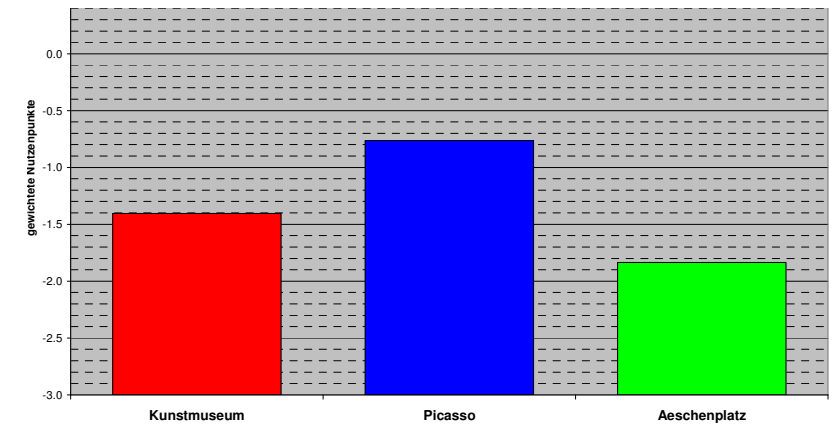


Abb. 14: Nutzen der Projekte auf Stufe der Oberziele



bb. 15: Gesamtnutzen der Projekte

10. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aufgrund der Bewertung der drei Projekte und der umfangreichen Sensitivitätsprüfungen der Resultate lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- Das Picasso-Parking schneidet beim Gesamtergebnis und mit einer Ausnahme bei allen Bewertungen der Sensitivitätsbetrachtung am besten ab. Es sollte deshalb weiterverfolgt werden. Beim Städtebau erzielt es ein einen etwas geringeren Nutzen als das „Parking Kunstmuseum“.
- Ausser bei einer offenen Elisabethenstrasse schneidet das Parking am Aeschenplatz immer am schlechtesten ab, eine Weiterbearbeitung ist wenig sinnvoll.
- Das Parking Kunstmuseum schneidet beim Oberziel „Städtebau, Denkmalpflege, Stadtentwicklung“ am besten ab; wird ein besonderes Gewicht auf diesen in der politischen Diskussion wichtigen Aspekte gelegt, sollte es weiterverfolgt werden.

SNZ#3599, R32, 3599 Bericht V1.0.doc

13.01.2008 / AG

WARUM SCHLIESST DAS PICASSOPARKING IM STÄDTEBAU SCHLECHTER AB?

Die Gewichte der Teilziele innerhalb des jeweiligen Oberziels liegen zwischen 10% und 35%:

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

Abb. 10: Gewichtung der Teilziele

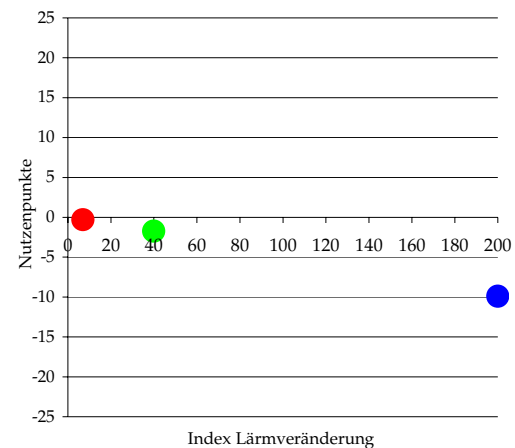
3.4 Belastete Personen bei den Zu-/Wegfahrten minimieren

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

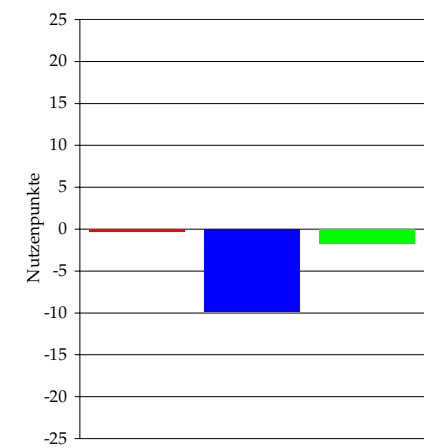
Nutzenpunkte:

Variante	Pers.*dB	Veränderung in %	Nutzenpunkte	gewichtete NP	Bemerkungen
Ref.					
KuMu	7	0.6	0	0.0	
Picasso	200	19.8	-10	-0.5	
Aepla	40	3.5	-2	-0.1	

Nutzenfunktion:



Nutzenpunkte (ungewichtet):





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

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

Zusatzuntersuchung

8.2 Resultat

Die Gesamtbetrachtung zeigt, dass das Projekt Picasso-Parking klein (314 Parkplätze) auch bei dieser Gesamtbetrachtung deutlich am besten abschneidet. Als einziges Projekt weist es einen positiven Gesamtnutzen auf.

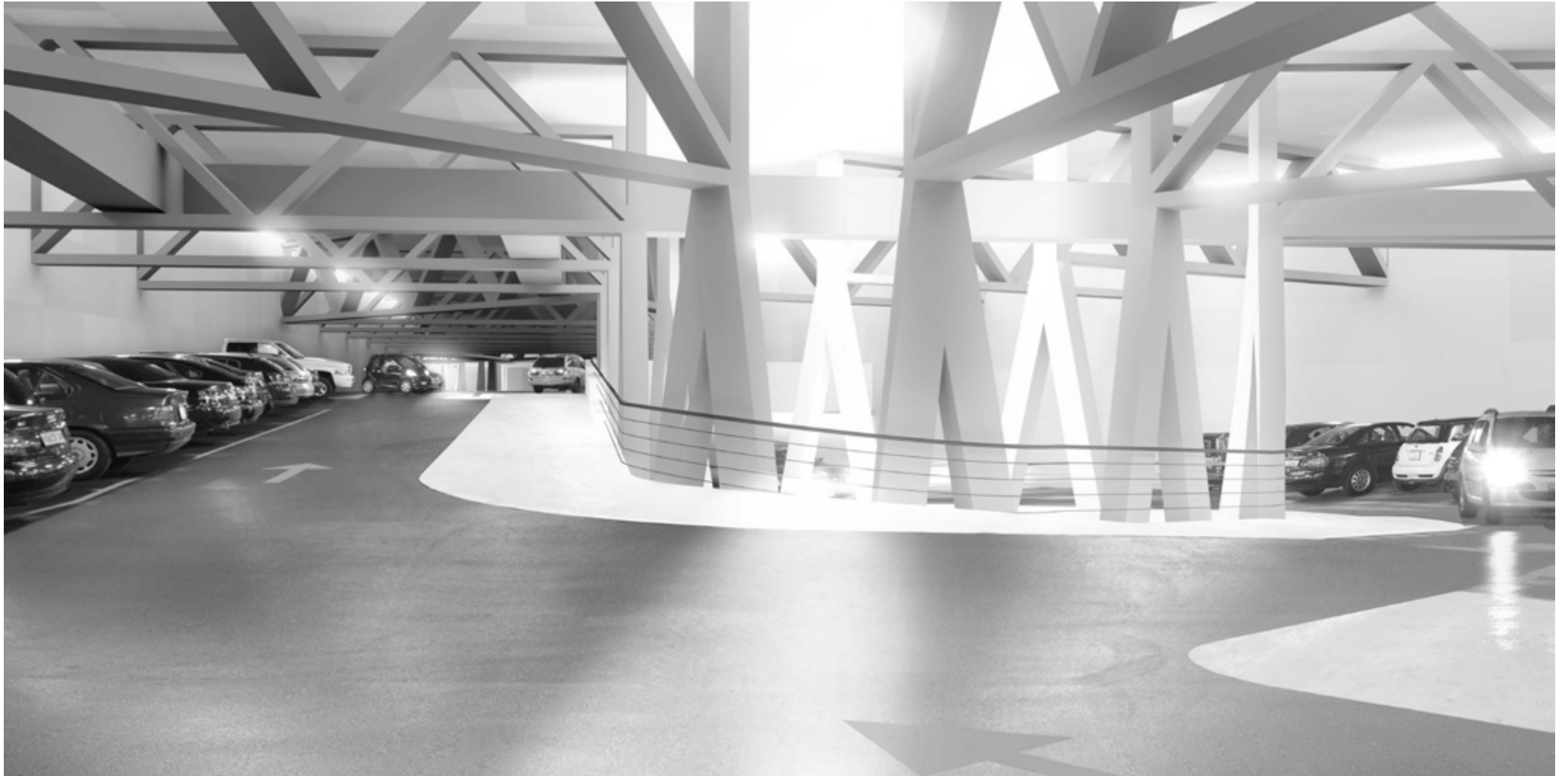
Das grosse Picasso-Parking (443 Parkplätze) weist noch den grösseren Nutzen als die beiden Projekte zum Parking Kunstmuseum auf; diese beiden liegen sehr nahe beieinander am Schluss der Bewertung.

9. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aufgrund der zusätzlichen Bewertung der vier Projekte lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- Das kleine Picasso-Parking mit 314 Parkplätzen schneidet bei allen Bewertungen am besten ab; als einziges Projekt mit einem positiven Gesamtnutzen drängt es sich zur Weiterverfolgung auf.
- Soll aufgrund von politischen Überlegungen ein grösseres Parkhaus gebaut werden, ist auch hier das Picasso-Parking dem Parking Kunstmuseum vorzuziehen.
- Wird aus politischen Gründen dem Standort Kunstmuseum der Vorzug gegeben, wäre das kleinen Projekt (299 Parkplätze) zu bevorzugen.





NOVEMBER 2009