

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2010.120 vom 21. Juni 2012

BS Appellationsgericht, 2012-06-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2010.120

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2010.120 du 21 juin 2012

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2010.120 del 21 giugno 2012

Erwägungen

E. 3

3.1 Die Rekurrenten machen geltend, beim Erlass des vorliegenden Sondernutzungsplanes seien die Planungsgrundsätze des RPG verletzt worden. Die derzeit schlechte Erschliessungslösung werde durch eine noch schlechtere ersetzt. Insbesondere gebiete der Grundsatz der Rechtsbeständigkeit, dass die vorgesehene Gleisverlegung 15 Jahre Bestand haben und damit während dieser Dauer einer besseren Lösung, nämlich der Verlegung der Linienführung in die Spitalstrasse, entgegen stehen würde.

3.1.1 Das Verwaltungsgericht hat zu den Planungsgrundsätzen in grundsätzlicher Hinsicht folgendes festgehalten (VGE VD.2010.92 vom 16. August 2011 E. 3.2.1):

"Die Planungsgrundsätze des Art. 3 RPG haben dabei keine absolute Bedeutung, sondern bilden vielmehr Zielvorstellungen und Wertungshilfen, die bei der Nutzungsplanung zu berücksichtigen sind. Dieselbe Bedeutung haben sie auch im Rahmen der Sondernutzungsplanung, etwa beim Erlass von Bebauungsplänen. Sie verlangen eine umfassende Berücksichtigung und Abwägung aller in Frage kommender Planungsinteressen. Dies wird in Art. 3 RPV konkretisiert. Danach haben die Behörden bei der Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben die Interessen gegeneinander abzuwägen, in dem sie die betroffenen Interessen ermitteln, beurteilen und Auswirkungen einbeziehen und schliesslich die Interessen aufgrund ihrer Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend berücksichtigen (Waldmann/Hänni, Handkommentar, RPG 2006, Art. 3 N 3ff.). In diesem Sinne enthalten Planungsgrundsätze bei der Planung zu berücksichtigende Aspekte. Sie gelten aber weder absolut, noch sind sie unmittelbar anwendbar (BGer 1A.192/2000 vom 21. Februar 2001 E. 3.e; Tschannen, Kommentar RPG, Zürich 1999, N 9 zu Art. 3). Der Vorgang und das Ergebnis des Abwägungsverfahrens ist freier gerichtlicher Nachprüfung zugänglich, auch wenn sich das Gericht bei der Überprüfung der Gewichtung der Interessen durch die politischen Behörden eine gewisse Zurückhaltung auferlegen soll (Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 3 N 5)." Davon ist auszugehen.

3.1.2

3.1.2.1 Die im Rahmen der Behandlung der kantonalen Initiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Traminitiative) von der UVEK in Auftrag gegebene und nun vorliegende Tramnetzstudie vom März 2012 sieht im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Tramnetzes dessen Um- und Ausbau an verschiedenen Orten vor, darunter eine Verlegung der vorliegend fraglichen Strecke in die Spitalstrasse. Als Baubeginn wird das Jahr 2023 genannt (act. 21 S. 43), wobei unklar ist, ob die bestehende Strecke als Ausweichroute beibehalten wird. Dieser zeitliche Horizont deckt sich in etwa mit der Lebensdauer der bestehenden, 1982 und 1990

gebauten Geleiseanlage: Bei einer Lebensdauer von etwa 40 Jahren (Ausgabenbericht 08.1849.01 vom 26. November 2008) wird eine Gesamterneuerung ca. 2022 /2030 anstehen. Auch schätzt das BVD den Zeitbedarf für die Planung einer Verlegung der Geleise in die Spitalstrasse auf 10 Jahre (VP S. 4; vgl. act. 20 S. 2), was sich in den zeitlichen Horizont ebenfalls einfügt. Schon von der Sache her nähert sich das Projekt der Verlegung der Geleise in die Spitalstrasse also dem von den Rekurrenten geforderten Planungshorizont von 15 Jahren an, womit der Grundsatz der Planbeständigkeit schon deshalb kaum verletzt ist oder werden wird.

3.1.2.2 Grundsätzlich ist aber auch festzuhalten, dass sich der Planungshorizont von 15 Jahren gemäss Art. 15 lit. b RPG primär auf die Ausscheidung der Bauzonen und damit auf die Zonenplanung bezieht (BGer 1C_202/2009 vom 12. Oktober 2009 E. 3.3). Vorliegend geht es aber nicht um eine Zonenplanung, sondern um eine Sondernutzungsplanung von vergleichsweise bescheidenem Ausmass: Die Gleisverschiebung um 18 cm dient dazu, die bisherige Nutzung, nämlich den Tramverkehr ohne Kreuzungshindernis, auch künftig aufrecht zu erhalten. Die vergleichsweise geringen Projektkosten von CHF 1,1 Mio. legen denn auch per se eine faktisch marginale Bindung nahe. Es entspricht der Natur eines Sondernutzungsplanes, eine Detailregelung zu enthalten. Dies bedingt, dass ein solcher Plan an veränderte tatsächliche Verhältnisse rascher und flexibler angepasst werden kann als eine Grundplanung. Als Beispiele für die Zulässigkeit der Anpassung von Nutzungsplänen an veränderte tatsächliche Verhältnisse nennt die bundesgerichtliche Praxis die Anpassung der Nutzungspläne an einen bestehenden Flugplatz (BGE 125 II 685) oder die Verlagerung des Schwerverkehrs in ein anderes Quartier (BGE 127 I 108).

3.1.2.3 Dazu kommt, dass eine Verlegung der Tramstrecke in die Spitalstrasse nicht zwingend eine Änderung des vorliegend umstrittenen Erschliessungsplans Nr. 5668 zur Folge haben muss, insbesondere dann nicht, wenn die Linie als Ausweichroute erhalten werden sollte, welche Variante ebenfalls im Raum steht. Überdies sind die Anforderungen an die Anpassung von Nutzungsplänen von den zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Interessen abhängig. Je gewichtiger die entsprechenden Interessen am Fortbestand der geltenden Planung sind, desto höhere Anforderungen sind an die Begründung einer Abänderung zu stellen. Vorliegend ist nun aber überhaupt nicht ersichtlich, welche solchen Gründe für den Fortbestand der angefochtenen Planung bestehen könnten, die einer Gleisverlegung in die Spitalstrasse entgegenstehen könnten. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass keine Verletzung des Planungsgrundsatzes der Rechtsbeständigkeit vorliegt.

3.2 Die Rekurrenten machen weiter geltend, es fänden sich in den Planunterlagen keine umfassenden planerischen Überlegungen, die etwa auch den Umstand, dass die St. Johanns-Vorstadt integral in der Schutzzone liege und gewisse an den Planungssperimeter angrenzende Bauten im Denkmalverzeichnis aufgenommen seien, in die Planung einbeziehen würden.

Die Rekurrenten verkennen, dass vorliegend nicht eine umfassende Nutzungsplanung vorliegt, bei der es um den Erlass oder die Änderung eines Zonenplanes gehen würde. Bei einer solchen Planung wäre grundsätzlich das ganze Planungsgebiet vollständig zu erfassen, und sie hätte aus einer Gesamtsicht heraus zu erfolgen. Die Nutzungsplanung selber ist bereits ein Koordinationsinstrument, welches die verschiedenen raumrelevanten Anliegen und Tätigkeiten aufeinander abzustimmen hat (vgl. Art. 2, 3 und 14RPG; VGE 628/2006 vom 24. August 2007). Vielmehr geht es vorliegend um einen Erschliessungsplan, welcher als Sondernutzungsplan die Nutzung eines Strassenabschnittes speziell regelt, der gemäss

Zonenplan bereits eingezont ist. Hierfür bedarf es nicht der Optik einer Gesamtplanung. Vielmehr bewegt sich die Planung auf der Grundlage des rechtsgültigen Zonenplans. Ausgangspunkt für einen Erschliessungsplan ist damit nicht die Gesamtplanung für das gesamte Gebiet, sondern die punktuelle Betrachtung eines bereits eingezonten Gebietes (VGE 607-610/2008 vom 23. Januar 2009 E. 3.3). Damit darf denn auch nicht von bestehenden zonenplanerischen Grundentscheidungen abgewichen werden, wie zum Beispiel gesetzlichen Nutzungsbeschränkungen, die sich aus dem Zonencharakter ergeben (Feldges/Barthe, Raumplanungs- und Baurecht, in: Buser, Neues Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, S. 786). Dass der angefochtene Sondernutzungsplan Auswirkungen auf die gesamte Nutzungsplanung des Geviertes hätte, machen die Rekurrenten zu Recht selber nicht geltend. Vielmehr geht es bei der vorgesehenen Spreizung der Geleise darum, die bisherige Nutzung, nämlich den Tramverkehr ohne Kreuzungshindernis, auch künftig aufrecht zu erhalten. Hierzu bedarf es entgegen der Auffassung der Rekurrenten nicht umfassender planerischer Überlegungen wie beim Erlass oder der Änderung von Zonenplänen, ja solche verbieten sich nach dem Gesagten gar. Vielmehr bedarf es sachadäquater Überlegungen in Bezug auf die konkrete Situation, welche die Planungsbehörde vorliegend auch angestellt hat. Gegenteiliges behaupten auch die Rekurrenten nicht.

3.3 Die Rekurrenten machen weiter geltend, gemäss Art. 3 Abs. 2 lit. b RPG sei das Prinzip des Landschafts- und Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Ferner sei das Gebiet vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen zu verschonen. Wie vorstehend ausgeführt (Ziff. 2.2), ist auf diese Vorbringen nicht einzutreten, da sie im vorinstanzlichen Verfahren nicht thematisiert wurden. Selbst wenn darauf eingetreten würde, wäre daraus aber nichts zugunsten der Rekurrenten abzuleiten:

Art. 3 Abs. 2 lit. b RPG lautet so: "Die Landschaft ist zu schonen. Insbesondere sollen Siedlungen, Bauten und Anlagen sich in die Landschaft einordnen." Schonung der Landschaft bedeutet qualitativ, den Landschaftsraum weiträumig von Bauten und Anlagen freizuhalten (Art. 3 Abs. 2. lit. a und c). Qualitativ wird verlangt, den ästhetischen und ökologischen Wert der Landschaft zu erhalten und wo nötig wiederherzustellen (Art. 3 Abs. 2 lit. b, d und e). [] Damit verweist Art. 3 Abs. 2 RPG [] insbesondere auch auf den Biotopschutz." (Waldmann/Hänni, Handkommentar, RPG 2006, Art. 3 N 19). Der Grundsatz verpönt den "achtlosen Landschaftskonsum". (Tschannen, Kommentar RPG, Art. 3 N 50).

Vorliegend geht es um die Verlegung bestehender Tramgeleise um 18 cm auf einer Länge von 170 m in einem vollständig überbauten Gebiet der Basler Innenstadt. Biotope gibt es hier nicht. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Grundsätze des Landschaftsschutzes vorliegend zur Anwendung kommen sollten. Was den Denkmal- und Ortsbildschutz betrifft, wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen (Ziff. 3.7). Zur Frage der Luftverschmutzung ist zu bemerken, dass mit der geplanten Aufhebung der Parkplatzbuchten künftig weniger Suchverkehr und damit weniger Abgasimmissionen zu erwarten sind; die Situation der Anwohner wird sich diesbezüglich also verbessern. Was die Lärmbelastung und die Erschütterungen betrifft, führt das BVD insoweit unbestritten aus, dass das Projekt nicht einer Intensivierung des öffentlichen Verkehrs dient, sondern dem Beibehalten der bisherigen Nutzung, nämlich dem ungehinderten Kreuzen der neuen Tramtypen (dazu nachstehend auch Ziff. 3.9). Die Tramlinie 11 wird auch künftig im 7,5

Minuten- und sonntags im 10 Minutentakt betrieben werden. Insoweit hat das Projekt keine nachteiligen Auswirkungen. Weiter ist projektiert, das zu verlegende Gleis in Richtung Innenstadt bei dieser Gelegenheit mit einer erschütterungshemmenden Dämmschicht auszustatten, sodass sich die entsprechenden Immissionen verringern werden. Auch diesbezüglich ergibt sich für die Anwohner also nicht nur keine Verschlechterung, sondern gar eine Verbesserung der Situation.

3.4 Die Rekurrenten machen weiter geltend, Voraussetzung für eine Planänderung nach Art. 21 Abs. 2 RPG sei eine erhebliche Veränderung der Verhältnisse, und eine solche liege nicht vor, respektive werde nur vorgetäuscht. Die neuen Tramtypen könnten auch mit der bisherigen Dimensionierung verkehren. In eine Interessenabwägung hätten auch die Interessen von Velofahrern und Fussgängern einzufliessen. Mit der Planänderung würden einseitige Interessen priorisiert.

3.4.1 Der Änderung eines Nutzungsplans hat grundsätzlich eine sorgfältige Interessenabwägung voraus zu gehen. Vorliegend soll eine Anpassung des Strassenprofils und der Höhenangaben zur Strassenlinie in einem Teilbereich der St. Johannis-Vorstadt erfolgen. Die Bau- und Strassenlinien als solche werden nicht verändert. Der Eingriff in die bestehende Ordnung ist somit objektiv von geringfügiger Art und gerät schon von daher nicht in Konflikt zum Gebot der Planbeständigkeit. Derartige geringfügige Änderungen dürften laut Bundesgerichtspraxis sogar dann vorgenommen werden, wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse nicht einmal wesentlich geändert haben (BGE 124 II 391, 396; BGE 1 A.305/2000 vom 9.7.2001 E. 4 b aa). Im vorliegenden Fall liegen allerdings entgegen der Auffassung der Rekurrenten erheblich geänderte tatsächliche Verhältnisse vor, indem die neuen Tramzüge andere Dimensionen aufweisen als die bisherigen alten Tramzüge. Die neuen, 230 cm breiten Tramzüge entsprechen europäischem Standard; so ist etwa auch der Tramtyp "Flexity" von Bombardier 230 cm breit. Anlässlich des Augenscheins hat der Vertreter der BVB ausgeführt, Tramzüge mit bisherigen Abmessungen würden nur noch als Sonderanfertigung hergestellt, was Mehrkosten von ca. CHF 0,5 Mio. pro Tramzug zur Folge hätte; zudem stünde bei Beschaffungen nur ein beschränktes Angebot zur Verfügung. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; SG 951.100), wonach die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln angestrebt wird. Als Förderungsgrundsatz sieht § 8 Abs. 2 dieses Gesetzes vor, dass der Kanton im Rahmen des Gesamtverkehrssystems Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs vorsehen soll, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen. Sodann bestimmt § 13 des Umweltschutzgesetzes (USG; SG 780.100): (1) Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. (2) Sie treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen. (3) Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten, mit fossilen Treibstoffen betriebenen Motorfahrzeugverkehrs. (4) Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und

Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

3.4.2 Der Gesetzgeber selber hat also verankert, dass das Interesse am öffentlichen Verkehr jenes am motorisierten Individualverkehr überwiegt. Vor diesem Hintergrund wären in casu auch weiter gehende Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs zulässig als die vorgesehene Aufhebung der Parkbuchten, die die Rekurrenten in diesem Zusammenhang im Übrigen nicht einmal explizit erwähnen. Sicherlich entspricht aber die bereits erwähnte, zu erwartende Verminderung des Suchverkehrs den Absichten des Gesetzgebers. Weiter ist festzuhalten, dass die geltend gemachte Situation für Velofahrer in der St. Johannis-Vorstadt unverändert bleibt, ebenso für Fussgänger auf dem rheinseitigen Trottoir, während sich die Situation für Fussgänger auf der andern Strassenseite mit der Verbreiterung des Trottoirs verbessern wird. Insoweit entspricht das Projekt jedenfalls der genannten Gesetzgebung. Dies gilt erst recht bezüglich des öffentlichen, also des Tramverkehrs selber: Zwar erfolgt kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, aber mit dem Projekt wird immerhin die bisherige Nutzung, nämlich das behinderungsfreie Kreuzen zweier Tramzüge, auch mit den neueren Tramtypen sichergestellt. Dies dient dem gesetzlich verankerten Ziel der Verkürzung der Fahrzeiten und Verstetigung des Fahrplanes: In der heutigen Situation verlieren die Tramzüge für das Abbremsen, warten und Anfahren ca. 40 Sekunden. Zudem ist das behinderungsfreie Kreuzen von Tramzügen für die Verstetigung des Fahrplanes erforderlich: Fahrplanstörungen kommen häufig und überall vor, massgebend ist die Summe der Störungen, um den Fahrplan zusammenbrechen zu lassen (VP S. 2). Solcher Gefahr wird mit der Aufhebung des Kreuzungsverbotes, also der vorgesehenen Gleisspreizung, entgegengetreten. Sodann liegt je nach fahrplanbedingten Anschlussbeziehungen der Kreuzungspunkt in einem Jahr einmal weiter vorne, einmal weiter hinten, was ein Kreuzungsverbot ebenfalls als ungünstig erscheinen lässt (VP S. 2); analoges gilt für individuelle Verspätungen, die sich dann gegebenenfalls kumulieren. Ungünstig ist das Kreuzungsverbot zudem, weil es technisch nicht gesichert ist und bei Stresssituationen der Tramführer die Gefahr birgt, dass zwei Tramzüge sich berühren und folglich entsprechender Schaden entstehen könnten. Jedenfalls ist in diesem Zusammenhang auch festzuhalten, dass der Vorschlag der Rekurrenten, nicht das stadteinwärts führende, sondern das rheinseitige Gleis zu verlegen, widersprüchlich erscheint, zumal die Rekurrenten gleichzeitig schon das bestehende Trottoir als zu schmal rügen, dieses aber mit der Realisierung ihres Vorschlags noch schmaler würde. Auf diesen denkbar ungünstigen Vorschlag ist somit nicht weiter einzugehen. Auch ist festzuhalten, dass angesichts des Grundsatzes der Förderung und der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs das Ansinnen der Rekurrenten, die BVB soll Tramzüge mit den bisherigen, geringeren Dimensionen beschaffen, kein ernsthaft in Betracht zu ziehender Weg sein kann, zumal heute nur noch breitere, dem europäischen Standard entsprechende Fahrzeuge standardmässig angeboten werden und schmalere, also erst noch weniger Platz bietende Fahrzeuge CHF 0,5 Mio. teurer wären.

3.4.3 Die Rekurrenten rügen in diesem Zusammenhang, entgegen den Ausführungen der UVEK habe nicht das Bundesamt für Verkehr (BAV) das bestehende Kreuzungsverbot verfügt, sondern die BVB. Dies räumt die Vorinstanz unter Hinweis darauf ein, dass es in der gesetzlichen Verantwortung der BVB liege, die Konfliktfreiheit zwischen den Grenzlängen der Fahrzeuge und die Einhaltung des Lichtraumprofils im Sinne der

Betriebssicherheit sicherzustellen. Der Vertreter der BVB hat anlässlich der Verhandlung nachvollziehbar dargestellt, die BVB würden handeln, bevor ein Konzessionsentzug vorliege. In der Tat liegt ein E-Mail des BAV vor, worin bestätigt wird, dass während Testfahrten bei der Einführung des Combino-Trams festgestellt worden sei, dass aufgrund des Lichtraumprofils ein Kreuzungsverbot nötig sei (RBB 15). Auch wenn also die Kommunikation der UVEK als unglücklich bezeichnet werden muss, so ändert dies nichts daran, dass das Kreuzungsverbot sachlich begründet und formell korrekt verfügt worden ist. Daraus ergibt sich nichts zugunsten der Rekurrenten.

3.5 Die Rekurrenten machen weiter geltend, von den diskutierten Planvarianten sei die einschneidendste gewählt worden. Zudem entspreche der vom Regierungsrat genehmigte Erschliessungsplan nicht der Planaufgabe: Die aufgelegte Entfernung von Parkbuchten vor der Liegenschaft St. Johannis-Vorstadt 29 werde nicht realisiert, und auch der Trottoirbelag entspreche nicht dem aufgelegten Projekt.

3.5.1 Dazu ist zunächst festzuhalten, dass entgegen der Darstellung der Rekurrenten der vom Regierungsrat genehmigte Erschliessungsplan tatsächlich der aufgelegten Variante 1 entspricht, also der Minimalvariante mit geringst möglichem Eingriff (RB 10; RAB 2, 3).

3.5.2 Gemäss § 111 Abs. 1 BPG prüft die planende Behörde die Einsprachen und Anregungen und ändert die Entwürfe allenfalls ab. Sie unterrichtet die für die Antragstellung oder die Planfestsetzung zuständige Behörde über das Ergebnis und beantragt ihr die nötigen Entscheide. Abs. 2 dieser Bestimmung sieht vor, dass wesentlich geänderte Planentwürfe erneut aufzulegen sind.

Die bestehenden Parkbuchten vor der Liegenschaft St. Johannis-Vorstadt 29 werden gemäss dem angefochtenen Erschliessungsplan belassen; dies entgegen der Planaufgabe, womit deren Aufhebung vorgesehen war. Diese Änderung geht auf einen Antrag der Rekurrenten 1 und 3 zurück, welchem somit im Sinne von § 111 Abs. 1 BPG entsprochen wird. Die Berufung der Rekurrenten auf diese Änderung, die ja ihrem Begehren entspricht, erscheint nun geradezu treuwidrig und ist nicht zu hören. Zudem erscheint die Änderung auch nicht wesentlich im Sinne von § 111 Abs. 2 BPG, zumal die Parkbuchten ja bereits bestehen und nun belassen werden, und auch deshalb, weil damit ja, wie dargelegt, dem Begehren der Rekurrenten entsprochen wird.

3.5.3 § 97 Abs. 3 Ziff. 3 BPG sieht vor, dass der Erschliessungsplan die Gestaltung und Ausstattung von Strassen oder Wegen festlegen kann. Es handelt sich beim Trottoirbelag also um einen fakultativen Inhalt eines Erschliessungsplanes, nicht um einen zwingenden solchen. Der Verzicht auf einen fakultativen Inhalt stellt aber keine wesentliche Änderung des Planes dar. Dies umso weniger, als Strassenbeläge gemäss § 14 lit. h der Ausführungsbestimmungen zur Bau- und Planungsverordnung (ABPV; SG 730.115) bewilligungsfrei und ohne Meldung geändert werden können. Daraus kann somit nichts zugunsten der Rekurrenten abgeleitet werden.

3.6 Die Rekurrenten rügen eine Verletzung der Koordinationspflicht. Es sei im Kantonsblatt nicht nur die Planaufgabe mit Rechtsmittelbelehrung und als Rechtsmittelweg die Einsprache an das Tiefbauamt publiziert worden, sondern auch die Verkehrsanordnung mit einem Halteverbot zwischen den Liegenschaften St. Johannis-Vorstadt 15 und 31 mit separater Rechtsmittelbelehrung und separatem Rechtsmittelweg, nämlich dem Rekurs an das BVD. Dies verletze die Koordinationspflicht der Behörde im Sinne von Art. 25a RPG.

3.6.1 Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat in VGE ZH VB.2004.00558 vom 7. April 2005 (in: ZBl 2005 593) folgendes festgehalten: "2.4.1 Wenn die Errichtung oder Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert, ist nach Art. 25a Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt. Nach Abs. 2 lit. b derselben Bestimmung sorgt die für die Koordination verantwortliche Behörde für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen. Art. 25a Abs. 4 RPG erlaubt die sinngemässe Anwendung dieser Grundsätze auf das Nutzungsplanverfahren. Die in §§ 12 ff. des Strassengesetzes (LS 722.1) vorgesehenen Strassenprojektpläne stellen Sondernutzungspläne dar (Walter Haller/Peter Karlen, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, 3. A., Zürich 1999, Rz. 325). Mindestens analog lässt sich daher eine Koordinationspflicht aus Art. 25a Abs. 4 RPG auf den vorliegenden Fall ableiten. Allerdings besteht nach der Rechtsprechung kein Koordinationsbedarf dort, wo ein Bauvorhaben allein aufgrund einer Baubewilligung ausgeführt werden könnte, ohne dass weitere Bewilligungen erforderlich sind, selbst wenn gleichzeitig noch weitere Massnahmen getroffen werden sollten, die eigene Bewilligungen erforderten. Der Koordinationsbedarf richtet sich nicht danach, ob die einzelnen Verfahren koordinierbar sind; ausschlaggebend ist, ob auf das gleiche Projekt verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewandt werden dürfen (BVR 2002, S. 443 E. 2; BGE 122 II 81 E. 6d/aa, 116 Ib 50 E. 4b, 114 Ib 129 E. 4a). 2.4.2 Wie bereits dargelegt, sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung nach ständiger Rechtsprechung selbst dann nicht als funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) zu qualifizieren, wenn sie zusammen mit der Einführung einer Tempo-30-Zone (einer durch Signalisation vollzogenen Massnahme) Bestandteil eines Gesamtpakets bilden. Dies ist angesichts der hieraus folgenden unterschiedlichen Verfügungskompetenzen und Rechtsmittelwege, wie der Beschwerdeführer zu Recht geltend macht, unter dem Gesichtswinkel des Koordinationsgebots nicht unbedenklich. [] 2.4.3 Da indessen ■ trotz Beteiligung mehrerer Behörden an der Einführung des Tempo-30-Konzepts ■

deren Kompetenzen und das von ihnen anzuwendende Recht klar voneinander getrennt sind (vorn E. 2.3.3), kann die Koordination nicht darin bestehen, die Einführung von Tempo-30, einschliesslich der baulichen Massnahmen, einer Behörde zu überlassen. Andernfalls würde in unzulässiger Weise in die bestehende Zuständigkeitsordnung eingegriffen. Ausgehend von dieser kantonalen Verfahrensordnung ist die gebotene Koordination aber immerhin insoweit zu gewährleisten, als die Festsetzung der notwendigen baulichen Massnahmen gleichzeitig mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfügt bzw. eröffnet werden muss, um den Betroffenen die Möglichkeit einzuräumen, den - im Rekursverfahren getrennten - Rechtsmittelweg einzuschlagen. Dies jedenfalls dann, wenn die erforderlichen baulichen Massnahmen im Zeitpunkt der verfügten Einführung einer Tempo-30-Zone bereits vorgesehen sind. Sodann wird es an den zuständigen Rechtsmittelinstanzen liegen, ihre Entscheide ihrerseits in geeigneter Weise zu koordinieren."

3.6.2 Diesen Grundsätzen ist auch vorliegend nachzuleben. Beigefügt sei, dass der Rechtsmittelweg zwar teilweise koordiniert worden ist, indem in Folge des Erlasses des eidgenössischen Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG; SR 173.32) der Rechtsmittelweg zur Anfechtung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 des

Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) an den Bundesrat aufgehoben worden ist (vgl. Botschaft zur Totalrevision der Bundesrechtspflege vom 28.2.2001, in: BBl 2001 4449). Es bleibt aber bei der unterschiedlichen Kompetenz zum Erlass der Massnahmen. Daher genügt vorliegend die inhaltliche Abstimmung und gleichzeitige Eröffnung im Kantonsblatt den Anforderungen von Art. 25a Abs. 2 lit d und 3 RPG. Damit konnten sich die Verfahrensbeteiligten ein möglichst vollständiges Bild über die Sach- und Rechtslage machen (Marti, Kommentar RPG, Art. 25a N 37). Das Verfahren erweist sich somit als korrekt; die Rekurrenten hatten Gelegenheit, die ihnen zustehenden Rechte geltend zu machen. Auch daraus lässt sich somit nichts zu ihren Gunsten ableiten.

3.7 Die Rekurrenten rügen weiter, die St. Johannis-Vorstadt liege in der Stadt- und Dorfbildschutzzone. Gemäss § 37 BPG sei in dieser Zone nach aussen sichtbare historische oder künstlerisch wertvolle Substanz und der entsprechende Charakter der bestehenden Bebauung zu erhalten. Dies gelte auch für die rheinabseitigen Bauten, die im Denkmalverzeichnis aufgenommen seien.

3.7.1 Diese Rügen wurden im vorinstanzlichen Verfahren so nicht erhoben. Einzig der Rekurrent 3 bezog sich auf die Schutzzone, allerdings in anderem Zusammenhang: Die Aufhebung der Parkplätze verunmögliche Umbau- und Unterhaltsarbeiten, sodass die historischen Liegenschaften "verlottern" würden. Auf diese Rügen ist somit nicht einzutreten. Selbst wenn darauf eingetreten würde, ergäbe sich jedoch nichts zu Gunsten der Rekurrenten:

3.7.2 Zunächst ist festzuhalten, dass gemäss § 37 BPG in der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone die nach aussen sichtbare historisch oder künstlerisch wertvolle Substanz und der entsprechende Charakter der bestehenden Bebauung zu erhalten sind. Fassaden, Dächer und Brandmauern dürfen nicht abgebrochen werden. Das Verwaltungsgericht hat dazu in VGE 718/2008 vom 26. Juni 2009 erkannt, dass Objekte in der Schutzzone im Unterschied zu Denkmälern im Sinne von § 5 DSchG keinen Umgebungsschutz geniessen. Vorliegend strittig ist nicht eine Veränderung der historisch oder künstlerisch wertvollen Bauten, sondern die Verlegung der Tramgleise. § 37 BPG ist somit nicht anwendbar.

3.7.3

3.7.3.1 Gemäss § 19 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG; SG 497.100) dürfen eingetragene Denkmäler nicht durch bauliche Veränderungen in ihrer Umgebung beeinträchtigt werden. Abs. 2 dieser Bestimmung sieht vor, dass Baugesuche, welche Liegenschaften in der Umgebung von eingetragenen Denkmälern betreffen, vom Bauinspektorat dem zuständigen Amt zur Stellungnahme zu unterbreiten sind. Im Planungssperimeter befinden sich als im Sinne von § 5 DSchG eingetragene Denkmäler die St. Johannis-Vorstadt 33 (St. Antonierhof; strassenseitige Fassade und Dach), Nr. 31 (Inneres Klösterli), Nr. 27 (Berri-Haus / Fromonterhof, 1832 durch Melchior Berri umgebaut und prächtig ausgestattet), Nr. 23 (Zur Bannwartshütte), Nr. 15/17 (Erlacherhof), Nr. 9 (Zem guldin Horn), Nr. 5/7 (grosser und kleiner Ulm) und Nr. 3 Reinacherhof.

3.7.3.2 Das Verwaltungsgericht hat in VGE 718/2008 vom 26. Juni 2009 folgendes festgehalten: "3.3 Nach § 19 Abs. 1 DSchG dürfen eingetragene Denkmäler durch bauliche Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden, wobei als Umgebung der nähere Sichtbereich des Denkmals gilt. Die Auslegung des Begriffs des Beeinträchtigens hat nach objektiven, allgemein gültigen Kriterien zu erfolgen. Das subjektive Empfinden

Einzelner muss demnach ohne Berücksichtigung bleiben, weshalb es nicht massgeblich sein kann, wenn ein besonders sensibler Betrachter am Projekt Anstoss nimmt. Festzuhalten ist, dass nicht jede noch so geringfügige Beeinträchtigung, die schon allein durch die ungewohnte Veränderung eines vertrauten Umgebungsbildes entstehen kann, die Abweisung eines Baugesuches rechtfertigen kann. Auf der anderen Seite reicht eine Beeinträchtigung und ist keine eigentliche Verunstaltung des Denkmals notwendig. Damit kommt zum Ausdruck, dass der Gesetzgeber das öffentliche Interesse an der ungestörten Wirkung der Denkmäler bzw. der historisch oder künstlerisch wertvollen Bausubstanz hoch einstuft (vgl. zum Ganzen VGE 713/2000 vom 19. Oktober 2001 und vom 1. Oktober 1982 i.S. H.A.-W.). Beim Entscheid darüber, ob die mit dem Bebauungsplan vorgesehene Bebauung der planbetroffenen Parzellen zulässig ist, ist eine Interessenabwägung vorzunehmen (VGE 713/2000 vom 19. Oktober 2001). Abzuwägen ist im vorliegenden Fall zwischen dem öffentlichen Interesse an der unveränderten Erhaltung des vertrauten Blickfeldes auf das Berri-Haus und dem ebenfalls öffentlichen Interesse an der Bebauung der Parzelle gemäss dem Bebauungsplan, der eine bezüglich des Masses der Ausnutzung zonenkonforme Überbauung mit attraktivem Wohnraum unter möglichst grosszügiger Ausscheidung von Freiflächen ermöglichen will."

3.7.3.2 Vorliegend werden die Tramgeleise um 18 cm gespreizt. Dabei handelt es sich um eine Änderung, die im Ergebnis kaum wahrnehmbar sein wird und daher zum vornherein keine Beeinträchtigung im Sinne von § 19 DSchG darstellen kann. Die mit der Gleisspreizung einher gehende Aufhebung der Parkbuchten dagegen stellt, wie sich auch am Augenschein gezeigt hat, nicht nur keine Beeinträchtigung der Umgebung der fraglichen Denkmäler dar, sondern im Gegenteil eine offensichtliche Verbesserung, weil damit die Ansicht auch der rheinabseitigen Häuserzeile nicht mehr durch parkierte Autos verstellt sein wird. Wenn in Anbetracht dieser Situation die Planungsbehörde auf das Einholen eines Berichts gemäss § 19 Abs. 2 DSchG verzichtet hat, so ist dies nicht zu beanstanden. Jedenfalls ergibt sich daraus nichts zugunsten der Rekurrenten. Daran ändert nichts, dass die Denkmalpflege von der Planungsbehörde nachträglich, also während des vorliegenden Verwaltungsrekursverfahrens, dann doch noch um eine Stellungnahme angegangen worden ist; solches war, wie dargelegt, nicht notwendig gewesen. Zudem äussert sich der Denkmalpfleger zur Spreizung überhaupt nicht, sondern zum Projekt einer Gleisverlegung in die Spitalstrasse, welches nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist (act. 11; vgl. nachstehend Ziff. 3.10).

3.7.4

3.7.4.1 Nunmehr ist auch dem bundesrechtlichen Ortsbildschutz Rechnung zu tragen. Der Ort Basel als Stadt ist im Anhang der Verordnung vom 9. September 1981 über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) als Objekt von nationaler Bedeutung eingetragen. Gemäss Art. 1 VISOS handelt es sich beim Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) um ein Inventar im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451). Im Inventar für den Kanton Basel-Stadt ist das Gebiet St. Johannis-Vorstadt im Bereich zwischen Totentanz und Johanniterbrücke als "geschlossener Gassenraum, Häuserzeilen mittelalterlichen Gepräges, dazwischen barocke und klassizistische Stadtpalais, Rheinfront mit lebhafter Folge traufständiger Giebeldächer" unter Nr. 9.1 in der Aufnahmekategorie A (ursprüngliche Substanz) ins Inventar Basel aufgenommen worden. Es werden ihr hinsichtlich räumlicher und architekturhistorischer Qualität und Bedeutung

besondere Qualitäten beigemessen. Das Erhaltungsziel A entspricht einem Abbruch- und Neubauverbot und verpflichtet zu Detailvorschriften für Veränderungen.

Das ISOS ist ein gemäss Art. 5 NHG vom Bundesrat erlassenes Inventar von Objekten von nationaler Bedeutung. Durch die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG). Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung von Bundesaufgaben nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 Abs. 2 NHG).

3.7.4.2 Der Betrieb eines Trams resp. einer Strassenbahn bedarf als Eisenbahnverkehr einer Konzession des Bundes bildet damit eine Bundesaufgabe (Art. 6 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101; BGer 1A.151/2002 vom 22. Januar 2003 E. 1.2; vgl. auch Art. 87 BV). Kann bei der Erfüllung der Bundesaufgabe ein Objekt, das in einem Inventar des Bundes nach Art. 5 NHG aufgeführt ist, erheblich beeinträchtigt werden oder stellen sich in diesem Zusammenhang grundsätzliche Fragen, so ist ein Gutachten der ENHK oder EKD einzuholen, worin sich diese über die Frage der ungeschmälerten Erhaltung oder der Schonung des Objekts zu äussern haben (Art.

E. 7

Abs. 2 NHG i.V.m. Art. 25 NHG und Art. 23 Abs. 4 und 25 Abs. 1 lit. a NHV; vgl. auch BGer 1C_231/2011 vom 16. Dezember 2011 E. 4.4; LGVE 2011 II Nr. 9).

3.7.4.3 Vorliegend kann nun aber offensichtlich nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung gesprochen werden. Die geschützten Bauten werden nicht tangiert und der Gassenraum durch die Aufhebung von Parkplätzen in seiner ursprünglichen Gestalt besser zur Geltung gebracht (vgl. vorstehend Ziff. 3.7.3.2). Auch daraus ergibt sich also nichts zugunsten der Rekurrenten.

3.8 Die Rekurrenten rügen weiter eine Verletzung von § 62 BPG. In der St. Johannis-Vorstadt befänden sich Dienstleister im Gesundheitsbereich und Arbeitgeber. Deren Erschliessung für Behinderte werde verschlechtert. Auch werde § 13 ÖVG verletzt, da der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Behinderte erschwert werde. Diese Rügen werden im vorliegenden Verfahren zum ersten Mal erhoben, weshalb sie verspätet sind und darauf nicht einzutreten ist (§ 113 Abs. 4 BPG). Soweit aber eventualiter darauf eingegangen wird, sind sie nicht nachvollziehbar. Zum Einen entspricht die vorgesehene Verbreiterung des rheinabseitigen Trottoirs der Forderung des § 62 BPG, wonach öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen behindertengerecht erschlossen und eingerichtet werden sollen. Das rheinseitige Trottoir bleibt unverändert, sodass es hier nicht zu einer Verschlechterung kommen kann ■ es sei denn, der Vorschlag der Rekurrenten, das rheinseitige Geleise zu verlegen (statt des stadteinwärts führenden Geleises), würde berücksichtigt, was zu einer Verschmälerung des rheinseitigen Trottoirs führen würde ■ darauf ist also nicht weiter einzugehen. Zum Andern sind die modernen, breiteren Tramzüge Niederflurtrams. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, wird mit der unbeschränkten Durchfahrtsmöglichkeit für diese behindertengerechten Trams der behindertengerechte Zugang zum öffentlichen Verkehr im Sinne von § 13 ÖVG nicht erschwert, wie die Rekurrenten ausführen, sondern im Gegenteil gefördert. Aus dem Gesagten lässt sich nichts zugunsten der Rekurrenten ableiten.

3.9 Die Rekurrenten machen weiter eine Verletzung der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) geltend. Grundsätzlich ist auch darauf nicht einzutreten, weil die Rügen verspätet sind (§ 113 Abs. 4 BPG). Aber auch materiell entbehren diese Rügen jeglicher Grundlage. Entgegen der Auffassung der Rekurrenten ist im vorliegenden Verfahren nicht darüber zu befinden, ob die Tramgeleise im Sinne von § 13 LSV sanierungspflichtig wären. Sodann handelt es sich bei den Geleisen auch nicht um eine neue Anlage im Sinne von § 7 LSV, sondern um eine geänderte ortsfeste Anlage im Sinne von § 8 LSV ■ beim Inkrafttreten der LSV am 1. April 1987 existierte diese im Jahr 1900 errichtete und 1908 auf Doppelspur ausgebauten Linie nämlich schon (vgl. BGer IC_510/2011 vom 18. April 2012 E. 2.2). Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 7 Abs. 3 LSV liegt zudem nicht vor, weil anlässlich der Spreizung der Geleise mit dem Einbau einer erschütterungshemmenden Dämmschicht (Flumroc) neue Emissionsschutzmassnahmen ergriffen werden, die zu einer Verminderung der Emissionen führen werden. Damit wird Art. 8 Abs. 1 LSV entsprochen, da die Emissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Auch daraus ergibt sich also nichts zugunsten der Rekurrenten.

3.10 Die Rekurrenten machen schliesslich geltend, das Projekt einer Verlegung der Geleise in die Spitalstrasse sei hängig. Wie vorstehend dargestellt (Ziff. 3.1), stellt die vorliegend umstrittene Spreizung kein Hindernis für die Fortführung der Projektierung und allfällige Realisierung jenes Projekts dar, da vorliegend bloss eine Minimalvariante umgesetzt wird, um den Tramverkehr zu verstetigen und zu beschleunigen. Die Fragen, ob jenes Projekt realisiert werden soll, in welcher Form und in welchem Zeitrahmen, werden die politischen Entscheidungsträger zu beantworten haben.

Zusammenfassend sind die Rekurse abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

4.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die Rekurrenten dessen Kosten zu tragen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.