

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2017.101 vom 6. Oktober 2016

BS Appellationsgericht, 2016-10-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2017.101

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2017.101 du 6 octobre 2016

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2017.101 del 6 ottobre 2016

Erwägungen

E. 1

1.1 Die Baurekurskommission ist gemäss § 2 des Gesetzes betreffend die Baurekurskommission (BRKG, SG 790.100) eine vom Regierungsrat gewählte Kommission. Damit unterliegen ihre Entscheide nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRPG, SG 270.100) dem Rekurs an das Verwaltungsgericht (vgl. auch § 6 BRKG). Daraus folgt die sachliche und funktionelle Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts für die Beurteilung des vorliegenden Rekurses.

1.2 Die Rekurrentin ist als Eigentümerin der Liegenschaft, auf welcher die geplanten Umnutzung stattfinden soll, vom angefochtenen Entscheid direkt betroffen und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Abänderung, weshalb sie nach § 13 Abs. 1 VRPG rechtsmittellegitimiert ist. Auf den Rekurs ist somit einzutreten.

1.3 Die Kognition des Verwaltungsgerichts richtet sich nach der Vorschrift von § 8 VRPG. Demnach prüft das Verwaltungsgericht, ob die Verwaltung das öffentliche Recht, vorliegend namentlich das kantonale Bau- und Planungsgesetz (BPG, SG 730.100) sowie die Ausführungsbestimmungen, nicht oder nicht richtig angewendet, gegen allgemeine Rechtsgrundsätze verstossen, den Sachverhalt unrichtig festgestellt, wesentliche Form- oder Verfahrensvorschriften verletzt oder das ihr zustehende Ermessen nicht pflichtgemäss ausgeübt hat (statt vieler: VGE 692/2005 vom 12. Mai 2006 E. 1.3, in: BJM 2008 S. 271).

E. 2

2.1 Die Rekurrentin möchte im ersten Untergeschoss ihrer Liegenschaft [] 21 neue Parkplätze zur öffentlichen Nutzung erstellen. Vorab ist festzuhalten, dass auf der Liegenschaft bereits ein Parkhaus mit insgesamt 209 Parkplätzen besteht. Diese Parkplätze sind ordnungsgemäss bewilligt und nicht umstritten. Ebenfalls unstrittig ist, dass auf der Liegenschaft für die vorhandenen Wohn- und Gewerbenutzungen und den diesen Nutzungen entsprechenden Bruttogeschossflächen gemäss der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV, SG 730.310) maximal 134 Parkplätze erstellt werden dürften. Da diese Höchstzahl mit den bestehenden 209 Parkplätzen bereits überschritten ist und ausgehend von einem abschliessenden Parkplatzregime, haben die Vorinstanz darauf geschlossen, dass die zusätzlichen Parkplätze nicht bewilligt werden können. Die Rekurrentin begründet ihr Baugesuch für die Erweiterung der Autoeinstellhalle um zusätzliche 21 Parkplätze hingegen damit, dass es sich dabei um eine zonenkonforme, eigenständige gewerbliche Nutzung handle, ohne dass die Parkplätze einer bestimmten anderen Nutzung (Bürobetrieb etc.) oder Geschossfläche zugewiesen seien. Da diese als Haupt- und nicht als Nebennutzung zu erstellenden Parkplätze nicht unter den Geltungsbereich der Parkplatzverordnung fielen, bilde die

Verordnung keine genügende Grundlage um die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit der Rekurrentin einzuschränken.

E. 2.2

2.2.1 Die Eigentumsgarantie nach Art. 26 der Bundesverfassung (BV, SR 101) gibt der Rekurrentin als Liegenschaftseigentümerin das Recht, in den Schranken der Rechtsordnung nach Belieben über ihre Sache zu verfügen. Beschränkungen des Eigentums bedürfen als Grundrechtseingriffe einer gesetzlichen Grundlage und müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sein. Zudem müssen sie verhältnismässig sein. Der Kerngehalt der Grundrechte bleibt unantastbar (vgl. BGE 140 I 176 E. 9.3; VGE VD.2016.74 vom 7. Dezember 2016 E. 2.4.1). Dieselben Voraussetzungen gelten für Einschränkungen der Wirtschaftsfreiheit (vgl. BGE 138 II 173 E. 7.1).

2.2.2 Im Hinblick auf die grundrechtlichen Garantien beziehungsweise deren Einschränkung besteht zwischen den Parteien Uneinigkeit darüber, ob eine genügende gesetzliche Grundlage vorliegt. Folglich ist der Inhalt der kantonalen Parkplatzregelung auszulegen. Dabei bildet nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung der Wortlaut der Normen den Ausgangspunkt jeder Auslegung (BGE 134 II 249 E. 2.3 S. 252). Ist der Text nicht ganz klar und sind verschiedene Interpretationen möglich, so muss unter Berücksichtigung aller Auslegungselemente, wie der Entstehungsgeschichte, dem Zweck der Norm, den ihr zugrunde liegenden Wertungen und ihrer Bedeutung im Kontext mit anderen Bestimmungen, nach seiner wahren Tragweite gesucht werden. Dabei dienen die Gesetzesmaterialien als Hilfsmittel, um den Sinn der Norm zu erkennen. Die historische Auslegung ist insbesondere bei jungen Erlassen von Bedeutung. Das Bundesgericht hat sich bei der Auslegung von Erlassen stets von einem pragmatischen Methodenpluralismus leiten lassen und lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungselemente einer hierarchischen Prioritätenordnung zu unterstellen (vgl. BGE 137 V 373 E. 5.1 S. 376, 137 V 20 E. 5.1 S. 26; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich/St. Gallen 2016, N 177 ff.; VGE VD.2015.84 vom 22. März 2016 E. 2.3). Eine Gesetzesinterpretation *lege artis* kann ergeben, dass ein prinzipiell klarer Wortlaut zu weit gefasst und auf einen an sich davon erfassten Sachverhalt nicht anzuwenden ist (teleologische Reduktion; BGE 141 V 191 E. 3 S. 194 f., 140 I 305 E. 6.2 S. 311, 137 III 487 E. 4.5 S. 495, 131 V 242 E. 5.2 S. 247).

E. 2.3

2.3.1 Gemäss § 1 des Gesetzes gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt (SG 952.700) dürfen in den Wohnvierteln Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden. Dieses Gesetz kommt auf das vorliegende Baubegehren der Rekurrentin nicht zur Anwendung, da die streitgegenständlichen öffentlichen Parkplätze nicht auf der Allmend oder auf Grundstücken im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates erstellt werden sollen.

2.3.2 Anwendbar ist vielmehr § 74 BPG. Diese Bestimmung regelt im Rahmen der Bauvorschriften des 1. Teils des Gesetzes im Kapitel ■ Bauweise und Ausstattung ■ von Bauten und Anlagen und dessen Abschnitt über deren ■ Ausstattung ■ unter dem Unterabschnitt über Abstellplätze für Fahrzeuge die Abstellplätze für Autos. Danach ist die

zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen durch Verordnung zu bestimmen. Dabei hat die Regelung die Geschossfläche, die Zahl der Wohnungen und der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze und die Qualität der Verkehrserschliessung zu berücksichtigen (§ 74 Abs. 1 BPG). In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden (§ 74 Abs. 2 BPG). Weiter räumt das Gesetz dem Regierungsrat die Kompetenz ein, die Baubewilligungsbehörde zu ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für den zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Schliesslich regelt § 75a BPG die Festlegung einer Jahresfahrtenzahl bei verkehrsintensiven Einrichtungen wie Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen, die durchschnittlich 200 Fahrten oder mehr pro Betriebstag auslösen.

Wie dem Ratschlag und Entwurf des Regierungsrates Nr. 9230 zu einer Änderung des Bau- und Planungsgesetzes vom 18. März 2003 entnommen werden kann, regeln die Bestimmungen im Kapitel über die Bauweise und Ausstattung, wie Bauten und Anlagen zu erstellen sind (S. 16). Das bedeutet, die Eigentümer sind in der Bebauung ihrer Liegenschaften nicht völlig frei. Insgesamt ergibt sich aus § 74 Abs. 1 BPG, dass es durchaus erlaubt ist, Parkplätze zu erstellen, wobei allerdings nur eine bestimmte Zahl an Parkplätzen auf einem Grundstück zulässig ist. Die gesetzliche Ausgangslage in Basel-Stadt unterscheidet sich auch von jener im Kanton Zürich, auf welche die Rekurrentin verweist (vgl. Rekursbegründung Ziff. 14). Gemäss § 242 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürichs (SG 700.1) legt die ■ Bau- und Zonenordnung () die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind■. Es wird somit im Unterschied zur Regelung im Kanton Basel-Stadt nicht eine Maximal- sondern eine Minimalzahl für die zu errichtenden Parkplätze festgelegt. Aus der Rechtslage in Zürich kann daher für jene in Basel-Stadt nichts abgeleitet werden.

Soweit die Rekurrentin vorbringt, auch mit der redaktionellen Änderung des Wortlauts von § 74 Abs. 1 BPG anlässlich der BPG-Revision im Jahr 2005 von ■ Die Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu beschränken■ auf ■ bestimmen■ sei kein vollständiges Verbot von Parkplätzen beabsichtigt gewesen, ist darauf hinzuweisen, dass bereits nach dem früheren Gesetzestext der Regierungsrat verpflichtet war, die Zahl der Autoabstellplätze zu beschränken (vgl. Bericht der Grossratskommission für Raumplanungsfragen Nr. 8940 vom 1. September 1999 S. 39). Gemäss dem Bericht der Bau- und Raumplanungskommission des Grossen Rates (BRK) Nr. 9422 zum Ratschlag Nr. 9230 zu einer Änderung des Bau- und Planungsgesetzes vom 1. Dezember 2004 sollte mit der leichten redaktionellen Veränderung des Gesetzestextes (■ bestimmen■ anstatt ■ beschränken■) zum Ausdruck gebracht werden, dass der Ordnungsgeber in objektiver Weise die Interessen des Umweltschutzes gegen diejenigen der Benutzerinnen und Benutzer von Autoabstellplätzen abwägen soll. Weshalb sich daraus ergeben soll, dass sich § 74 Abs. 1 BPG nicht auf alle Parkplätze auf privaten Grundstücken beziehen soll, ist nicht ersichtlich. Die Interessen des Umweltschutzes sind jedenfalls auch bei öffentlichen Parkplätzen vorhanden.

2.3.3 Aus dem Wortlaut und der Systematik des Gesetzes ergibt sich sodann, dass dem Verordnungsgeber im Rahmen der in § 74 Abs. 1 lit. a c BPG genannten Bemessungskriterien eine umfassende Regelungsbefugnis bezüglich der Errichtung von Parkplätzen auf privaten Grundstücken hat eingeräumt werden sollen. Die Bestimmung bezieht sich von ihrem Wortlaut her auf die Gesamtzahl der Parkplätze und somit auch auf die Errichtung von öffentlichen Parkplätzen auf privaten Grundstücken. Es stellt sich daher die Frage, ob der Verordnungsgeber von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht hat, oder die Frage der Errichtung von öffentlichen Parkplätzen auf privaten Grundstücken entsprechend der Auffassung der Rekurrentin gänzlich ungeregelt gelassen hat und diesbezüglich den Grundeigentümern innerhalb der zonenrechtlichen Beschränkung gewerblicher Nutzungen keine Schranken hat auferlegen wollen.

2.3.4 Die Parkplatzverordnung bezweckt gemäss ihrem § 1 über den Zweck und Anwendungsbereich die Beschränkung der Anzahl Parkplätze, die für Personenwagen erstellt werden dürfen. Als Parkplatz gilt dabei gemäss § 2 Abs. 1 PPV ganz allgemein die Abstellfläche für einen Personenwagen. Dabei wird die Berechnung der Anzahl zulässiger Parkplätze bei Neubauten, eingreifenden baulichen und nutzungsmässigen Veränderungen sowie bei der Anlegung von neuen Parkplätzen (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 PPV) gemäss den §§ 4 ff. PPV für Dienstleistungs-, Büro, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe, für Ladengeschäfte oder Wohnungen in Abhängigkeit von der jeweiligen auf der Parzelle stattfindenden Nutzung vorgenommen. Von den jeweils ordnungsgemäss errechneten Parkplatzzahlen kann in einzelnen Fällen, wenn das öffentliche Interesse eine Abweichung erheischt, eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligt werden (§ 9 PPV).

Die Parkplatzverordnung bezieht sich entsprechend der umfassenden Verordnungsgebungskompetenz nach § 74 Abs. 1 BPG gemäss dem Wortlaut von § 1 f. PPV ganz allgemein auf die Beschränkung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen. In der Folge wird die Berechnung der Anzahl zulässiger Fahrzeuge zwar in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzung einer Liegenschaft definiert. Mindestens dem Wortlaut der Verordnung kann aber nicht entnommen werden, dass damit darüber hinaus und unabhängig von dieser Beschränkung noch weitere, öffentliche Parkplätze sollen errichtet werden können. Auch in systematischer Hinsicht ergibt sich aus der Verordnung eine umfassende Betrachtung der Parkplatzzahl in der Stadt unter Einschluss der öffentlichen Parkplätze auf der Allmend. So können gemäss § 11 Abs. 3 PPV unterirdische Quartierparkgaragen bewilligt werden, wenn eine angemessene Anzahl oberirdischer Parkplätze (ggf. auf Allmend) zu Gunsten eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen () aufgehoben wird. Dieser Systematik würde es widersprechen, wenn bei der Schaffung öffentlicher Parkplätze auf privaten Grundstücken keine Beschränkungen bestünden.

Der Betrachtungsweise der Rekurrentin steht auch die historische und teleologische Auslegung entgegen: Bei der Parkplatzverordnung handelt es sich um einen umweltrechtlichen Erlass, der unmittelbar lufthygienische Ziele verfolgt (vgl. BGer 1A.113/1999 vom 26. Mai 2000 E. 4c). Sie wurde als Massnahme aufgrund des Luftreinhalteplans beider Basel vom Februar 1990 erlassen. Dabei ging der Massnahmeplan davon aus, dass die Verringerung von Parkierungsmöglichkeiten an den Zielorten zu einer Verringerung von Autofahrten und zu einer Abnahme der verkehrsbedingten Emissionen führt (BGer 1A.113/1999 vom 26. Mai 2000 E. 2b/aa). Der Luftreinhalteplan beider Basel 1990 hielt bezüglich der Parkraumpolitik fest, ohne einen Parkplatz am Zielort kann eine Autofahrt nicht durchgeführt werden. Die Aufhebung von Parkplätzen führt deshalb () über

kurz oder lang zur Substitution der Fahrt (B-12, Ziff. 2.3.1). Als Massnahmen sah der Luftreinhalteplan daher eine zonenspezifische Reduktion der öffentlichen Dauerparkplätze in dicht bebauten Gebieten vor. Dazu gehörte auch die Aufhebung eines noch festzulegenden Anteils der verbleibenden öffentlichen Dauerparkplätze (Massnahme V 2.2). Daneben sollte mit Massnahme V.2.3 eine Begrenzung von Erstellungspflicht bzw. Erstellungsrecht für private Parkplätze eingeführt werden. Damit sollte eine Plafonierung der Anzahl der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplätze bei Neubauten, Umbauten und Nutzungsänderungen, die sich auf den Motorfahrzeugverkehr auswirken, erreicht werden. Auf den Motorfahrzeugverkehr wirken sich dabei natürlich auch Umbauten aus, mit denen neue öffentliche Parkplätze auf privaten Grundstücken geschaffen werden. Dass diese von der Parkplatzverordnung nicht erfasst werden, lässt sich daher auch nicht mit der historischen und teleologischen Auslegung vereinbaren.

2.3.5 Insgesamt kann der Auffassung der Rekurrentin, wonach die Parkplatzverordnung keine Regelung für die Anzahl von Parkplätzen enthalte, die selbst als eigenständige Hauptnutzung dienen sollen und keiner bestimmten anderen Nutzung oder Geschossfläche zugewiesen würden, nicht gefolgt werden.

2.4 Die Rekurrentin rügt sodann, die Parkplatzverordnung erfülle die Anforderungen an einen genügend bestimmten Rechtssatz zur Einschränkung ihrer Grundrechte nicht.

Das Legalitätsprinzip verlangt im Interesse der Rechtssicherheit und der rechtsgleichen Rechtsanwendung eine hinreichende und angemessene Bestimmtheit der anzuwendenden Rechtssätze. Dieses Gebot kann indes nicht in absoluter Weise verstanden werden und erlaubt, dass der Gesetzgeber allgemeine und vergleichsweise vage Begriffe verwendet, deren Auslegung und Anwendung der Praxis überlassen werden muss. Der Grad der erforderlichen Bestimmtheit lässt sich nicht abstrakt festlegen. Er hängt unter anderem von der Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte, von der Komplexität und der Vorhersehbarkeit der im Einzelfall erforderlichen Entscheidung, von den Normadressaten, von der Schwere des Eingriffs in Verfassungsrechte und von der erst bei der Konkretisierung im Einzelfall möglichen und sachgerechten Entscheidung ab (BGE 138 I 378 E. 7.2 S. 391 f., 136 I 87 E. 3.1 S. 90 f.).

Vorliegend sind mit § 74 Abs. 1 BPG bereits in einem Gesetz im formellen Sinn Kriterien für die Berechnung der zulässigen Zahl der Abstellplätze genannt. Sodann hat der Gesetzgeber den Verordnungsgeber ermächtigt, die Anzahl der zulässigen Parkplätze auf einer Bauparzelle zu bestimmen, sodass sich die Verordnung auf ein formelles Gesetz stützen kann. Dass sich die genaue Ausgestaltung in einer Verordnungsbestimmung findet, ist nicht zu beanstanden, da es sich nicht um einen schweren Eingriff in die Grundrechte der Rekurrentin handelt. Die Rekurrentin macht nicht geltend und es ist auch nicht ersichtlich, dass sie das erste Untergeschoss ihrer Liegenschaft nicht auf andere Weise nutzen könnte. So stellt auch die baurechtliche Parkplatzerstellungspflicht keinen schweren Eingriff in die Eigentumsgarantie dar, soweit dadurch der bisherige oder künftig mögliche bestimmungsgemässe Gebrauch des Eigentums nicht massgeblich erschwert oder sogar verunmöglicht wird. Eine klare und ausdrückliche Regelung in einem formellen Gesetz ist somit nicht erforderlich; es genügt eine materielle Rechtsgrundlage, die ihrerseits verfassungsmässig ist, sich im Rahmen der Delegation hält und von der zuständigen Behörde erlassen worden ist (vgl. zum Ganzen BGE 1C_486/2013 vom 11. Dezember 2013 E. 5.2.5, 1P.840/2006 vom 4. Juli 2007 E. 5.1 mit Hinweisen). Diese Voraussetzungen sind vorliegend mit der Parkplatzverordnung erfüllt. Wie dargelegt ergibt sich aus der

Verordnung, dass die Anzahl zulässiger Parkplätze ■ unabhängig ihrer Nutzungsart ■ beschränkt ist, womit entgegen der Ansicht der Rekurrentin ein explizites Verbot der Zulässigkeit von Abstellplätzen als eigenständiger Hauptnutzung nicht erforderlich ist.

2.5 Die Limitierung der Parkplatzzahl bezweckt die Begrenzung der Verkehrsemissionen. Wie schon Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung (dazu BGE 125 II 129 E. 8b S. 143), leisten auch rigidere Parkplatzbeschränkungen einen Beitrag zur Emissionsbegrenzung. An Massnahmen zur Reduktion von Emissionen des Verkehrs besteht ein erhebliches öffentliches Interesse (BGE 125 II 129 E. 9a S. 145). Öffentliche Parkplätze bewirken aufgrund ihrer höheren Frequentierung im Vergleich mit anders genutzten Parkplätzen eine grössere Belastung des Strassennetzes und damit auch für die Luftreinhaltung (vgl. BGer 2C_541/2008 vom 13. November 2009 E. 3.3). Die Auslegung, wonach die Parkplatzverordnung alle Parkplätze auf privaten Grundstücken ■ unabhängig ihrer Nutzung ■ erfasst, ist damit auch von einem öffentlichen Interesse gedeckt.

2.6 Entgegen dem Vorbringen der Rekurrentin anlässlich der Gerichtsverhandlung ist eine beschränkte Parkplatzzahl auch durchaus geeignet, den Mehrverkehr einzudämmen. Würden der Ansicht der Rekurrentin entsprechend öffentliche Parkplätze auf privaten Grundstücken ohne Einschränkung gebaut werden können, würde dies zu einer gänzlich anderen Parkingsituation in der Stadt und damit zu einer Verkehrszunahme führen. Mit der Parkplatzverordnung ist sichergestellt, dass diejenige Anzahl der Parkplätze zur Verfügung steht, der es zur Nutzung der Liegenschaft bedarf. Ob die Eigentümerin solche Parkplätze gewerblich als öffentliche Parkplätze nutzt, ist ihr freigestellt. Nach § 9 PPV kann das Bau- und Verkehrsdepartement in einzelnen Fällen auch eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligen, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt. Die Regelung ist somit auch verhältnismässig.

E. 3

Im Ergebnis folgt daraus, dass für den Bau von öffentlichen Parkings auf privatem Grund der gleiche Weg beschritten werden muss, wie für den Bau öffentlicher Parkings unter Anspruchnahme von Allmend in den vom Autoparkgaragengesetz betroffenen Perimeter, soweit die Zahl der zu errichtenden öffentlichen Parkplätze nicht im Rahmen der Höchstzahlen gemäss der Parkplatzverordnung bleibt. Es handelt sich um den Weg des Bebauungsplans, mit dem von den gesetzlichen Rahmenbedingungen abgewichen werden kann. Bebauungspläne können namentlich die Zahl von Abstellplätzen für Fahrzeuge festlegen (§ 101 Abs. 2 lit. f BPG). So wurde zum Beispiel beim Kunstmuseumparking verfahren (vgl. Ratschlag Nr.12.1068.01 vom 3. Juli 2012, insb. S. 20; Bericht BRK Nr. 12.1068.02 vom 23. Januar 2013, GRB 13/11/10G vom 13. März 2013). Diesem planerischen Vorgehen entspricht auch jenes beim Parkhaus Badischer Bahnhof, das sich in der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse (NöI Ziff. 114) befindet. Damit ist keine rechtsungleiche Behandlung verschiedener Parkhäuser ersichtlich, wie von der Rekurrentin angedeutet wurde. Das nutzungsplanerische Vorgehen ist auch deshalb vorzuziehen, weil damit die verkehrlichen Auswirkungen eines Parkhauses umfassend geprüft werden können.

E. 4

Zusammenfassend ist der Rekurs abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die Rekurrentin dessen Kosten zu tragen (§ 30 Abs. 1 VRPG).

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