



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.0745.01

BD/P050745
Basel, 30. August 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 29. August 2006

Ausgabenbericht

Karl Barth-Platz

**Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrößerung der
Platzfläche im Zusammenhang mit Gleissanierung**

Vorhaben aus dem Investitionsprogramm 1

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung des Begehrens	4
3. Projektbeschrieb Karl Barth-Platz	5
3.1 Geschichtlicher Kontext	5
3.2 Verkehr.....	6
3.2.1 Ausgangslage / Analyse.....	6
3.2.2 Einführung der Kaphaltestelle	7
3.2.3 Auswirkungen der neuen Verkehrsführung.....	7
3.2.4 APS Projekt.....	8
3.2.5 Wohnumfeldaufwertung und Erhöhung der Fussgängersicherheit.....	8
3.2.6 Parkplatzbilanz	9
3.3 Gestaltung	10
3.3.1 Gestaltungsprojekt	10
3.3.2 Aufwertung des öffentlichen Raumes	12
3.3.3 Stadtgrün und Blumenschmuck	12
3.3.4 Möblierung und Gestaltungselemente	12
3.3.5 Öffentliche Beleuchtung	13
3.4 Koordination mit weiteren Vorhaben	13
3.4.1 Gleissanierung	13
3.4.2 Strassenbauarbeiten	13
3.4.3 Werkleitungsbau	13
3.5 Auswirkungen auf die Umwelt.....	13
3.6 Information und Öffentlichkeitsarbeit	14
3.7 Terminplan	14
3.8 Kosten	15
3.8.1 Kosten, welche Bestandteil des Ausgabenberichts sind.....	15
3.8.2 Kosten, welche nicht Bestandteil des Ausgabenberichts sind	16
4. Antrag	17
5. Anhang	19

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrösserung der Platzfläche des Karl Barth-Platzes im Zusammenhang mit der anstehenden Gleis- und Strassenbausanierung zu genehmigen.

Wir beantragen die Bewilligung des folgenden Kredites:

Karl Barth-Platz

Baukredit von CHF 1'100'000 für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrösserung der Platzfläche des Karl Barth-Platzes.

CHF 1'100'000 für die Verschiebung der Gleise und die Einrichtung der Kaphaltestelle zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1, «Strassen- und Stadtgestaltung»), Position 6170.110.21071 des Baudepartements / Tiefbauamt.

Nachstehend sind die Kosten aufgeführt, welche nicht Bestandteil des Ausgabenberichts sind:

CHF 1'143'573 für Gleisauswechslung inkl. Schall- und Erschütterungsmassnahmen sowie Fahrleitungsbauarbeiten zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)

CHF 2'078'000 zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer: Amt für Umwelt und Energie AUE, Industrielle Werke Basel (IWB-E), Industrielle Werke Basel (IWB-G/W/FL), Swisscom

CHF 323'000 für die Erneuerung des Fahrbahnoberbaus am Karl Barth-Platz in der Verlängerung der Karl Jaspers-Allee zu Lasten Rahmenkredit zur Erhaltung der Strasseninfrastruktur (Budget Position TBA 6170.150.5.6001)

CHF 540'000 für die begleitenden Massnahmen zur Wohnumfeldaufwertung und zur Erhöhung der Fussgängersicherheit zu Lasten des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung

CHF 93'000 für die Baumneupflanzungen am Karl Barth-Platz zu Lasten Kredit "Baumneupflanzungen gemäss Richtplan", RRB 12/33 vom 16.3.1993

2. Begründung des Begehrens

Die Verkehrssituation am Karl Barth-Platz ist unbefriedigend und wird vor allem von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie von Fahrgästen des ÖV als gefährlich empfunden. Gefährliche Situationen ergeben sich aus den folgenden Gegebenheiten: Auf dem ganzen Abschnitt Hard- / Adlerstrasse wird der Individualverkehr auf der selben Fahrspur geführt wie der öffentliche Verkehr (Tram). An den Haltestellen in der Hardstrasse ist der Individualverkehr gezwungen, hinter dem Tram zu warten. Einzig auf dem Karl Barth-Platz besteht für den Individualverkehr die Möglichkeit, das Tram zu überholen. Diese Überholmanöver führen regelmässig zu gefährlichen Situationen. Dies insbesondere in den Spitzenzeiten, wenn sich viele Schülerinnen und Schüler der umliegenden Schulen auf den schmalen Traminseln drängen und warten, bis sie die Fahrbahnen überqueren können.

Die Basler Verkehrs-Betriebe BVB müssen nun zwingend die Gleise sanieren, womit die Möglichkeit besteht, dieses Manko bezüglich Verkehrssicherheit zu verbessern. Gleichzeitig kann der Platz vergrössert und im Sinne der Wohnumfeldaufwertung verbessert werden.



Eine Situation, die sich täglich mehrmals abspielt: Fahrgäste des ÖV überqueren die Strasse, um auf die Haltestelleninseln zu gelangen. Gleichzeitig versuchen Automobilistinnen/Automobilisten das Tram zu überholen, um in der Hardstrasse vor dem Tram fahren zu können.

3. Projektbeschrieb Karl Barth-Platz

3.1 Geschichtlicher Kontext



Historische Fliegeraufnahme des Karl Barth-Platzes

Bis ins 19. Jahrhundert gab es auf dem Gellert lediglich Obst- und Rebgrärten, aber keine Wohnhäuser. Im Jahr 1819 fand in Basel die letzte Hinrichtung statt; den Galgen auf dem Gellert riss man 1823 ab. Erst jetzt wurde das freie Gelände als ruhiger Wohnort für die gehobene Gesellschaft interessant. Bürgermeister Johann Jakob Stehlin und Ratsherr Karl Sarasin gaben der Entwicklung mit grosszügiger Raumplanung starke Impulse.

“Die zunehmende Enge in der Stadt und unhygienischen Verhältnisse, die etwa die Choleraepidemie 1855 begünstigten, veranlassten die betuchteren Basler sich neue Anwesen ausserhalb der Stadtmauern zu schaffen. Auf dem lange gemiedenen Areal im Grünen wuchs in der zweiten Hälfte des 19.Jh das grösste Villenquartier Basels.“ (Aus: www.altbasel.ch, *Ursprung des Quartiers Gellert*)

In den historischen Stadtplänen ist die Hardstrasse als wichtige Ausfallsstrasse bis an die Stadtgrenze geführt und auch mit entsprechender Wichtigkeit entwickelt worden. Erst im Jahr 1970 wurde ein Teilstück der Hardstrasse in die heutige Karl Jaspers-Allee umbenannt. Auch der Karl Barth-Platz erhielt im gleichen Zug seinen Namen zu Ehren des berühmten Theologen.

Der Karl Barth-Platz ist keiner bewusst gestaltenden Kraft entsprungen; vielmehr hat der Platz sich aus einer ungenutzten Leere ergeben. Er wird heute mit grünen Hecken und bunten Blumen gestaltet, die zusammen mit den ausgewachsenen, kräftigen Bäumen den Raum einnehmen.



Archivfotos vom Karl Barth-Platz (um 1960)

3.2 Verkehr

3.2.1 Ausgangslage / Analyse

Der Karl Barth-Platz ist für die Bevölkerung im Gellertquartier ein wichtiger öffentlicher Freiraum: Er dient als Quartiertreffpunkt, und durch die verschiedenen öffentlichen und gewerblichen Nutzungen übernimmt dieser Platz eine zentrale Funktion in diesem Wohnquartier. Für die betroffene Quartierbevölkerung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit von grosser Bedeutung, da quer über den Karl Barth-Platz auch Schulwege führen.

Erste Planungsarbeiten im Januar 2001

Vor fünf Jahren gelangten Anwohnerinnen und Anwohner des Karl Barth-Platzes an die Verkehrsabteilung des Sicherheitsdepartements mit der Bitte, die unzureichend gelöste Verkehrssituation am Karl Barth-Platz zu verbessern. Die Verkehrsabteilung musste feststellen, dass die Verkehrssituation mit Signalisierungen und Markierungen allein nicht verbessert werden kann. In der Folge erarbeitete das Baudepartement zwei Varianten, wie die Verkehrssituation verbessert werden könnte und reichte diese im Januar 2001 bei der Koordinationskommission Verkehr (KOKO-V) ein.

3.2.2 Einführung der Kaphaltestelle

Um die Sicherheit für die Fussgänger zu erhöhen, entschied sich die KOKO-V für die Variante mit Kaphaltestellen. Diese Variante bedingt die Verschiebung mindestens eines Gleises auf dem Karl Barth-Platz. Aufgrund von Sparbemühungen des Regierungsrats wurde sodann auf eine weitere Konkretisierung des Projektes verzichtet.

Im 2004 meldeten die BVB, dass die Gleise zwingend bis 2008 saniert werden müssen.

So ergibt sich nun die Möglichkeit, zwei Dinge gleichzeitig zu erledigen: die Sanierung und die Verbesserung der unbefriedigenden Verkehrssituation.

Weitere Konkretisierung der Variante mit Kaphaltestellen

Die Anordnung von Kaphaltestellen ermöglicht, den Individualverkehr auf den selben Fahrspuren zu führen wie den öffentlichen Verkehr. Wenn auf der einen Fahrspur ein Tram in der Haltestelle steht, kann auf der gegenüberliegenden Fahrspur der Individualverkehr fahren. Damit die Fussgängerinnen und Fussgänger, welche bei wartendem Tram die Strasse überqueren wollen, die herannahenden Fahrzeuge rechtzeitig sehen, wird die Kaphaltestelle mit einer Mittelinsel vorgesehen. Die Mittelinsel ist im mittleren Bereich abgesenkt, d.h. bei beiden Fussgängerstreifen befindet sich je eine Insel mit zwei Inselköpfen. Die beiden Inseln sind durch einen Mittelstreifen mit abgesenkten Randsteinen (Höhe ca. 2-3cm) verbunden. (s. Plan Seite 10)

3.2.3 Auswirkungen der neuen Verkehrsführung

Fussverkehr

Durch die Kaphaltestellen können die Fussgänger und Fussgängerinnen bequem in die haltenden Tramzüge steigen. Zudem können grössere Flächen, welche heute dem Individualverkehr vorenthalten sind, für den Fussverkehr zurückgewonnen werden. Das Überqueren der Strassen wird stark vereinfacht.

Individualverkehr

Da der Individualverkehr hinter dem in der Haltestelle stehenden Tram warten muss, kann verhindert werden, dass der Individualverkehr haltende Tramzüge in der Haltestelle überholt und somit Fahrgäste gefährden kann. Sobald in gleicher Fahrrichtung kein Tramzug mehr in der Haltestelle steht, kann der Individualverkehr auf den Geleisen weiter fahren.

Die Erschliessungsstrassen, welche vom Karl Barth-Platz her in die umliegenden Wohnquartiere führen, werden angehoben, um so die für Tempo 30-Zonen geforderten Torsituationen zu schaffen. Der Strassenabschnitt zwischen der Karl Jaspers-Allee und der Adlerstrasse wird aufgehoben, damit die geforderte Behindertengerechtigkeit der Haltestelle eingehalten werden kann. Die Anlieferung der Liegenschaft Karl Barth-Platz Nr. 9 bleibt von der Karl Jaspers-Allee aus gewährleistet.

Öffentlicher Verkehr

Die beiden Tramhaltestellen (Tramlinie Nr. 14) werden zentral auf dem Karl Barth-Platz belassen. Damit in beiden Fahrrichtungen Kaphaltestellen erstellt werden können, werden die Tramgeleise gespreizt und eine Mittelinsel realisiert. Sobald ein Tramzug in der Haltestelle steht, wird der Individualverkehr in der gleichen Richtung angehalten. Durch die Kaphal-

stellen kann für alle Fahrgäste ein komfortables und behindertengerechtes Besteigen der Tramzüge garantiert werden.

3.2.4 APS Projekt

Im Rahmen des Projektes "Sichere Fussgängerquerungen und -verbindungen" aus dem APS wurde eine Liste der Fussgängerquerungen und -verbindungen in der Stadt Basel erstellt, die nicht allen Sicherheitsaspekten genügen. Es sind über 200 Problemstellen erfasst worden. Aufgrund von Beurteilungskriterien wurden die Problemstellen bewertet und in drei verschiedene Prioritäten eingeteilt. Für die meisten Problemstellen hoher Priorität wurden im Rahmen des APS-Projektes Massnahmenvorschläge erarbeitet und umgesetzt. Einige der Problemstellen jedoch sollten in der Abwicklung von grösseren Projekten überprüft werden. Dazu gehört der Karl Barth-Platz. Der gesamte Platz wurde aus Sicht der Fussgänger als problematisch beurteilt. Nebst den Querungen wurde insbesondere auch die Haltestellen-Situation und die Zugänglichkeit der Grünanlage bemängelt. Dieses Defizit kann mit dem vorliegenden Projekt behoben werden.

3.2.5 Wohnumfeldaufwertung und Erhöhung der Fussgängersicherheit

In der Bearbeitung des Projektes hat sich herausgestellt, dass die Qualität der Umgestaltung beträchtlich zunimmt, wenn auch die Anbindungen an das Quartier über die Strasse hinweg sicherer und attraktiver werden, so wie dies auch die Beurteilung des Platzes im Rahmen des APS-Projektes gezeigt hat. Deshalb beinhaltet das Gestaltungsprojekt zusätzlich mehrere Massnahmen, welche den Karl-Barth-Platz zu einem fussgängerfreundlichen, angenehmen und belebten Quartierplatz machen sollen:

- Fahrbahnanhebungen im Bereich Karl Barth-Platz, der Karl Jaspers-Allee und in der Einmündung zur Urs Graf-Strasse.
- Verschiebung der Parkplätze von der Platzmitte gegen die Ränder, damit die innere Platzfläche grosszügig, attraktiv und gut zugänglich wird.
- Die begehbare Fläche des Platzes wird deutlich vergrössert, so dass vielfältig nutzbare Bereiche entstehen. Allein die grüne Mitte des Platzes wird zweieinhalb mal grösser als heute (heute 500 m² / geplant 1250 m²).

Für die Umsetzung dieser Massnahmen hat das Baudepartement die Finanzierung über den Rahmenkredit "Wohnumfeldaufwertung" beantragt. Der Lenkungsausschuss des APS hat das Kreditbegehren am 24. August 2006 genehmigt.

3.2.6 Parkplatzbilanz

Die Einrichtung der neuen Haltestellenlösung und die neue Platzgestaltung haben eine negative Parkplatzbilanz von 29 Parkplätzen zur Folge, welche durch folgende Massnahmen ausgelöst werden:

1. Gleisverschiebung

Durch die Einrichtung der Mittelinsel müssen die Gleise verschoben werden. Die neue Lage sowie der benötigte Gleisradius von 300m bewirken, dass insgesamt 16 Parkplätze in der Adlerstrasse aufgehoben werden müssen.

2. Haltestellenkante gemäss Behindertengleichstellungsgesetz

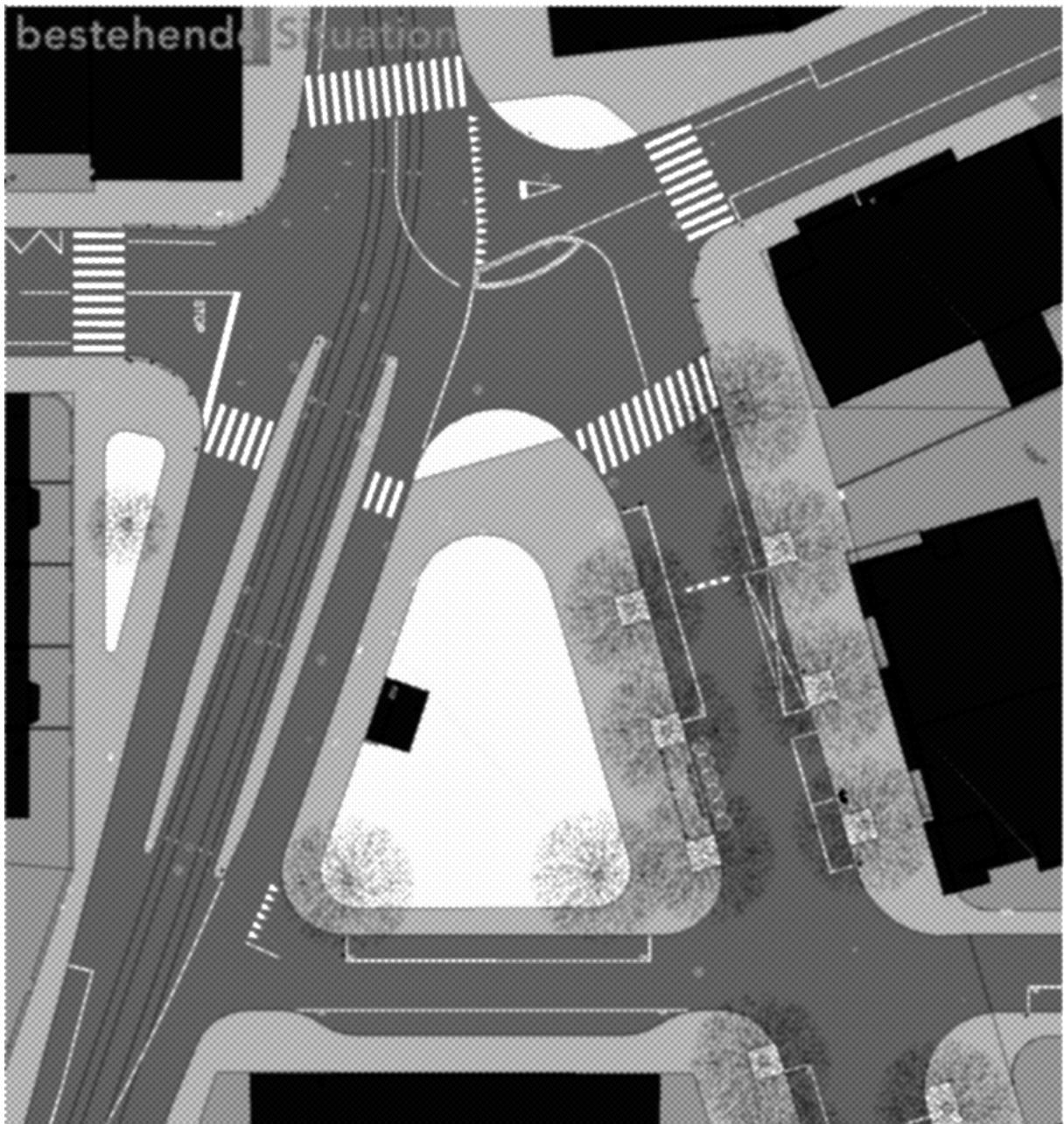
Die 50m lange Haltestellenkante muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in Höhe (ca. 15cm) belassen werden. Das Strassenstück zwischen der Karl Jaspers-Allee und der Adlerstrasse kann nicht mehr durchgehend befahren werden und wird deshalb aufgehoben. Durch diese Aufhebung des Strassenabschnitts entfallen acht Parkplätze.

3. Platzgestaltung

Der Karl-Barth-Platz soll in seiner Platzmitte grosszügig und offen gegen die begrenzenden Häuserfassaden sein. Deshalb sieht das Projekt vor, am Karl-Barth-Platz nur den Platzabgewandten Parkierungsstreifen zuzulassen. Diese Massnahme fordert die Aufhebung von fünf Parkplätzen.

Begehungen vor Ort zeigen, dass im näheren Umfeld ein genügendes Angebot an Parkplätzen vorhanden ist und eine Aufhebung der 29 Parkplätze am Karl-Barth-Platz vertretbar ist. Diese Haltung vertritt auch die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei. In der näheren Umgebung sind aber noch Möglichkeiten vorhanden, mehr Parkplätze mit einfachen Markierungsänderungen zu erzeugen. Die Kompensation von Parkplätzen in den umliegenden Strassenzügen wird im Rahmen des Detailprojektes geprüft. Die regierungsrätliche Delegation für Verkehr hat am 9. November 2005 der Aufhebung von maximal 29 Parkplätzen am Karl Barth-Platz und in der Adlerstrasse zugestimmt.

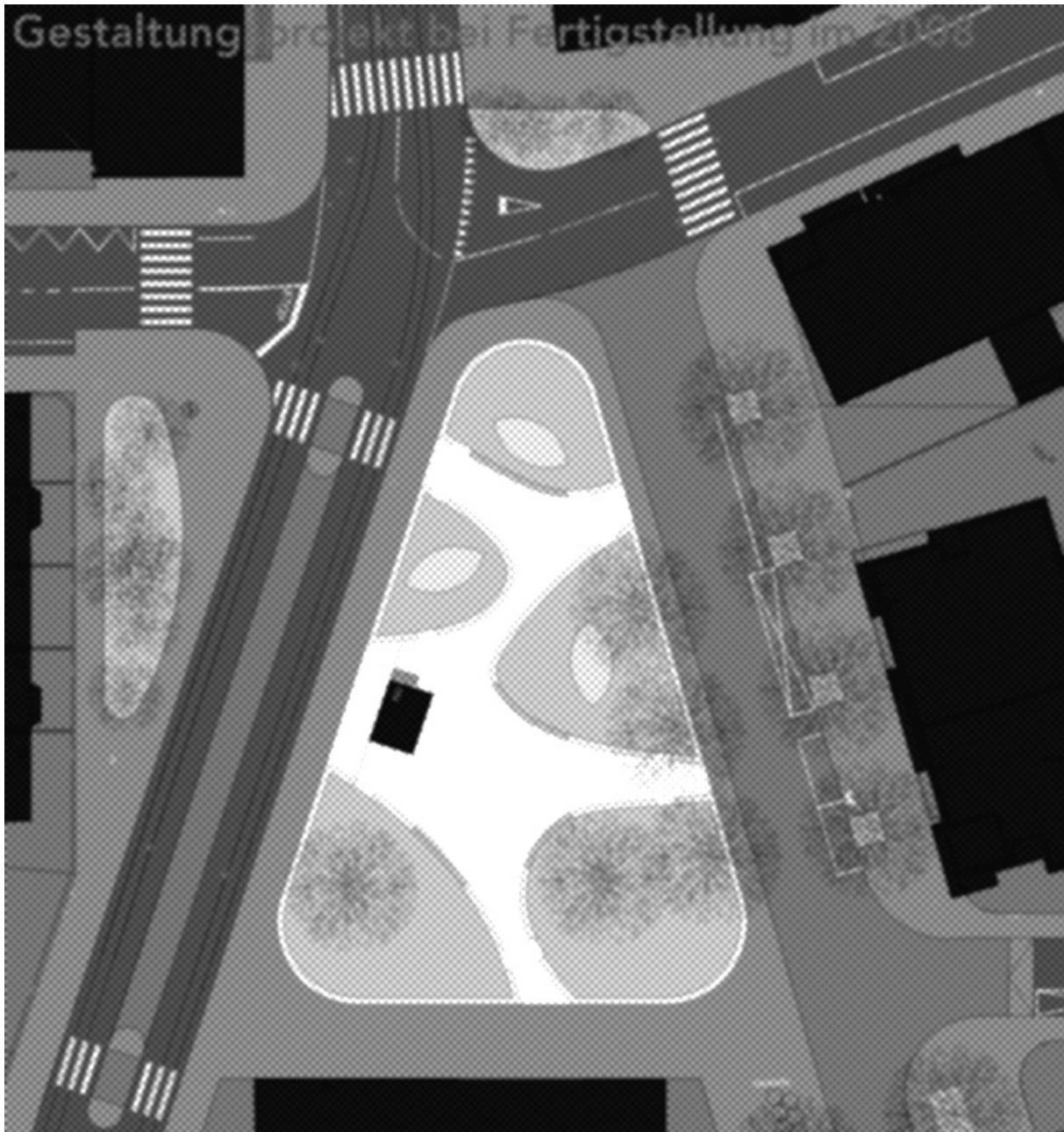
3.3 Gestaltung



Plan des Karl Barth-Platzes, bestehende Situation

3.3.1 Gestaltungsprojekt

Ausgehend vom Beschluss der KOKO-V vom 26. August 2004 hat das Baudepartement die geforderte Mittelinsel eingeplant und eine konzeptionelle Idee für das Gestaltungsprojekt erarbeitet.



Plan des Karl Barth-Platzes, geplante Situation

Die Qualität des Ortes

Die Einrichtung der Kaphaltestelle löst eine Reihe begleitender Massnahmen aus, die den Karl Barth-Platz wesentlich grosszügiger machen. Die grüne Mitte des Platzes wird zweieinhalb mal grösser als heute (heute 500 m^2 / geplant 1250 m^2). Deshalb gilt diesem neu gewonnen Raum grosses Augenmerk.

Das Projekt sieht vor, den Karl Barth-Platz mit den Mitteln der Gartenarchitektur zu gestalten. Die grüne Mitte des Platzes wird als eine grosse geometrische Form gezeichnet, welche wiederum aus einzelnen Grünflächen zusammengesetzt ist. Diese kleineren Formen sind von kniehohen Hecken eingefasst, welche mit ihrer klaren Schnittart ein differenziertes Gestaltungsmuster erzeugen. Zwischen den Heckenformen befinden sich bekieste Wege, welche das Durchschreiten und Bespielen des Platzes ermöglichen. Sitzgelegenheiten fügen sich in das Gesamtbild des Platzes ein.

3.3.2 Aufwertung des öffentlichen Raumes

Die Neugestaltung des Karl Barth-Platzes soll folgende gestalterische Verbesserungen des öffentlichen Raumes aufweisen:

- Gute und sicher ausgestaltete Fussgängerbeziehungen im Platzbereich (Schulweg) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Attraktive und grosszügige Wartebereiche für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs
- Gut ausgeleuchtete Fahrbahn und Fussgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität

3.3.3 Stadtgrün und Blumenschmuck

Die neue Grün- und Freiflächengestaltung orientiert sich in ihrer Formgebung im wesentlichen an den Strassen- und Häuserzügen. Die Platzmitte wird erheblich vergrössert zugunsten von sicheren Fussgängerquerungen und Aufenthaltsbereichen. Rasenflächen, eingefasst mit niederen Hecken, nehmen die für Basel typische Grünanlagenform auf. Ähnlich wie am Aeschengraben oder der St. Alban-Promenade betritt man den Grünraum durch die mit Hecken gerahmten Eingänge. Man kann den Raum entweder zügig durchqueren oder auf einer der Sitzbänke verweilen. Eingestreut sind Flächen für saisonalen Blumenschmuck, welche je nach Jahreszeit entsprechend mit dekorativem Blumenschmuck versehen sind. Frühjahrsblüher in allen Rasenflächen ergänzen den Blühaspekt im zeitigen Frühjahr. Der Rückbau der Asphaltfläche bei den beiden grossen Blutbuchten zugunsten einer Grünfläche ist ein wesentlicher Beitrag zur Baumstandortsverbesserung und unterstützt das gestalterisch wichtige Erscheinungsbild dieser beiden Prachtexemplare für den Platz enorm. Ebenso vergrössert werden die Grünflächen vor den Liegenschaften Karl Barth-Platz 2 – 10 und St. Alban-Ring 210. Die Neupflanzung von ca. 6 – 8 Bäumen geben dem Karl Barth-Platz einen grünen Rahmen, in dessen Mitte sich wie selbstverständlich die neuen Grün- und Freiflächen befinden.

3.3.4 Möblierung und Gestaltungselemente

In den von kniehohen Heckenkörpern eingefassten Grünflächen finden sich Sitzbänke. An der Rückseite des Tramwartehäuschens wird auf der ganzen Länge eine Sitzbank montiert. In der Platzmitte steht die Fläche frei. Der kleine, piazzaähnliche Raum lädt zum Verweilen, Kommunizieren oder Boulespielen ein. Im Winter ist hier ein Standort für einen Weihnachtsbaum möglich.

3.3.5 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Bereich der Fahrbahn an die neue Gleislage angepasst. Die Maststandorte für die Fahrleitung der BVB werden deshalb verschoben und in die neue Platzgestaltung integriert. Die gleichen Masten nehmen die Überspannungsbeleuchtung über den beiden Fahrbahnen in der Karl Jaspers-Allee und in der Adlerstrasse auf. Die neuen Wege in der Mitte des Platzes werden mit einfachen Kandelaberleuchten des Typs "Solina" ausgeleuchtet; ebenso der Abschnitt des aufgehobenen Strassenbereichs vor der Liegenschaft Nr.9 am Karl Barth-Platz.

3.4 Koordination mit weiteren Vorhaben

3.4.1 Gleissanierung

Im Abschnitt Karl Barth-Platz sind die Gleise zum Teil komplett ab- und ausgefahren und der Gleisbeton (Unterbau) ist sehr marode. Zudem sind hier Massnahmen gegen Lärm und Erschütterungen überfällig. Die Sanierung dieses Abschnitts ist deshalb zwingend nötig und dringend. Eine Sanierung an bestehender Lage kann die Probleme der Verkehrssicherheit nicht lösen.

3.4.2 Strassenbauarbeiten

Folgende Massnahmen zur Werterhaltung von Strasseninfrastrukturanlagen sind geplant:

- Gesamterneuerung des Trottoir- und Fahrbahnaufbaus. Entfernung des bestehenden Steinbetts. Ersatz durch fachgerechten Aufbau mit Kies/Sand-Fundation und Schwarzbelag
- Versetzen von neuen Schalen- und Randsteinen
- Sanierung der bestehenden Strassenentwässerung

3.4.3 Werkleitungsbau

In Koordination mit den bevorstehenden Strassen- und Gleissanierungen werden aufgrund des Alters der diversen Leitungen sowie zur Verstärkung des Leitungsnetzes teilweise Elektrizitäts-, Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen saniert oder neu verlegt. Ausserdem werden im gesamten Bauperimeter alle Schachtbauten und Armaturen der neuen Oberfläche angepasst. Verteilkästen, Entlüftungsschächte und Telefonkabinen werden geordnet platziert und in das Gesamtkonzept eingebunden.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Insgesamt fällt die Grünflächenbilanz positiv aus. Ein grosser Teil der Asphaltflächen werden zugunsten von Grün- und Freiraum rückgebaut. Die zusätzlichen Grünflächen und die unversiegelten Wege in der Platzmitte verbessern die Versickerungsfähigkeit des Platzes. Der Platz gewinnt an Qualität und Charakter.

3.6 Information und Öffentlichkeitsarbeit

Die Gesamtkommission der Stadtbildkommission hat in der Sitzung vom 9. Mai 2006 das Gestaltungsprojekt Karl Barth-Platz behandelt. Der Projektvorschlag wird insgesamt als positiv beurteilt.

Am 27. Juni 2006 sind Vertreter des Quartiers und Anlieger zu einer ersten Projektvorstellung eingeladen worden. Diese begrüßten die geplanten Massnahmen sehr, insbesondere die Erhöhung der Sicherheit für die Fussgänger und die geplanten Aufenthaltsqualitäten in der Platzmitte. Die Aufhebung von Parkplätzen wurde von allen Anwesenden als nicht heikel eingestuft.

Eine grosse Informationsveranstaltung ist im dritten Quartal 2006 geplant.

3.7 Terminplan

Realisierung:

August 2007	Beginn der diversen Werkleitungsbauarbeiten
Februar 2008	Beginn der Strassenbauarbeiten
Mai bis Juni 2008	Baustellenunterbruch wegen Fussball-EM 2008
August 2008	Beginn Gleisbauarbeiten
Frühjahr 2009	Fertigstellung und Übergabe

3.8 Kosten

3.8.1 Kosten, die Bestandteil des Ausgabenberichts sind

Die nachfolgenden Kosten für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrößerung der Platzfläche sind Bestandteil des Ausgabenberichts.

CHF 1'1000'00 gehen zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts (Pos.6170.110.2.1071 / Preisbasis April 2005, Preisänderungen gemäss Produktionskosten-Index PKI).

Kosten zu Lasten Investitionsbereich «Strassen/Stadtgestaltung» (Bestandteil des Ratschlags)	
Total Strassenbauarbeiten für Verbesserung Verkehrssicherheit (Fahrbahnsanierung, Trottoirsanierung, neue Abschlüsse, Erneuerung Strassenentwässerung, Verkehrsregelung / Umleitungen, Signalisations- und Markierungsarbeiten, Transporte und Gebühren)	438'300.-
Werkleitungsbauarbeiten	35'000.-
Beleuchtung inkl. Leerrohre	50'000.-
Anpassung an Elektr. Anlagen inkl. Fahrleitungen	214'000.-
Grünanlage inkl. Sitzbänke und Papierkörbe	116'000.-
Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Informationsveranstaltungen)	18'500.-
Projektierung und Bauleitung	80'000.-
Diverses und Unvorhergesehenes	70'500.-
Gesamtkosten exkl. MWST.	1'022'300.-
Mehrwertsteuer 7.6 %	77'700.-
Total in CHF (inkl. MWST)	1'100'000.-

3.8.2 Kosten, die nicht Bestandteil des Ausgabenberichts sind

Kosten zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)

Die nachfolgenden Kosten gehen zu Lasten der Investitionsrechnung der Basler -Verkehrsbetriebe (gemäss Allmendverordnung).

Kosten zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) (nicht Bestandteil des Ratschlags)	
Gleisauswechslung inkl. Schall- und Erschütterungsmassnahmen sowie Fahrleitungsbauarbeiten	1'062'800.-
Mehrwertsteuer 7.6 %	80'773.-
Total in CHF (inkl. MWST)	1'143'573.-

Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer

Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer (nicht Bestandteil des Ratschlags)	
Amt für Umwelt und Energie	600'000.-
Industrielle Werke Basel (IWB-E)	670'000.-
Industrielle Werke Basel (IWB-G/W/FL)	661'000.-
Gesamtkosten exkl. MWST.	1'931'000.-
Mehrwertsteuer 7.6 %	147'000.-
Total in CHF (inkl. MWST)	2'078'000.-

Kosten zu Lasten Rahmenkredit zur Erhaltung der Strasseninfrastruktur (Budget Position TBA 6170.150.5.6001)

Die Erneuerung des Fahrbahnoberbaus am Karl Barth-Platz in der Verlängerung der Karl Jaspers-Allee belastet den Rahmenkredit zur Erhaltung der Strasseninfrastruktur (Budget Position TBA 6170.150.5.6001). Die Kosten betragen CHF 323'000 (inkl. MWST).

Kosten zu Lasten Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung

Die begleitenden Massnahmen zur Wohnumfeldaufwertung und zur Erhöhung der Fussgängersicherheit belasten den Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung. Die Kosten betragen CHF 540'000 (inkl. MWST).

Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Stadtgärtnerei, Kredit "Baumneupflanzungen gemäss Richtplan"


Die Baumneupflanzungen am Karl Barth-Platz belasten den Kredit "Baumneupflanzungen gemäss Richtplan", RRB 12/33 vom 16.3.1993. Die Kosten betragen CHF 93'000 (inkl. MWST).

4. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Karl Barth-Platz

Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrösserung der Platzfläche im Zusammenhang mit Gleissanierung

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: 1. für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umgestaltung wird ein Baukredit von CHF 1'100'000, verteilt auf die Jahre

2007: CHF 100'000

2008: CHF 800'000

2009: CHF 200'000

(Preisbasis April 2005, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1 «Strassen- und Stadtgestaltung»), Position 6170.110.21071 des Baudepartements / Tiefbauamt der Rechnungen bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

5. Anhang

a) Gestaltungsprojekt Karl Barth-Platz im A3-Format

Im Ratssaal aufgelegt:

- Projektplan Umgestaltung Karl Barth-Platz, Massstab 1 : 100