



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5239.02

BD/P065239
Basel, 27. September 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 26. September 2006

Interpellation Nr. 66 Roland Vöggtli betreffend Kostenfolge für den Kanton Basel-Stadt auf Grund der Verschiebung der 3-jährigen Meret Oppenheim-Strasse
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 23. August 2006)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Die Meret Oppenheim-Strasse ist ein integraler Bestandteil des Konzeptes EuroVille. Mit dem Bau der Passerelle wurde der Südzugang des Bahnhof SBB massgebend aufgewertet und eine attraktive Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Innenstadt ermöglicht. Durch die Neugestaltung des Centralbahnplatzes, ein weiteres Element von EuroVille, wurde der Nordzugang des Bahnhofs aufgewertet. Alle diese drei Elemente – Meret Oppenheim-Strasse, Passerelle und Centralbahnplatz mussten zwingend im gleichen Zeitraum fertiggestellt werden, um einerseits den Zugang zur Passerelle zu ermöglichen und andererseits die Verbindung der beiden Stadtteile zu gewährleisten.

Die Zusammenarbeit im Projekt EuroVille zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den SBB wurde mit einem entsprechenden Rahmenvertrag geregelt. Der Rahmenvertrag datierte vom 22. Februar 1995. Aufgrund des überarbeiteten Passerellenprojektes wurde der Rahmenvertrag durch eine Vereinbarung mit Datum vom 11./19. Dezember 2000 an die neuen Verhältnisse angepasst. Der Rahmenvertrag und die Anpassung regeln Kosten und Verantwortung bezüglich Passerelle, Veloparking und Erschliessungsstrasse Süd (Meret Oppenheim-Strasse).

Die Eröffnung der Passerelle war auf den Herbst 2003 geplant. Aus diesem Grund musste im November 2002 mit dem Bau der Meret Oppenheim-Strasse begonnen werden. Die Planauflage dazu fand vom 22. August bis 21. September 2001 statt.

Aufgrund der noch unklaren Situation bezüglich Ausbauplänen auf den verschiedenen Baufeldern der SBB und der Gleisbaustrategie der SBB wurde für die Meret Oppenheim-Strasse vorerst nur ein Erstausbau konzipiert, so dass

- a) möglichst wenige, bestehende Liegenschaften abgebrochen werden mussten (davon profitierten die bfa (Basler Freizeitaktion) und zahlreiche Gewerbebetriebe),

- b) die noch freien Flächen neben und unter der Passerelle möglichst als Auto- und Veloabstellplätze genutzt werden konnten,
- c) der Anschluss der Meret Oppenheim-Strasse an die Margarethenstrasse noch ohne Erneuerung der Margarethenbrücke erfolgen konnte,
- d) trotzdem eine sichere, den einschlägigen Verkehrsnormen entsprechende, Erschliessung des Bahnhof Süd gewährleistet ist.

Der Weiterausbau der Meret Oppenheim-Strasse wird an den Erstausbau anknüpfen und es können viele der erstellten Bauteile weitergenutzt werden. Der Endausbau basiert grösstenteils auf einer Anpassung und Ergänzung des Erstaubaus und ist im entsprechenden Rahmenvertrag und dessen Anpassung zwischen dem Kanton und den SBB geregelt worden. Der Bau der Meret Oppenheim-Strasse in 2 Etappen (Erstausbau und Endausbau) war von Anbeginn der Verhandlungen zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Stadt vorgesehen. Das etappierte Vorgehen beim Bau der Erschliessungsstrasse Süd ermöglicht es, sowohl auf die Interessen des Kantons wie auch der SBB gebührend Rücksicht zu nehmen. Schon im Ratschlag 8999 betreffend EuroVille / Areal Bahnhof Süd/Gundeldingen, Änderung der Bau- und Strassenlinien, Erlass spezieller Bauvorschriften, Festsetzung eines Überbauungsplans, Waldfeststellung vom 20. Juni 2000 wurde auf die erste Ausbaustufe der Meret Oppenheim-Strasse hingewiesen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Warum wurde die Meret Oppenheim-Strasse nicht schon bei der Planung um zwischen 55 m bis 125 m nach Süden verschoben?

Aufgrund der noch unklaren Ausbaustrategie der SBB hat sich der Kanton in enger Absprache und auf Grund von Vereinbarungen mit den SBB entschlossen, für die Meret Oppenheim-Strasse nur einen so genannten Erstausbau zu tätigen. Davon haben insbesondere auch die ansässigen Gewerbebetriebe (= Untermieter der SBB) und auch die Basler Freizeitaktion (bfa) profitiert.

2. Warum wurden für das „Provisorium“ Fr. 17.5 Mio. ausgegeben, obwohl man wusste, dass diese Strasse verschoben wird?

Wie unter Punkt 1 erwähnt, handelt es sich nicht um ein Provisorium sondern um einen Erstausbau, bei welchem zahlreiche, bereits erstellte Bauteile wie bspw. die Hauptkanalisation beim Weiterausbau weiterverwendet werden. Zudem konnte durch die Minimierung der Abbrüche der Landerwerbssersatz zu Lasten des Kantons im Vergleich zum Ratschlag erheblich verringert werden.

Die Schlussrechnung liegt noch nicht definitiv vor, da noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen sind. Die bfa – Jungendtreffpunkt Gundeli – wird zur Zeit aus Kapazitätsgründen erweitert resp. umgebaut werden (GRB 05/26/10G vom 29.06.2005). Durch die Koordination dieser Arbeiten mit den Abschlussarbeiten Meret Oppenheim-Strasse (Umgebung) lassen sich weitere Synergien nutzen, so dass auch diese Kosten für den Kanton gesamthaft tiefer ausfallen werden. Aus der nachfolgenden Prognose kann entnommen werden, dass das ganze Bauvorhaben massgeblich unter dem Kostenvoranschlag abgerechnet wird.

Kostenvoranschlag	KV	Anteil BS	Anteil SBB
Erwerb von Grund und Recht	26'300'000	6'800'000	19'500'000
Erschliessungsstrasse	10'700'000	10'700'000	0
Total	37'000'000	17'500'000	19'500'000

(Index 4. Quartal 1994, noch ohne MwSt.)

Abrechnung (Anteil BS)	Anteil BS
Erwerb von Grund und Recht	4'730'000
Erschliessungsstrasse	6'730'000
Total	11'460'000

Indexbereinigt beträgt der Ratschlagskredit anstatt CHF 17.5 Mio. rund CHF 19 Mio.. Bezogen auf die Endkosten von rund CHF 11.5 Mio. resultiert eine Einsparung von rund 40 %.

3. Warum wurde im Politikplan und in der Antwort auf meinen Planungsantrag kein Wort über diese bevorstehende Verschiebung mit keiner Zeile erwähnt?

Der Endausbau basiert grösstenteils auf einer Anpassung und Ergänzung des Erstausbaus und ist im entsprechenden Rahmenvertrag und dessen Anpassung zwischen dem Kanton und den SBB geregelt worden.

Die Anfrage im Planungsantrag bezog sich auf die "Nicht-Erwähnung" im Politikplan von "Planungen im Gundeldingerquartier" und den Vorwurf der "Vernachlässigung" des Quartiers. Es bestand kein Anlass, den nicht absehbaren Zeitpunkt für den Endausbau der Meret Oppenheim-Strasse zu erwähnen, weil die Strasse schon einige Zeit früher erstellt worden war und deren Endausbau im Ratschlag 8999 vom 20. Juni 2000 unter "5.3 Erste Ausbaustufe Meret Oppenheim-Strasse" abgehandelt wurde.

4. Für den Neubau (Verschiebung) der 550 Meter langen Meret Oppenheim-Strasse dürfte die Summe in der gleichen Grösse liegen, übernimmt diesen Betrag die SBB für das Definitivum?

Da, wie erwähnt, zahlreiche Bauteile auch weiterhin ihren Zweck erfüllen werden, ist für den Endausbau kaum mehr mit den gleichen Kosten zu rechnen.

Die Übernahme der Endausbaukosten ist im erwähnten Rahmenvertrag und dessen Anpassung geregelt (vgl. dazu Antwort auf Frage 5).

5. Gehe ich richtig in meiner Annahme, dass der Kanton im Bereich Passerelle-Margarethenstrasse für die Kosten von ca. 10 Mio. bis 12 Mio. aufkommen muss?

Gemäss der Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den SBB vom 11./19. Dezember 2000 zur Anpassung des Rahmenvertrages vom 22. Februar 1995 trägt der Verursacher die Kosten für sämtliche Änderungen gegenüber dem Erstausbau. Davon ausgenommen sind die Verlegungskosten der Strasse im Bereich der Basler Freizeitaktion, wenn das äusserste, projektierte Gleis 23 realisiert wird. Diese Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Bei einer allfälligen Projektierung des Gleises 23 durch die SBB muss aber zwingend die Margarethenbrücke im Minimum teilweise neu erstellt werden. Im mittelfristigen Investitionsplan der SBB von 2006-2011 sind weder für das Gleis noch für die Brücke finanzielle Mittel eingestellt. Es ist zur Zeit nicht absehbar, wann das äusserste, projektierte Gleis 23 erstellt werden soll und zu welchem Zeitpunkt der Endausbau der Meret Oppenheim-Strasse erfolgt.

6. Wie stellt sich die Regierung zu diesem m.E. rauschgemissenen Geld?

Wie vorgängig erklärt, wurde kein Geld unnötig ausgegeben.

7. Wann erfolgt der Ratschlag an den Grossen Rat für diesen Kredit?

Es ist kein Ratschlag nötig, da für den Kanton in absehbarer Zeit keine Kosten anfallen werden.

8. Wie und wohin werden die Veloparkplätze unter der Passerelle verlegt und wo werden die jetzigen Autoparkplätze ersetzt?


Die Autoparkplätze und die Velostellplätze gehören den SBB. Der Kanton wird sich bei einem allfälligen Wegfall infolge Gleisausbaus bei den SBB dafür einsetzen, dass im Rahmen der Überbauung der SBB-Baufelder entsprechende Alternativen zur Verfügung stehen.

9. Wollte die Regierung aus diesen Gründen meinen Planungsantrag nicht überweisen haben?

Der Rat hat ihn abgelehnt, aber wahrscheinlich in Unkenntnis der Lage!

Nein. Die im Planungsantrag aufgeworfenen Fragen wurden umfassend und sachlich vom Regierungsrat beantwortet.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber