



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.0163.01

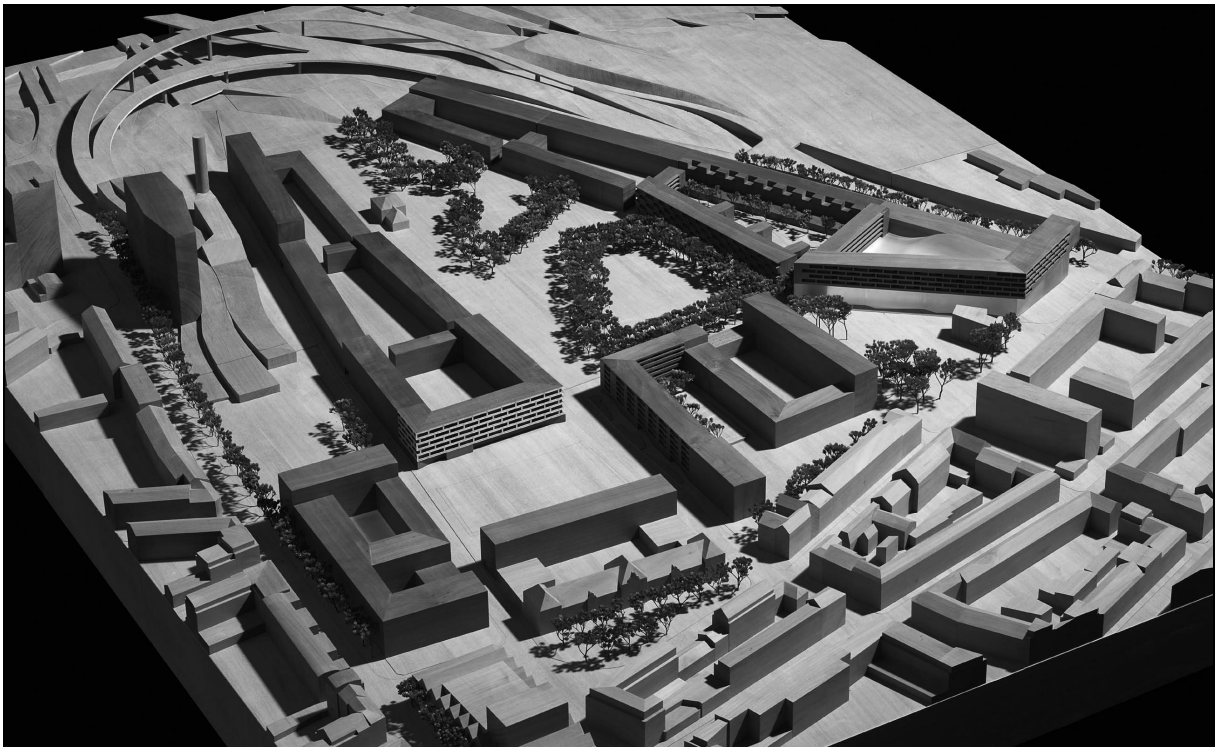
BD/P070163  
Basel, 14. Februar 2007

Regierungsratsbeschluss  
vom 13. Februar 2007

## Ratschlag

### Erlenmatt Erschliessung Mitte und Parkanlagen

Freigabe von Krediten für die Erschliessung Mitte und die Parkanlagen Erlenmatt, die Projektierung der Erschliessung Nord und Ost sowie für den Landerwerb 2. Etappe



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b>	<b>4</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>5</b>
2.1 Einleitung	5
2.2 Ziel und Inhalt des vorliegenden Ratschlages	5
2.3 Weitere Ratschläge zur Entwicklung des Quartiers Erlenmatt	6
<b>3. Das Quartier Erlenmatt</b>	<b>7</b>
3.1 Bisherige Entwicklung des Quartiers Erlenmatt	7
3.1.1 Vorgeschichte	7
3.1.2 Wettbewerbe 1997 / 2001	7
3.1.3 Ratschlag 9299 / Volksabstimmung / Rekurs der MAT Transport AG / Rechtskraft Zonen- und Bebauungsplan	8
3.1.4 Begleitgruppe Erlenmatt / Öffentlichkeitsarbeit	8
3.2 Kosten und Einnahmen Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt	9
3.2.1 Kosten Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt	9
3.2.2 Einnahmen Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt	11
3.3 Grundlagen für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt	12
3.3.1 Nomenklatur	12
3.3.2 Nutzungen im Quartier Erlenmatt	12
3.3.3 Verkehrskonzept Erlenmatt	12
3.3.4 Freiraumkonzept	16
3.4 Weiteres Vorgehen für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt	16
3.4.1 Aufgabenteilung Kt. Basel-Stadt und Vivico Real Estate GmbH	16
3.4.2 Entwicklungsschritte des Quartiers Erlenmatt	17
3.4.3 Baufeld B	18
3.4.4 Swiss International School (SIS)	19
3.4.5 Baurecht der Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG (BLG)	19
3.4.6 Zwischennutzungen auf dem Areal Erlenmatt	19
3.4.7 Erbkönig	20
3.4.8 Rückbau	20
3.4.9 Landerwerb in Etappen	20
<b>4. Erschliessung Erlenmatt</b>	<b>22</b>
4.1 Bestandteile Erschliessung Erlenmatt Mitte	22
4.2 Gestaltungsgrundsätze für Strassenräume	22
4.3 Erschliessung Erlenmatt Mitte	22
4.3.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Erschliessung Erlenmatt Mitte	22
4.3.2 Erlenmattstrasse	23
4.3.3 Erlenmattweg	24
4.3.4 Kosten Erschliessung Erlenmatt Mitte	25
4.4 Erschliessung Erlenmatt Wegnetz Fuss- / Veloverkehr	25
4.4.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Wegnetz Fuss- / Veloverkehr	25
4.4.2 Goldbachweg und Erbkönigweg (1. Etappe Wegnetz Fuss- / Veloverkehr)	26
4.4.3 Kosten Goldbachweg und Erbkönigweg	27
4.5 Detailprojektierung Erschliessung Erlenmatt Nord und Ost	27
4.6 Parkierung im Quartier Erlenmatt	28
4.6.1 Parkierung Erlenmattstrasse / Baufeld B	28
4.6.2 Bestehende Parkplätze Erlenstrasse	28

4.7	Erwerb der Allmendflächen .....	29
4.8	Bodenreinigung der Allmendflächen .....	29
4.9	Zusammenstellung der Kosten Erlenmatt Erschliessung Mitte .....	30
4.9.1	Kosten für Erschliessung Mitte und Wegnetz Fuss- und Veloverkehr .....	30
4.9.2	Kosten für Ver- und Entsorgung Erlenmatt .....	30
<b>5.</b>	<b>Parkanlagen .....</b>	<b>31</b>
5.1	Bauetappierung der Parkanlagen .....	31
5.2	Anforderungen an die Parkanlagen .....	32
5.3	Die Gestaltung der Parkanlagen .....	32
5.3.1	Ein Spaziergang durch die Parkanlagen .....	32
5.3.2	Vegetation, Materialien, Ausstattung .....	35
5.3.3	Naturschutz in den Parkanlagen .....	36
5.4	Kosten Parkanlagen und Naturschutz .....	38
5.4.1	Kosten Projektierung und Bau Parkanlagen (1. und 2. Etappe) .....	39
5.4.2	Kosten Naturschutz .....	39
5.4.3	Entwicklungsbeiträge .....	40
5.5	Bodenreinigung Parkanlagen .....	40
5.6	Kostenzusammenstellung Parkanlagen .....	41
<b>6.</b>	<b>Landerwerb für die Grünzone .....</b>	<b>43</b>
6.1	Landerwerb 1. Etappe .....	43
6.2	Landerwerb 2. Etappe .....	43
6.3	Zusammenstellung der Kosten Landerwerb Grünzone 2. Etappe .....	43
<b>7.</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit .....</b>	<b>44</b>
7.1	Ausgangslage .....	44
7.2	Weiteres Vorgehen .....	44
7.3	Kosten Öffentlichkeitsarbeit .....	45
<b>8.</b>	<b>Termine .....</b>	<b>46</b>
<b>9.</b>	<b>Zusammenstellung Kosten .....</b>	<b>47</b>
<b>10.</b>	<b>Auswirkungen der Quartierentwicklung Erlenmatt .....</b>	<b>49</b>
10.1	Auswirkungen auf die Bevölkerung .....	49
10.2	Auswirkungen auf das Gewerbe .....	49
10.3	Auswirkungen auf den Stadtteil Kleinbasel .....	49
10.4	Auswirkungen auf die Umwelt .....	50
<b>11.</b>	<b>Antrag .....</b>	<b>50</b>
<b>12.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>53</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen folgende Kredite:

1.) Baukredit von CHF 4'867'800 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Mitte, die Gestaltung von Allmendflächen, die Bodenreinigung Allmend und den Landerwerb Allmend im südlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.27 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6170.110.21078 der Betrag von CHF 4'867'800 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 870'000) und folgende (CHF 3'997'800) eingestellt.

2.) Baukredit von CHF 14'960'000 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Realisierung und Entwicklung der ersten zwei Etappen der Parkanlagen auf der Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.28 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20214 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 14'960'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 500'000) und folgende (CHF 14'460'000) eingestellt.

3.) Baukredit von CHF 1'000'000 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Bodenreinigung der ersten beiden Etappen der Parkanlagen auf der Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.29 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20216 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 1'000'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 100'000) und folgende (CHF 900'000) eingestellt.

4.) Kredit von CHF 2'240'400 für die 2. Etappe Landerwerb Grünzone auf dem Areal Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 04/23/33.1 vom 6. Juli 2004). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20208 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 2'240'400 (2007) eingestellt.

5.) Kredit von CHF 2'530'000 für die 1. Etappe der abwassertechnischen Erschliessung auf dem Areal Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/29/8.43 vom 29. August 2006 und RRB Nr. 07/06/2 vom 13. Februar 2007). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter den Positionen 6128.100.50665, 6128.100.50676 und 6128.100.50677 der Betrag von 2'530'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 700'000) und folgende (1'830'000) eingestellt.



## 2. Begründung

### 2.1 Einleitung

Mit dem Volksentscheid vom 27. Februar 2005 zur Einzonung des ehemaligen DB-Güterbahnhofes und zum entsprechenden Bebauungsplan wurde die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des DB-Güterbahnhofes zu einem vielfältigen und lebendigen Stadtquartier – dem Quartier Erlenmatt – gelegt.

Mit diesem Volksentscheid wurden auch finanzielle Mittel für die Planung und Projektierung der öffentlichen Frei- und Grünräume, der IV-Erschliessung und der ÖV-Erschliessung von insgesamt CHF 1'652'000 gesprochen. Diese Finanzmittel dienen zur Erarbeitung von Ratschlägen zuhanden des Grossen Rates Basel-Stadt zur Freigabe von Baukrediten für Parkanlagen, Plätze und Erschliessung im Quartier Erlenmatt.

Aufgrund noch bestehender Nutzungen – z.B. Nutzung der Güterhalle durch die Messe Schweiz bis zum 31. August 2011 – wie auch aufgrund einer gestaffelten Entwicklung des Quartiers Erlenmatt, wird die Planung und Realisierung der öffentlichen Freiräume, der IV-Erschliessung und ÖV-Erschliessung in drei auf die Arealentwicklung abgestimmten Schritten angestrebt und somit mit drei Ratschlägen dem Grossen Rat Basel-Stadt vorgelegt. Der Plan im Anhang 1 gibt Aufschluss über die Gliederung der drei Ratschläge Erlenmatt.

### 2.2 Ziel und Inhalt des vorliegenden Ratschlages

Das ehemalige DB-Güterbahnhof-Areal im nördlichen Kleinbasel ist eine der letzten Baulandreserven im Kanton Basel-Stadt. Auf diesem Areal kann basierend auf dem am 27. Februar 2005 vom baselstädtischen Stimmvolk genehmigten Zonen- und Bebauungsplan in den kommenden 15-20 Jahren das vielfältige und reich durchmischte Stadtquartier Erlenmatt mit rund 700 Wohnungen, Gewerbeflächen für rund 2'000 Arbeitsplätze, einem Einkaufszentrum sowie mit Grün- und Freiflächen von insgesamt 8.00 ha Grösse entstehen.

Die etappierte Entwicklung des Quartiers wird von Süden (Erlenstrasse) Richtung Norden erfolgen. Abgestimmt auf die sich abzeichnende Arealentwicklung erarbeitete das Baudepartement Basel-Stadt Ratschlagsprojekte für die Erschliessungsbauwerke und die Parkanlagen im südlichen Teil des künftigen Quartiers Erlenmatt. Ende November 2006 wurde für das erste Baufeld im südlichen Teil des Quartiers Erlenmatt (Baufeld B) die Baugenehmigung erteilt.

Der vorliegende Ratschlag umfasst folgende Elemente:

- Erschliessung Mitte mit Erlenmattstrasse und Erlenmattweg (Kapitel 4 Erschliessung Erlenmatt);
- Detailprojektierung Erschliessung Nord und Ost (Kapitel 4.5 Detailprojektierung Erschliessung Erlenmatt Nord und Ost);
- Realisierung der ersten zwei Etappen Erlenmattpark und «Stadtatrium», inkl. Bodenreinigung (Kapitel 5 Parkanlagen);
- Landerwerb 2. Etappe Grünzone (Kapitel 6 Landerwerb für die Grünzone);
- Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 7 Öffentlichkeitsarbeit).

Neben diesen mit Finanzanträgen verbundenen Bestandteilen des vorliegenden Ratschlages sind in diesem Ratschlag auch Informationen zur Gesamtentwicklung des Quartiers Erlenmatt (Kapitel 3 Das Quartier Erlenmatt) wie auch die dem Kanton daraus erwachsenden Kosten und Einnahmen (Kapitel 3.2 Kosten und Einnahmen Erlenmatt) erläutert.

### **2.3 Weitere Ratschläge zur Entwicklung des Quartiers Erlenmatt**

Der Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung Nord und Ost und 1. Etappe ÖV» wird voraussichtlich Mitte 2007 dem Regierungsrat unterbreitet und dem Grossen Rat weitergeleitet. Dieser Ratschlag wird folgende Bestandteile umfassen:

- Erschliessung Nord und Ost
- 1. Etappe ÖV
- Fuss- und Radwegverbindung vom Quartier Erlenmatt zur Langen Erlen
- Informationen zum Verkehrskonzept Kleinbasel Nord und zum Ausbau Wiesenkreisel

Der Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und 2. Etappe ÖV» wird voraussichtlich 2010 dem Grossen Rat unterbreitet und umfasst folgende Bestandteile:

- Erschliessung West
- 2. Etappe ÖV
- Gestaltung der beiden Plätze im Westen des Quartiers Erlenmatt
- Gestaltung der Parkanlage 3. Etappe im Norden des Quartiers Erlenmatt

### **3. Das Quartier Erlenmatt**

#### **3.1 Bisherige Entwicklung des Quartiers Erlenmatt**

##### **3.1.1 Vorgeschichte**

Mit der Reorganisation der betrieblichen Abläufe der Deutschen Bahn AG 1998 wurde das Areal des DB-Güterbahnhofs zwischen Nordtangente, Schwarzwaldallee, Erlenstrasse und Riehenring frei für eine Neunutzung. Das Areal liegt in der Peripherie Kleinbasels und ist in weiten Teilen von den umgebenden Stadtgebieten isoliert. Für den Kanton Basel-Stadt stellt dieses Areal eines der letzten grösseren Entwicklungsgebiete dar. Es grenzt an bestehende Kleinbasler Quartiere mit dichter Bebauung und niedrigem Frei- und Grünflächenanteil.

Der überwiegende Teil des Güterbahnhofareals wurde von Unternehmen der Logistik- und Lagerbranche gewerblich genutzt. Einzelne Lager- und Logistik-Betriebe sind heute noch im Nordosten des Areals angesiedelt. Der LKW-Anlieferverkehr erfolgt von Norden über die bestehende Zufahrtsstrasse mit Anschluss an die Schwarzwaldallee.

Die zentral gelegene ehemalige Bahnkantine wird heute als Restaurant und Kulturbetrieb «Erlkönig» genutzt. Diese Nutzung öffnete das Areal des DB-Güterbahnhofs erstmals für eine breites Publikum und verankerte das brachliegende Areal im Bewusstsein der Basler Bevölkerung. Wie bei vielen ehemals durch Bahnbetrieb genutzten Arealen, finden sich auch auf dem DB-Güterbahnhof seltene Pflanzenarten und Spontanvegetation, welche neben den Logistikbetrieben und den gastronomischen und kulturellen Zwischennutzungen das heutige Erscheinungsbild des Areals prägen.

##### **3.1.2 Wettbewerbe 1997 / 2001**

Für die Neugestaltung des frei werdenden Güterbahnhofareals wurde in einer ersten Phase in den Jahren 1996/97 ein öffentlicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Von den Teilnehmenden wurde der Entwurf eines städtebaulichen Konzepts für ein Stadtquartier mit vielfältigem Wohnraum, hochwertigen Arbeitsplätzen und qualitativ hoch stehenden Freiräumen verlangt. Zudem sollten im Konzept für den neuen Stadtpark Naturschutzflächen berücksichtigt werden. Es musste ein schlüssiges Etappierungskonzept erstellt werden und die Durchlüftung des Areals in Nord-Süd-Richtung durfte nicht unterbunden werden.

Aus diesem Wettbewerb ging das Projekt der Architekten Ernst Niklaus Fausch aus Aarau / Zürich mit Raymond Vogel Landschaften aus Zürich und stadtraumverkehr Birchler + Wicki aus Zürich als Sieger hervor.

Die vorgeschlagene Nutzungsverteilung im Siegerprojekt lässt zu, dass sämtliche Wohnungen Anstoss an einen Freiraum haben. An den lärmintensiven Strassen, welche das Areal im Norden und Osten umgeben, werden geschlossene Baukörper für Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe erstellt. Diese Lärmriegel dienen dazu, lärmgeschützte Innenhöfe für hochwertigen Wohnraum zu schaffen. Im Südosten des Areals (Kreuzung Schwarzwaldallee / Erlenstrasse) wird ein Einkaufszentrum erstellt. Dieses dient der heute mangelhaften Versorgung der benachbarten Quartiere. Ebenso entstehen zwei grosszügige Parkanlagen – der Erlenmattpark und das «Stadtatrium». Der Erlenmattpark wird durch drei Bauminseln im

Gelände gegliedert und bietet dadurch unterschiedliche Aktivitätszonen und Rückzugsbereiche für die Bewohner des neuen aber auch der angrenzenden Quartiere. Neben dem Erlenmattpark und dem «Stadtatrium» werden zusätzlich zwei urbane Plätze erstellt, welche vielfältige Nutzungen aufnehmen können.

### **3.1.3 Ratschlag 9299 / Volksabstimmung / Rekurs der MAT Transport AG / Rechtskraft Zonen- und Bebauungsplan**

Mit dem Ratschlag 9299 wurde am 19. Dezember 2003 dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt die erste politische Vorlage zum Thema Erlenmatt zugestellt. Folgende Elemente waren Bestandteile des Ratschlags 9299:

- Zonenplan Erlenmatt
- Bebauungsplan Erlenmatt
- Kredit für die Projektierung der Parkanlagen (Grünzonen)
- Kredit für die Projektierung der Erschliessung (Allmend)
- Kredit für den Landerwerb 1. Etappe

Der Ratschlag wurde am 9. Juni 2004 durch den Grossen Rat genehmigt. Gegen den Beschluss wurde das Referendum eingereicht. In der am 27. Februar 2005 erfolgten Volksabstimmung hiess die Basler Stimmbevölkerung die Entwicklung auf der Erlenmatt mit 64%-Anteil Ja-Stimmen gut und gab damit grünes Licht für die weitere Planung für das Quartier Erlenmatt im Norden Kleinbasels.

Gegen den Zonen- und Bebauungsplan (Bestandteil Ratschlag 9299) reichte die auf der Erlenmatt eingemietete Logistik-Firma MAT Transport AG (MAT) Einsprache ein. Grund für die Einsprache der MAT war die Vorschrift im Bebauungsplan, welche festhielt, dass auf der Erlenmatt immer mindestens acht Hektar Grün- und Freiflächen vorhanden sein müssen. Aus diesem Grund können gemäss Bebauungsplan die Baufelder G1 und G3 erst überbaut werden, wenn die von der MAT genutzte Fläche, welche sich gemäss neuem Zonenplan in der Grünzone befindet, von der MAT frei gegeben und als Grünzone gestaltet ist. MAT befürchtete, dass aufgrund dieses Junktims ein Druck auf die Firma entstehen könnte, das Areal vor Ablauf des Mietvertrages 2020 verlassen zu müssen. Nachdem der Grosse Rat die Einsprache der MAT Transport AG mit der Genehmigung des Ratschlags 9299 abgewiesen hat, reichte die MAT Transport AG Rekurs beim Verwaltungsgericht ein. Verhandlungen zwischen der Vivico Real Estate GmbH und der MAT Transport AG im Herbst 2005 führten zu einer gegenseitigen Vereinbarung: Die MAT Transport AG verlässt das Areal Erlenmatt per Ende Januar 2008. Gleichzeitig zog die MAT Transport AG ihren Rekurs gegen den Zonen- und Bebauungsplan zurück. Der Zonenplan und der Bebauungsplan Erlenmatt erlangten im Februar 2006 ihre Rechtskraft. Damit ist die Rechtsgrundlage für die Entwicklung auf dem Areal Erlenmatt gegeben.

### **3.1.4 Begleitgruppe Erlenmatt / Öffentlichkeitsarbeit**

Die erste Öffentlichkeitsarbeit zur Erlenmatt liegt zehn Jahre zurück. Zwischen dem ersten städtebaulichen Wettbewerb 1997 und dem zweiten Wettbewerbsverfahren 2001 lud das Baudepartement die interessierte Bevölkerung zu öffentlichen Foren ein. Im Rahmen dieser Mitwirkung formulierten die Vertreter der Bevölkerung das Anliegen, den Grün- und Freiflächenanteil auf dem Areal auf 8 ha zu erhöhen. Dieses Anliegen fand Eingang in die Gesamtplanung Erlenmatt und ist heute Bestandteil des Bebauungsplans. Im Anschluss an die

öffentlichen Foren haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Bevölkerung zur Begleitgruppe Erlenmatt zusammengeschlossen, welche die Entwicklung der Erlenmatt seither kritisch-konstruktiv begleitet. Mitglieder der Gruppe sind Vertreterinnen und Vertreter der Kleinbasler Bevölkerung und des Kleinbasler Gewerbes. Die Volksabstimmung vom 27. Februar 2005 zeigt, dass das Projekt in der Basler Bevölkerung gut verankert ist. Zu dieser Verankerung trug die Begleitgruppe Erlenmatt einen wesentlichen Beitrag bei.

Die Begleitgruppe wurde auch über die Projektierungsarbeiten informiert. Rückmeldungen aus der Begleitgruppe Erlenmatt führten punktuell zu qualitativen Verbesserungen der Planungs- und Projektierungsarbeiten.

Auch im Rahmen der Realisierung der ersten Bauvorhaben auf der Erlenmatt haben sich die Vivico Real Estate GmbH und der Kanton dazu verpflichtet, die betroffene Bevölkerung, das Gewerbe, die Begleitgruppe Erlenmatt wie auch die breite Öffentlichkeit offen zu informieren (siehe Kapitel 7 «Öffentlichkeitsarbeit»).

## 3.2 Kosten und Einnahmen Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt

### 3.2.1 Kosten Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt

Der Ratschlag 9299, enthielt Angaben über die Gesamtkosten für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt. Diese Kostenschätzung bedarf einer Revision. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Ratschlag 9299 ausgewiesenen Kosten und deren Veränderung.

Objekt / Position	Kostenschätzung im RS 9299 (Stand 2003) ±20%	Genehmigungskosten im RS 9299 ±10%	Bestandteil Ratschlag 1 (Stand 2006) ±10%	Spätere Ratschläge (Stand 2006) ±20%	Kosten pro Objekt / Position (Stand 2006)
Strassen und Wege	8'400'000		3'725'000	14'575'000	18'300'000
Plätze	7'040'000			9'300'000	9'300'000
Parkanlagen	13'234'000		14'710'000	2'300'000	17'010'000
Landerwerb Grünzonen	6'920'400	2'100'000	2'240'400	2'580'000	6'920'400
Landerwerb Allmend	2'803'200		691'200	2'112'000	2'803'200
Bodenreinigung Grünzone	1'384'080		1'000'000	384'080	1'384'080
Bodenreinigung Allmend	560'640		201'600	833'832	1'035'432
Projekte für Ratschläge	1'452'000	1'452'000			1'452'000
Erlkönig	0			400'000	400'000
Öffentlichkeitsarbeit	0		500'000		500'000
Schule / Kindergarten	14'000'000			16'000'000	16'000'000
Entsorgung / Kanalisation	2'800'000		2'530'000	1'100'000	3'630'000
<b>Total Kosten</b>	<b>58'794'320</b>	<b>3'552'000</b>	<b>25'598'200</b>	<b>49'584'912</b>	<b>78'735'112</b>
Kostengenauigkeit für Bestandteile des vorliegenden Ratschlags: ±10%					
Kostengenauigkeit für Bestandteile späterer Ratschläge: ±20%					

Die ausgewiesenen Mehrkosten von rund CHF 20.00 Mio. haben mehrere Gründe:

- Einerseits hat sich die Kostensituation im Tiefbauwesen in Basel gegenüber dem Jahr 2003 (Ratschlag 9299) massiv verändert. Bei der Vergabe von aktuellen Tiefbauprojekten muss mit rund um 30% höheren Tiefbaukosten als im Jahr 2003 gerechnet werden. Dies ergibt heute Mehrkosten gegenüber dem Ratschlag 9299 von rund CHF 9 Mio.

- Der «Anschluss Nord» (Anschluss an das übergeordnete Strassennetz im Norden der Erlenmatt) von rund CHF 3.6 Mio. wurde bewusst im Ratschlag 9299 nicht eingerechnet, da die Absicht bestand, diesen über das Nationalstrassenbudget zu finanzieren. Aus heutiger Sicht kann eine solche Finanzierung nicht angestrebt werden, da der «Anschluss Nord» als ein wesentliches Element der Entwicklung Erlenmatt betrachtet werden muss und somit komplett über das Projekt Erlenmatt finanziert werden muss.
- Im Ratschlag 9299 ging man davon aus, dass der «Anschluss Südost» (Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee) nicht angepasst werden muss. Die Planung der Erschliessung hat jedoch gezeigt, dass dieser Anschluss sehr komplex ist und viele Funktionen aufnehmen muss, um die angrenzenden Kleinbasler Quartiere von Mehrverkehr entlasten zu können. Zudem muss dieser Knoten mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet und bereits auf künftige ÖV-Linien dimensioniert werden, was zu Kosten von rund CHF 1.8 Mio. führt.
- Bei der Schätzung der Strassenkosten wurden im Ratschlag 9299 Kostenansätze pro Quadratmeter verwendet, welche für eine Strassenerneuerung, nicht aber für einen Strassenneubau gelten. In der Erlenmatt müssen jedoch sämtliche Erschliessungsstrassen neu erstellt werden. Dies führt zu Mehrkosten von rund CHF 2.2 Mio.
- Beim Neubau des Schulhauses muss aufgrund veränderter Ansprüchen (Schulreform) mit Mehrkosten von rund CHF 2 Mio. gerechnet werden.
- Der Erlkönig wird mit dem Landerwerb von Kanton Basel-Stadt übernommen. Damit das Gebäude künftig als Parkkaffee genutzt werden kann, muss es saniert werden, was zu Mehrkosten von CHF 0.4 Mio. führt.
- Im Ratschlag 9299 wurden Kosten für die Bodenreinigung von Landflächen, welche der Kanton Basel-Stadt von der Vivico Real Estate GmbH kostenlos übernimmt, jedoch selbst reinigen muss, in der Höhe von rund 0.5 Mio. nicht ausgewiesen.
- Zudem zeigt sich, dass eine so dynamische wie komplexe Arealentwicklung nicht ohne umfassende Öffentlichkeitsarbeit bewältigt werden kann: CHF 0.50 Mio.

Mit dem vorliegenden Ratschlag werden auch die Kosten für die ÖV-Erschliessung und die Werkleitungen (Wasser, Fernwärme und Elektrizität) ausgewiesen. Die Kosten für die ÖV-Erschliessung konnten im Ratschlag 9299 nicht ausgewiesen werden, da die Planung erst mit den im Ratschlag 9299 bewilligten Planungskosten erarbeitet werden konnte. Die Kosten für die Infrastruktur wurden im Ratschlag 9299 nicht ausgewiesen da diese durch die Werkleitungseigentümer finanziert und mittels Abgaben und Gebühren refinanziert werden.

<b>Objekt / Position</b>	<b>Kosten-schätzung im RS 9299 (Stand 2003) ±20%</b>	<b>Geneh-migung Kosten im RS 9299 ±10%</b>	<b>Bestandteil Ratschlag 1 (Stand 2006) ±10%</b>	<b>Spätere Ratschläge (Stand 2006) ±20%</b>	<b>Kosten pro Objekt / Position (Stand 2006)</b>
Planung und Realisierung Öffentlicher Verkehr	-	200'000	-	33'900'000	<b>34'100'000</b>
Werkleitungen (Wasser, Fernwärme, Elektrizität) in Strassen & Plätzen (IWB)	-	-	6'407'000	6'570'000	<b>12'977'000</b>
Werkleitungen (Wasser, Elektrizität) in Parkanlagen (IWB)	-	-	1'027'000	-	<b>1'027'000</b>

### 3.2.2 Einnahmen Erlenmatt für den Kanton Basel-Stadt

Im Ratschlag 9299 wurden neben den Gesamtkosten auch die Einkünfte zu Gunsten des Kantons Basel-Stadt ausgewiesen. Diese Einkünfte setzen sich aus Erschliessungsbeiträgen für die Kanalisation und die Erschliessung sowie der Mehrwertabgabe zusammen. Die im Ratschlag 9299 ausgewiesenen Einnahmen entsprechen den heutigen Annahmen.

<b>Objekt / Position</b>	<b>Erschliessungsbeiträge für Kanalisation</b>	<b>Erschliessungsbeiträge für Strassen und Wege</b>	<b>Mehrwertabgabe nach Abzug Erschliessungsbeiträge</b>	<b>Einnahmen Total Stand 2006</b>
Erschliessungsbeiträge (EB)	2'400'000	7'300'000		
Mehrwertabgabe (MWA)			50'000'000	
<b>Total Einnahmen</b>	<b>2'400'000</b>	<b>7'300'000</b>	<b>50'000'000</b>	<b>59'700'000</b>

### **3.3 Grundlagen für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt**

#### **3.3.1 Nomenklatur**

Im Quartier Erlenmatt entstehen neue Parkanlagen, Wege, Strassen und Plätze. Alle diese neuen Objekte bedürfen eines neuen Namens zwecks Adressbildung und Orientierung in der Stadt. Die Nomenklaturkommission definierte in Rücksprache mit der Grundeigentümergeberin die Namen für die Parkanlagen, Wege und Strassen im östlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Der Plan im Anhang 1 gibt Aufschluss über die Nomenklatur im Quartier Erlenmatt.

#### **3.3.2 Nutzungen im Quartier Erlenmatt**

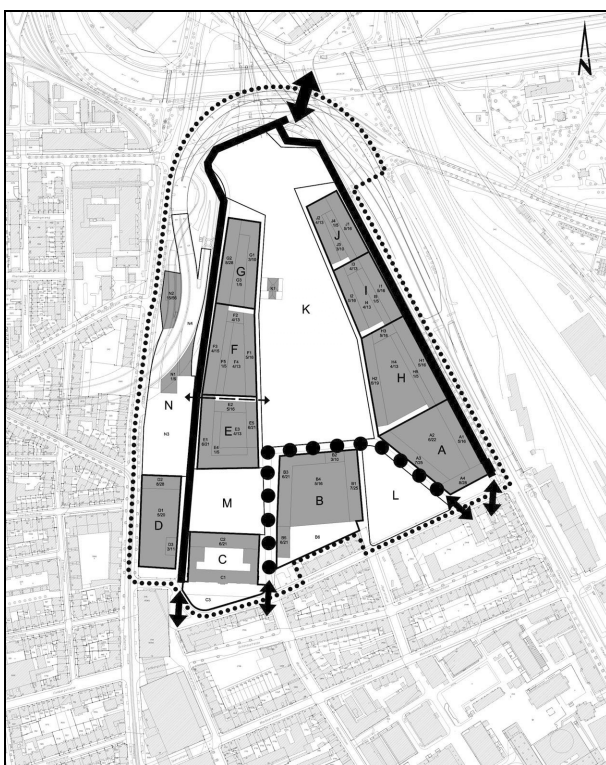
Im Quartier Erlenmatt können gemäss Zonen- und Bebauungsplan insgesamt 212'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossflächen realisiert werden. Davon sind für Wohnen 115'000 m<sup>2</sup> BGF, für Schulraum 3'000 m<sup>2</sup> BGF und für Arbeiten (Dienstleistung, Gewerbe, Verkauf) 94'000 m<sup>2</sup> BGF vorgesehen. Wohnnutzungen sind primär rund um die Grünzonen angeordnet, gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungs- und Verkaufsflächen sind primär entlang der Schwarzwaldallee geplant und dienen als Lärmschutz für die im Innern des Quartiers Erlenmatt liegenden Wohnnutzungen.

#### **3.3.3 Verkehrskonzept Erlenmatt**

##### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die Haupteinschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt im Norden des Areals über den so genannten «Anschluss Nord». Von diesem «Anschluss Nord» führen eine westliche und eine östliche Erschliessungsstrasse Richtung Süden. Über diese beiden Erschliessungsstrassen werden die jeweiligen Baufelder erschlossen und die Einfahrten in die Tiefgaragen realisiert. Im Süden des Areals wird eine Quartierstrasse (Erlenmattstrasse) realisiert. Die Erschliessung des Einkaufszentrums (Baufeld A) erfolgt hauptsächlich über den «Anschluss Nord». Eine Einfahrt in die östliche Erschliessungsstrasse ab den Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee ist nur begrenzt möglich. Somit kann unerwünschter Mehrverkehr im Rosental-Quartier bzw. in der Erlenstrasse vermieden werden.





- ↔ Haupterschliessung über Anschluss Nord
- ↔ Nebenerschliessung über Erlenstrasse
- Erschliessungsstrassen (Signalstrasse und Erschliessungsstrasse West)
- Quartierstrasse (Erlenmattstrasse)

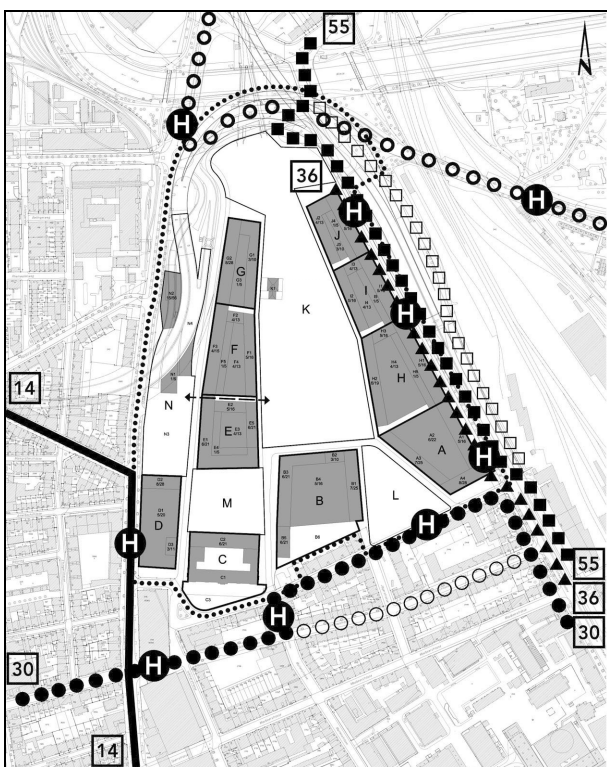
### Parkierung in der Erlenmatt

Die Investoren der Baufelder sind verpflichtet, die Parkplätze für die Bauvorhaben auf den Baufeldern selbst in genügender Anzahl (gemäss geltender Parkplatzverordnung) zu realisieren. Parkplätze für Wohnungen und Arbeitsplätze wie auch Besucherparkplätze müssen auf der jeweiligen Parzelle (weitgehend unterirdisch) erstellt werden. Damit soll erreicht werden, dass auf der Erlenmatt oberirdisch so wenig Parkplätze wie möglich und insbesondere im zentralen Bereich der Erlenmatt (Erlenmattstrasse) keine Parkplätze vorhanden sein werden. Mit diesem Grundsatz wird ein zentrales politisches Anliegen erfüllt. Die Einfahrten in die Tiefgaragen erfolgen von den Erschliessungsstrassen West und Ost (Signalstrasse). Auch die Parkierung für Velos muss in ausreichender Anzahl seitens der Investoren realisiert werden. Auf öffentlichem Grund wird ein Angebot an Veloabstellplätzen realisiert, welches insbesondere von Kundinnen und Kunden der Geschäfte im Quartier genutzt werden kann und zudem für Besucher der Parkanlagen zur Verfügung steht.

### Öffentlicher Verkehr

Die Erschliessung des Quartiers mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt in zwei Etappen. In einer ersten Etappe werden bestehende Buslinien verlegt oder verlängert, und in einer zweiten Etappe wird das Tramnetz im nördlichen Kleinbasel ergänzt.

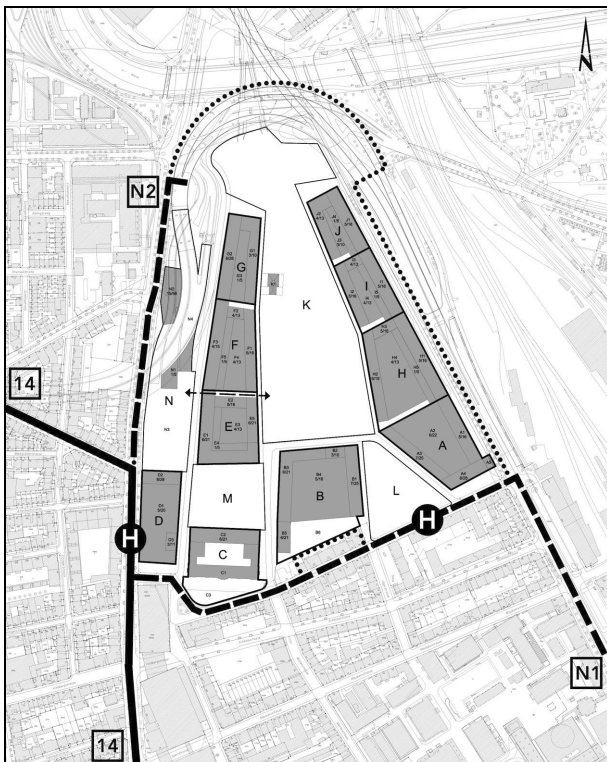
Die erste Etappe ÖV-Erschliessung Erlenmatt wird Bestandteil des Ratschlages «Erlenmatt Erschliessung Nord und Ost und 1. Etappe ÖV» sein.



Erschliessung OeV 1. Etappe

- Verlegung Buslinie Nr. 30 von Schönaustrasse in Erlenstrasse Wendeschlaufe beim Bad. Bahnhof
- ■ ■ Verlegung Buslinie Nr. 55 von Schwarzwaldallee in Signalstrasse
- ▲▲▲ Verlängerung Buslinie Nr. 36 vom Bad. Bahnhof bis in Signalstrasse Wendeschlaufe Erlenmatt Nord
- bestehende Tramlinie
- ○ ○ bestehende Buslinien

Die Finanzierung der zweite Etappe ÖV wird mit dem Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und 2. Etappe ÖV» beantragt werden.



Erschliessung OeV 2. Etappe

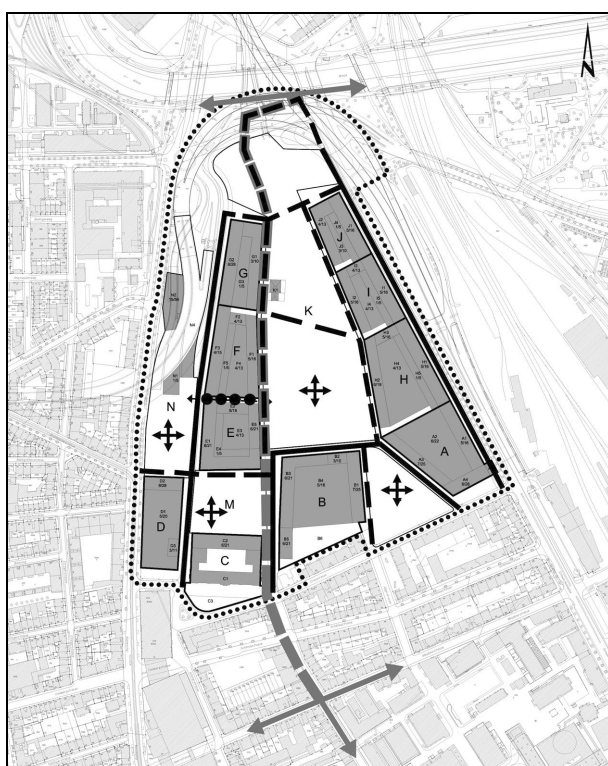
- Realisierung Tramgleis in Erlenstrasse und Schwarzwaldallee zwischen Riehenring und Bad. Bahnhof Wendeschlaufe beim Bad. Bahnhof
- N1
- Verlängerung Tramgleis im Riehenring Richtung Norden Wendeschlaufe im Bereich Kreisel Mauerstrasse oder Erlenmatt
- N2

Mit dieser Tramgleisführung kann das Quartier Erlenmatt – insbesondere das geplante Einkaufszentrum – optimal an den ÖV angebunden werden. Darüber hinaus kann mit dieser Tramgleisführung die aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht wichtige direkte Tramlinie zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Novartis Campus eingerichtet werden.

### Fuss- und Veloverkehr

Das Quartier wird für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) ein dichtes Netz an Verbindungen aufweisen. So werden alle Erschliessungsstrassen mit breiten und attraktiven Trottoirs ausgestattet. Je nach Nutzung der Plätze wird über diese der Veloverkehr zugelassen oder es werden ausgewiesene Velowege darüber geführt. Die Plätze sind für zu Fuss gehende Personen in allen Richtungen begehbar. Auch die Parkanlagen werden auf ausgewiesenen Wegen befahrbar sein. Entlang dem westlichen und dem östlichen Rand des Erlenmattparks werden Fuss- und Velowege erstellt (Erkönigweg und Goldbachweg). Innerhalb des Anschluss' Nord wird eine Fuss- und Veloverbindung erstellt, damit der östliche Teil der Erlenmatt direkt mit dem Naherholungsgebiet Lange Erlen verbunden werden kann.

Im nördlichen Kleinbasel bestehen heute Velorouten auf der Schwarzwaldallee und der Mattenstrasse sowie entlang der Wiese im Naherholungsgebiet Langen Erlen. Mit der Entwicklung des Quartiers Erlenmatt besteht die Möglichkeit dieses Veloroutennetz zu ergänzen. Über den Erkönigweg und eine Verbindungsbrücke im Norden des Quartiers Erlenmatt können die Velorouten Mattenstrasse und entlang der Wiese miteinander verbunden werden. Der Erkönigweg ist Bestandteil des vorliegenden Ratschlags. Die Finanzierung der Verbindungsbrücke im Norden des Quartiers Erlenmatt wird mit dem Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und ÖV 2. Etappe» beantragt.



- Strassen mit Fuss- und Veloverkehr
- - Fuss- und Velowege
- Fusswegverbindung
- ⊕ Fusswegverbindungen über Plätze und Parkanlagen
- Verbindung Radrouten Lange Erlen und Radroute Maulbeerstrasse / Mattenstrasse über Erlenmatt (Erkönigweg)

### **3.3.4 Freiraumkonzept**

#### «Stadtatrium»

Am Übergang von Erlenstrasse und Schwarzwaldallee vermittelt das «Stadtatrium» mit dem Haupteingang des Einkaufszentrums zwischen dem Areal und Quartier. Das «Stadtatrium» ist in verschiedene Bereiche gegliedert, welche unterschiedlichen Nutzungen dienen können. Ein breites Trottoir entlang der Erlenmattstrasse steht für Veranstaltungen zur Verfügung.

#### «Stadtplatz»

Dieser Platz ist den umliegenden Gebäuden zugeordnet. Er ist geprägt von Wasser und Natursteinflächen und kann einzeln oder zusammen mit dem «Stadtterminal» für Anlässe wie Märkte, Messen oder Feste genutzt werden.

#### «Stadtterminal»

Der «Stadtterminal» am Riehenring als Verbindungsraum zwischen Erlenmatt und bestehendem Stadtquartier bietet vielfältig nutzbare Flächen. Er ist vorgesehen als künftiger Zirkusplatz, was eine Entlastung der Rosental-Anlage bedeuten würde.

#### Erlenmattpark

Im Zentrum des Quartiers liegt der neue Stadtpark. Er ist strukturiert durch unterschiedlich nutzbare Bauminseln. Die Insel im Süden ist ein offener und durchlässiger städtischer Ort für intensive Nutzungen. Einen introvertierten Charakter zum Verweilen und Spielen vermittelt die mittlere Bauminsel. Die nördliche Bauminsel ist als dynamisches Naturfragment nur teilweise zugänglich und durchquerbar. Von Süden nach Norden werden also intensiver genutzte Bereiche von extensiveren abgelöst. Spiele jeder Art finden auf der grossen, leicht geeigneten Spielwiese im Südwesten des Parks statt.

## **3.4 Weiteres Vorgehen für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt**

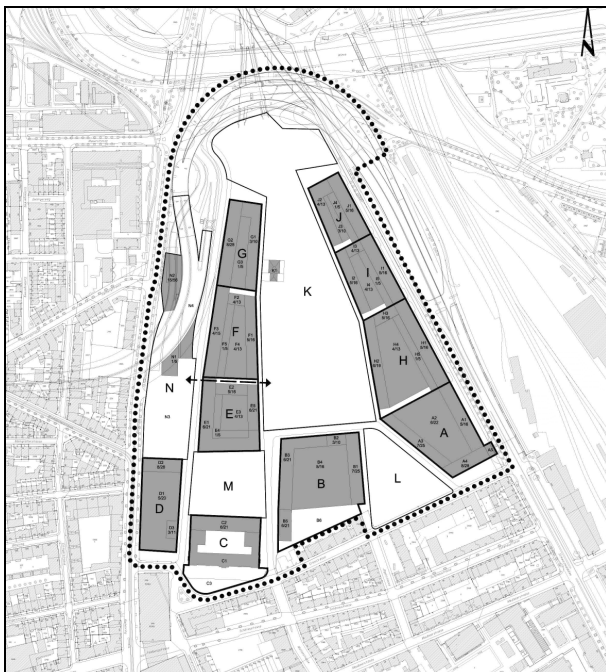
### **3.4.1 Aufgabenteilung Kt. Basel-Stadt und Vivico Real Estate GmbH**

Die Verantwortungsbereiche und Aufgabengebiete bei der Entwicklung des Quartiers Erlenmatt lassen sich klar auf die Partner Vivico Real Estate GmbH und Kanton Basel-Stadt aufteilen. Die Vivico Real Estate GmbH als Grundeigentümerin der Erlenmatt veräussert einzelne Baufelder an Investoren, welche Bauprojekte entwickeln oder die Vivico Real Estate GmbH nimmt die Entwicklung von Baufeldern selbst an die Hand. Auch bei einer Veräusserung von Baufeldern an Investoren engagiert sich die Vivico Real Estate GmbH in der Projektentwicklung, damit die zwischen den Projektpartnern vereinbarte Gesamtqualität des Quartiers erfolgreich umgesetzt werden kann. Der Kanton seinerseits ist verantwortlich für die Realisierung der Quartier-Erschliessung inkl. ÖV-Erschliessung. Zudem ist der Kanton verantwortlich für den Bau der zwei Parkanlagen (Erlenmattpark und «Stadtatrium») und der zwei Stadtplätze («Stadtplatz» und «Stadtterminal»). Sämtliche Erschliessungs-, Platz- und Parkflächen werden in das Eigentum des Kantons Basel-Stadt übertragen und sind somit öffentlich zugänglich.

Strategische Entscheidungen zur Arealentwicklung wie auch das Projektcontrolling werden von der Gesamtprojektsteuerung Erlenmatt koordiniert. In der Gesamtprojektsteuerung Erlenmatt sind sowohl die Vivico Real Estate GmbH als auch der Kanton vertreten.

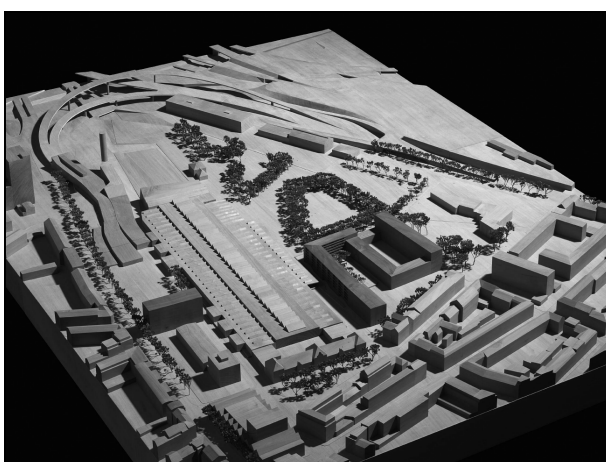
### 3.4.2 Entwicklungsschritte des Quartiers Erlenmatt

Grundlage für die Entwicklung des Quartiers ist der Bebauungsplan Erlenmatt, welcher seit dem Februar 2006 rechtskräftig ist. Der Bebauungsplan bezeichnet Baufelder (A-G). Zu jedem Baufeld gibt es Vorschriften bezüglich Baumasse und Nutzungen.



Bebauungsplan Erlenmatt mit Baufeldern A-G

Das Quartier wird sich über einen Zeithorizont von rund 15-20 Jahren entwickeln. Als erstes wird ab 2007 das Baufeld B (Wohnen) realisiert. In einem weiteren Schritt wird voraussichtlich ab 2009 das Baufeld A (Einkaufszentrum) realisiert. Die Entwicklung wird dann von Süden (Bereich Erlenstrasse / Erlenmattstrasse) Richtung Norden verlaufen, wobei die östliche Bebauung entlang der Schwarzwaldallee (Baufelder H, I, J) etwas früher realisiert werden dürfte als die westliche Bebauung (Baufelder E, F, G). Die ehemalige Lagerhalle auf dem Areal wird noch bis 31. August 2011 durch die Messe Schweiz für die Uhren- und Schmuckmesse genutzt. Nach Ablauf dieser Zwischennutzung kann die Halle rückgebaut werden und die Entwicklung der westlichen Bebauung kann erfolgen.



Erste Ausbauetappe Quartier Erlenmatt (ab dem Jahr 2007)



Weitere Entwicklung des Quartiers Erlenmatt im östlichen Teil des Areals entlang der Schwarzwaldallee (ab dem Jahr 2009)



Vollständige Bebauung des Quartiers Erlenmatt.

Die Realisierung der Erschliessung wie auch der Freiräume richtet sich stark nach der voraussichtlichen Entwicklung der Baufelder. Basierend auf diesen Entwicklungsschritten sind auch die Ratschläge gegliedert (siehe Schema im Anhang 1).

### 3.4.3 Baufeld B

Die ersten neuen Wohnungen, rund 240 an der Zahl, entstehen auf der Erlenmatt mit der Überbauung des Baufelds B. Vivico Real Estate GmbH hat dazu mit der Pensionskasse des Bundes PUBLICA einen Kaufvertrag über das Grundstück abgeschlossen. Mit der Erstellung des Baufeldes B hat PUBLICA die Marazzi Generalunternehmung AG als Totalunternehmer beauftragt. PUBLICA übernimmt das bebaute Grundstück in seinen Bestand und vermietet die Wohnungen. Die Überbauung erfolgt nach Plänen von Fankhauser Architektur / Meinrad Morger Architekt und DIPOL Landschaftsarchitekten.

Die Überbauung folgt den Vorgaben des Bebauungsplans und entwickelt sich in eine Höhe von drei bis sieben Geschossen. 2½- bis 5½-Zimmer-Wohnungen, teilweise als so genannte Duplex-Wohnungen (über zwei Etagen mit separater Treppe) ausgebildet, richten sich an eine breite Zielgruppe (inkl. Familien). Die dem Aussenraum zugewandten Erdgeschosszonen bieten Platz für Gewerbe- und Wohn-Ateliers, Detailhandel und Gastronomie.

Ende November 2006 wurde die Bewilligung für das Baufeld B erteilt, so dass Ende des Winters 2007 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

### **3.4.4 Swiss International School (SIS)**

Zum 1. August 2004 konnte die Vivico einen ersten Mietvertrag für das Erdgeschoss des gesamten Ostflügels des ehemaligen Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs über eine Laufzeit von acht Jahren mit der Swiss International School at Minerva Schulen Basel (SIS) schliessen. Im Jahr 2005 kam das erste Obergeschoss dazu. In diesem Jahr übernimmt die SIS in der dann dritten Tranche Teile des Westflügels. Ein Bedarf für die Anmietung weiterer Gebäudeteile zeichnet sich ab. Zurzeit bietet SIS am Standort Schulunterricht und Betreuung für die so genannten Primary- und Intermediate-Stufen an.

Das aus dem frühen 20. Jahrhundert stammende Gebäude und Teile der Freianlagen wurden von Vivico als Eigentümer und Bauherr aufwändig renoviert.

Mit der SIS hat Vivico den ersten dauerhaften Nutzer auf der Erlenmatt begrüsst. Die Nutzung entspricht der Zonenordnung und den Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Ansiedlung der SIS wird als Zeichen für die gute Zukunft des Standorts gewertet. Für die Entwicklung der Erlenmatt als lebendiges Stadtquartier ist sie ein erster wichtiger Baustein.

### **3.4.5 Baurecht der Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG (BLG)**

Die BLG besitzt im Norden der Erlenmatt die Baurechtsparzelle Nr. 3118<sup>90</sup>. Das Baurecht hat eine Laufzeit bis zum 31. Juli 2023. Nutzung (Spedition) und Gebäudekubatur sind gemäss dem neuen rechtskräftigen Zonenplan nicht zonenkonform und entsprechen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans. Ein vorhandener Gleisanschluss wurde von den zuständigen deutschen Stellen bereits gekündigt. Dennoch genießt die BLG bis zum Ablauf des Baurechts Bestandsschutz und setzt ihren Speditionsbetrieb fort.

Teile der Baurechtsparzelle werden für die Erstellung des Anschlusses Nord benötigt. Da die betroffenen Parzellenteile nur Lastwagen-, Abstell- und Rangierflächen betreffen, ist der Fortbestand der BLG durch die Erschliessungsmassnahmen nicht grundsätzlich gefährdet. Bezüglich der Flächeninanspruchnahme im Detail führen die Vivico Real Estate GmbH und das Baudepartement mit der BLG zur Zeit Gespräche.

### **3.4.6 Zwischennutzungen auf dem Areal Erlenmatt**

Die Vereine k.e.i.m. und v.i.p. betreiben seit Mitte 2000 verschiedene Zwischennutzungen auf dem Areal Erlenmatt. So haben der Kultur- und Gastronomiebetrieb Erbkönig im Gebäude der ehemaligen Betriebskantine und der Kulturbetrieb im ehemaligen Wagenmeistergebäude wesentlich dazu beigetragen, dass das Areal Erlenmatt in der breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde und eine Standortaufwertung bewirken. Zudem werden von diesen Vereinen Freizeitaktivitäten wie Boulderstrecke (Kletterwand), Sonntagsmarkt, Spielmöglichkeiten für Jugendliche und vieles mehr organisiert, welche eine Belebung des Areals bewirken. Neue Zwischennutzungen werden eingerichtet, so wird, vom Verein v.i.p. initiiert, ein Quartierlabor entstehen, welches als Quartiertreffpunkt funktionieren soll. Zudem soll die bis im Sommer 2006 von der ABX-Logistics genutzte Halle durch verschiedene Zwischennutzungen belebt werden, welche im Zusammenhang mit der Entwicklung des Baufeldes B und des gesamten Areals wertvolle Inputs geben werden. Alle diese Zwischennutzungen bestehen neben den noch vorhandenen Logistik und Messennutzungen auf dem Areal. Die Zwischennutzungen sollen erst einer anderen Nutzung weichen, wenn die Arealentwicklung dies erfordert.

### **3.4.7 Erbkönig**

Das Gebäude der ehemaligen Betriebskantine wird mit grossem Erfolg für den Betrieb des selbsttragenden Kultur- und Gastrobetriebes Erbkönig genutzt. Gemäss dem Rahmenvertrag zwischen dem Kanton und der Grundeigentümerin übernimmt der Kanton das Gebäude des Erbkönigs als Infrastrukturbau und als Restaurationsbetrieb in sein Eigentum. Die Weiternutzung des Gebäudes des Erbkönigs ist (integrierter) Bestandteil der Grünzonenplanung auf der Erlenmatt. Das Gebäude liegt gemäss Zonenplan in der Grünzone und wird als Quartierzentrum / Gartenrestaurant zu einem wichtigen Bestandteil des Erlenmattparks.

Das Gebäudeinnere ist heute dank mieterseitigen Engagements attraktiv und gepflegt. An der Gebäudehülle und im Gartenrestaurant stehen aber umfangreiche Instandsetzungsmassnahmen an. Um das Eindringen von Feuchtigkeit in das Gebäude aufzuhalten und um irreparablen Folgeschäden vorzubeugen, ist eine Sanierung der Fassade und der Dachhaut notwendig. Ebenfalls gilt es, die feuerpolizeilichen Auflagen zu erfüllen.

Weil mit einer raschen Ausführung der anstehenden baulichen Massnahmen die Bausubstanz des Gebäudes mit vertretbarem Aufwand gesichert werden kann, ist eine schnellstmögliche Übernahme des Gebäudes durch den Kanton sinnvoll. Anschliessend an die Eigentumsübernahme können die notwendigen Instandsetzungsarbeiten am Gebäude getätigt werden. Die Einweisung des Arealteils mit dem Restaurant Erbkönig erfolgt im Rahmen der 2. Landerwerbsetappe (Kapitel 6.2 Landerwerb 2. Etappe). Das Gebäude ist im Landpreis inbegriffen.

### **3.4.8 Rückbau**

Der Rückbau des ehemaligen DB-Güterbahnhofes erfolgt in zwei Etappen. Die Fläche der ersten Rückbauetappe wurde von Mitte Juli bis Mitte November 2006 durch die Vivico Real Estate GmbH zurückgebaut, um eine vertragsgemäße Übergabe der Flächen an den Kanton für die Entwicklung des Stadtparks sowie die Erstellung des Baufeldes B zu ermöglichen. Die Grösse der Rückbaufläche beträgt ca. 8ha.

Beim Rückbau wurde stark auf Umwelt- und Naturverträglichkeit geachtet. So wurde die obere Bodenschicht, das Bodensubstrat des Zwischengeleisebereichs mit seinen wertvollen Samenvorräten an seltenen und bedrohten Pflanzenarten, sorgfältig abgestossen und zwischengelagert. Die zwischengelagerten Materialien werden im Erlenmattpark wieder verwendet (Bodenschicht mit Samengut, Natursteinpflaster, unverschmutzte Gleisschotter, Betonplatten und Schienenmaterial). Die zweite Etappe des Rückbaus wird ab 2011 in Angriff genommen.

### **3.4.9 Landerwerb in Etappen**

Das Areal Erlenmatt liegt im Grundeigentum der Vivico Real Estate GmbH. Im rechtsgültigen Rahmenvertrag zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Vivico Real Estate GmbH vom 20. Dezember 2002 ist im Kapitel 5 die Übertragung von insgesamt rund 99'470m<sup>2</sup> – davon 81'700m<sup>2</sup> entgeltlich zu CHF 120 / m<sup>2</sup> – Frei-, Grün- und Erschliessungsflächen für Parkanlagen, Plätze und Erschliessungsstrassen in das Grundeigentum des Kantons Basel-Stadt geregelt. Die Übertragung der Frei-, Grün- und Erschliessungsflächen erfolgt in Etappen und richtet sich nach den Entwicklungsschritten des Areals. Die rund 99'470m<sup>2</sup> lassen sich wie folgt gliedern:

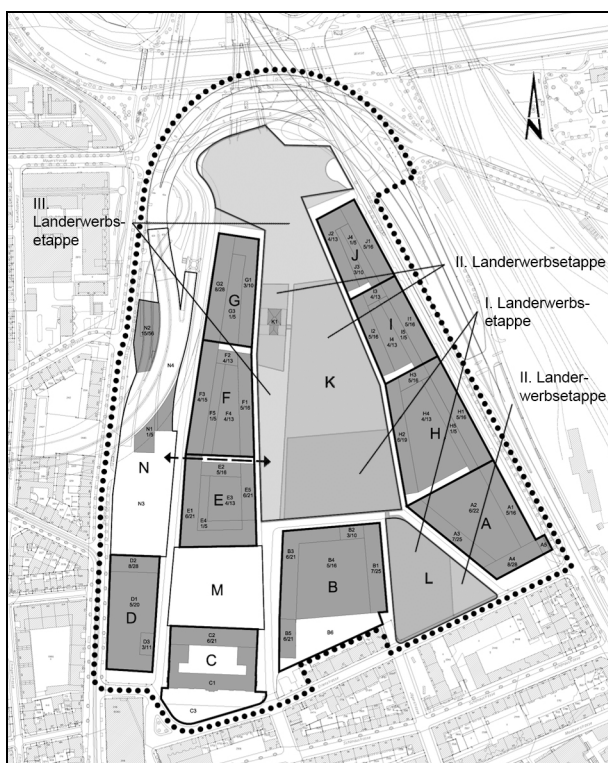


Zweck Landerwerb	Fläche	Preis / m <sup>2</sup>	Total in CHF
Grünflächen	57'670 m <sup>2</sup>	120 / m <sup>2</sup>	6'920'400
Plätze	17'600 m <sup>2</sup>	120 / m <sup>2</sup>	2'112'000
Erschliessung	5'760 m <sup>2</sup>	120 / m <sup>2</sup>	691'200
Erschliessung	18'440 m <sup>2</sup>	unentgeltlich	0
<b>Total</b>	<b>99'470 m<sup>2</sup></b>		<b>9'723'600</b>

Der Grosse Rat hat mit dem Ratschlag Nr. 9299 den Landerwerb 1. Etappe genehmigt. Per 1. Januar 2006 hat der Kanton Basel-Stadt die Fläche von 17'500m<sup>2</sup> in der Grünzone zum vereinbarten Preis von CHF 120 / m<sup>2</sup> (CHF 2'100'000) übernommen. Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Mittel für den Landerwerb 2. Etappe für 18'670 m<sup>2</sup> Grünzone zum vereinbarten Preis von CHF 120 / m<sup>2</sup> (CHF 2'240'400) (siehe Kapitel 6.2 Landerwerb 2. Etappe). Eine weitere 3. Etappe Landerwerb für rund 21'500m<sup>2</sup> Grünfläche (CHF 2'580'000) wird mit dem Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und ÖV 2. Etappe» beantragt werden.

Wie die Grünflächen werden auch die Flächen für die zwei Plätze («Stadtplatz» und «Stadtterminal») vom Kanton erworben. Diese 17'600m<sup>2</sup> (CHF 2'112'000) werden wie die 3. Landerwerbsetappe mit dem Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und ÖV 2. Etappe» voraussichtlich 2010 beantragt.

Auch die Flächen für die Erschliessung (Allmend) von insgesamt rund 24'200m<sup>2</sup> – davon 5'760m<sup>2</sup> entgeltlich zu CHF 120/ m<sup>2</sup> – erwirbt der Kanton Basel-Stadt von der Vivico Real Estate GmbH. Die Kosten für die 5'760m<sup>2</sup> (CHF 691'200) werden mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt. Damit sind die finanztechnischen Bedingungen für den Erwerb aller Erschliessungsflächen in das Grundeigentum des Kantons gegeben und der Landerwerb kann jeweils mit der Realisierung der entsprechenden Erschliessungsanlage erfolgen.



Landerwerbsetappen für die Grünzone

## **4. Erschliessung Erlenmatt**

### **4.1 Bestandteile Erschliessung Erlenmatt Mitte**

Mit dem vorliegenden Ratschlag wird die Finanzierung der Bestandteile der Erschliessung beantragt, welche für die Areal-Entwicklung im südlichen Teil des Quartiers benötigt wird. Dies umfasst folgende Bestandteile (siehe auch Plan im Anhang 1):

- Erschliessung Erlenmatt Mitte (Erlenmattweg und Erlenmattstrasse)
- Goldbachweg und Erbkönigweg (1. Etappe Wegnetz Fuss- / Veloverkehr)

### **4.2 Gestaltungsgrundsätze für Strassenräume**

Die Gestaltung der Strassenräume im Quartier Erlenmatt beruht auf einem gestalterischen Grundkonzept, welches bei den einzelnen Strassenräumen leicht variiert angewendet wird: Die Querschnitte der verschiedenen Strassenräume sind als Abfolge paralleler Bänder mit unterschiedlichen Nutzungszuweisungen konzipiert. Die Fahrbahn wird durch breite Entwässerungsrinnen (drei Reihen Schalensteine als Entwässerungsrinne) mit Randsteinen begleitet. Die Entwässerungsrinnen sind befahrbar, verringern jedoch optisch die Fahrbahnbreite. So kann über eine gestalterische Massnahme einen Beitrag zur Temporeduktion geleistet werden. Als Teil des Trottoirs wird entlang der Fahrbahn ein «Infrastrukturband» eingeführt. Dieses nimmt alle Servicenutzungen des jeweiligen Strassenraumes wie Veloabstellplätze, Anlieferungsbereiche, Beleuchtungskandelaber, Abfalleimer und Parkplätze mit zentralen Parkuhren falls vorhanden auf. Mit diesem «Infrastrukturband» wird eine grosse nutzungsbezogene Flexibilität der Strassenräume – bei gleichzeitig konsequenter Gestaltung – erreicht. Das Infrastrukturband wird mittels eines dezenten Musters aus Markierungsfarbe formuliert. Jeder Strassenraum erhält dabei ein eigenes prägendes Muster. Die Anordnung der Infrastrukturen (Veloabstellplätze, Anlieferungsbereiche, Beleuchtungskandelaber und Parkplätze) erfolgt immer in kleinen Einheiten auf der Seite der Hochbauten. Dadurch entstehen keine langen Trennelemente zwischen Strassenräumen und Grünanlagen respektive Plätzen.

### **4.3 Erschliessung Erlenmatt Mitte**

#### **4.3.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Erschliessung Erlenmatt Mitte**

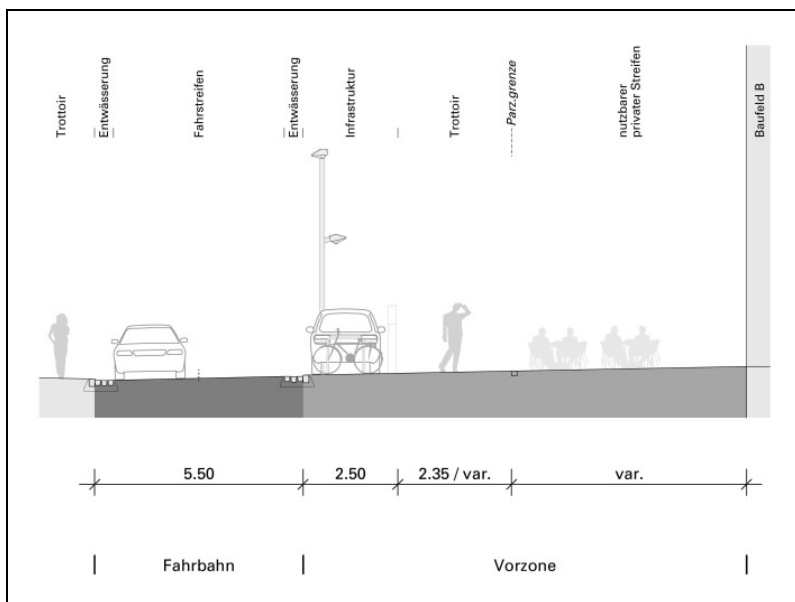
Die Erschliessung Erlenmatt Mitte umfasst zwei Teilobjekte: Die Erlenmattstrasse und den Erlenmattweg. Diese Erschliessungsbauwerke sichern die Erschliessung im südlichen und zentralen Bereich des Quartiers Erlenmatt (Baufelder B und C) und sind Voraussetzung für die Erreichbarkeit des Erlenmattparks. Mit der Festsetzung der Bau- und Strassenlinien von Mitte November 2006 liegt die Baugenehmigung für die 1. Etappe der Erschliessungsbauwerke vor. Der Baubeginn erfolgt nach Genehmigung des vorliegenden Ratschlages durch den Grossen Rat – voraussichtlich im Sommer 2007.

### 4.3.2 Erlenmattstrasse

Zweck: Die Erlenmattstrasse (Länge: 480m) dient zur Erschliessung des Baufeldes B und als Zugang zum Erlenmattpark. Sie ist als Quartierstrasse ohne Durchgangsverkehr konzipiert. In der Fortsetzung der Mattenstrasse vervollständigt sie das im Kleinbasel vorherrschende Erschliessungs- und Bebauungsmuster (Blockrand). Die Erlenmattstrasse umfährt das Baufeld B, nördlich begrenzt durch den Erlenmattpark und mündet schliesslich östlich des «Stadtriums» wieder in die Erlenstrasse. Inmitten des Quartiers Erlenmatt gelegen soll die Erlenmattstrasse ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen aufweisen und wird deshalb als Tempo 30-Zone ausgebildet.

Dimensionierung: Die Fahrbahnbreite ist auf ein Minimum reduziert (5.50m) wodurch breite Trottoirs erstellt werden können. Basierend auf dem Gestaltungskonzept wird auf dem Trottoir entlang der Erlenmattstrasse ein «Infrastrukturband» mit 16 bewirtschafteten Kurzzeit-Parkplätzen realisiert (siehe Kapitel 4.6 Parkierung im Quartier Erlenmatt).

Gestaltung: Der Strassenquerschnitt der Erlenmattstrasse weist eine reduzierte Randsteinhöhe von 2-3cm auf. Im Bereich der Einfahrten von der Erlenstrasse werden Trottoirüberfahrten realisiert. Bei der Einfahrt von der Erlenstrasse in die Erlenmattstrasse im Bereich des ehemaligen DB-Verwaltungsgebäudes (heute SIS) wurde das unter Denkmalschutz stehende Eingangstor in die Gestaltung miteinbezogen. Das Tor steht künftig immer offen (Fixierung am Boden) und erinnert durch seine Existenz daran, dass das Areal früher ein geschlossenes Areal war. Die Beleuchtung in der Erlenmattstrasse erfolgt durch einseitig auf der Seite der Baufelder stehende Kandelaber. Der Grundrissplan mit Erlenmattstrasse und Erlenmattweg ist im Anhang (Anhang 2) beigelegt.



Schnitt Erlenmattstrasse West

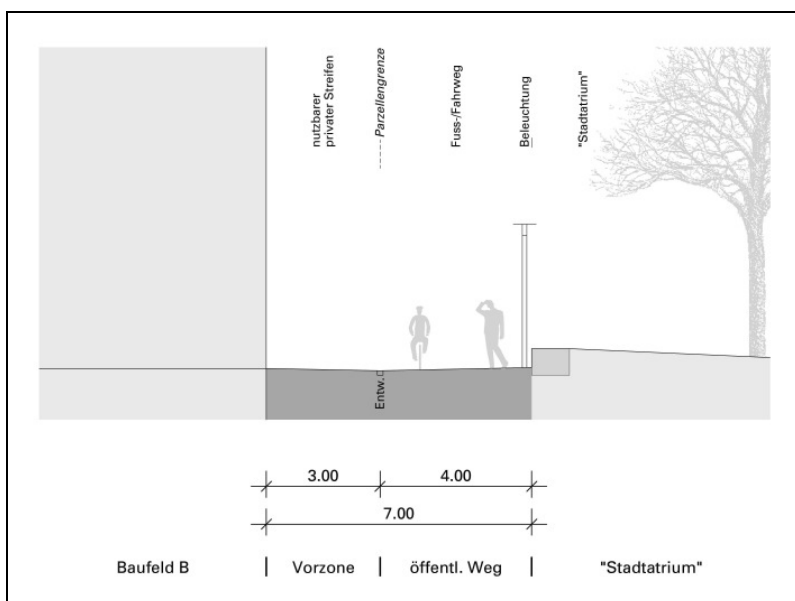


Visualisierung Erlenmattstrasse Nord

### 4.3.3 Erlenmattweg

Zweck: Der Erlenmattweg (Länge 140m) dient dem Fuss- und Veloverkehr aus dem Gebiet der Jägerstrasse als direkter Zugang zum künftigen Erlenmattpark. Zudem dient der Erlenmattweg als Zugang und Notzufahrt für die östlichen Hauszugänge des Baufeldes B.

Dimensionierung und Gestaltung: Der Erlenmattweg weist eine Breite von 4.00m auf. Als Belag wird Asphalt verwendet. Die Beleuchtung erfolgt über Kandelaber. Der Grundrissplan mit Erlenmattstrasse und Erlenmattweg ist im Anhang (Anhang 2) beigelegt.



Schnitt Erlenmattweg

#### 4.3.4 Kosten Erschliessung Erlenmatt Mitte

Die gesamten Kosten für den Bau der Infrastruktur Erschliessung Mitte, bestehend aus Erlenmattstrasse und Erlenmattweg, betragen zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» CHF 2'230'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
Erlenmattstrasse	Strassenbauarbeiten	1'498'000
	Unvorhergesehenes	150'000
	Projekt- und Bauleitung	187'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	140'000
<b>Total Erlenmattstrasse</b>		<b>1'975'000</b>
Erlenmattweg	Strassenbauarbeiten	203'000
	Unvorhergesehenes	20'000
	Projekt- und Bauleitung	14'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	18'000
<b>Total Erlenmattweg</b>		<b>255'000</b>
<b>Total Erschliessung Erlenmatt Mitte (IB1)</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>2'230'000</b>

Objekt	Kosten
Werkleitungen zu Lasten der Rechnung IWB	4'096'000
Werkleitungen zu Lasten Swisscom AG	451'000
Kanalisation zu Lasten der Rechnung AUE	1'000'000
<b>Kosten zu Lasten Werkleitungsanbieter</b>	<b>5'547'000</b>

#### 4.4 Erschliessung Erlenmatt Wegnetz Fuss- / Veloverkehr

##### 4.4.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Wegnetz Fuss- / Veloverkehr

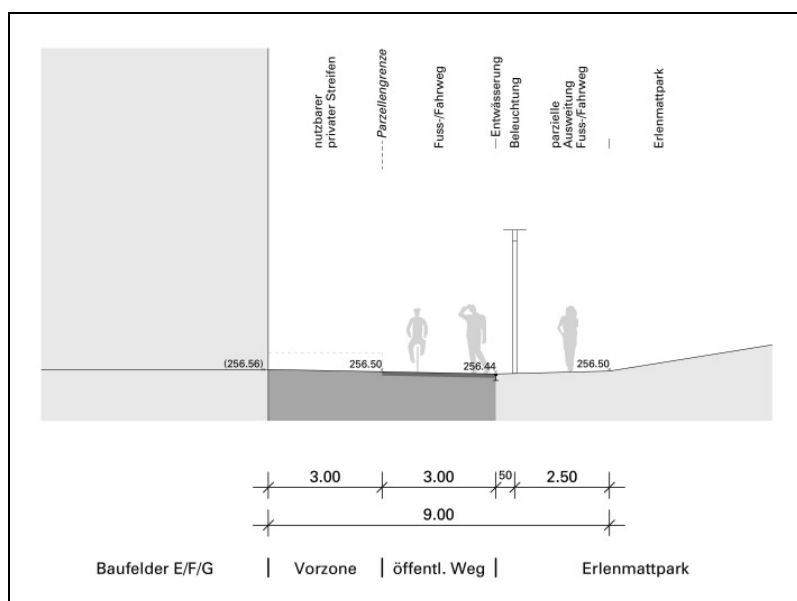
Das Quartier Erlenmatt wird für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) ein dichtes Netz an Verbindungen aufweisen (siehe Kap. 3.3.3 Verkehrskonzept Erlenmatt). Die Realisierung der einzelnen Massnahmen richtet sich nach der Verfügbarkeit der dafür notwendigen Flächen. Als erste Etappe des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr werden der Goldbachweg und Erbkönigweg realisiert. Der Goldbachweg kann im Zusammenhang mit dem Erlenmattpark in den Jahren 2008 / 2009 realisiert werden. Der Erbkönigweg kann erst nach Rückbau der bestehenden Lagerhalle (Nutzung durch Messe bis 31. August 2011) ab 2012 realisiert werden. Ein Provisorium wird eine Verbindung zwischen Erlenstrasse, Erbkönig und Lange Erlen garantieren.

Die Verbindung zum Naherholungsgebiet Lange Erlen mit Brückenbauten kann erst erfolgen, wenn das Bahngleis der BLG abgebaut ist. Dieser Zeitpunkt lässt sich momentan nicht festlegen. Der Fuss- und Veloweg im «Anschluss Nord» wird im Zusammenhang mit dem entsprechenden Erschliessungsbauwerk realisiert. Brückenbauten als Verbindungen zur Lange Erlen wie auch der Fussweg innerhalb des Anschluss' Nord sind Bestandteile des Ratschlags «Erschliessung Nord und Ost und ÖV 1. Etappe».

#### 4.4.2 Goldbachweg und Erbkönigweg (1. Etappe Wegnetz Fuss- / Veloverkehr)

Zweck: Der Goldbachweg (Länge 340m) und der Erbkönigweg (Länge 320m) dienen primär als Fuss- und Velowege entlang des Erlenmattparks. Diese Langsamverkehrswege bieten innerhalb des Quartiers Erlenmatt aber auch im übergeordneten Netz für den Langsamverkehr direkte Verbindungen an. Neben der Funktion der Wege für den Langsamverkehr dienen diese ebenfalls als Notfallzufahrten für Feuerwehr und Sanität und sollen auch für die Kehr- und Umzugswagen befahrbar sein.

Dimensionierung und Gestaltung: Der Goldbachweg und der Erbkönigweg weisen eine Breite von 3.00m auf, welche in Asphalt ausgeführt wird. Damit für die vielfältigen Verkehrsfunktionen, welche diese Wege aufnehmen müssen, etwas mehr Platz entsteht, werden die Wege mit einer gut begehbaren Chaussierung in den Erlenmattpark «verbreitert». Dadurch entsteht ein sanfter Übergang zwischen Fuss- / Radwegen und Parkanlage. Die Beleuchtung erfolgt über Kandelaber. Die Entwässerung der Fusswege erfolgt in den Erlenmattpark. Dadurch kann das Oberflächenwasser auf natürliche Weise versickern.



Schnitt Erbkönigweg

#### 4.4.3 Kosten Goldbachweg und Erlkönigweg

Die Kosten für den Bau der 1. Etappe des Wegnetzes für den Fussgänger- und Veloverkehr, bestehend aus Goldbachweg und Erlkönigweg, betragen zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» CHF 673'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
<b>Goldbachweg</b>	Strassenbauarbeiten	293'000
	Unvorhergesehenes	29'000
	Projekt- und Bauleitung	48'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	28'000
<b>Total Goldbachweg</b>		<b>398'000</b>
<b>Erlkönigweg</b>	Strassenbauarbeiten	203'000
	Unvorhergesehenes	20'000
	Projekt- und Bauleitung	33'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	19'000
<b>Total Erlkönigweg</b>		<b>275'000</b>
<b>Total Erlenmatt Wegnetz Fuss- / Veloverkehr (IB1)</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>673'000</b>

Objekt	Kosten
Werkleitungen zu Lasten der Rechnung IWB	2'311'000
Werkleitungen zu Lasten Swisscom AG	199'000
Kanalisation zu Lasten der Rechnung AUE	1'530'000
<b>Kosten zu Lasten Werkleitungsanbieter</b>	<b>4'040'000</b>

#### 4.5 Detailprojektierung Erschliessung Erlenmatt Nord und Ost

Im Baufeld A ist gemäss Zonen- und Bebauungsplan Erlenmatt die Realisierung eines Einkaufszentrums vorgesehen. Dieses Einkaufszentrum ist ein wichtiger Bestandteil für die Entwicklung des Quartiers, da dieses die Nahversorgung für das Quartier selbst und das heute mit Läden des täglichen Bedarfs stark unterversorgte Rosental-Quartier übernehmen wird. Vivico Real Estate GmbH arbeitet derzeit intensiv an Vorstudien für dieses Einkaufszentrum und sucht nach Partnern zur Umsetzung des Projektes. Aus heutiger Sicht ist die Erteilung einer Baubewilligung für das Einkaufszentrum im Baufeld A auf Ende 2008 anzustreben. Damit diese Baugenehmigung für das Baufeld A erteilt werden kann, müssen die Bau- und Strassenlinien der Erschliessung Nord und Ost durch den Regierungsrat festgesetzt sein. Diese können nur basierend auf einem Detailprojekt für die Erschliessung Nord und Ost («Anschluss Nord», Signalstrasse und «Anschluss Südost») festgelegt werden. Die Erarbeitung eines solchen Detailprojektes (Bearbeitung Bauprojekt, Planaufgabe, Planvorlage, Festsetzung der Bau- und Strassenlinien durch Regierungsrat) nimmt rund 18 Monate in Anspruch. Üblicherweise werden die Kosten für die Erarbeitung eines Detailprojektes erst mit dem Ratschlag zur Genehmigung der Realisierungskosten bewilligt. Da die Realisierungs-

kosten für die Erschliessung Nord und Ost jedoch erst Ende 2007 dem Grossen Rat unterbreitet werden, wäre eine Baugenehmigung für das Baufeld A Ende 2008 nicht möglich. Aus diesem Grund soll die Erarbeitung des Detailprojektes für die Erschliessung Nord und Ost vorgezogen werden, damit die Grundlagen – durch den Regierungsrat festgesetzte Bau- und Strassenlinien – für die Baugenehmigung Baufeld A Ende 2008 geschaffen werden können. Die Kosten für die Erarbeitung des Detailprojektes betragen CHF 338'000 und gehen zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
Erarbeitung Detailprojekt Erschliessung Erlenmatt Nord und Ost bis Planaufgabe	Detailprojekt für «Anschluss Nord»	110'000
	Detailprojekt für Signalstrasse	149'000
	Detailprojekt für «Anschluss Südost»	56'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	23'000
<b>Total Detailprojektierung Erlenmatt Erschliessung Nord und Ost (IB1)</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>338'000</b>

Für die Erarbeitung der weiteren Ratschläge Erlenmatt, die Erarbeitung der Detailprojekte Nord und Ost wie auch für die gesamte Koordination des Projektes Erlenmatt müssen wesentliche Arbeitsleistungen durch die Verwaltung erbracht werden. Für diese Arbeiten werden personelle Ressourcen benötigt, welche CHF 484'000 für die Zeit von Juli 2007 bis Juni 2009 betragen.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
Arbeitsleistungen	Arbeitsleistungen im TBA und HPA-P	450'000
	Mehrwertsteuer 7.6%	34'000
<b>Arbeitsleistungen</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>484'000</b>

## 4.6 Parkierung im Quartier Erlenmatt

### 4.6.1 Parkierung Erlenmattstrasse / Baufeld B

Im zentralen Bereich der Erlenmatt (Erlenmattstrasse / Baufeld B / «Stadtplatz» / Erlenmattpark) werden im so genannten Infrastrukturband entlang der Erlenmattstrasse in einem ersten Schritt 16 Kurzzeit-Parkplätze (Bewirtschaftungsdauer 60') erstellt. Diese Parkplätze dienen primär der Anlieferung und den Kunden der Laden- und Gewerbenutzungen im Erdgeschoss des Baufeldes B. Diese 16 PP sollen solange angeboten werden, bis die Umgebung fertig gebaut ist («Stadtplatz», allfälliges Quartierparking). Im Endausbau der Erlenmatt, wenn auch die öffentlich zugänglichen Tiefgaragen erstellt sind, werden im zentralen Bereich der Erlenmatt oberirdisch keine Parkplätze mehr angeboten. Der Güterumschlag ist garantiert, hier gilt die Regelung gemäss Strassenverkehrsgesetz.

### 4.6.2 Bestehende Parkplätze Erlenstrasse

In der Erlenstrasse zwischen Mattenstrasse und Schwarzwaldallee gibt es 84 Parkplätze. Durch die Realisierung des «Stadtatriums» ab 2009 (Kap. 5 Parkanlagen) entfallen 36 von



diesen 84 Parkplätzen. Die 36 Parkplätze werden auf dem Areal Erlenmatt selbst kompensiert. Dies erfolgt dezentral auf der Erlenmatt im Sinne von bewirtschafteten provisorischen Parkplätzen. Für solche Parkplätze bieten sich verschiedene Flächen auf dem Areal an. Die Ausgestaltung der Parkplatzbereiche erfolgt in enger Abstimmung zu bereits erstellten Bauten, Erschliessungsanlagen und Parkanlagen.

#### 4.7 Erwerb der Allmendflächen

Wie im Kapitel 3.4.9 «Landerwerb in Etappen» erläutert übernimmt der Kanton von der Vivico Real Estate GmbH insgesamt 99'470m<sup>2</sup> Frei-, Grün- und Erschliessungsflächen. Von den 24'200m<sup>2</sup> Erschliessungsflächen gehen 18'440m<sup>2</sup> unentgeltlich und 5'760m<sup>2</sup> zum vereinbarten Preis von CHF 120/m<sup>2</sup> in das Grundeigentum des Kantons Basel-Stadt über. Diese Allmendflächen werden vom Kanton zum Zeitpunkt der Realisierung des jeweiligen Erschliessungsbauwerkes übernommen. Damit der entgeltliche Erwerb der Erschliessungsflächen bald möglichst abgeschlossen werden kann, wird bereits in diesem Ratschlag die Finanzierung der 5'760m<sup>2</sup> Erschliessungsfläche beantragt. Dieser Landerwerb beträgt CHF 691'200 und erfolgt zu Lasten des Investitionsbereiches 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
Landerwerb Allmend	Erwerb von 5'760m <sup>2</sup> rechtskräftiger Allmendfläche im Quartier Erlenmatt durch den Kanton Basel-Stadt	691'200
<b>Total Landerwerb Allmend</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>691'200</b>

#### 4.8 Bodenreinigung der Allmendflächen

Durch die diversen Schadstoffbelastungen der Bahnnutzung muss der Boden gereinigt werden. Für die Bodenreinigung wurde basierend auf mehreren Studien in den Jahren 1996-2003 ein Preis vom CHF 24.-/m<sup>2</sup> ermittelt. Für die Realisierung der Erschliessungsanlagen im ersten Teil der Erlenmatt übernimmt der Kanton Basel-Stadt insgesamt 8'400m<sup>2</sup> Allmendfläche. Dem Kanton Basel-Stadt entstehen dadurch Kosten von CHF 201'600 für die Bodenreinigung der Allmendflächen.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1)
Bodenreinigung	Bodenreinigung von 8'400m <sup>2</sup> Allmendfläche zum Preis von 24.-/m <sup>2</sup>	201'600
<b>Total Bodenreinigung</b>	BD/TBA-Position 6170.110.21078	<b>201'600</b>

## 4.9 Zusammenstellung der Kosten Erlenmatt Erschliessung Mitte

### 4.9.1 Kosten für Erschliessung Mitte und Wegnetz Fuss- und Veloverkehr

Für die Erschliessung Erlenmatt Mitte werden insgesamt CHF 4'867'800 (inkl. 7.6% MwSt.) zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» benötigt. Die Kosten basieren auf dem Schweizerischen Baupreisindex vom April 2006.

Objekt	Kosten (IB1)
Erlenmatt Erschliessung Mitte	2'230'000
Erlenmatt Wegnetz Fuss-/Veloverkehr	673'000
Detailprojektierung Erlenmatt Erschliessung Nord und Ost	338'000
Arbeitsleistungen innerhalb des Baudepartements	484'000
<b>Strassen und Wege</b>	<b>3'725'000</b>
<b>Landerwerb Allmend</b>	<b>691'200</b>
<b>Bodenreinigung Allmend</b>	<b>201'600</b>
<b>Öffentlichkeitsarbeit (Anteil TBA) (siehe Kap. 7 Öffentlichkeitsarbeit)</b>	<b>250'000</b>
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» BD/TBA-Position 6170.110.21078</b>	<b>4'867'800</b>

Die Gesamtkosten verteilen sich gemäss dem geplanten Ablauf auf die Jahre 2007 bis 2012 wie folgt:

	Total	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total</b>	<b>4'867'800</b>	870'000	2'231'800	1'330'000	50'000	105'000	281'000

### 4.9.2 Kosten für Ver- und Entsorgung Erlenmatt

Die Leitungsnetze werden im Rahmen der Erschliessungsprojekte (einzelne Strassen, Wege und Plätze) etappiert umgesetzt. Die Erschliessung wird durch die Werkleitungseigentümer finanziert. Eine Refinanzierung dieser Leitungsnetze erfolgt teilweise durch Abgaben und Gebühren durch die neuen Nutzer im Quartier Erlenmatt. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Objekt	IWB für Wasser, Fernwärme und Elektrizität	AUE für Abwasser (Kanalisation)	Swisscom AG für Telekommunikation
Kosten Werkleitungen Erschliessung Mitte	4'096'000	1'000'000	451'000
Kosten Werkleitungen Wegnetz Fuss-/Veloverkehr	2'311'000	1'530'000	199'000
<b>Total Kosten zu Lasten Werkleitungsanbieter in Strassen und Wegen</b>	<b>6'407'000</b>	<b>2'530'000</b>	<b>650'000</b>

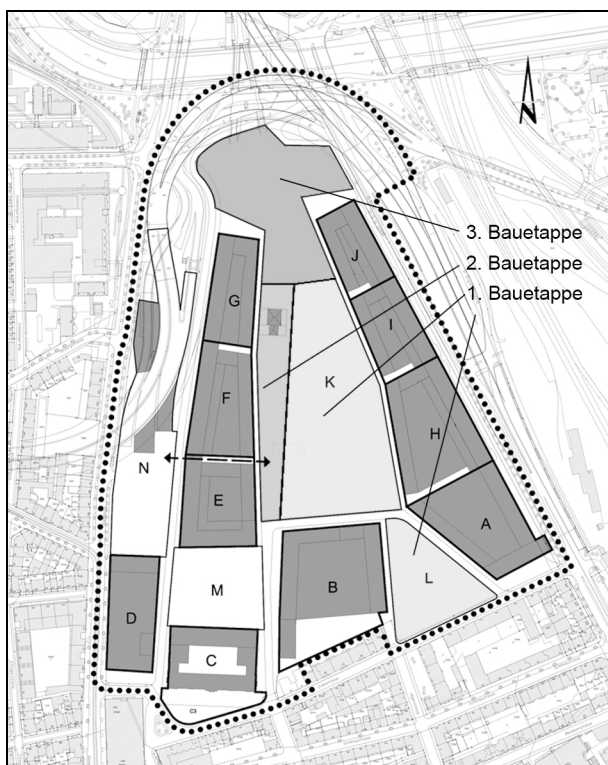
## 5. Parkanlagen

### 5.1 Bauetappierung der Parkanlagen

Basierend auf dem Wettbewerbsvorschlag von Raymond Vogel Landschaften aus Zürich aus dem Jahr 2002 wurde für die Parkanlagen der Erlenmatt ein Gesamtkonzept auf Vorprojektstufe entwickelt.

Die Parkanlagen der Erlenmatt bestehen aus zwei grosszügigen Teilbereichen: dem dreieckigen «Stadtatrium» an der Erlenstrasse, sowie dem zwischen den neuen Baufeldern gegen Norden eingespannten Erlenmattpark.

Aufgrund noch bestehender Nutzungen (Messehalle, BLG) wie auch aufgrund einer gestaffelten Entwicklung des Quartiers Erlenmatt, wird die Projektierung und der Bau der Parkanlagen in drei auf die Arealentwicklung abgestimmte Etappen aufgeteilt. Damit wird eine sinnvolle Entwicklung der Grünzone gewährleistet.



Bauetappierung Parkanlagen:

1. Etappe (33'390 m<sup>2</sup>)
2. Etappe (8'200 m<sup>2</sup>)
3. Etappe (16'080 m<sup>2</sup>)

Bestandteil des vorliegenden Ratschlags sind die 1. und 2. Bauetappe. Die 3. Bauetappe im Norden des Areals ist nicht Bestandteil dieses Ratschlags, da noch zu viele vom Parkprojekt unabhängige Nutzungsfragen bestehen und der Zeithorizont für deren Beantwortung noch nicht absehbar ist.

## 5.2 Anforderungen an die Parkanlagen

Die Anforderungen und Begehrlichkeiten an die neuen Aussenräume sind vielfältig. Sie sind gleichzeitig Wohnumfeld, Freizeitraum, Erholungsraum, Naturraum, Pausenraum für Arbeitende, gemeinschaftlich genutzter Aussenraum der Quartierbewohner und Durchgangsort für Erholungssuchende ins Naherholungsgebiet Lange Erlen. Ebenso müssen die Anliegen des Naturschutzes das biotische Potenzial zu fördern und zu entwickeln berücksichtigt werden.

Im Weiteren spielen die Parkanlagen im Transformationsprozess des Quartiers eine wichtige und unterstützende Rolle, da sie als öffentliche Aufenthaltsbereiche belebende Nutzungen zulassen. Die Bedeutung der Parkanlagen bei der Identifikationsbildung der Bevölkerung sowohl des neuen Quartiers als auch der umliegenden Quartiere ist gross.

## 5.3 Die Gestaltung der Parkanlagen

### 5.3.1 Ein Spaziergang durch die Parkanlagen

Die Gestaltung der neuen Grünzone soll im Folgenden in Form eines Spaziergangs beschrieben werden, der die vielfältigen Nutzungen und Stimmungen in den neuen Aussenräumen beschreibt und aufgreift. Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme der neuen Parkanlagen ungefähr 10 Jahre nach Fertigstellung des Erlenmattparks und des «Stadtatriums» an einem sonnigen Tag im Frühsommer.



Der beschriebene Spazierweg durch das «Stadtatrium» und den Erlenmattpark

In das Quartier Erlenmatt kann man von Süden kommend an unterschiedlichen Orten eintreten. Im Südwesten über den hellen und weiten «Stadtplatz», im Westen über den öffentlichen Gebäudedurchgang und im Südosten über das «Stadtatrium».

Den Auftakt dieses Spaziergangs bildet das «Stadtatrium», das der Bevölkerung für diverse Nutzungen wie Märkte, Sommerfeste oder Freiluftkinos zur Verfügung steht und von im Parterre des Baufeldes A gewerblich genutzten Bauten und Wohnbauten des Baufeldes B umgeben ist.



Abb. Blick von der Erlenstrasse in das «Stadtatrium»

Bäume, Wiesenflächen und Sitzmauern prägen diesen Raum. Man durchquert das «Stadtatrium» auf einem chaussierten Weg, geht unter den Platanen an Sitzbänken und am grossen Brunnen vorbei in Richtung des Erlenmattparks. Die geneigten Wiesen links und rechts rücken die Stadt und die Sitzmauern am Rand des «Stadtatriums» in die Ferne.

Das «Stadtatrium» verlassend überquert man die Erlenmattstrasse. Im Schatten der grossen Bäume der südlichsten Bauminsel wird Boule gespielt und Sitzbänke laden zum Verweilen ein. In sicherer Distanz zur Strasse bietet ein von Bäumen umrandeter, befestigter Platz Gelegenheit zum Skaten, Rollschuh- und Fahrradfahren. Gleichzeitig spielen im nördlichen Bereich der Bauminsel kleinere Kinder mit den angebotenen Spielgeräten. Sitzgelegenheiten und eine WC-Anlage am Rand des Platzes vervollständigen das Angebot in diesem Bereich.



Abb. Blick von der Erlenmattstrasse in den baumbestandenen Teil des Erlenmattparks

Unter einer Lindenreihe promenierend gelangt man entlang der Erlenmattstrasse zum zentralen Eingang in den Erlenmattpark. Der gesamte Park ist durchzogen von einem feinma-

schigen Wegesystem, welches dem Spaziergänger diverse Möglichkeiten offen lässt, die Grünanlage zu erkunden. Anstatt dem Hauptweg gegen Norden zu folgen, betritt man den Park auf dem sanft ansteigenden Weg durch eine lockere Gehölzpflanzung und gelangt in den grossen zentralen Wiesenbereich mit der Spielwiese. Hier befindet man sich am höchsten Punkt.

Kinder spielen Fuss- und Federball, lassen Drachen steigen und geniessen die warme Sonne. Nach rechts blickt man durch die Bäume zurück zu dem zentralen Platz der ersten Bauminsel.

Dem Rand der Bauminsel folgend gelangt man zurück zum Goldbachweg, wo Velofahrer und Joggerinnen in Richtung Lange Erlen unterwegs sind. Aus der ersten Bauminsel heraustretend erreicht man den asphaltierten Weg, der die beiden Seiten der Wohnbebauungen verbindet.



Abb. Blick von der Querverbindung im Park auf die zentrale Spielwiese

Der nachts beleuchtete Weg führt in Richtung Erlkönig vorbei an Naturschutzflächen und durchschneidet die zweite Bauminsel. Diese liegt ebenfalls leicht erhöht, so dass der ins Gelände eingeschnittene Weg beidseitig Sitzgelegenheiten bietet. Eine lockere Bepflanzung mit kleineren Bäumen und grossen Sträuchern bietet kleinräumige Rückzugsmöglichkeiten und Raum zum Sitzen, Liegen und Picknicken. Eingehrahmt von diesem lichten Hain sind rechts und links vom Weg Spielbereiche.

Vor dem Erlkönig biegt man ab und gelangt in der Mitte des Parks auf tiefer liegenden Pfaden weiter in Richtung Wiese und Lange Erlen. Dabei wandelt man vorbei an ruderalen Rasen, die noch viel von dem wieder verwendeten Material des ehemaligen Bahngeländes zeigen. Die dritte Bauminsel stellt in ihrem Charakter und ihrer Pflanzenwahl das Bindeglied dar zu den Landschaftsräumen der Wiese. Diese Bauminsel wird gebildet aus einheimischen und wärmeliebenden Straucharten und kleinen Bäumen. Sie ist eingebettet in Naturschutzflächen, die in ihrem Charakter an das ehemalige Bahnareal erinnern.

Über die bestehenden Fuss- und Veloverbindung gelangt man schliesslich bequem an die Ufer der Wiese.



Abb. Blick von Norden in den Erlenmattpark

### 5.3.2 Vegetation, Materialien, Ausstattung

Im «Stadtatrium» mit seinem städtischen Charakter werden in 3 lockeren Gruppen 24 Hochstammbäume gepflanzt.

Die südlichste Bauminsel im Erlenmattpark besteht aus 96 Hochstammbäumen verschiedenster Baumarten, die den zentralen Platz als Baumkranz umringen, während etwa 60 kleinwüchsige, mehrstämmige Bäume den Übergang zur Spielwiese markieren.

Die mittlere Bauminsel besteht ebenfalls aus 70 locker gesetzten, mittelgrossen und mehrstämmigen Bäumen, während die nördlichste Bauminsel mit einheimischen Grosssträuchern bepflanzt wird.

Die Grobmodellierung des gesamten Parkgeländes wird mit sauberem Kiesaushub aus den Baufeldern erreicht. Die über dieser Modellierung liegenden Vegetationsschichten bestehen im Bereich der Naturschutz- und der Naturschonzonen hauptsächlich aus dem beim Rückbau der Güterbahnanlagen abgetragenen und für die Wiederverwendung deponierten Feinschottermaterial.

Neben den markanten, randbildenden Sitz- und Stützmauern aus Beton im «Stadtatrium» und der wegbegleitenden Beton-Sitzmauer beim zweiten Baumfeld, werden vier verwinkelte kleine Beton-Stützmauern entlang des Erlikönigweges vor den Baufeldern E und F zusätzliche kleine Platzsituationen schaffen und die Zugänge in den Erlenmattpark aus dem öffentlichen Gebäudedurchgang im Baufeld E markieren.

Die Spielbereiche im ersten und zweiten Baumfeld des Erlenmattpark sind mit Betonbändern eingefasst, die ebenfalls als Sitz- und Spielelemente genutzt werden können.

Als Bodenmaterialien werden Materialien wie Betonplatten, Naturstein-Pflastersteine oder Schienen aus dem rückgebauten Güterbahnhofareal wieder verwendet. Diese sollen an die ehemalige Bahnnutzung erinnern. Als Reminiszenz an den Bahnbetrieb werden die Schienen als Elemente für Einfassungen, Belagstrennungen und Höhenstufungen verwendet. Die grossen Betonplatten mit ihren Metallkanten werden im ersten Baumfeld eingebaut und die Naturstein-Pflastersteine sollen im Umfeld des Erlikönigs als Platzflächen wieder verwendet werden.

Der breite Querweg durch den Erlenmattpark sowie der Hauptweg in der südlichen Bauminsel, die wichtige Orte im und am Rande des Parks verbinden und als Fuss- und Velowege

genutzt werden, sind asphaltiert oder betoniert. Nebenwege, speziell wenn sie sich im Bereich der Naturschutz- und Naturschonfläche befinden, sind chaussiert. Alle Wege und Plätze im Park sind behindertengerecht ausgebildet.

Sitzgelegenheiten in den neuen Parkanlagen werden genügend und in unterschiedlicher Form vorhanden sein. Bezüglich der Verteilung der Sitzbänke gilt es, das Angebot an die angestrebte Nutzungsintensität anzupassen und empfindliche Naturschutz- und Naturschonflächen nicht mit einem übergrossen Angebot an Sitzgelegenheiten zu strapazieren.

Zusätzlich zur grossen Spielwiese und den Spielmöglichkeiten unter den Büschen und Bäumen, haben die Kinder im Erlenmattpark ein grosses Angebot an weiteren Spielmöglichkeiten. Für insgesamt drei Spielbereiche wurden im «Stadtatrium» und im südlichen und mittleren Baumfeld des Erlenmattparks Flächen ausgeschieden. Während im «Stadtatrium» nur vereinzelt mit kleinen Spielgeräten ein Angebot geschaffen wird, sind die zwei grosszügigen Spielbereiche im Erlenmattpark mit Betonbändern eingefasste Spielwolken, innerhalb derer sich die Spiellandschaften befinden.

Wasser als belebendes Element wird im «Stadtatrium» in Form eines flachen Brunnens bewusst als Gestaltungselement eingesetzt. Das betonierte Wasserbecken mit seinem breiten Sitzrand wird für das «Stadtatrium» einen gestalterischen Schwerpunkt und Atmosphäre gebenden Ort schaffen. Im Bereich der Spielbereiche bereichern Wasserspiele sowie ein Plantschbecken das Angebot für die Kinder. Drei Trinkbrunnen werden in den intensiv genutzten Bereichen installiert.

Unter den Bäumen des ersten Baumfeldes in unmittelbarer Nähe zur Erlenmattstrasse wird eine selbstreinigende und rollstuhlgängige WC-Anlage realisiert.

Neben den ausgeleuchteten Fuss- und Fahrwegen Erlkönigweg, Goldbachweg und Erlenmattweg werden auch innerhalb der Parkanlagen Hauptwegeverbindungen und für Veranstaltungen nutzbare Platzsituationen mit einheitlichen Kandelabern beleuchtet.

### **5.3.3 Naturschutz in den Parkanlagen**

#### **5.3.3.1 Naturschutzkonzept**

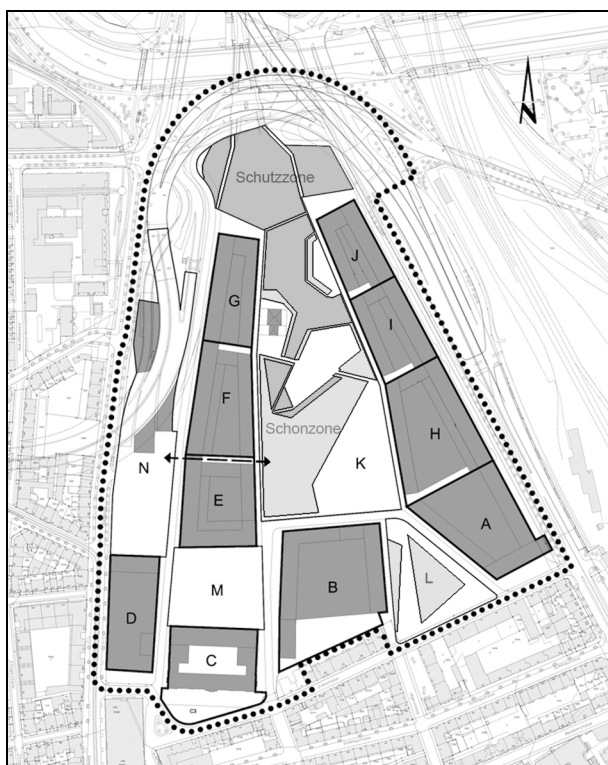
Auf der Erlenmatt hat sich eine «Spontannatur» mit grossem Artenreichtum etabliert. Ein Teil dieser Vielfalt kann dank der Naturschutz- und Naturschonfläche von insgesamt 3.5 Hektar erhalten werden.

Der ausserordentliche Reichtum der Flora und Fauna im Erlenmatt-Areal mit zahlreichen Arten der Roten Listen rechtfertigt besondere Schutzvorkehrungen. Das Schutzziel besteht in der Erhaltung und Förderung der heute ansässigen Tier- und Pflanzenwelt, insbesondere der in unserer Region und in der Schweiz vom Aussterben bedrohten Arten. Deren langfristiges Überleben ist dann gesichert, wenn einerseits ihre Bestände innerhalb des Erlenmatt-Areals gross genug sind, um sich fortzupflanzen, und andererseits eine Vernetzung mit Populationen im näheren und weiteren Umfeld sichergestellt ist.



Entsprechend den Vorgaben im kantonalen und eidgenössischen Naturschutzrecht und den Ergebnissen der Inventarisierung des Erlenmattareals hat der Grosse Rat für eine Fläche von 3.5 Hektar beschlossen, dem Naturschutz den Vorrang vor anderen Nutzungen einzuräumen. Da im nördlichen Teil des Areals die grösste Dichte seltener und bedrohter Arten ist und die Fläche an die wichtigen Trockenstandorte nördlich der Wiese grenzt, wird hier die Naturschutzzone realisiert.



In der ersten Bauetappe des Parks wird der südliche Randbereich des Naturschutzgebiets gebaut. Dabei können wertvolle Erfahrungen gesammelt werden, wie sich das Bodensubstrat mit seiner schutzwürdigen Flora und Fauna neu ansiedeln lässt. Die Ergebnisse dieses Vorgehens werden wichtige Hinweise liefern, wie in der zweiten und dritten Etappe des öffentlichen Parks Naturschutz- und -schonzone ausgestaltet werden können.



Verteilung der Schutz- und Schonzone im «Stadtatrium» und im Erlenmattpark

-  1.9 Hektar Schutzzone
-  1.6 Hektar Schonzone

### 5.3.3.2 Bestimmungen Schutzverordnung

Der Grosse Rat hat in seinem Beschluss (GRB Nr. 04/23/26G) bestimmt, dass die Naturschutz-Vorrangfläche unterteilt werden soll in eine Zone von «1.9 Hektar als zusammenhängendes, engeres Naturschutzgebiet» und eine weitere Zone von 1.6 Hektar «als Naturschongebiet im Dienste der ökologischen Vernetzung und unter angemessener Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnnutzung». Eine Schutzverordnung, die alles Nähere bestimmt, ist laut Grossratsbeschluss vom 9. Juni 2004 durch den Regierungsrat zu erlassen. Dies dürften die in der Schutzverordnung für die Naturschutz- und die Naturschonzone dargestellten Inhalte sein:

Naturschutzzone:

- Für eine Fläche von 1.9 Hektar innerhalb der Grünzone bezeichnet das Baudepartement den genauen Grenzverlauf eines Schutzgebietes.
- Öffentliche Durchgangsrechte sind zu gewährleisten.
- Die Schutzziele umfassen die Erhaltung und Förderung des Bestandes der ökologisch bedeutsamen Naturobjekte und der Populationen der bedrohten Tier- und Pflanzenarten.

- Ökologisch wertvolles Bodensubstrat der ehemaligen Eisenbahnanlagen darf nicht weggeführt werden, und die Zuführung von ortsfremdem Erd- und Humusmaterial ist untersagt.
- Gehölzpflanzungen sind untersagt. Eine Beschattung des Naturschongebietes durch Gehölzpflanzungen in der Umgebung ist möglichst zu vermeiden.
- Die Kantonale Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz sorgt für eine geeignete Erfolgskontrolle bezüglich dieser Massnahmen.

Der Unterhalt der Naturschutzzonen ist auf diese Ziele auszurichten. So ist zum Beispiel durch regelmässige Pflege zu verhindern, dass sich im Areal Gehölze und Brombeeren breit machen und die lichtliebende Trockenflora und -fauna verdrängen.

Naturschonzone:

- Für eine Fläche von 1.6 Hektar innerhalb der Grünzone ist eine überlagerte Naturschonzone gemäss § 8 Abs. 3 NLG zu bezeichnen. Der Schutz und Unterhalt der Naturobjekte in der Naturschonzone ist sicherzustellen.
- Die Schutzziele umfassen die Erhaltung und Förderung nutzungstypischer ökologisch bedeutsamer Naturobjekte und der entsprechenden Populationen bedrohter Tier- und Pflanzenarten.
- Die öffentliche Zugänglichkeit ist unter Berücksichtigung der Schutzziele zu gewährleisten.
- Bei der Gestaltung der Oberfläche ist das ökologisch wertvolle Bodensubstrat der ehemaligen Eisenbahnanlagen zu verwenden. Die Zuführung von ortsfremden Erd- und Humusmaterial ist untersagt.

Ausnahmen bilden hier das «Stadtatrium», die Böschung in der südlichsten Bauminsel und die Flächen der nördlichsten Bauminsel.

## 5.4 Kosten Parkanlagen und Naturschutz

Die Kosten für den Bau und die Entwicklung der Parkanlage (1. und 2. Etappe) betragen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Mehrwertabgabefonds) CHF 14'960'000. Sie setzen sich zusammen aus den Projektierungs- und Baukosten, den Entwicklungsbeiträgen für die Pflege der Anlage in den ersten fünf Jahren sowie der ökologischen Begleitplanung zur Sicherung der Naturschutzanliegen während des Baus der Parkanlage.

### 5.4.1 Kosten Projektierung und Bau Parkanlagen (1. und 2. Etappe)

Baukosten / Baukostenposition	1. Etappe		2. Etappe
	«Stadtatrium» Kosten CHF	Erlenmatt-park Kosten CHF	Erlenmatt-park Kosten CHF
Vorarbeiten, Abbruch und Roden	139'900	374'300	91'900
Erdarbeiten, Geländegestaltung	574'000	1'903'700	733'600
Kanalisationen, Entwässerung	194'700	381'300	106'300
Abschlüsse, Beläge	568'600	1'088'800	270'100
Fundamente, Mauern, Treppen	312'700	96'300	78'000
Grünflächen	35'100	132'400	34'400
Bepflanzung, Erstellungspflege	85'000	636'500	75'600
Ausstattung	227'200	1'107'000	13'500
Beleuchtung	44'800	393'000	27'000
Unvorhergesehenes	213'800	572'100	140'400
<b>Baukosten exkl. MwSt.</b>	<b>2'395'800</b>	<b>6'685'400</b>	<b>1'570'800</b>
<b>Baukosten inkl. MwSt.</b>	<b>2'577'900</b>	<b>7'193'500</b>	<b>1'690'200</b>
Honorare inkl. MwSt.	430'100	1'151'100	282'200
<b>Total Baukosten (1. und 2. Bauetappe)</b>	<b>3'008'000</b>	<b>8'344'600</b>	<b>1'972'400</b>
Rückbaukosten für wiederverwendbare Materialien	15'000		
Prov. Fussweganschluss Lange Erlen	20'000		
<b>Total Bau und Projektierung Parkanlagen (1. und 2. Etappe)</b>	BD/SF-Position 6010,010,20214		<b>13'360'000</b>

### 5.4.2 Kosten Naturschutz

Die Anliegen des Naturschutzes wurden bereits weitestgehend in die Projektierung der Parkanlagen übernommen. Eine ökologische Baubegleitung bietet Gewähr, dass die Anliegen des Naturschutzes auch während der Bauphase berücksichtigt werden. Die Kosten für die ökologische Begleitplanung während des Baues der Parkanlagen und die Ausarbeitung der Schutzverordnungen belaufen sich, basierend auf Erfahrungswerten der Fachstelle für Naturschutz, auf CHF 100'000 verteilt auf die Jahre 2007-2014.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1/MWAF)
Ökologische Begleitplanung	Gewährleistung Umsetzung des Naturschutzkonzeptes	100'000
<b>Total Ökologische Begleitplanung</b>	BD/SF-Position 6010,010,20214	<b>100'000</b>

### 5.4.3 Entwicklungsbeiträge

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Anlage (1. Bauetappe voraussichtlich Ende 2009, 2. Bauetappe voraussichtlich Ende 2013) das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist und der Nutzungsdruck von Anfang an hoch sein wird, bedarf es in den ersten fünf Jahren einen zum ordentlichen Pflegeaufwand zusätzlichen Entwicklungsaufwand. Dieser dient der Erzielung eines funktionsfähigen Zustandes der Gesamtanlage.

Es wird mit einem Quadratmeterpreis von CHF 10 gerechnet. Dieser Betrag reduziert sich in den Folgejahren um jeweils 20% was bei einem fünfjährigen Entwicklungsbeitrag für die beiden ersten Bauetappen die gerundete Gesamtsumme von CHF 1'250'000 ergibt.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1/MWAF)
Entwicklungsbeiträge Parkanlagen	Erzielen eines funktionsfähigen Zustandes der Grünanlage	1'250'000
<b>Total Entwicklungsbeiträge</b>	BD/SF-Position 6010,010,20214	<b>1'250'000</b>

### 5.5 Bodenreinigung Parkanlagen

Zwischen 1998 und 2003 wurde das Areal in mehreren Schritten auf Belastungen im Untergrund untersucht. Die umfangreichen Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass innerhalb des Planungssperimeters keine sanierungspflichtigen Altlasten im Sinne der Altlasten-Verordnung vorhanden sind. Hingegen wurden in Teilen des Areals Belastungen festgestellt, die die Grenzwerte für sauberen Aushub überschreiten, jedoch keine Gefährdung für die Schutzgüter Grundwasser, Luft und Boden darstellen. Dies bedeutet, dass das Areal gemäss Altlasten-Verordnung zwar als belasteter Standort eingestuft werden, jedoch nicht zwingend saniert oder überwacht werden muss.

Bei einer Umwandlung des Areals in Rasen- oder Spielflächen muss mit einem Kontakt Boden-Mensch gerechnet werden. Zur Vermeidung einer Gefährdung durch direkte Bodenaufnahme (z.B. durch Kleinkinder) sollen die lokal begrenzten, stärker belasteten 'hot-spots' ausgehoben, entsorgt und durch sauberes Bodenmaterial ersetzt werden. Die Bereiche mit tolerierbaren Bodenbelastungen können vor Ort belassen werden. Sie werden mit unbelastetem Material in einer Mächtigkeit von mindestens 35 cm überschüttet.

Für die Bodenreinigung wurde basierend auf den Studien in den Jahren 1996-2003 Kosten von CHF 24.-/m<sup>2</sup> ermittelt. Für die Realisierung der ersten beiden Etappen der Parkanlagen der Erlenmatt übernimmt der Kanton Basel-Stadt insgesamt 41'590m<sup>2</sup> Grünzone. Dem Kanton Basel-Stadt entstehen dadurch Kosten von CHF 1'000'000 für die Bodenreinigung in der Grünzone.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1/MWAF)
Bodenreinigung	Bodenreinigung von 41'590m <sup>2</sup> Grünzone zum Preis von 24.-/m <sup>2</sup>	1'000'000
<b>Total Bodenreinigung Grünzone</b>	BD/SF-Position 6010,010,20216	<b>1'000'000</b>

## 5.6 Kostenzusammenstellung Parkanlagen

Für die Bodenreinigung und die Erstellung der ersten beiden Etappen der Parkanlagen werden insgesamt CHF 15'710'000 (inkl. 7.6% MwSt.) zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Mehrwertabgabefonds) benötigt. Die Kosten basieren auf dem Produktionskostenindex vom April 2006.

Objekt	Zweck	Kosten (IB1/MWAF)
Bau und Projektierung Parkanlagen	Bau von 41'590m <sup>2</sup> Grünzone	13'360'000
Ökologische Begleitplanung	Gewährleistung Umsetzung des Naturschutzkonzeptes	100'000
Entwicklungsbeiträge Parkanlagen	Erzielung eines funktionsfähigen Zustandes von 41'590m <sup>2</sup> Grünanlage	1'250'000
<b>Total Parkanlagen</b>		<b>14'710'000</b>
<b>Öffentlichkeitsarbeit (Anteil SF)</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit (siehe Kap. 7 Öffentlichkeitsarbeit)</b>	<b>250'000</b>
<b>Bodenreinigung</b>	<b>Bodenreinigung von 41'590m<sup>2</sup> Grünzone zu CHF 24 / m<sup>2</sup></b>	<b>1'000'000</b>
<b>Total Parkanlagen und Bodenreinigung</b>		<b>15'960'000</b>

Objekt	IWB für Wasser, Fernwärme und Elektrizität	AUE für Abwasser (Kanalisation)	Swisscom AG für Telekommunikation
Kosten Werkleitungen Parkanlagen	1'027'000	-	-
<b>Total Kosten zu Lasten Werkleitungsanbieter in Parkanlagen (gebundene Ausgaben)</b>	<b>1'027'000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Die Gesamtkosten von 15'710'000 für die Bodenreinigung und die Erstellung der Parkanlagen verteilen sich gemäss dem geplanten Bauablauf auf die Jahre 2007 bis 2017 wie folgt:

	<b>Projektierung und Bau (inkl. ökologischer Begleitplanung)</b>		<b>Entwicklungsbeiträge</b>		<b>Bodenreinigung</b>		<b>TOTAL</b>
	<b>1. Etappe</b>	<b>2. Etappe</b>	<b>1. Etappe</b>	<b>2. Etappe</b>	<b>1. Etappe</b>	<b>2. Etappe</b>	
<b>2007</b>	500'000				100'000		<b>600'000</b>
<b>2008</b>	4'000'000				395'000		<b>4'395'000</b>
<b>2009</b>	3'000'000				295'000		<b>3'295'000</b>
<b>2010</b>	2'500'000		335'000				<b>2'835'000</b>
<b>2011</b>	1'460'000		265'000				<b>1'725'000</b>
<b>2012</b>		1'000'000	200'000			105'000	<b>1'305'000</b>
<b>2013</b>		700'000	135'000	82'000		105'000	<b>1'022'000</b>
<b>2014</b>		300'000	70'000	65'000			<b>435'000</b>
<b>2015</b>				49'000			<b>49'000</b>
<b>2016</b>				33'000			<b>33'000</b>
<b>2017</b>				16'000			<b>16'000</b>
	<b>11'460'000</b>	<b>2'000'000</b>	<b>1'005'000</b>	<b>245'000</b>	<b>790'000</b>	<b>210'000</b>	<b>15'710'000</b>

## 6. Landerwerb für die Grünzone

### 6.1 Landerwerb 1. Etappe

Wie im Kapitel 3.4.9 «Landerwerb in Etappen» erläutert übernimmt der Kanton Basel-Stadt von der Vivico Real Estate GmbH rund 99'470m<sup>2</sup> Frei-, Grün- und Erschliessungsflächen für Parkanlagen, Plätze und Erschliessungsstrassen. Davon entfallen 57'670 m<sup>2</sup> auf den Landerwerb für Grünzonen.

Der Kanton Basel-Stadt ist seit dem 1. Januar 2006 Grundeigentümer einer Fläche von 17'500m<sup>2</sup> Grünzone. Dieser Landerwerb 1. Etappe für den Betrag von CHF 2'100'000 konnte durchgeführt werden, nachdem in der Volksabstimmung vom 27. Februar 2005 der Grossratsbeschluss von 9. Juni 2004 gutgeheissen worden war.

### 6.2 Landerwerb 2. Etappe

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Finanzierung der 2. Landerwerbsetappe. Der Landerwerb 2. Etappe umfasst weitere 18'670m<sup>2</sup> Grünzone zum Totalbetrag von CHF 2'240'400, welche der Kanton Basel-Stadt von der Vivico Real Estate GmbH übernimmt. Dieser Landerwerb wird ebenfalls zu Lasten des Investitionsbereiches 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» erfolgen und aus dem zweckgebundenen Mehrwertabgabefonds finanziert.

### 6.3 Zusammenstellung der Kosten Landerwerb Grünzone 2. Etappe

Objekt	Zweck	Kosten (IB1/MWA)
Landerwerb 2. Etappe Grünzone	Erwerb von 18'670m <sup>2</sup> rechtskräftiger Grünzone im Quartier Erlenmatt durch den Kanton Basel-Stadt	CHF 2'240'400
<b>Total Landerwerb 2. Etappe Grünzone</b>	BD/SF-Position 6010.010.20208	<b>CHF 2'240'400</b>

## 7. Öffentlichkeitsarbeit

### 7.1 Ausgangslage

Wie im Kapitel 3.1.4 «Begleitgruppe Erlenmatt / Öffentlichkeitsarbeit» bereits erläutert, wurde die Bevölkerung und das Gewerbe regelmässig über den aktuellen Planungsstand informiert. Parallel dazu wurde in enger Absprache mit der Vivico Real Estate GmbH die breite Öffentlichkeit in regelmässigen Abständen informiert. Diese Art der Öffentlichkeitsarbeit soll auch in der kommenden Phase der Realisierung aufrechterhalten werden.

### 7.2 Weiteres Vorgehen

Mit der etappierten Realisierung der Erschliessung und den Freiräumen wird die Entwicklung auf der Erlenmatt für die Bevölkerung erstmals konkret und sichtbar. Parallel dazu laufen die Entwicklungsschritte auf Seite Vivico Real Estate GmbH bzw. auf Seite der Investoren. Die gesamte Entwicklung mit den verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist aus diesem Grund ein komplexer Prozess. Dabei soll die Basler Bevölkerung stets über die anstehenden Phasen der Realisierung informiert sein.

Die Komplexität der Entwicklung wirkt sich auch auf die Kommunikation aus. Deshalb hat der Kanton zusammen mit der Vivico Real Estate GmbH eine Kommunikationsstrategie erarbeitet, die mit den kommunikativen Bemühungen der Investoren abgestimmt ist. Das gemeinsame Ziel ist, die Entwicklung der Erlenmatt mit kommunikativen Massnahmen optimal zu unterstützen.

Die Kommunikationsstrategie beinhaltet zwei Punkte:

- «Die Stadt geht in die Erlenmatt»: Das Areal bzw. die Entstehung des Quartiers Erlenmatt soll der Basler Bevölkerung bekannt und auf dem Areal selbst sichtbar gemacht werden.
- «Die Erlenmatt geht in die Stadt»: Die Entwicklung des Areals wird mit verschiedenen Massnahmen nach aussen – in die Stadt bzw. in den Kanton und die umliegenden Gemeinden – getragen.

Für die Umsetzung des ersten Punkts ist zum Beispiel eine begehbare Aussichtsplattform (mit Informationen über die Arealentwicklung Erlenmatt) auf dem Areal vorgesehen, welche den interessierten Besucherinnen und Besuchern ermöglicht, die Entwicklung des Areals vor Ort mitzuerleben. Weiter sind öffentliche Veranstaltungen (z.B. Ausstellungen) und Führungen auf dem Areal vorgesehen. Auch die Begleitgruppe Erlenmatt wird weiterhin informiert.

Für die Umsetzung des zweiten Punkts ist unter anderem vorgesehen, ein sogenanntes Informations-Tram für die Erlenmatt in Betrieb zu nehmen. Als «Eyecatcher» wird das Tram auf seinen Fahrten durch die Stadt auffallen und die wichtige Botschaft transportieren können, dass sich das Quartier Erlenmatt entwickelt und an den öffentlichen Verkehr angebunden wird.



### 7.3 Kosten Öffentlichkeitsarbeit

Wie im Kapitel 3.2.1 Kosten Erlenmatt ausgewiesen betragen die geschätzten Baukosten für die Realisierung der Strassen und Wege (CHF 18'300'000), der Plätze (CHF 9'300'000) und der Parkanlagen (CHF 17'010'000) insgesamt CHF 44.61 Mio. Kostenschätzungen für die geplante Öffentlichkeitsarbeit Erlenmatt ergaben einen Betrag von CHF 500'000, was einem Anteil von rund 1% der Baukosten entspricht. Erfahrungswerte zeigen, dass die Öffentlichkeitsarbeit je nach Komplexität des Bauvorhabens rund 1-2% der jeweiligen Projektkosten betragen. Zusammen mit den Aufwendungen der Vivico Real Estate GmbH belaufen sich die Kosten in dieser Grössenordnung.

<b>Position</b>	<b>Zweck</b>	<b>Betrag</b>
BD/TBA-Position 6170.110.21078	Öffentlichkeitsarbeit Erlenmatt (Anteil TBA)	CHF 250'000
BD/SF-Position 6010.010.20214	Öffentlichkeitsarbeit Erlenmatt (Anteil SF)	CHF 250'000
<b>Total</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit Erlenmatt</b>	<b>CHF 500'000</b>



## 9. Zusammenstellung Kosten

Kosten zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»:

Objekt	Kosten (IB1)
Erlenmatt Erschliessung Mitte	2'230'000
Erlenmatt Wegnetz Fuss-/Veloverkehr	673'000
Detailprojektierung Erlenmatt Erschliessung Nord und Ost	338'000
Arbeitsleistungen innerhalb des Baudepartements	484'000
<b>Strassen und Wege</b>	<b>3'725'000</b>
<b>Landerwerb Allmend</b>	<b>691'200</b>
<b>Bodenreinigung Allmend</b>	<b>201'600</b>
<b>Öffentlichkeitsarbeit (Anteil TBA) (siehe Kap. 7 Öffentlichkeitsarbeit)</b>	<b>250'000</b>
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» BD/TBA-Position 6170.110.21078</b>	<b>4'867'800</b>

Kosten zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»  
Mehrwertabgabefonds:

Objekt	Kosten (IB1/MWA)
Bau und Projektierung Parkanlagen	13'360'000
Ökologische Begleitplanung	100'000
Entwicklungsbeiträge Parkanlagen	1'250'000
<b>Parkanlagen I und 2 Etappe</b>	<b>14'710'000</b>
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>250'000</b>
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» Mehrwertabgabefonds BD/SF-Position 6010,010,20214</b>	<b>14'960'000</b>
<b>Objekt</b>	<b>Kosten (IB1/MWA)</b>
Bodenreinigung Parkanlagen	1'000'000
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» Mehrwertabgabefonds BD/SF-Position 6010,010,20216</b>	<b>1'000'000</b>
<b>Objekt</b>	<b>Kosten (IB1/MWA)</b>
Landerwerb Grünzone 2. Etappe	2'240'400
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» Mehrwertabgabefonds BD/SF-Position 6010.010.20208</b>	<b>2'240'400</b>
<b>Total Kosten IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» Mehrwertabgabefonds</b>	<b>18'200'400</b>

**Kosten zu Lasten Werkleitungseigentümer:**

<b>Objekt</b>	<b>IWB für Wasser, Fernwärme und Elektrizität</b>	<b>AUE für Abwasser (Kanalisation)</b>	<b>Swisscom AG für Telekommunikati- on</b>
Werkleitungen Erschliessung Mitte	4'096'000	1'000'000	451'000
Werkleitungen Wegnetz Fuss-/Veloverkehr	2'311'000	1'530'000	199'000
Werkleitungen Parkanlagen	1'027'000	-	-
<b>Total Kosten zu Lasten Werkleitungsanbieter</b>	<b>7'434'000</b>	<b>2'530'000</b>	<b>650'000</b>

## **10. Auswirkungen der Quartierentwicklung Erlenmatt**

### **10.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung**

- Im Quartier Erlenmatt wird neuer hochwertiger Wohnraum für eine vielfältige Bevölkerung entstehen. Die Erschliessung der ersten Etappe bildet den Startpunkt für die Entwicklung dieses Quartiers.
- Im Quartier Erlenmatt werden neue öffentliche Parkanlagen und Plätze realisiert, welche vielfältige Nutzungen erlauben und das Wohnumfeld der künftigen Bevölkerung im Quartier und der Bevölkerung der umliegenden Kleinbasler Quartiere Rosental und Matthäus wesentlich aufwerten.
- Durch die neuen gewerblich nutzbaren Flächen können sich kleine Läden und Gewerbebetriebe auf der Erlenmatt ansiedeln und dadurch im nördlichen Kleinbasel das Angebot für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs verbessern.
- In zwei Etappen wird das Angebot des Öffentlichen Verkehrs im Umfeld des Quartiers Erlenmatt ausgebaut. Dadurch kann das Quartier Erlenmatt selbst wie auch das nördliche Kleinbasel besser an das Netz des Öffentlichen Verkehrs gebunden werden.

### **10.2 Auswirkungen auf das Gewerbe**

- Bereits in der ersten Entwicklungsetappe des Quartiers Erlenmatt entstehen neue gewerblich nutzbare Räume. Diese Gewerbeflächen befinden sich im leicht zugänglichen Erdgeschoss der Bebauung, sind verkehrstechnisch gut erschlossen und werden über ein optimales Umfeld verfügen.
- Im nördlichen Kleinbasel besteht eine Lücke bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Durch die Erstellung von Flächen für Kleingewerbe und Detailhandel wird die Voraussetzung geschaffen, dass diese Lücke geschlossen werden kann.
- Durch die neu entstehenden Wohnungen wird zudem eine neue Kundschaft für den Detailhandel ins nördliche Kleinbasel einziehen.

### **10.3 Auswirkungen auf den Stadtteil Kleinbasel**

- Die neuen Wohnungen werden zu einer grösseren Vielfalt des Wohnungsangebotes führen. Mit diesem Wohnungsangebot werden auch breitere neue Bevölkerungsschichten angesprochen, die im Kleinbasel wohnen möchten.
- Die neuen Gewerberäume führen zu einem grösseren und vielfältigeren Angebot an Räumen für Dienstleistungs- und Kleingewerbebetriebe.
- Im Quartier Erlenmatt werden neue hochwertige Grünräume entstehen, welche eine Verbesserung des Wohnumfeldes für die mit Grünräumen unterversorgte Kleinbasler Bevölkerung ergeben werden.
- Mit dem neuen Stadtquartier können die bestehenden Kleinbasler Quartiere wesentlich besser und direkter an das Naherholungsgebiet Lange Erlen angebunden werden.
- Die Erlenmatt bindet sich in die Struktur der bestehenden Kleinbasler Quartiere ein und wird so zu einem selbstverständlichen Kleinbasler Quartier.

## 10.4 Auswirkungen auf die Umwelt

- Es entstehen wichtige Grünanlagen, die Erholung im nahen Umfeld der Wohnungen ermöglichen und im nördlichen Kleinbasel zu einer Verbesserung des Mikroklimas führen werden.
- In den neuen Grünräumen werden bestehende Biotope erhalten. Es entstehen auch neue Biotope für eine vielfältige Flora und Fauna, die sich bereits heute auf dem Areal etabliert hat und mit der ökologisch begleiteten Neugestaltung erhalten wird. Dadurch kann ein wesentlicher Teil der aus Sicht des Naturschutzes wertvollen Fauna und Flora auf dem Areal des DB-Güterbahnhofes in der neuen Nutzung der Grünräume als Naherholungs- und Aufenthaltsraum für die Quartierbevölkerung geschützt und erhalten werden.
- Die Stellung der Baufelder und die Anordnung der Parkanlage gewährleistet eine gute Durchlüftung der Anlage aus dem Wiesenraum.
- Die Sanierung der teils verschmutzten Böden gewährleistet, dass ein risikoloser Kontakt Boden-Mensch möglich ist und ein Stück Basler Boden wieder bespielt werden kann.
- Mit der Sanierung der teils verschmutzten Böden kann die Versickerung des anfallenden unverschmutzten Niederschlagswassers gewährleistet werden, was zur gewünschten Neubildung von Grundwasser führt. Die unverschmutzten Niederschlagswasser aus den Gehwegbereichen, Vorgärten und Dachflächen werden direkt in den Boden versickert, was zu einer Entlastung des Kanalisationsnetzes führen wird.
- Mit der Entwicklung des Quartiers Erlenmatt kann das wesentliche raumplanerische Ziel – «Verdichtung nach Innen» – erfüllt werden. Durch die neuen Bewohnerinnen und Bewohner und die neuen Arbeitsplätze wird neuer Verkehr im Kleinbasel entstehen. Durch die «Verdichtung nach Innen» kann ein Teil dieses Verkehrsaufkommens mit einem bereits vorhandenen und ergänzten ÖV-Angebot aufgenommen werden. Die Verkehrszunahme ist bei der «Verdichtung nach Innen» im Vergleich zu einem «Neubau auf der Grünen Wiese» wesentlich geringer. Der Mehrverkehr wird zu keinen erheblichen Mehrbelastungen in den Quartierstrassen führen.

## 11. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag 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 Beschlusentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber

Beilage:  
Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Erlenmatt Erschliessung Mitte und Parkanlagen

#### Freigabe von Realisierungskrediten für die Erschliessung Mitte und die Parkanlagen Erlenmatt sowie den Kredit für den Landerwerb 2. Etappe

(vom [Hier Datum eingeben])

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

- ://:
1. Baukredit von CHF 4'867'800 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Mitte, die Gestaltung von Allmendflächen, die Bodenreinigung Allmend und den Landerwerb Allmend im südlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.27 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6170.110.21078 der Betrag von CHF 4'867'800 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 870'000) und folgende (CHF 3'997'800) eingestellt.
  2. Baukredit von CHF 14'960'000 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Realisierung und Entwicklung der ersten zwei Etappen der Parkanlagen auf der Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.28 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20214 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 14'960'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 500'000) und folgende (CHF 14'460'000) eingestellt.
  3. Baukredit von CHF 1'000'000 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Bodenreinigung der ersten beiden Etappen der Parkanlagen auf der Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.29 vom 11. Juli 2006 und RRB Nr. 06/29/46 vom 29. August 2006). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20216 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 1'000'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 100'000) und folgende (CHF 900'000) eingestellt.
  4. Kredit von CHF 2'240'400 für die 2. Etappe Landerwerb Grünzone auf dem Areal Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 04/23/33.1 vom 6. Juli 2004). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20208 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag CHF 2'240'400 (2007) eingestellt.
  5. Kredit von CHF 2'530'000 für die 1. Etappe der abwassertechnischen Erschliessung auf dem Areal Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des

Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/29/8.43 vom 29. August 2006 und RRB Nr. 07/06/2 vom 13. Februar 2007). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter den Positionen 6128.100.50665, 6128.100.50676 und 6128.100.50677 der Betrag von 2'530'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 700'000) und folgende (1'830'000) eingestellt

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

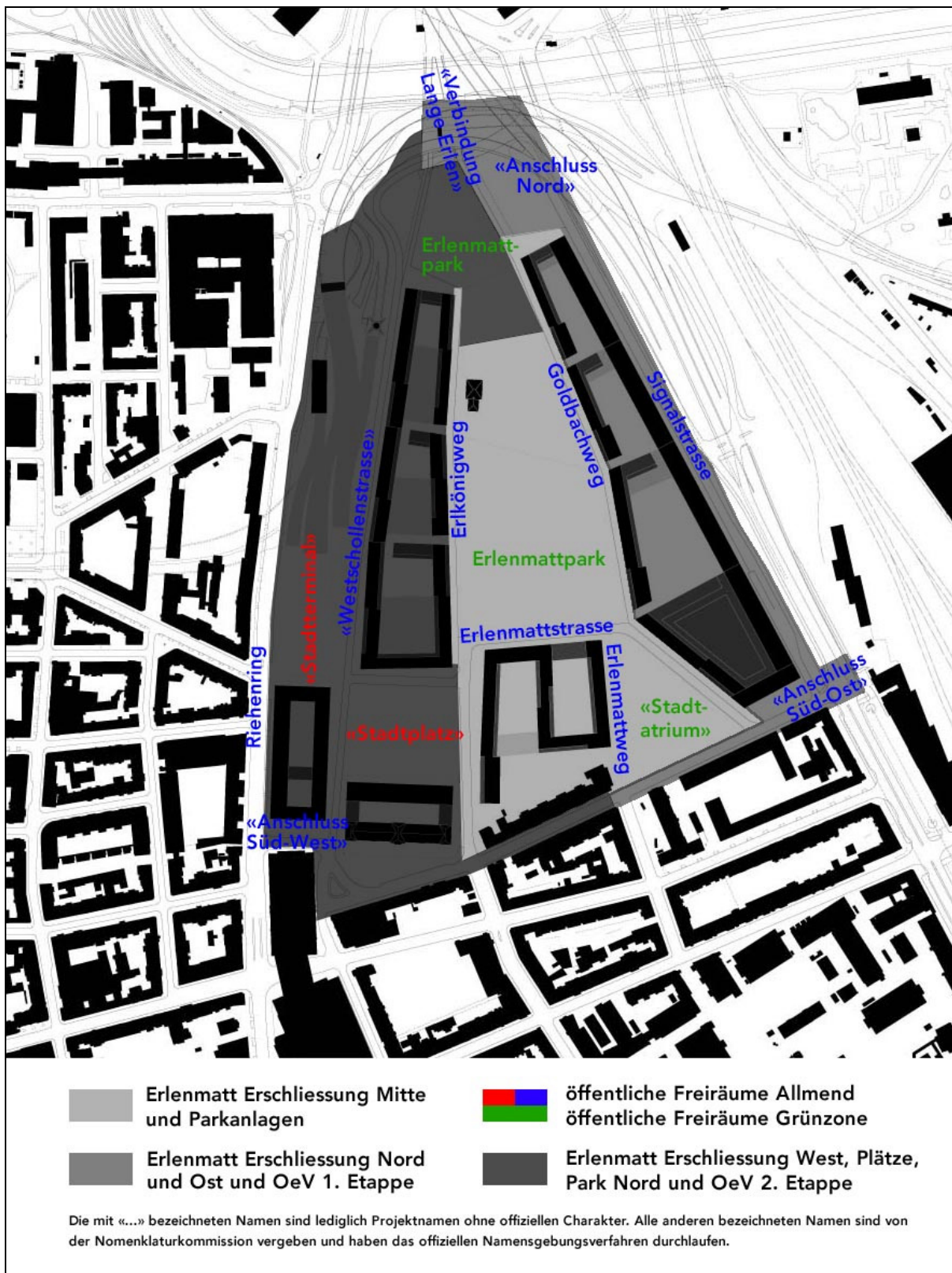


## **12. Anhang**

Dem Ratschlag Erlenmatt Erschliessung Mitte und Parkanlagen liegen im Anhang folgende Unterlagen bei:

- Anhang 1: Gliederung der Ratschläge Erlenmatt und Nomenklatur
- Anhang 2: Erlenmattstrasse / Erlenmattweg – Gestaltung Allmend
- Anhang 3: Visualisierung Erlenmattstrasse mit Baufeld B und Erlenmattpark
- Anhang 4: Erlenmattpark / «Stadtatrium» – Gestaltung Grünzone
- Anhang 5: Plan mit Visualisierungen der Parkanlagen (Erlenmattpark und «Stadtatrium»)

Anhang 1: Gliederung der Ratschläge Erlenmatt und Nomenklatur



Anhang 2: Erlenmattstrasse / Erlenmattweg – Gestaltung Allmend

[[ Anhang\_2\_Erlenmattstrasse\_061222.pdf ]]

Anhang 3: Visualisierung Erlenmattstrasse mit Baufeld B und Erlenmattpark



Anhang 4: Erlenmattpark / «Stadtatrium» – Gestaltung Grünzone

[[ Anhang\_4\_Parkanlagen\_070115.pdf ]]

Anhang 5: Plan mit Visualisierungen der Parkanlagen (Erlenmattpark und «Stadtatrium»)

[[ Anhang\_5\_Visualisierungen\_070115.pdf ]]