



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1294.01

BVD/P101294  
Basel, 4. August 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 3. August 2010

## Ausgabenbericht

### Siedlungsstruktureller Schwerpunkt Badischer Bahnhof

Erarbeitung Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b> .....	<b>3</b>
2.1 Ausgangslage und Auftrag .....	3
2.2 Wirkungsziele des Projektes .....	5
2.3 Vorarbeiten .....	5
2.4 Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof: Geplantes Vorgehen und benötigte Mittel	6
2.4.1 Perspektive .....	7
2.4.2 Handlungsprogramm .....	8
2.4.3 Mitwirkung und Verfahrensbegleitung .....	9
2.4.4 Koordinationsplattform .....	10
2.4.5 Sofortmassnahmen .....	10
2.5 Übersicht beantragte Mittel .....	11
2.6 Zeitplan .....	12
<b>3. Antrag</b> .....	<b>12</b>

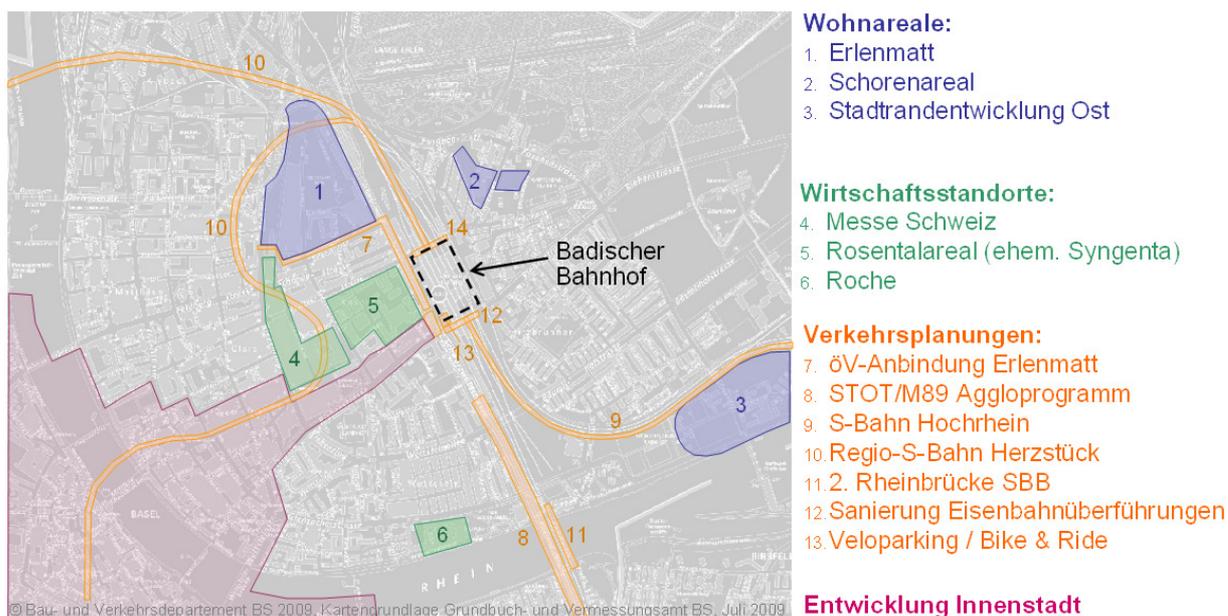
## 1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, einen Kredit von CHF 465'000 inkl. MWSt (Index April 2010, 114.2, Basis Schweizerischer Baupreisindex Region Nordwestschweiz BINW 1998) zu Lasten der Rechnung 2011 (CHF 250'000) und 2012 (CHF 215'000), Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6510.300.20023, des Hochbau- und Planungsamts zu bewilligen.

## 2. Begründung

### 2.1 Ausgangslage und Auftrag

Der Badische Bahnhof erfüllt in der Stadt Basel eine bedeutende Verkehrsfunktion: Er hat eine wichtige Rolle als Durchgangs- und Umsteigebahnhof sowie für die Versorgung der Reisenden und stellt einen Eingang in die Stadt dar. Aufgrund verschiedener bestehender Planungen und Projekte in seinem Umfeld wird der Bahnhof mittel- bis längerfristig einer starken Dynamik unterlegen sein. Es sind dies insbesondere wohnbauliche und gewerbliche Planungen sowie Neuorganisationen des Verkehrs (vgl. untenstehende Abbildung):



Aufgrund dieser Entwicklungen kann davon ausgegangen werden, dass

- der Badische Bahnhof mit dem wachsenden Personenaufkommen als Bahnstandort (also in seiner Primärfunktion als Anbieter von Transportleistungen) an Bedeutung gewinnen wird. Verschiedene Arealentwicklungen im Umfeld des Badischen Bahnhofs werden zu erhöhten Personenfrequenzen führen: Eine optimale Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsträger (insbesondere öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) ist dabei zentral.

- die verstärkte Nutzung des Badischen Bahnhofs auch für seine Sekundärfunktion (Bahnnebenbetriebe, Einkaufs und Freizeitnutzung) und Tertiärfunktion (Bahnhof als städtisches Zentrum: ökonomisch, sozial, kulturell, ...) bedeutende Auswirkungen haben wird. Ein kleines, aber sehr beliebtes Angebot besteht heute schon (Bsp. Gare du Nord, Helmut Fölnbacher Theater Company).

Mehrfach wurden in den vergangenen Jahren vom Parlament Massnahmen im Bereich des Badischen Bahnhofs gefordert: Im Allgemeinen eine integrale Planung (Anzug Maurer und Konsorten) sowie im Speziellen eine bessere Fussgängererschliessung (Anzug Suter und Konsorten) und die Schaffung eines Veloparkings (Anzug Lüchinger und Konsorten). Der Neutrale Quartierverein Hirzbrunnen formulierte zudem im April 2007 in einem Schreiben an das Stadtteilsekretariat Kleinbasel Vorschläge zur Verbesserung der Situation im Umfeld des Badischen Bahnhofs.

Der Regierungsrat hat in der Folge diese Anliegen aufgenommen und die Ausarbeitung eines Konzeptes für den Badischen Bahnhof im Politikplan 2009 – 2012 zum Ziel gemacht:

*„Konzept für eine Stadtteilentwicklung Badischer Bahnhof. (neu)*

*Der Richtplanentwurf Basel-Stadt sieht für den Badischen Bahnhof die Entwicklung eines siedlungsstrukturellen Schwerpunkts vor. Im Rahmen eines Konzeptes sollen Synergie- und Risikopotentiale aufgezeigt werden. Die Projektorganisation mit einer interdepartementalen Projektsteuerung wird vorbereitet.“ (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Politikplan 2009 – 2010, S.61).*

Mit dem Erlass des Richtplans Basel-Stadt vom 20. Januar 2009 durch den Regierungsrat und der Festlegung des Badischen Bahnhofes als siedlungsstrukturellen Schwerpunkt ergibt sich zudem ein direkter Auftrag zur Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für den Badischen Bahnhof:

*„Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)*

*Den Bahnhöfen kommt siedlungsstrukturell heute schon eine hohe Bedeutung zu. Durch Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen – u. a. durch Sicherung der erforderlichen Flächen für Park and Rail (P+R), Bike and Rail (B+R) und Fahrräder – sowie mittels Stärkung der Zentrenbildung kann ihre Drehscheibenfunktion gestärkt werden. Die Trennwirkung der Bahnhöfe zwischen Stadtteilen ist zu vermindern, die Aufenthaltsqualitäten und die Verbindungen für den Langsamverkehr zur Innenstadt sind zu verbessern.“ (S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, Richtplan BS, S. 48).*

*„Planungsgrundsatz/Planungsanweisung 2:*

*Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten sind:*

- als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten zu fördern;
- hinsichtlich Langsamverkehr an die Innenstadt optimal anzubinden und in ihrer Trennwirkung zwischen Quartieren zu mindern;
- als wirtschaftliche Impulsgeber zu nutzen, indem ihre Zentrumsfunktionen gestärkt werden.“ (S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, Richtplan BS, S. 50).

*„Entwicklung Badischer Bahnhof: Eine Strategiegruppe untersucht die Potenziale und entwickelt ein Konzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktionen unter Beteiligung der Bahnbetreiber, der Verwaltung, der ansässigen Unternehmer, der Nutzer und der Bevölkerung der Umgebung.“ (S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, Richtplan BS, S. 50).*

## 2.2 Wirkungsziele des Projektes

Folgende Wirkungsziele für das geplante Stadtteilentwicklungskonzept lassen sich aus den Vorgaben im Politik- und Richtplan ableiten:

- Der Badische Bahnhof wird als Drehscheibe mit wichtigen Verkehrsbeziehungen weiterentwickelt.
- Die Bildung eines attraktiven Mobilitätsangebots wird gefördert.
- Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird angestrebt.
- Fuss- und Veloverkehrsverbindungen werden optimiert.
- Die Trennwirkung zwischen den Quartieren wird vermindert.
- Der Badische Bahnhof wird als wirtschaftlicher Impulsgeber genutzt.
- Eine Nutzung und Entwicklung des städtebaulichen Potenzials wird angestrebt.

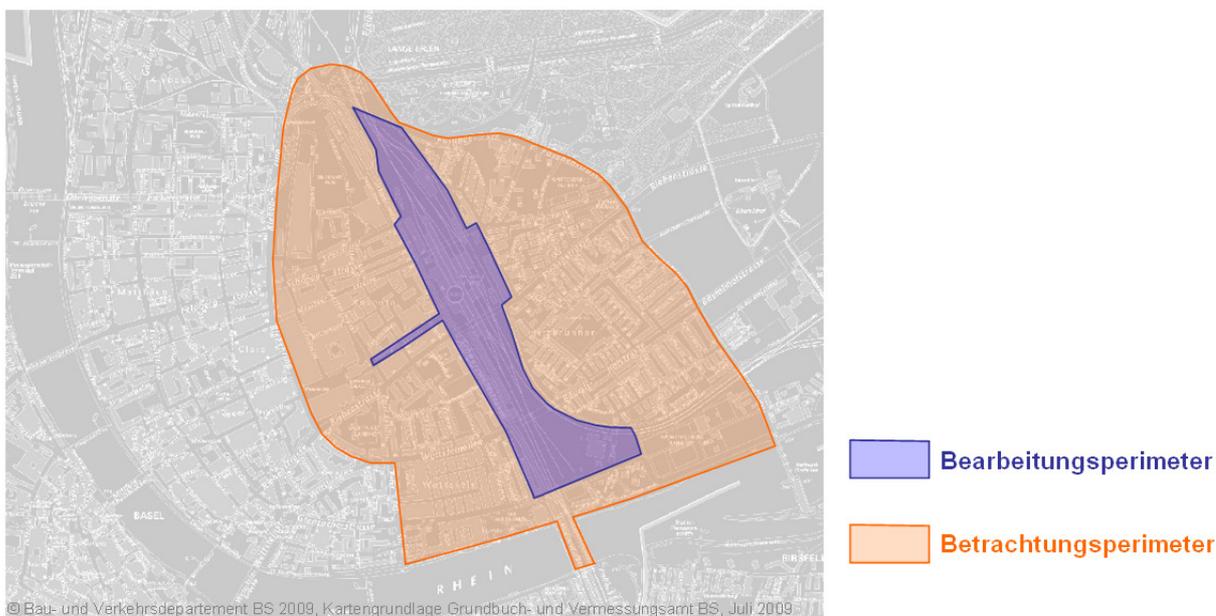
## 2.3 Vorarbeiten

Mit dem Einsetzen einer Projektorganisation zur Erarbeitung eines Stadtteilentwicklungskonzepts für den Badischen Bahnhof per September 2009 kam das Bau- und Verkehrsdepartement (Hochbau- und Planungsamt) den Forderungen aus Politik- und Richtplan nach. Gemäss den Erfordernissen an das Projekt ist die Deutsche Bahn AG bereits von Projektstart an in die Projektorganisation miteinbezogen worden. In Vorbereitung der Konzepterstellung beauftragte das BVD (Hochbau- und Planungsamt) eine **Vorstudie** aus ONA-Mittel. Zudem wurde im Januar 2010 eine **Quartieranhörung** durchgeführt, zu welcher die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Hirzbrunnen, Rosental und Wettstein eingeladen wurden. Die grosse Anzahl an Teilnehmerinnen und Teilnehmer (rund 200 Personen) unterstreicht die Bedeutung des Vorhabens. Diese Vorarbeiten haben Aufschluss über die bestehenden Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer, der Akteurinnen und Akteure an den Badischen Bahnhof und sein direktes und weiteres Umfeld gegeben, die bestehenden Potenziale ermittelt und Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Als zentrale Herausforderungen an die zukünftige Entwicklung des Badischen Bahnhofs haben sich insbesondere ergeben, dass

- die Lösung verkehrlicher Probleme ein zentraler Punkt darstellt (verkehrliche Organisation auf dem Bahnhofsvorplatz, Zugänglichkeit zum Bahnhofgebäude von allen Seiten);
- ein breiteres Angebot an Dienstleistungen (Detailhandel, Gastronomie, Hotellerie, Post) für unterschiedliche Wünsche der Reisenden und Beschäftigten den Bahnhof als attraktiven Verkehrsknoten ergänzen soll;
- das Gebiet als repräsentativer, grosszügiger urbaner Raum mit eigener Aufenthaltsqualität erscheinen und "Visitenkarte" für die Stadt und die umliegend ansässigen Unternehmen sein soll (inklusive Rosentalstrasse).

In der Vorstudie wurde zudem ein Vorschlag für das weitere Vorgehen der Konzepterarbeitung entwickelt.

Zur angemessenen Bearbeitung der Fragestellung hat sich eine Differenzierung des Gebietes in einen Bearbeitungs- und einen Betrachtungsperimeter als zweckmässig erwiesen (vgl. untenstehende Abbildung).



## 2.4 Stadtentwicklungskonzept Badischer Bahnhof: Geplantes Vorgehen und benötigte Mittel

Gemäss Vorschlag der Vorstudie und Ergänzungen durch die Projektleitung sind für den weiteren Ausarbeitungsprozess fünf Projektelemente vorgesehen:

- Die Ausarbeitung einer **Perspektive Badischer Bahnhof**, welche die Definition der Handlungsmöglichkeiten vornimmt und Entwicklungsperspektiven präzisiert.
- Die Erarbeitung eines **Handlungsprogramms**, welches Massnahmen inklusive Angaben zur Zuständigkeit sowie zu Zeit- und Finanzbedarf vorschlägt.
- **Mitwirkung und Verfahrensbegleitung**, unterstützt durch ein externes Büro.
- Die Einrichtung einer **Koordinationsplattform**: Aus den Erfahrungen des bisherigen Projektverlaufs hat sich herausgestellt, dass für Schnittstellen mit bestehenden Projekten (insbesondere Arealentwicklungsprojekten, siehe hierzu Kapitel 2.1 Ausgangslage) ein erhöhter Koordinationsbedarf besteht. Um diesbezügliche Doppelspurigkeiten zu vermeiden und Interaktionen bewusst zu beeinflussen, ist die Einrichtung einer Koordinationsplattform vorgesehen.
- Die Realisierung von **Sofortmassnahmen**: Zudem hat sich gezeigt, dass unter den Anregungen seitens der verschiedenen Akteure eine Reihe von kurzfristig realisierbaren Massnahmen zu finden ist. Die Projektleitung erachtet es deshalb als sinnvoll, ein Mass-

nahmenbündel vor Abschluss des Konzeptes vorzeitig umzusetzen, um ein positives Zeichen zu setzen.

Im Folgenden werden die erwähnten Projektelemente und deren Bausteine für das vorgeschlagene Erarbeitungsvorgehen dargelegt und Angaben zu den benötigten Mittel gemacht. Eine Übersicht über den zeitlichen Ablauf des Erarbeitungsprozesses des Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof und die benötigten finanziellen Mittel findet sich in Kapitel 2.5 und 2.6.

### 2.4.1 Perspektive

Die Perspektive verfolgt das Ziel, eine Antwort auf die Frage nach der mittel- bis längerfristigen Zukunft des Badischen Bahnhofs zu geben: Welche Nutzungsstruktur ist in Anbetracht der zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld des Badischen Bahnhofs anzustreben? Welches sind die erwünschten "Zentrumsfunktionen" des Badischen Bahnhofs? In diese Fragestellungen müssen einerseits die Überlegungen zu bereits laufenden Planungen und bestehenden Zielvorstellungen (beispielsweise Einführung Tram Erlenmatt) einfließen, andererseits sollen mögliche mittel- bis langfristige Entwicklungen ermittelt werden. Die Perspektive zeichnet in diesem Sinne ein Bild des Badischen Bahnhofs in einem Planungshorizont von 10 bis 20 Jahren. Da für den Bearbeitungs- und den Betrachtungsperimeter unterschiedliche Fragestellungen relevant sind, werden zwei Bausteine gesondert bearbeitet und deren Resultate im Anschluss abgeglichen und zusammengeführt:

Baustein 1:	Bearbeitungsperimeter	Anliegen: Zentrumsfunktion entwickeln
Fragestellung 1a	Wie kann die direkte Zugänglichkeit des Bahnhofs mit den verschiedenen Verkehrsmitteln und die Erreichbarkeit aus allen umliegenden Quartieren gewährleistet und für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden?	
Instrument	Studie über die Zugänglichkeit zum Badischen Bahnhof, zur optimalen Erschliessung der umliegenden Quartiere und in die Innenstadt: Die Studie soll aufzeigen, wie die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aus den angrenzenden Gebieten zum Badischen Bahnhof gelangen und im Bahnhofsgebäude geführt werden. Der Fokus der Studie soll auf der Beantwortung der Frage nach der verbesserten Zugänglichkeit liegen. Als Rahmenbedingung fliesst zusätzlich die Fragestellung nach der gewünschten Erreichbarkeit aus den umliegenden Quartieren mit ein. Die Untersuchung schlägt eine den neuen Anforderungen an den Bahnhof angepasste Personenlenkung vor und führt erste technische Machbarkeitsabklärungen durch. In diesem Zusammenhang ist es zentral, dass das Bahnkonzept der DB AG in die Überlegungen mit einbezogen wird. Geschätzte Kosten: CHF 50'000.--	
Fragestellung 1b	Welche Zentrumsfunktionen kann und soll der Badische Bahnhof in Zukunft erfüllen?	
Instrument	Nutzungsstudie über die Möglichkeiten einer verstärkten Kommerzialisierung in Abgleich mit weiteren denk- und wünschbaren Zentrumsfunktio-	

nen (Bsp. überregionales Kulturangebot):

Neben der bereits bestehenden Verkehrsfunktion des Badischen Bahnhofs wird dieser in Anbetracht der Entwicklungen im Bahnhofsumfeld in Zukunft weitere Funktionen zu erfüllen haben und erfüllen können. Die Machbarkeit der in der Studie vorgeschlagenen Varianten muss in wirtschaftlicher, technischer und rechtlicher Hinsicht überprüft werden. Ein wichtiger Schritt diesbezüglich stellt die rechtliche Überprüfung der Handlungsspielräume in Bezug auf den geltenden Zonenplan und auf den bestehenden Staatsvertrag<sup>1</sup> (sowie der späteren Vereinbarungen) dar. Eine Nutzungsstudie muss in enger Begleitung durch die DB AG erfolgen. Aus diesem Grund wird in diesem Ausgabenbericht eine Kofinanzierung durch den Kanton BS von CHF 30'000 (an die geschätzten Gesamtkosten von CHF 70'000) vorgeschlagen.

Geschätzte Kosten: CHF 30'000

Baustein 2:	Betrachtungssperimeter	Anliegen: Interaktionen beeinflussen
Fragestellung 2	Welche städtebaulichen Verknüpfungen mit umliegenden Entwicklungsgebieten bestehen und wie können diese im Sinne einer gesamtstädtischen Perspektive beeinflusst werden?	
Instrument	<p>Städtebauliche Studie zur Interaktion des Badischen Bahnhofs mit wichtigen Entwicklungsarealen:</p> <p>Diverse Entwicklungsgebiete im Betrachtungssperimeter stehen in Interaktion mit dem Badischen Bahnhof. Interaktion meint in diesem Sinne das Zusammenspiel von baulich-räumlicher Organisation und funktionaler Eignung, Durchlässigkeit oder Nutzbarkeit des Raumes. Darin enthalten sind auch Fragen nach der Interaktion zwischen dem öffentlichen Raum und privaten oder halbprivaten Arealen. Eine städtebauliche Studie soll diese Abhängigkeiten aufzeigen und städtebauliche Bilder für die Interaktion des Badischen Bahnhofs mit wichtigen Entwicklungsarealen zeichnen. Sie soll insbesondere aus Sicht des Kantons und aus dem Blickwinkel des Badischen Bahnhofs erwünschte Entwicklungen aufzeigen und Wege dahin skizzieren.</p> <p>Geschätzte Kosten: CHF 40'000</p>	

Gesamtkosten Perspektive Badischer Bahnhof: CHF 120'000

## 2.4.2 Handlungsprogramm

Das Handlungsprogramm versteht sich als Massnahmenpaket, welches die in der Perspektive formulierten Zielvorstellungen und Schlüsselthemen konkretisiert. Es ist vorgesehen, dass die jeweiligen Bearbeiter analog den thematischen Fragestellungen der Perspektive für die Bausteine 1 a, 1 b und 2 Massnahmenvorschläge erarbeiten.

<sup>1</sup> Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Basel betreffend die Weiterführung der Badischen Eisenbahnen über Schweizerisches Gebiet vom 27. Juli und 11. August 1852.

Für die jeweiligen Bausteine werden gemäss den drei folgenden Schritten Massnahmen erarbeitet:

1. Teilschritte formulieren: Für die erarbeiteten Ziele der jeweiligen Bausteine werden Teilschritte formuliert.
2. Massnahmen: Den Teilschritten werden Massnahmen zugeordnet. Die baulich-technische und finanzielle Machbarkeit der Massnahmen sollte bereits in diesem Schritt geklärt werden. Zudem sollen die Massnahmen auf ihre Wirkung geprüft werden.
3. Priorisierung und Zuständigkeiten: Im letzten Schritt werden die vorgeschlagenen Massnahmen aufgrund ihrer zeitlichen und finanziellen Machbarkeit bewertet und priorisiert. Zusätzlich wird die Bereitschaft der Akteure und Beteiligten zur Umsetzung von Massnahmen abgeklärt und wo möglich verbindlich festgehalten (Zuständigkeiten).

Gesamtkosten Handlungsprogramm Badischer Bahnhof: CHF 60'000

### **2.4.3 Mitwirkung und Verfahrensbegleitung**

Das Resultat der ersten beiden Projektelemente ist das Stadtteilentwicklungskonzept über die angestrebte zukünftige Entwicklung des Badischen Bahnhofs (Perspektive) und die zur Erreichung dieses Ziels einzuleitenden Massnahmen (Handlungsprogramm). Die genannten Ziele und Massnahmen werden unter dem Miteinbezug der betroffenen Akteure (Bahnbetreiber, Verwaltung, ansässige Unternehmer, Nutzerinnen und Nutzer und Bevölkerung der Umgebung) erarbeitet und abgestimmt. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind auf ihre Umsetzbarkeit bereits geprüft, damit direkt im Anschluss an die Konzepterarbeitung die Realisierung erster Massnahmen erfolgen kann.

In der Mitwirkung ist vorgesehen, die Akteure durch einen Akteursbeirat miteinzubeziehen. In diesem sollen Vertreter der im Umfeld des Badischen Bahnhofs ansässigen Unternehmen und Dienstleistungsanbieter, Delegierte der Quartiervereine und weiterer betroffener Interessengruppen vertreten sein. Der Akteursbeirat trifft sich im Verlauf der Erarbeitung der Perspektive und des Handlungsprogramms je zwei Mal. Dabei handelt es sich um moderierte Workshops (geschätzte Kosten für alle vier Workshops: CHF 20'000).

Die Quartieranliegen sollen im Rahmen von gesamthaft zwei öffentlichen Mitwirkungsveranstaltungen in den Prozess einfliessen können (geschätzte Kosten: CHF 10'000). Gesamthaft ergeben sich für die Mitwirkung dadurch Kosten von CHF 30'000.

Die Synthese aus den Einzelstudien der jeweiligen Bausteine und die Erstellung des Stadtteilentwicklungskonzepts Badischer Bahnhof sollen durch ein externes, neutrales Büro geleistet und durch die bestehende Projektorganisation gesteuert werden. Dieses ist in die Moderation und Verfahrensbegleitung eingebunden und übernimmt folgende Aufgaben: Koordination der Workshops und der Tätigkeiten der Projektleitung sowie Erstellen des Endberichtes (Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof). Diese Aufwendungen sind als ergänzend zu den durch ONA-Mittel bereits zur Verfügung stehenden Personalressourcen im Hochbau- und Planungsamt zu betrachten, und ermöglichen den Verzicht auf eine projektbezogene finanzierte Stelle. Die externe Beratung im Sinne einer Verfahrensbegleitung ermöglicht es, vorhandene Ressourcen optimal zu nutzen und zusätzliche externe Ressourcen wo nötig beizuziehen. Anhand analoger Planungsvorhaben kann von einer Kostenschätzung

im Rahmen von CHF 50'000 ausgegangen werden. Der Auftrag soll im freihändigen Verfahren mit drei formlosen Offerten vergeben werden.

Gesamtkosten für Mitwirkung und Verfahrensbegleitung: CHF 80'000

#### **2.4.4 Koordinationsplattform**

Wie in der Ausgangslage erwähnt, sind im direkten Umfeld des Badischen Bahnhofs diverse Entwicklungen in Umsetzung oder unmittelbar bevorstehend. Im Rahmen der Vorarbeiten zum Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof wurde klar, dass eine Notwendigkeit zur Koordination und gegenseitiger Information besteht. Insbesondere ist sicherzustellen, dass die in den jeweiligen Projekten getroffenen Entscheide gegenseitig kommuniziert werden. Die Schaffung einer Koordinationsplattform soll diesem Bedürfnis gerecht werden und umfasst folgende Elemente:

- Einrichten einer allen Projektvertreterinnen und -vertretern zugänglichen Dokumentenplattform, auf der sowohl grundsätzliche Informationen zu den jeweiligen Projekten (Factsheets), aber auch Grundlagendokumente wie Gesetzestexte, Pläne, verbindliche Dokumente, Beschlüsse etc. zu beziehen sind.
- Einrichten eines Internetauftritts zum Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof und zu den in dessen Betrachtungssperimeter laufenden Projekten, mit dem Ziel der Information der Öffentlichkeit. Die Integration eines Feedbackformulars als Möglichkeit für Rückmeldungen von Bevölkerung und Akteuren ist zu prüfen.

Gesamtkosten für die Einrichtung einer Koordinationsplattform: CHF 5'000

#### **2.4.5 Sofortmassnahmen**

Ein wichtiges Resultat der Vorstudie und der Quartieranhörung war die Feststellung, dass Massnahmen vorgeschlagen wurden, welche kurzfristig umgesetzt werden könnten, um die Qualität und Nutzerfreundlichkeit des Badischen Bahnhofs zu verbessern. Es ist zudem absehbar, dass im Verlauf der Erarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzepts weitere kurzfristig realisierbare Massnahmen anfallen werden, die auf den Abstimmungsbedarf mit bereits laufenden Projekten – insbesondere auf das Vorprojekt zur Tramerschliessung Erlenmatt (TrEm) – zurückzuführen sind.

Dabei handelt es sich um Massnahmen in den Bereichen (exemplarische Beispiele in Klammern):

- Aufenthaltsqualität  
(Zusätzliche Sitzgelegenheiten schaffen, in Kompetenz der DB AG)
- Sicherheit und Sauberkeit  
(Optimierung des öffentlichen Toilettenangebotes hinsichtlich Anzahl, Sauberkeit und Zugänglichkeit, in Kompetenz der DB AG)
- Zugänglichkeit der Perrons  
(Schaffung eines Angebots für mobilitätseingeschränkte Personen, um zu den Perrons zu gelangen, Öffnung der zweiten Personenunterführung (sog. "Riehener Unterführung"; Abklärungen im Gange)
- Versorgungsangebote  
(Installation eines BVB-Billet-Automaten im Bahnhof)

- Verkehr  
(Überprüfung der Grünphase für Fussgänger an der Kreuzung Schwarzwaldallee / Rosental- und Riehenstrasse)
- Kommunikation / Beteiligung  
(Verbesserte Kommunikation über die die Reisenden betreffenden Projekte)

Ein Arbeitsausschuss aus der Verwaltung und der Deutschen Bahn AG wird nach den Kriterien einer raschen finanziellen und technische Realisierbarkeit die auszuführenden Massnahmen festlegen.

Gesamtkosten Sofortmassnahmen: CHF 200'000

## 2.5 Übersicht beantragte Mittel

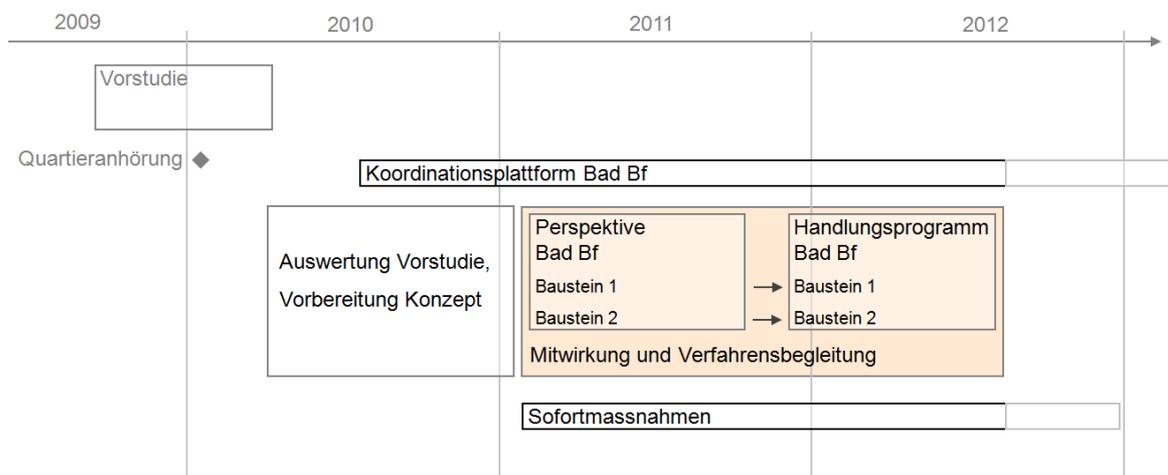
Die folgende Tabelle fasst die beantragten finanziellen Mittel gemäss Projektelementen zusammen:

Projektelement	Betrag (CHF)
<b>Perspektive Bad Bf</b>	<b>120'000</b>
Baustein 1 a Studie über die Zugänglichkeit zum Bad Bf	50'000
Baustein 1 b Nutzungsstudie (Kofinanzierung BS)	30'000
Baustein 2 Städtebauliche Studie	40'000
<b>Handlungsprogramm Bad Bf</b>	<b>60'000</b>
3 Folgeaufträge à je 20'000	60'000
<b>Mitwirkung und Verfahrensbegleitung</b>	<b>80'000</b>
Mitwirkung	30'000
Verfahrensbegleitung	50'000
<b>Koordinationsplattform</b>	<b>5'000</b>
<b>Sofortmassnahmen</b>	<b>200'000</b>
<b>Total Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof</b>	<b>465'000</b>

Mit den beantragten Mitteln sind die planerischen Leistungen gemäss dem Richtplanauftrag und wichtige Sofortmassnahmen abgegolten. Spätere Infrastrukturmassnahmen gehen zu Lasten der Liegenschaftseigentümer sowie der zuständigen Stellen.

## 2.6 Zeitplan

Über den Zeitplan zur Erarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzepts Badischer Bahnhof gibt die untenstehende Übersicht Auskunft:



## 3. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin  
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Siedlungsstruktureller Schwerpunkt Badischer Bahnhof

#### Erarbeitung Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof

(vom [Hier Datum eingeben])

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

://: Zur Erarbeitung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes für den Badischen Bahnhof wird ein Kredit von CHF 465'000 inkl. MWSt (Index April 2010, 114.2, Basis Schweizerischer Baupreisindex Region Nordwestschweiz BINW 1998) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2011 bis 2012, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6510.300.20023, des Hochbau- und Planungsamts bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.