



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.1637.01 / 06.5282.04

BVD/P111637
Basel, 26. Oktober 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 25. Oktober 2011

Ratschlag

Wiesenplatz

Ausführungsprojektierung / Realisierung behindertengerechter Tramhaltestellen und Schaffung eines Quartierplatzes

sowie

Bericht zum Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Aufwertung des Wiesenplatzes

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1. Begehren.....	3
2. Begründung.....	3
2.1 Ausgangslage.....	3
2.2 Ziele.....	4
3. Projektentwicklung.....	4
3.1 Haltestellenanordnung.....	4
3.2 Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen.....	5
3.3 Resultierendes Betriebskonzept.....	6
3.4 Einbezug der betroffenen Quartierbewohner.....	6
4. Projektbescrieb.....	7
4.1 Gestaltungsprojekt.....	7
4.2 Verkehr.....	9
4.3 Infrastruktur.....	10
4.4 Umweltaspekte.....	10
5. Termine und Kosten.....	12
5.1 Termine.....	12
5.2 Kosten.....	12
5.2.1 Investitionskosten.....	12
5.2.2 Kosten zu Lasten 'Rahmenkredit Erhaltung Strassen' (gebunden).....	14
5.2.3 Aufteilung der Kosten nach Infrastrukturteilsystemen.....	14
5.2.4 Kosten zu Lasten der Werke (gebunden).....	15
5.2.5 Zusammenstellung der Gesamtkosten.....	15
6. Bericht zum Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Aufwertung des Wiesenplatzes.....	16
7. Antrag.....	17

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für die Aufwertung des Wiesenplatzes, im Zusammenhang mit der erforderlichen behindertengerechten Ausgestaltung der Tramhaltestelle Wiesenplatz, zu genehmigen.

Wir beantragen folgende Kreditbewilligung:

Projektierung und Ausführung der Umgestaltung des Wiesenplatzes. (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) , inkl. MWST.

CHF 3'770'000 zu Lasten des Investitionsbereich 1,
«Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Pos.6170.100.20020

CHF 1'130'000 zu Lasten des Investitionsbereich 2,
«Öffentlicher Verkehr», Pos. 6170.100.20035

Die nachstehend aufgeführten Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

CHF 2'600'000 Gebundene Ausgaben

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Der Wiesenplatz präsentiert sich heute in erster Linie als Verkehrsknoten mit einer im Zentrum befindlichen, aber nicht nutzbaren Grünfläche, auf der vier grossgewachsene Bäume und ein Basiliskenbrunnen stehen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Wiesenplatz befinden sich mit dem Coop, dem Restaurant Depot 14, der Basler Kantonalbank und dem kürzlich erbauten Atelierhaus 'New Bollag' publikumsrelevante Angebote. In erweiterter Nachbarschaft sind zudem die neuen Nutzungen in der Aktienmühle von Bedeutung.

Für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs bestehen am Wiesenplatz derzeit keine normgerechten Ein- und Aussteigemöglichkeiten, da die Insel der Haltestelle in der Gärtnerstrasse von der Wendeschlaufe für die Tramlinie 17 gequert wird. Um Fahrgäste zusteigen zu lassen, hält das Tram 17 auf der Fahrbahn der Wiesenstrasse ebenfalls im Bereich der Wendeschlaufe. Beide Haltestellen können in dieser Lage, aufgrund der aus technischen Gründen zwingend niedrigen Randsteine, den Anforderungen der Normen nicht genügen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) macht eine Anpassung der Haltestellen zwingend erforderlich. Am Wiesenplatz muss aus diesem Grund die heutige Haltestellensituation auch betreffend Anordnung der Halteketten optimiert werden, wodurch sich die Chance ergibt, eine Platzfläche zu schaffen und diese auf die Bedürfnisse des Quartiers auszurichten.

Bereits im Rahmen der «*Werkstadt Basel*» diskutierte die Quartierbevölkerung in der «*Kon-sens-Konferenz Kleinhüningen*» den Wiesenplatz als potentiellen Treffpunkt und Aufenthaltsort für das Quartier, worauf dieser ins Aktionsprogramm Stadtentwicklung aufgenommen wurde. Die Aufwertung des Platzes ist darüber hinaus Gegenstand zweier politischer Vorstösse: so fordert der Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten (06.5282.01), den Wiesenplatz mittels Flächenrückgewinnung und Neugestaltung zu Gunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit aufzuwerten. Der Anzugs Herman Amstad und Konsorten (06.5047.01) fordert unter anderem einen Rückgewinn von heute dem Verkehr vorbehaltenen Flächen.

2.2 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden nachstehende Ziele für die Umgestaltung des Wiesenplatzes verfolgt:

- Schaffen von behindertengerechten komfortablen Haltestellen gemäss BehiG
- Verbessern der Sicherheit für den Fussverkehr
- Vergrössern der Fläche für den Fussverkehr
- Schaffen eines Orts mit hoher Qualität für Aufenthalt und Nutzung

3. Projektentwicklung

3.1 Haltestellenanordnung

Ausgehend von der in Kapitel 2.1 dargestellten Sachlage wurden zu Beginn der Projektentwicklung mit den unterschiedlichen Planungspartnern der Verwaltung mögliche Varianten der Haltestellenanordnung in der Gärtnerstrasse untersucht. Dabei wurde schnell klar, dass aufgrund der notwendigen Haltekantenlänge, der Anzahl an Strasseneinmündungen im Platzbereich und der aus technischen Gründen auszuschliessenden Lage im Bereich der Tramwendschleife nur eine Anordnung im südlichen Platzbereich in Frage kommt. Nicht ausser Acht gelassen wurde dabei auch, dass sich Haltestellen zwecks verbesserter Orientierung idealerweise direkt gegenüber liegen.

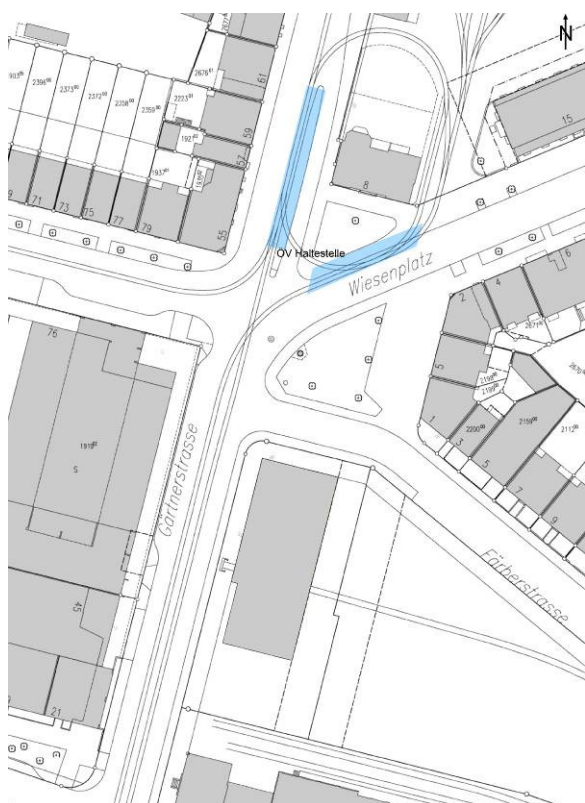


Abb. 1: Haltestellenanordnung heute

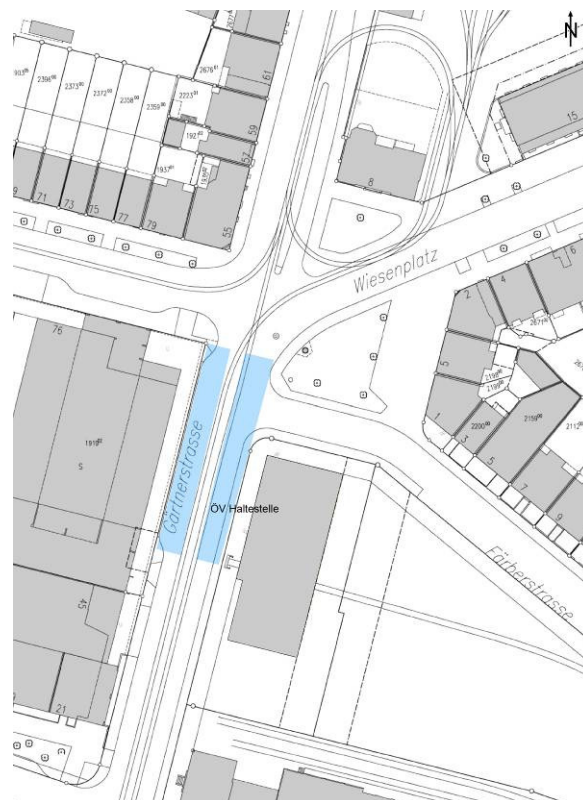


Abb. 2: Haltestellenanordnung zukünftig

3.2 Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen

Die Anordnung der Haltestelle am Wiesenplatz bedingt zwingend die Aufhebung des letzten Teilstücks der Färberstrasse bzw. die heutige Einmündung in die Gärtnersstrasse. Da aus der Färberstrasse aber bereits heute eine zweite Verbindung Färberstrasse – Wiesenstrasse – Gärtnersstrasse besteht, war zu klären ob diese für das Verkehrsaufkommen ausreichend ist.

Die Resultate der durchgeführten Verkehrszählung haben gezeigt, dass auf die direkte Fahrbeziehung Färberstrasse - Gärtnersstrasse verzichtet werden kann, da die Fahrbeziehung Färberstrasse - Wiesenstrasse - Gärtnersstrasse selbst für die in der Morgen- und Abendspitze ermittelte Verkehrsbelastung problemlos ausreichend ist.

Ebenso ist in der Gärtnersstrasse die Einrichtung einer Kaphaltestelle - welche es den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, direkt vom Geh- bzw. Aufenthaltsbereich ins Tram einzusteigen - aufgrund des Verkehrsaufkommens unbedenklich. Dies zeigt auch ein Vergleich mit der Situation am Riehenring, welcher eine rund 20% höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Gärtnersstrasse (Die Auswirkungen von Lichtinseln und Kaphaltestellen auf den Verkehrsfluss sind identisch). Ferner liegt die erhöhte Anzahl Trambewegungen durch ein- bzw. ausrückende Trams zur Änderungen der Taktzeiten, ausserhalb der MIV-Spitzenstunden.

3.3 Resultierendes Betriebskonzept

Auf der Basis aller Untersuchungen wurde nachstehend skizziertes Betriebskonzept erarbeitet. Dieses ermöglicht einen Rückgewinn von bislang dem Verkehr vorbehaltenen Flächen in der Grössenordnung von rund 750 m² und unterstützt damit deutlich die Ziele der beiden eingangs erwähnten Anzüge Roland Engeler-Ohnemus und Herman Amstad (vgl. Kap. 2.1).



Abb. 3: Schematische Handskizze des Betriebskonzeptes

3.4 Einbezug der betroffenen Quartierbewohner

Um den erstmals im Rahmen der «Werkstadt Basel» geäusserten Ansprüchen der Quartierbevölkerung gebührend Rechnung tragen zu können, wurde im April 2009 anlässlich einer Anhörung - gestützt auf §55 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt - ein Workshop mit den betroffenen Quartierbewohnerinnen und -bewohnern durchgeführt. Die Auswertung der Workshopresultate ergab, dass der Wiesenplatz in erster Linie dem Treffen und Ausruhen dienen soll, in zweiter Priorität bestand der Anspruch für Aktivitäten wie beispielsweise Boule spielen. Bezüglich der Qualität des Aufenthalts war der Wunsch nach Sitzbänken klar dominierend, im Weiteren wurden attraktivitätsfördernde Elemente wie Wasser und Schmuckkrabben gewünscht.

Diese Anforderungen aus der Anhörung dienten anschliessend neben einer Vielzahl von gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen als Grundlage für die Entwicklung des nachfolgend beschriebenen Gestaltungsprojekts. Nach Fertigstellung des Gestaltungsprojekts wurde dies wiederum der beteiligten Quartierbevölkerung präsentiert und dabei - zu deren grundsätzlichen Zufriedenheit - dargelegt, wie die an der Anhörung erarbeiteten Ansprüche umgesetzt wurden.

4. Projektbeschrieb

4.1 Gestaltungsprojekt

Wie aus der Skizze des Betriebskonzepts (s. Kap. 3.3) hervorgeht, wird mit der Aufhebung des Teilstücks der Färberstrasse (Einmündung in Gärtnerstrasse) und der Neuorganisation der Tramhaltestelle das Potential für eine Umgestaltung des Wiesenplatzes zu einem Treffpunkt fürs Quartier geschaffen.

Dies wird insbesondere im südlichen Platzbereich erkennbar, wo eine gegenüber dem umgebenden Belag um rund 10 cm vertiefte Nutzfläche und ein grosser neuer Brunnen entstehen. Die vertiefte Nutzfläche ist chaussiert und bietet sich unter anderem dazu an, dem Boulespiel zu dienen. Beidseitig dieses Ensembles werden Sitzbänke angeordnet und somit der Aufenthalt in der Sonne als auch im Schatten der Bäume ermöglicht. Die Baumreihe - aus drei bestehenden und einem neuen Baum - ist umgeben von einer gegenüber dem Platzniveau erhöht liegenden Schmuckrabatte. Damit werden den Bäumen ideale Standortbedingungen geboten und gleichzeitig der Aufenthaltsbereich von der Fahrbeziehung Färberstrasse - Wiesenstrasse räumlich getrennt. Im Vorgartenbereich des Atelierhauses New Bollag bleiben die heute bereits bestehenden Sträucher in neuen ovalen Rabatten erhalten und bilden einen zusätzlichen Schmuck am Wiesenplatz.



Abb. 3: Modellfotografie

Im nördlichen Bereich bleibt der in der Tramwendeschleife bereits heute bestehende Baum - analog der Baumreihe auf der südlichen Platzhälfte - in einer erhöhten Schmuckrabatte erhalten. Hier befinden sich auch der aus seiner heutigen Lage verschobene Basilikenbrunnen und die öffentliche Telefonkabine der Swisscom. Durch die Neuordnung der Tramhaltestelle am südlichen Ende des Wiesenplatzes, kann die für Fussgänger zu überquerende Fahrbahnbreite im nördlichen Platzbereich von 14m auf 8m reduziert und übersichtlicher ausgestaltet werden.

Die Zusammengehörigkeit der durch die Wiesenstrasse getrennten Platzbereiche wird durch einen hellen Belag, der sich wie ein Teppich unter die Gebäude am südlichen und nördlichen Platzende schiebt, unterstrichen und sichtbar gemacht.

Die neuen Tramhaltestellen entsprechen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und bieten als Kaphaltestellen einen grösstmöglichen Komfort für die ein- und aussteigenden Fahrgäste. In Fahrtrichtung Hochbergerplatz verläuft der Randstein direkt nach der Haltekante so, dass die Sicherheit für den Veloverkehr entlang der Gärtnerstrasse in Richtung Norden unter den bestehenden Verhältnissen bestmöglich gewährleistet wird (vgl. Kap. 4.2).

Im Umfeld des Coop steigert eine neue Baumreihe die Attraktivität der Gärtnerstrasse und leistet einen Beitrag zur räumlichen und ästhetischen Aufwertung. Die aus diesem Bereich entfernte Wertstoffsammelstelle wird neu in der Inselstrasse durch eine unterirdische und

somit weniger Lärm verursachende Sammelstelle ersetzt. Dabei kommt diese optimal zwischen Coop und Migros zu liegen.

Vor dem Coop werden in der Inselstrasse die heutige Längsparkierung sowie die Grünrabatte aufgehoben und durch eine Querparkierung ersetzt. Dadurch kann dazu beigetragen werden, den auch durch die Haltestellenneuanordnung bedingten Parkplatzverlust mehrheitlich zu kompensieren und gleichzeitig ein adäquates Angebot im direkten Zusammenhang mit der Einkaufsnutzung anzubieten (vgl. Kap. 4.2).

4.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs resultieren aus den - dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechenden - baulichen Anpassungen deutliche Verbesserungen hinsichtlich Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Sicherheit. Die Ausstattung der Haltestellen richtet sich wie üblich nach deren Bedeutung hinsichtlich der zu erwartenden Fahrgastfrequenzen. Stadtauswärts ist mit der neuen Tramverlängerung nach Weil am Rhein ein hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten, wodurch die Errichtung einer Wartehalle begründet ist. Stadteinwärts wird aufgrund der deutlich geringeren Frequenzen auf die Einrichtung einer Wartehalle verzichtet.

Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung aller Liegenschaften für den motorisierten Individualverkehr, insbesondere auch in der Färberstrasse, bleibt vollumfänglich gewährleistet. Der hauptsächlich mit der Neuordnung der behindertengerechten Haltestellen einhergehende Verlust von 27 Parkplätzen kann durch die Angebotserweiterung vor dem Einkaufszentrum in der Inselstrasse und durch Ergänzungen in der Gärtnerstrasse grösstenteils (20 Parkplätze) kompensiert werden. Letztlich resultiert ein Minus von 9 Parkplätzen, da zwei Parkfelder zu Veloabstellfeldern umgewidmet werden.

Veloverkehr

Obschon eine Querparkierung im Zusammenhang mit einer Veloroute (Inselstrasse – Wiesenstrasse) keine Maximallösung ist, stellt sie aufgrund des geringen Spielraums für Alternativlösungen innerhalb des Perimeters, der guten Übersichtlichkeit, der grosszügigen Fahrbahnbreite (Ausweichmöglichkeit) und der vorteilhaften Lage zum Einkaufszentrum einen optimalen Kompromiss dar.

Entlang der Gärtnerstrasse in Fahrtrichtung Hochbergerplatz entstand durch das mit dem Depotumbau 2010 neu erstellte Gleis - welches aus der Gärtnerstrasse in die Wiesenstrasse abbiegt - ein für den Veloverkehr nicht optimal zu befahrender Schnittpunkt. Das Projekt Wiesenplatz trägt dieser Situation insoweit Rechnung, als dass der Randstein unüblicherweise direkt nach der Tramhaltekante um einen Meter zurückspringt und somit ein grösserer Manövrierbereich für die Velofahrerinnen und -fahrer angeboten werden kann.

Fussverkehr

Aufgrund des Rückgewinns an Fussverkehrsflächen und der damit einhergehenden Verkürzung der Strassenquerungen werden die Fusswegbeziehungen deutlich sicherer. Dies trifft in besonderem Masse auf das Platzzentrum zu, wo im Zusammenhang mit der Tramhalte-

stelle ein neuer Fussgängerstreifen als Verbindung zwischen Aufenthaltsbereich und Einkaufsmöglichkeit bzw. Wohnquartier angeboten wird. Einzig der im Absatz zum Veloverkehr erwähnte Rücksprung des Randsteins nach der Haltekante schmälert hier die maximale Verbesserung der Fussgängersicherheit. Im Sinne einer Kompromisslösung und Verbesserung der Velosicherheit erscheint dies aber vertretbar.

4.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Durch die Aufhebung eines Teils der Färberstrasse, die Neuordnung der Haltestelle und aufgrund der weiteren beschriebenen Veränderungen am Wiesenplatz ist die öffentliche Beleuchtung anzupassen. Im Aufenthaltsbereich werden drei neue Kandelaberleuchten montiert und im gesamten Perimeter die Überspannungsleuchten über den Fahrbahnen erneuert.

Brunnen

Zusätzlich zum vorhandenen (und im Rahmen des Projekts zu versetzenden) Basiliskenbrunnen wird mit dem neuen, vom Quartier gewünschten Brunnen das Angebot an Wasser massgeblich erweitert.

Entsorgung

Die heute oberirdisch vorhandene Wertstoffsammelstelle (Glascontainer) wird an neuer Lage unterirdisch angeordnet (s. Kap. 4.1). Ebenfalls mit unterirdischem Container versehen ist der neue 1000lt-Abfallsammelbehälter im Platzbereich.

Werkleitungsbau

Grundvoraussetzung für die Realisierung der in Kapitel 4.1 beschriebenen Veränderungen sind umfangreiche Arbeiten an den Werkleitungen. Dazu zählt einerseits das Umlegen bestehender und Verlegen neuer Leitungen für Brunnen, Beleuchtung und Telefonkabine, sowie andererseits der Ersatz sanierungsbedürftiger Leitungen. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Elektrizitäts-Trassen und die Wasserversorgungsleitung in der Gärtnerstrasse ersetzt. Ferner wird die Erdgas-Hochdruckleitung nachisoliert und das Elektrizitäts-Transitkabel in der Inselstrasse umgelegt. Gleichzeitig mit diesen umfangreichen Arbeiten nimmt die Swisscom zu ihren Lasten Anpassungen am Telefonnetz vor.

Gleisbau

Mit dem Umbau des Wiesendepots und der weiteren dabei realisierten Gleisverbindung in der Wiesenstrasse haben die BVB - koordiniert mit dem Projekt Wiesenplatz - auch die Wendeschleife erneuert. Die Gleisbauarbeiten im Rahmen des Projekts Wiesenplatz beschränken sich deshalb auf den Knoten und den Haltestellenbereich in der Gärtnerstrasse, wo die Geleise in angepasster Lage neu verlegt werden.

4.4 Umweltaspekte

Vegetation

Für die Realisierung der behindertengerechten Haltestellen und die Umgestaltung des Wiesenplatzes müssen im Umfeld des Coop fünf Bäume an der Inselstrasse und zwei Bäume in

der Gärtnerstrasse entfernt werden. Diese sieben Bäume weisen einen geringen Stammumfang auf.

Östlich der Gärtnerstrasse stehen auf dem Wiesenplatz gesamthaft fünf grosskronige Bäume wovon sich vier im zukünftig vergrösserten, dem Aufenthalt dienenden Platzbereich befinden. Zur Schaffung des vom Quartier gewünschten Aufenthalts- und Nutzungsangebotes und aus niveautechnischen Gründen, muss ein unter die Schutzbestimmungen nach § 4 des Baumschutzgesetzes fallender Baum entfernt werden.

Im Gegenzug werden mit dem Projekt gesamthaft 8 neue Bäume gepflanzt. Davon ein grosskroniger Baum im zukünftigen Aufenthaltsbereich des Platzes, sowie sieben weitere Bäume im Bereich der neuen Tramhaltestelle. Gesamthaft fällt die Baumbilanz des Projekts damit neutral aus.

Zu diesen Veränderungen am Baumbestand wurde - gestützt auf §6 des Baumschutzgesetzes - die Baumschutzkommission angehört, welche anlässlich einer Begehung vor Ort am 5. Oktober 2010 den dargelegten Anpassungen zustimmte.

Mit der Neuausrichtung des Wiesenplatzes auf die Nutzungsansprüche der Quartierbewohnerinnen und -bewohner geht, zu Gunsten einer grösseren Nutzfläche, ein Verlust an Vegetationsfläche einher. Anstelle der heute rund 650 m² Rasenfläche werden neu 400 m² Schmuckrabatten erstellt. Die Reduktion um die resultierenden 250 m² wird sowohl durch die Qualität der Vegetationsflächen (Schmuckrabatten statt Rasenflächen) als auch durch die höhere gestalterische Qualität und Nutzbarkeit des Wiesenplatzes kompensiert.

Untergrundsbelastung

Da sich nach Angaben der Fachstelle Altlasten (AUE) im Gebiet um den Wiesenplatz eine grossräumige künstliche Auffüllung mit einer Mächtigkeit von 3 bis 5 Metern im Untergrund befindet, wurde eine Voruntersuchung in Auftrag gegeben. Die Resultate der im Rahmen dieser Voruntersuchung durchgeführten technischen Untersuchung gemäss Altlastenverordnung, beinhalten u. a. eine Analyse von Bodenproben und wurden vom AUE beurteilt. Dabei hat sich gezeigt, dass im Perimeter des Wiesenplatzes keine Gefahr für die Umwelt durch Auswaschung von Schadstoffen in das Grundwasser besteht und somit neben der fachgerechten Entsorgung und Deponierung des Aushubmaterials keine weiteren Massnahmen vor Ort erforderlich sind.

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

3. Quartal 2012	Bewilligungen und Projektfreigabe
3. Quartal 2012	Submissionen
1. Quartal 2013	Baubeginn
2. Quartal 2014	Bauende
3. Quartal 2014	Baumneupflanzungen

5.2 Kosten

Die nachfolgend detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau der behindertengerechten Haltestellen sowie die Schaffung eines Treffpunkts für das Quartier am Wiesenplatz.

5.2.1 Investitionskosten

Investitionskosten IB 1

Die Kosten zu Lasten des Investitionsbereichs 1 'Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur' für das vorliegende Projekt betragen inkl. MWST. CHF 3'770'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) und setzen sich wie folgt zusammen.

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenposition (gerundet)	CHF
Strassenbau	920'000
Werkleitungen	1'075'000
Ausbau / Umgebung	350'000
Baunebenkosten	365'000
Honorare	450'000
Unvorhergesehenes	330'000
<i>Zwischentotal exkl. MWST</i>	<i>3'490'000</i>
Mehrwertsteuer 8.0% (gerundet)	280'000
Total Investitionskosten IB 1 (inkl. MWST)	3'770'000

Investitionskosten IB 2

Die Kosten zu Lasten des Investitionsbereichs 2 'Öffentlicher Verkehr' für das vorliegende Projekt betragen inkl. MWST. CHF 1'130'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenposition (gerundet)	CHF
Gleisbau / Unterbau	630'000
Elektrische Anlagen / Fahrleitungen	123'000
Ausstattung Haltestellen	12'000
Baunebenkosten	115'000
Honorare	88'000
Unvorhergesehenes	77'000
<i>Zwischentotal exkl. MWST</i>	<i>1'045'000</i>
Mehrwertsteuer 8.0% (gerundet)	85'000
Total Investitionskosten IB 2 (inkl. MWST)	1'130'000

Investitionskosten IB 1 und IB 2

Die gesamthaft anfallenden Investitionskosten belaufen sich auf CHF 4'900'000 und setzen sich entsprechen obiger Aufstellungen wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Investitionsbereich	CHF
IB 1 'Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur'	3'770'000
IB 2 'Öffentlicher Verkehr'	1'130'000
Total Investitionskosten (inkl. MWST)	4'900'000

5.2.2 Kosten zu Lasten 'Rahmenkredit Erhaltung Strassen' (gebunden)

Würde der Wiesenplatz nach heutigem Standard und in seiner heutigen Form - also ohne die Schaffung behindertengerechter Haltestellen und eines Aufenthalts- und Treffpunktes - erneuert, beliefen sich die Kosten zu Lasten des 'Rahmenkredit Erhaltung Strassen' auf CHF 970'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) und setzten sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenposition	CHF
Strassenbau	445'000
Werkleitungen zu Lasten Projekt	55'000
Ausbau / Umgebung	30'000
Baunebenkosten	175'000
Honorare	110'000
Unvorhergesehenes	85'000
<i>Zwischentotal exkl. MWST</i>	<i>900'000</i>
Mehrwertsteuer 8.0% (gerundet)	70'000
Total zu Lasten Erhaltung, gebunden (inkl. MWST)	970'000

5.2.3 Aufteilung der Kosten nach Infrastrukturteilsystemen

Die Kosten von CHF 5'870'000 zu Lasten der Investitionsbereiche 'Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur' und 'Öffentlicher Verkehr' teilen sich gemäss Infrastrukturmodell wie folgt auf die Teilsysteme 'Erhaltung Strasse' und 'Umgestaltung' auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	CHF
Umgestaltung (Neuinvestition)	3'020'000
Strasse Restwert (Neuinvestition zu Lasten Umgestaltung)	1'880'000
<i>Zwischentotal</i>	<i>4'900'000</i>
Strasse Erhalt (gebunden zu Lasten Rahmenkredit Erhaltung Strasse)	970'000
Total (inkl. MWST)	5'870'000

Wird eine Anlage vor der technisch möglichen Nutzungsdauer erneuert, ist der Restwert als Neuinvestition mitzufinanzieren, da der 'Rahmenkredit Erhaltung Strassen' lediglich die Reinvestition für abgeschriebene Anlagen umfasst. Im Fall des Wiesenplatzes ist die Anlage zu 34.14% abgeschrieben.

Im Infrastruktursystem 'Erhaltung Strasse' sind nur die Kosten für Strassenerneuerungen gemäss des heutigen Strassenstandards, ohne jegliche Veränderungen oder Aufwertung der Situation enthalten.

5.2.4 Kosten zu Lasten der Werke (gebunden)

Koordiniert mit dem Projekt Wiesenplatz werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche nicht zu Lasten des Projektes anfallen und somit nicht Bestandteil dieses Ratschlags sind.

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Bereich	CHF
Elektro	1'295'000
Gas	100'000
Wasser	201'000
Telekommunikation	34'000
Total (inkl. MWST)	1'630'00

5.2.5 Zusammenstellung der Gesamtkosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf CHF 7'500'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	CHF
IB 1 Umgestaltung (Neuinvestition)	3'770'000
IB 1 Strassenerneuerung (gebunden)	970'000
IB 2 Öffentlicher Verkehr (Neuinvestition)	1'130'000
Ausgaben der Werke (gebunden)	1'630'000
Total (inkl. MWST)	7'500'000

6. Bericht zum Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Aufwertung des Wiesenplatzes

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Dezember 2008, den nachstehenden Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten dem Bau- und Verkehrsdepartement zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

«Die Grün- und Freiflächen sind unterschiedlich über das ganze Stadtgebiet verteilt. Namentlich die Quartiere in Basel Nord sind mit Grün- und Freiflächen unterdurchschnittlich ausgestattet.

Der geplante Neubau des Tramdepots Wiesenplatz hat u. U. auch Auswirkung auf die Gestaltung des angrenzenden Wiesenplatzes. Rund um den Wiesenplatz bestehen grosse Potenziale für Aufwertung des Freiraums (vgl. Ausstellungsführer „Stadtentwicklung Basel Nord“, 2005).

So steht die Aktienmühle an der Gärtnerstrasse frei und das nördlich daran angrenzende Areal der Novartis Richtung Färberstrasse ist stark unternutzt (Parkplatz) und steht zur Disposition.

Der heutige Wiesenplatz könnte unter Einbezug der angrenzenden Flächen vergrössert und neu gestaltet werden. Dies hätte zweifellos eine beträchtliche Aufwertung des Klybeckquartiers zur Folge.

Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob er bereit ist, im Bereich Wiesenplatz Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds zu erwerben und ein Projekt für eine Erweiterung und Neugestaltung des Wiesenplatzes auszuarbeiten.»*

Wir berichten zu der formulierten Frage wie folgt:

- ob er (der Regierungsrat) bereit ist, im Bereich Wiesenplatz Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds zu erwerben ...

Aufgrund der im Rahmen der bisherigen Berichterstattungen zu diesem Anzug (06.5282.02 und 06.5282.03) angesprochenen und mittlerweile realisierten Entwicklungen und Umnutzungen im unmittelbaren Umfeld des Wiesenplatzes durch Private (Neubau 'New Bollag' südlich am Wiesenplatz und Umnutzung der Aktienmühle durch die Stiftung Habitat), gibt es heute keine Veranlassung mehr für den Kanton, einen Grundstückserwerb aus dem Mehrwertabgabefonds anzustreben.

... und ein Projekt für eine Erweiterung und Neugestaltung des Wiesenplatzes auszuarbeiten.


Das Projekt für die Erweiterung, Nutzbarmachung und Umgestaltung des Wiesenplatzes liegt mit diesem Bericht zur Kostengenehmigung durch den Grossen Rat vor. Diesem Anliegen der Anzugstellenden kann damit vollumfänglich entsprochen werden.

7. Antrag

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

Für die Umgestaltung des Wiesenplatzes zu einem Aufenthalts- und Begegnungsort für das Quartier und dem damit einhergehenden Rückgewinn von Fussgängerflächen, beantragen wir - gestützt auf unsere Ausführungen - dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs sowie die Abschreibung des Anzugs Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Aufwertung des Wiesenplatzes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Wiesenplatz

Ausführungsprojektierung / Realisierung behindertengerechter Tramhaltestellen und Aufwertung des Wiesenplatzes

(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:

://: Für die Ausführungsprojektierung für die Aufwertung des Wiesenplatzes einen Kredit von total CHF 4'900'000. Dem Investitionsbereich 1 'Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur', zu Lasten der Rechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Pos. 6170.100.20020) wird für die anstehenden Tramhaltestellenanpassungen und Sanierungsarbeiten ein Kredit von CHF 3'770'000 inkl. MWST (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) belastet. Dem Investitionsbereich 2 'Öffentlicher Verkehr', zu Lasten der Rechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Pos. 6170.100.20035) wird für die Anpassungen der Gleisanlagen im Zusammenhang mit den anstehenden Tramhaltestellenanpassungen ein Kredit von CHF 1'130'000 inkl. MWST (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) belastet.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.