



Basler Verkehrs-Betriebe

Claragraben 55
4005 Basel

An den Grossen Rat

Anhang (Projektbeschreibung)
zum Ratschlag betreffend Darlehen Umbau des BVB-Depots Wie-
senplatz

Basel, 23. August 2007

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am [\[Hier Datum eingeben\]](#).

Inhaltsverzeichnis

1. BVB-Depotkonzept	3
1.1 Depotkonzept	3
1.2 Alternative Standorte.....	4
1.3 Der ideale Standort	4
2. Architektur- und Planerwettbewerb	5
3. Das Bauprojekt „Wiesenteppich“	6
3.1 Gesamtanlage.....	6
3.2 Architektur	6
3.3 Nutzungsbereiche, Raumprogramm und Ausbaustandard.....	7
3.4 Umwelt und Energie.....	7
3.5 Sicherheit	8
4. Betriebskonzept.....	9
5. Bauablauf und damit verbundene Massnahmen	10
5.1 Laufender Betrieb.....	10
5.2 Bauzeit	10
5.3 Umbau Betriebsschleife Wiesenplatz	10
5.4 Altlastbedingte Entsorgung von Aushubmaterial	10
6. Kosten	11

Beilagen: Situationsplan und Übersicht

1. BVB-Depotkonzept

1.1 Depotkonzept

An ein wirtschaftlich und betrieblich günstiges Depotkonzept werden folgende Anforderungen gestellt:

- Möglichst wenig und kurze Fahrten zwischen Depot und Linieneinsatz (dies sind meist wenig produktive Fahrten).
- Risikominimierung bei Ausfall eines Depots.
- Möglichst redundante, wenig störanfällige Zufahrten.
- Synergien durch Zusammenfassung von Arbeiten an wenigen Standorten (flexibler Personaleinsatz, gute Ausnutzung der installierten Maschinen).

Während die ersten drei Punkte eher verteilte, aber zentrale Standorte erfordern, führt der letzte Punkt zu einer Konzentration auf möglichst wenige Standorte. Die heutigen drei BVB-Depots, von denen eines nur als Abstell-Depot genutzt wird, erfüllen diese Anforderungen in optimaler Weise, auch in Bezug auf die geplanten Linienverlängerungen.

Die Depots Allschwilerstrasse und Dreispitz sowie die beiden BLT-Depots Ruchfeld und Hüslimatt liegen links-rheinisch. Ein Drittel des BVB-Gleisnetzes sowie sieben der insgesamt 22 Linien-Endpunkte der elf BVB- und BLT-Tramlinien liegen aber im Kleinbasel oder in Riehen. Bei Betriebsbeginn müssen die Trams dort einsetzen und bei Betriebsschluss ab dort ins Depot zurückfahren. Es macht daher Sinn, dass eines der fünf Depots von BVB und BLT im Kleinbasel liegt.

Mit dem Umbau des Depots Wiesenplatz behält die BVB die heutigen drei Depot-Standorte bei. Das Depotkonzept geht davon aus, dass die Wartungs-, Unterhalts- und kleinere Reparaturarbeiten in den Depots Allschwilerstrasse (Morgarten) und Wiesenplatz ausgeführt werden. Der Umbau des Depots Wiesenplatz wird zwar einen wirtschaftlicheren Betrieb als heute zulassen, das Depot wird aber im Vergleich zu heute keine zusätzlichen Kapazitäten aufweisen. Das Depot Dreispitz ist deshalb wegen der dortigen Abstellkapazität nach wie vor erforderlich. Für das Rollmaterial, welches für die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil und der Tramlinie 3 nach St-Louis nötig ist, ist mit diesem Depotkonzept ausreichend Abstellraum vorhanden.

Mittel- bis langfristig ist eine Verlegung der Dreispitz-Kapazitäten an andere Standorte denkbar, um damit die Nutzung des frei werdenden Areals für andere Zwecke (z.B. Kultur oder Wohnen) zu ermöglichen. Dazu besteht aber bei der BVB keine betrieblich oder wirtschaftlich begründbare Veranlassung. Sollte die BVB aus übergeordneten Gründen aus dem Depot Dreispitz ausziehen müssen, könnten die erforderlichen Abstellkapazitäten durch eine Erweiterung des Depots Allschwilerstrasse und eine Ergänzung des Depots Wiesenplatz mit einem südlich angelegten Vorbau geschaffen werden. Beide Massnahmen sind jedoch nur

langfristig möglich. Beim Depot Allschwilerstrasse müsste zu relativ hohen Kosten das Bahnareal überdacht werden, und bei beiden Depots (Allschwilerstrasse und Wiesenplatz) ergäben sich wegen der räumlichen Konzentration grössere städtebauliche Herausforderungen. Mit dem jetzt vorgeschlagenen Umbau des Depots Wiesenplatz werden – mit Ausnahme des Verzichts auf einen neuen Standort – keine Präjudizien geschaffen.

1.2 Alternative Standorte

Um den idealen Standort zu finden, wurden in einer frühen Projektphase im Rahmen eines Depotkonzepts mögliche Varianten untersucht. Dabei wurden die betrieblichen Anforderungen zusammen mit den städtebaulichen Rahmenbedingungen hinterleuchtet.

In diese Überlegung wurde auch das Depot Dreispitz miteinbezogen und geprüft, ob im Falle eines Depotneubaus auf den Standort Dreispitz verzichtet werden kann. Da allerdings schon heute das Depot Dreispitz nur noch als Abstellhalle genutzt und nur während des Fahrzeugauslaufs am Morgen und während des Einstellvorgangs am Abend mit Depotpersonal besetzt ist, ergäben sich bei einer Aufhebung des Standorts Dreispitz und der Schaffung von Ersatzraum in einem anderem Depot - einem bisherigen oder einem neuen - nur noch geringe Einsparungen. Trotzdem wurden sieben alternative neue Standorte geprüft, u.a. das Areal DB-Rangierbahnhof, das Grisard-Areal in Kleinhüningen und das Bombardier-Areal in Pratteln. Für alle alternativen Standorte wurden die Investitions- und Betriebskosten berechnet. Dabei wurden die Betriebskosten zur besseren Vergleichbarkeit der einzelnen Varianten kapitalisiert. Die so berechneten Kosten bewegen sich für ein neues Depot zwischen CHF 100 bis 130 Mio. Im Vergleich dazu belaufen sich die Kosten für den Umbau des bestehenden Depots Wiesenplatz auf weniger als die Hälfte dieses Betrages.

Für die Mehrkosten von CHF 50 bis 80 Mio. könnte zwar beim Wiesenplatz Bauland gewonnen werden, um im unteren Kleinbasel bis max. 100 Wohnungen zu erstellen, allerdings an nicht besonders attraktiver Lage. Erschwerend für eine Nutzung für Wohnungsbau kommt hinzu, dass die frei werdenden alten Depothallen nicht einfach abgebrochen werden könnten. Gemäss Aussage der Basler Denkmalpflege handelt es sich beim Depot Wiesenplatz um ein hochrangiges, schutzwürdiges Baudenkmal. Die Schutzwürdigkeit der zentralen Depothallen steht einer finanziell interessanten Umnutzung entgegen.

1.3 Der ideale Standort

Das schlechte Kosten-/Nutzen-Verhältnis im Falle eines Depotneubaus an einem neuen Standort, die Folgekosten für das „Baudenkmal“ Depot Wiesenplatz im Falle einer anderen Nutzung sowie die betrieblich günstige Lage des bisherigen Depots Wiesenplatz sprechen eindeutig für den Verzicht auf einen Depotneubau an einem neuen Standort. Stattdessen muss das Depot Wiesenplatz am bisherigen Standort umgebaut werden.

2. Architektur- und Planerwettbewerb

Um ein optimales Sanierungs- und Renovationskonzept für das Depot Wiesenplatz zu erhalten, hat die BVB unter Leitung des Baudepartementes einen Architektur- und Planerwettbewerb durchgeführt. Nach einem Präqualifikationsverfahren wurden vier Teams, bestehend aus Architekten, Bauingenieuren und Betriebsplanern zur Einreichung eines Projektentwurfes eingeladen.

Das von der Jury einstimmig zur Ausführung empfohlene Projekt „Wiesenteppich“ zeichnet sich gegenüber den anderen eingereichten Entwürfen durch folgende Vorzüge aus:

- **Städtebauliche und architektonische Qualität**

Die Nachbarnutzung durch die umgebenden Wohnhäuser wird respektiert. Das Projekt „Wiesenteppich“ hält im Vergleich zu den anderen Entwürfen den grössten Abstand zu den angrenzenden Häusern ein, ohne die im Wettbewerb geforderten Abstelllängen zu unterschreiten. Die Anordnung der lärmintensivsten Anlageteile (Werkstatt) im Zentrum und die für den Einstellvorgang nachts benötigten Weichen im Gebäudeinnern tragen dazu bei, dass die Lärm-Emissionen gegenüber heute gesenkt werden. Das architektonisch interessant gestaltete und begrünte Dach, führt zu einer Aufwertung der Hofsituation für die Anwohnerinnen und Anwohner. Alle diese Massnahmen tragen in ihrer Gesamtheit zu einer markanten Verbesserung des Wohnumfeldes in diesem kleinen Basler Geviert bei.

- **Funktionalität**

Dank des Konzepts als Durchlaufdepot werden insbesondere nachts beim Einstellen der Tramzüge die Rangierbewegungen vereinfacht, was die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner reduziert. Die Werkstattanlagen sind kompakt im Arealzentrum konzipiert. Dank kurzer Wege erlaubt dies effizientes Arbeiten, und im Winter können die Heizkosten gegenüber heute massiv gesenkt werden, weil die alten, schlecht isolierten Depothallen nicht mehr beheizt werden müssen.

- **Betriebliche Einsparungen**

Die jährlichen betrieblichen Einsparungen belaufen sich auf CHF 550'000.--.

- **Option Ausbau der Abstellanlagen**

„Wiesenteppich“ ist das einzige Projekt, in dem die Option für einen Ausbau der Abstellanlage durch einen modernen Anbau vor der westlichen Hallenhälfte aufgezeigt wird. Dieser Anbau ist im heutigen Zeitpunkt für die Erfüllung des von der BVB benötigten Raumprogramms nicht erforderlich, er kann jedoch zusammen mit anderen Möglichkeiten, zu einem späteren Zeitpunkt neu geprüft werden.

- **Anwohnerinnen und Anwohner**

Von der Vertreterin der Anwohnerschaft in der Jury wurde dem Siegerprojekt die grösste Rücksichtnahme gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern attestiert. Durch die Einhausung des Grossteils der Weichenanlagen, durch die Reduktion der Rangiermanöver im Freien auf das Allernotwendigste sowie durch die Konzentration der Anlieferung und der Werkstattanlagen im Zentrum des Areals wird dem Lärmschutz höchste Beachtung geschenkt. Indem das Siegerprojekt den grössten Abstand zu den Wohnbauten am Wiesendamm einhält und bisher von der BVB als Abstellanlage und Parkplatz genutzte Flächen begrünt werden können, wird die Wohn-

qualität für die das Depotareal umschliessenden Randbebauungen massiv aufgewertet.

3. Das Bauprojekt „Wiesenteppich“

3.1 Gesamtanlage

Das Projekt Wiesenteppich ändert die betrieblichen, funktionellen und städtebaulichen Defizite der heutigen Depotanlage grundlegend. Aus dem Sackdepot wird ein Durchlaufdepot mit getrennten Ein- und Ausfahrten.

Im östlichen Teil des Geländes wird auf der ganzen Länge des bestehenden Depots eine leicht angewinkelte, zusätzliche Halle angebaut. Diese neue Halle Ost beherbergt neben zusätzlichen Abstellgleisen (Abstellbereich) den Wartungstrakt, den Servicebereich und den Lagertrakt. Die Gleise der bestehenden Halle 1 werden zusammen mit den Gleisen der neuen Halle im rückwärtigen Teil zu einer Schlaufe zusammengeschlossen. Die einfahrenden Tramkurse fahren abends in die neue Halle Ost ein, gelangen über die Wendeschlaufe, bereits richtig geordnet für die morgendliche Ausfahrt, in die alte Halle 1. Mit den letzten Kursen wird die Halle Ost gefüllt, die Halle 1 dient, abgesehen von der auf Gleis 1 gezügelten Radsatzbearbeitung, zukünftig als reine Abstellhalle.

Zwischen die bestehende Depothalle und die neue Halle Ost ist der Diensttrakt mit den Infrastruktur-, Fahrdienst- und Sozialräumen eingeschoben.

Zur Realisierung des geplanten Umbaus ist ein minimaler Landabtausch mit den Nachbarn nötig. Die Detailverhandlungen für einen kostenneutralen Landabtausch wurden mit der Nachbarschaft geführt und stehen vor dem Abschluss.

3.2 Architektur

Die neue, längsseitig an das bestehende Depot angebaute Halle Ost folgt im Grundriss dem Verlauf des äussersten Gleisstrangs im Halleninnern. Die geschwungene, aus Schallgründen fensterlose äussere Hallenwand wird in Leichtbeton erstellt und wird mit Kletterpflanzen versehen.

Strukturiert wird die neue Halle Ost durch die in Richtung der Gleise verlaufende, wellenförmige Dachstruktur. In seiner Gesamtheit entsteht das Bild eines weiten, bewegten, grünen Teppichs. Dieses Dach wird eine der grössten, durchgehend extensiv begrünzten Dachflächen auf Kantonsgebiet sein. Die angrenzenden Wohnbauten erfahren dadurch eine markante Aufwertung. Überhaupt wird die bestehende, triste Hinterhofsituation ökologisch und städtebaulich wesentlich verbessert.

Im Halleninnern schaffen die in Holz/Stahl ausgeführten Wellendächer akustisch als auch stimmungsmässig eine sehr angenehme Raumatmosphäre für die hier arbeitenden Menschen. Linsenförmige Oberlichtfenster bringen ein gedämpftes Tageslicht in die Halle. Die ungehobelte Holzuntersicht des Hallendachs schafft eine gestalterische Verwandtschaft zu den Holztonnendächern der alten Halle 1. Diese historisch wertvolle Halle 1 kann nun, von

allen technischen Einbauten befreit, in ihrem ursprünglichen Sinn genutzt und entsprechend restauriert werden. Künftig werden hier nur noch Trambügel abgestellt.

3.3 Nutzungsbereiche, Raumprogramm und Ausbaustandard

Der Neubau der Halle Ost umfasst folgende Nutzungsbereiche:

- **Diensttrakt**

Im Diensttrakt sind die Aufenthaltsräume für das Depot- und Fahrdienstpersonal, die Fahrschule und das Meisterbüro mit der Nebenwerkstatt untergebracht. Der Diensttrakt stellt das Kommunikations- und Nervenzentrum für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dar. Wer immer von aussen kommend ins Depot will, wird über den Durchgang an der Wiesenstrasse zum Haupteingang des Diensttraktes geleitet. Zulieferer und Besucher werden hier vom Fachpersonal des Depots in Empfang genommen.

- **Wartungstrakt**

Im Wartungstrakt finden Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen statt. Der Wartungstrakt ist mit durchgehenden Gruben unter den Gleisen sowie Dacharbeitsständen ausgerüstet, um entsprechende Arbeiten an den Unterseiten oder auf dem Dach der Fahrzeuge ausführen zu können. Ein Laufkran bedient den ganzen Wartungstrakt.

- **Lagertrakt**

Im Lagertrakt sind die verschiedenen Lagerbereiche für Ersatzteile, Betriebsmittel etc. auf drei Ebenen verteilt und mit einem 2000 kg Warenlift erschlossen. Im Erdgeschoss schliesst der Lagertrakt unmittelbar an das Meisterbüro und an den Werkstattbereich an.

- **Servicehalle**

Die Servicehalle wird betrieblich in einen Servicebereich und einen Abstellbereich gegliedert. Der Servicebereich ist für Einlaufcheck, Besandung und Aussenwäsche sowie für Kleinreparaturen ausgerüstet. Der Abstellbereich besitzt keine spezifischen Ausrüstungen und dient einzig der Durchfahrt und dem Abstellen.

- **Annextrakt**

Der aus baugesetzlichen Gründen in der Höhe leicht abgesetzte Annextrakt dient als zusätzliche Abstellhalle für Fahrzeuge. Ein neues Sandsilo ist hier untergebracht. Aufgrund der möglichen Gleislängen können teilweise nur Einzelfahrzeuge abgestellt werden.

Der gesamte Ausbau ist in einem einfachen, zweckmässigen Industriestandard gehalten.

3.4 Umwelt und Energie

3.4.1 Massnahmen gegen Lärm

Dank der neuen Halle Ost werden sich sämtliche Abstellgleise in einem Gebäude befinden. Für die Anwohnerinnen und Anwohner wird dadurch der Lärm markant abnehmen. Durch

das Betriebskonzept eines Durchlaufdepots werden Rangierfahrten auf dem Vorplatz auf ein Minimum reduziert. Die neu zu erstellenden Gleisanlagen werden gleichermassen mit Steinwollmatten (Flumroc) gedämmt, wie dies heute bei Gleisen im Strassenraum üblich ist.

Die heute frei liegenden Parkplätze für das Fahrdienstpersonal der BVB werden aufgehoben. Als Ersatz dafür dient die unterirdische Einstellhalle unter dem heutigen Depot, die sich im Besitze der BVB befindet.

3.4.2 Heizen

Die vorliegende Projektplanung erlaubt eine Trennung in beheizte und unbeheizte Zonen. Die bestehende Depothalle muss im Gegensatz zu heute nicht mehr beheizt werden, weil in dieser Halle keine Wartungs-, Reparatur- und Servicearbeiten mehr durchgeführt werden müssen.

Beheizt ist der Diensttrakt, in welchem sich ständige Arbeitsplätze befinden. Dieser Trakt ist optimal isoliert. Das Gebäude ist an die Fernheizung angeschlossen. Die Räume werden mittels Radiatoren beheizt. Zur energietechnischen Optimierung wird die Aussenluft über Erdregister im Sommer gekühlt und im Winter vorgewärmt.

Auch der Wartungstrakt ist optimal isoliert und beheizt, wird aber nicht künstlich belüftet. Für die Belüftung dienen Dachfenster, die nach Bedarf geöffnet und geschlossen werden können.

Die Servicehalle ist optimal isoliert, hingegen nur auf Frostschutz-Niveau beheizt. Hier kommt zur Lüftung im Sommer ein Tunnelventilator zum Einsatz. Um die Anwohner vor Lärm zu schützen, sind die Fenster hier nachts grundsätzlich geschlossen.

Für die Warmwasseraufbereitung dienen Sonnenkollektoren auf dem Dach, im Winter ergänzt durch die Fernheizung.

3.4.3 Abwasser

Alle Kanalisationsleitungen im Bereich des Depotareals werden erneuert oder saniert.

Dank der Dachbegrünung der Halle Ost wird dort ein langsames Abfließen des Dachwassers erreicht. Das Dach wird aus ökologischen Gründen nicht über die Kanalisation entwässert, sondern gelangt über eine neu zu erstellende Grundleitung direkt in den Vorfluter, die Wiese.

Bei der bestehenden Depothalle (Halle 1) wird ein Viertel der Dachentwässerung für die Tramwaschanlage verwendet. Der Frischwasserverbrauch wird dadurch auf ein absolutes Minimum reduziert.

3.5 Sicherheit

Das Brandschutzkonzept ist in Zusammenarbeit mit Spezialisten und Vertretern der Brandschutzbehörden ausgearbeitet worden und entspricht den gängigen Brandschutznormen. Als Brandschutzmassnahme ist entsprechend der Vorschriften eine Unterteilung in Brandabschnitte vorgesehen, womit im Falle eines Brandes eine Ausbreitung verhindert werden

kann. Das ganze Depot wird mit einer Brandmeldeanlage ausgerüstet. Räume mit erhöhtem Brandrisiko, wie der Wartungstrakt und die Auto-Einstellhalle, werden mit Sprinkleranlagen ausgerüstet.

Beim neuen Depot sind klar markierte Verkehrswege für Personen und die Anlieferung vorgegeben. Der Zugang erfolgt – mit Ausnahme grosser Fahrzeuge wie etwa der Kehrrietauf- fuhr – von der Wiesenstrasse her an einem einzigen Checkpoint. Das gesamte Areal wird umzäunt, so dass die Überwachung auf ein Minimum reduziert werden kann.

Alle Arbeitsplätze werden gemäss den aktuellen Arbeitssicherheitsrichtlinien ausgestattet.

4. Betriebskonzept

Das planmässige Einlaufen und Abstellen der Tramfahrzeuge erfolgt nach einem von der BVB definierten Ablaufschema. Ist ein Fahrzeug für Instandhaltungsarbeiten im Depot vorgesehen, wird es direkt beim Einlaufen in den Wartungstrakt geführt. Dort stehen auf zwei Stumpengleisen vier Arbeitsstände mit Gruben- und Dacharbeitsebenen zur Verfügung, um regelmässige Wartungsarbeiten sowie nicht vorhersehbare Reparaturarbeiten ausführen zu können.

Ist an einem Fahrzeug eine Bearbeitung der Radsätze vorgesehen, wird dieses zur Radsatzbearbeitungsmaschine auf Gleis 1 rangiert oder auf einem Abstellgleis zwischenzeitlich abgestellt.

Sind keine Instandhaltungsarbeiten geplant, kann der einlaufende Kurs entweder durch den sogenannten Servicebereich oder direkt über die Durchfahrtsgleise in den Abstellbereich gefahren und abgestellt werden. Der Servicebereich ist so angeordnet und ausgerüstet, dass dort der Einlaufcheck und die Besandung durchgeführt werden können. Hier befindet sich auch eine automatische Waschanlage.

Das planmässige Abstellen der Trams auf den verschiedenen Gleisen erfolgt nach einem Gleisbelegungsplan. In einem ersten Schritt wird die Halle 1 (Gleise 1 bis 12) gefüllt. Dabei wird das Gleis 11 möglichst lange als Durchfahrtsgleis offen gehalten, um bei allfälligen Falschfahrten eine neuerliche Einfahrt über die Wendeschleife Wiesenplatz zu ermöglichen. Nachdem auch dieses Gleis belegt, d.h. die Halle 1 voll ist, werden die noch einfahrenden Kurse schliesslich auf den Gleisen der Servicehalle abgestellt. Die Disposition der Fahrzeuge wird durch eine teilautomatisierte Betriebshofsteuerung unterstützt. Die Steuerung erfolgt zentral aus dem Meisterbüro.

Die Innenreinigung und der Wechsel der Fahrzeugreklamen werden wie bis anhin in bzw. an den abgestellten Fahrzeugen durchgeführt. Diese Arbeiten erfordern keine fest installierten Einrichtungen und sind somit standortunabhängig.

5. Bauablauf und damit verbundene Massnahmen

5.1 Laufender Betrieb

Der Umbau der Depotanlage muss unter laufendem Betrieb durchgeführt werden.

Von der gegenwärtigen Abstelllänge von 2'275 m müssen 1'335 m während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen. Die restliche Abstellkapazität kann im Depot Dreispitz und in der offenen Abstellanlage Eglisee abgedeckt werden.

Alle für den Depotbetrieb notwendigen Einrichtungen müssen während der Bauzeit zur Verfügung stehen. Die übrigen Teile werden anderswo zwischengelagert.

Die Fahrschule wird als Ganzes während der gesamten Bauzeit vom Standort Wiesenplatz ausgelagert.

5.2 Bauzeit

Die 21 Monate dauernde Realisierung ist in zwei grossen Bauetappen vorgesehen, welche die betriebsnotwendigen Umstände berücksichtigen. Die erste Etappe dauert 5 Monate. Hier geht es ausschliesslich um den Umbau der alten Halle 1 c, mit Eingriffen in die bestehende Autoeinstellhalle. Die BVB-Parkplätze im Hof werden neu angeordnet. Der alte Diensttrakt steht noch in Betrieb.

Die zweite Etappe dauert 16 Monate. Während dieser Bauetappe wird die neue Halle Ost, samt allen zugehörigen Aussenanlagen, erstellt. Die mindest notwendigen Infrastrukturräume des abgebrochenen alten Diensttraktes sind in Containern entlang der Gärtnerstrasse untergebracht. Die BVB-Parkplätze befinden sich in der in der ersten Etappe umgebauten Einstellhalle.

Während der gesamten Bauzeit werden die verbleibenden Abstelllängen, wie bis heute, als Sackdepot betrieben. Die Bauzeit dauert voraussichtlich von November 2008 bis Juli 2010.

5.3 Umbau Betriebsschleife Wiesenplatz

Die Betriebsschleife Wiesenplatz muss im Zusammenhang mit den betrieblich bedingten Anpassungen teilsaniert werden. Die angepasste Betriebsschleife Wiesenplatz erlaubt das betriebsmässige Wenden unabhängig von einstellenden Kursen. Beim unabhängigen Einstellgleis wird zusätzlich der Stauraum leicht vergrössert, was eine Entlastung des Betriebsgleises zur Folge hat.

Die neue Endhaltestelle für einstellende Kurse befindet sich im Schlaufenbereich. Folgekurse können somit unbehindert die ordentliche Haltestelle bedienen.

5.4 Altlastbedingte Entsorgung von Aushubmaterial

Im Zusammenhang mit der technischen Untersuchung laut Altlastenverordnung (AHIV) wurde bereits im November 2001 durch das AUE festgehalten, dass im Depot Wiesenplatz der

Bereich der künstlichen Auffüllung problematisch sei. Diese historische Auffüllung beinhaltet Materialien, welche nach heutiger Gesetzgebung als stark verunreinigt zu bezeichnen sind. Der Kanton Basel Stadt als Standortinhaber musste bereits damals ein Konzept zur Untersuchung vorlegen.

6. Kosten

BKP	Arbeitsgattung	à fonds perdu Kredit: Umbau Betriebs- schlaufe § 16 BVB-OG	Mehrkosten Altlasten- entsorgung (Zentr. Rückstellung Sanierung Altlasten)	Darlehen: Umbau Depot § 17 BVB OG
1	Vorbereitungsarbeiten		Fr. 1'688'000	Fr. 2'361'000
10a	Altlastenentsorgung		Fr. 1'688'000	Fr. 0
10b	Aushub –0.50m bis –1.10m inkl. Materialersatz			Fr. 258'000
11	Räumungen			Fr. 763'000
12	Sicherungen, Provisorien			Fr. 205'000
13	Gemeins. Baustelleneinrichtungen			Fr. 318'000
14	Anpassungen an best. Bauten			Fr. 113'000
16	Anpass. an best. Verkehrsanlagen			Fr. 62'000
17	Spez. Foundationen, Baugrubensicherung			Fr. 113'000
19	Honorare			Fr. 529'000
2	Gebäude			Fr. 18'795'000
20	Baugrube			Fr. 586'000
21	Rohbau 1			Fr. 7'266'000
22	Rohbau 2			Fr. 2'106'000
23	Elektroanlagen			Fr. 1'472'000
24	Heizungs-, Lüftungs-, Klimaanlage			Fr. 1'256'000
25	Sanitäranlagen			Fr. 1'659'000
26	Transportanlagen			Fr. 95'000
27	Ausbau 1			Fr. 1'373'000
28	Ausbau 2			Fr. 525'000
29	Honorare			Fr. 2'457'000
3	Betriebseinrichtungen			Fr. 16'671'000
33	Elektroanlagen			Fr. 3'446'000
34	HLK-Anlagen			Fr. 95'000
35	Sanitäranlagen			Fr. 1'959'000
36	Transportanlagen			Fr. 8'164'000
37	Ausbau 1, Arbeitspodeste etc.			Fr. 827'000
39	Honorare			Fr. 2'180'000
4	Umgebung	Fr. 1'149'000		Fr. 3'895'000
41	Lärmschutzmassnahmen	Fr. 0		Fr. 366'000
46	BVB-Areal	Fr. 186'000		Fr. 2'577'000
47	Allmend	Fr. 812'000		Fr. 0
48	Provisorien	Fr. 0		Fr. 450'000
49	Honorare	Fr. 151'000		Fr. 502'000
5	Baunebenkosten			Fr. 3'153'000

51	Bewilligungen, Gebühren			Fr.	209'000		
52	Muster, Modelle, Vervielfältigungen			Fr.	261'000		
53	Versicherungen			Fr.	73'000		
55	Bauherrenleistungen (externe PL) + Spezialisten			Fr.	779'000		
56	Übrige Baunebenkosten			Fr.	105'000		
58	Reserven			Fr.	1'726'000		
9	Ausstattung			Fr.	230'000		
90	Möbel			Fr.	73'000		
94	Kleininventar			Fr.	157'000		
Total Bau- und Einrichtungskosten (inkl. 7.6% MWST)		Fr.	1'149'000	Fr.	1'688'000	Fr.	45'105'000

ZBI 1998=100,
Stand April 2007, Index 117.0 Punkte

Basler Verkehrs-Betriebe

Urs Hanselmann, Direktor

Marcel Kuttler, Leiter Technik Fahrzeuge

Basel, 23. August 2007