



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

07.0163.02

Basel, 29. August 2007

Kommissionsbeschluss
vom 29. August 2007

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 07.0163.01 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

und

Mitbericht der Finanzkommission

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 14. September 2007

Inhaltsverzeichnis

1.	AUSGANGSLAGE	3
2.	VORGEHEN	3
3.	FESTSTELLUNGEN DER UVEK	4
3.1	Verkehrerschliessung	5
3.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6
3.1.2	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	6
3.1.3	Fuss- und Veloverkehr	8
3.2	Entwicklung der Parkanlagen	8
3.3	Erhalt der Natursubstanz	8
3.4	Bodenreinigung / Altlasten	9
4.	ANTRAG AN DEN GROSSEN RAT	10
	GROSSRATSBESCHLUSS	11
	MITBERICHT DER FINANZKOMMISSION	

1. Ausgangslage

Seit 1998 nutzt die Deutschen Bahn ihren Güterbahnhof im nördlichen Kleinbasel nicht mehr für den Bahngüterverkehr. Zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt hat sie schon 1996 erste Planungsschritte für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers eingeleitet. Bis etwa im Jahr 2024 sollen auf der Erlenmatt rund 700 Wohnungen, 2000 Arbeitsplätze, zwei Stadtplätze und zwei grosse Parkanlagen entstehen.

Basierend auf dem Siegerprojekt eines städtebaulichen Wettbewerbs ist der Zonenplan angepasst und ein Bebauungsplan erarbeitet worden. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt stimmten am 27.2.2005 der Einzonung des ehemaligen Güterbahnhofs und dem Bebauungsplan für die Erlenmatt (Ratschlag 9299) sowie einem Kredit von CHF 2,1 Mio. für eine erste Etappe des Landerwerbs (Grünzone) zu. Damit legten sie die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Areals zum neuen Quartier Erlenmatt.

Mit dem Volksentscheid verbunden waren Projektierungskredite von insgesamt CHF 1'652'000 zur Erschliessung (CHF 1'000'000), den ÖV (CHF 200'000) und die Parkanlagen (CHF 452'000). Diese Mittel dienen der Ausarbeitung der konkreten Projekte; diese werden dem Grossen Rat gestaffelt in drei weiteren Ratschlägen vorgelegt. Erst mit Zustimmung zu diesen Ratschlägen werden die eigentlichen Baukredite für Parkanlagen, Plätze und Erschliessung des Quartiers freigegeben. Die im Ratschlag 9299 zu Lasten des Kantons Basel-Stadt veranschlagten Kosten für Parkanlagen, Plätze und Erschliessung basierten also noch nicht auf ausgearbeiteten Projekten (vgl. dazu den Mitbericht der Finanzkommission).

Im vorliegenden – ersten – Ratschlag 07.0163.01 geht es um die Erschliessung der Mitte des Areals und der Parkanlagen, um die Projektierung der Erschliessung Nord und um die zweite Etappe des Landerwerbs. Der zweite Ratschlag soll dem Grossen Rat Ende 2007 vorgelegt werden; er beinhaltet die Erschliessung Nord und Ost sowie die erste Etappe der ÖV-Anbindung. Der dritte Ratschlag befasst sich mit der Erschliessung West, den Stadtplätzen beim Riehenring, dem Park Nord sowie dem zweiten Schritt der ÖV-Erschliessung. Er wird dem Grossen Rat voraussichtlich im Jahr 2010 vorgelegt. Anhang 1 im Ratschlag 07.0163.01 veranschaulicht die einzelnen Schritte.

2. Vorgehen

Der Grosser Rat hat das Geschäft 07.0163.01 am 18.4.2007 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die Finanzkommission wurde aufgefordert, einen Mitbericht zu verfassen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihren beiden Sitzungen vom 30.5.2007 und 20.6.2007 erörtert. Sie hat dabei neben der Vorsteherin des Baudepartements, Barbara Schneider, auch die Leiter verschiedener Fachbereiche angehört: Fritz Schumacher (Kantonsbaumeister), Emanuel Trueb (Leiter Stadtgärtnerei), Jürg Hofer (Leiter Amt für Umwelt und Energie) sowie Dominik Frei (Hochbau- und Planungsamt, Stadtgestaltung öffentlicher Raum).

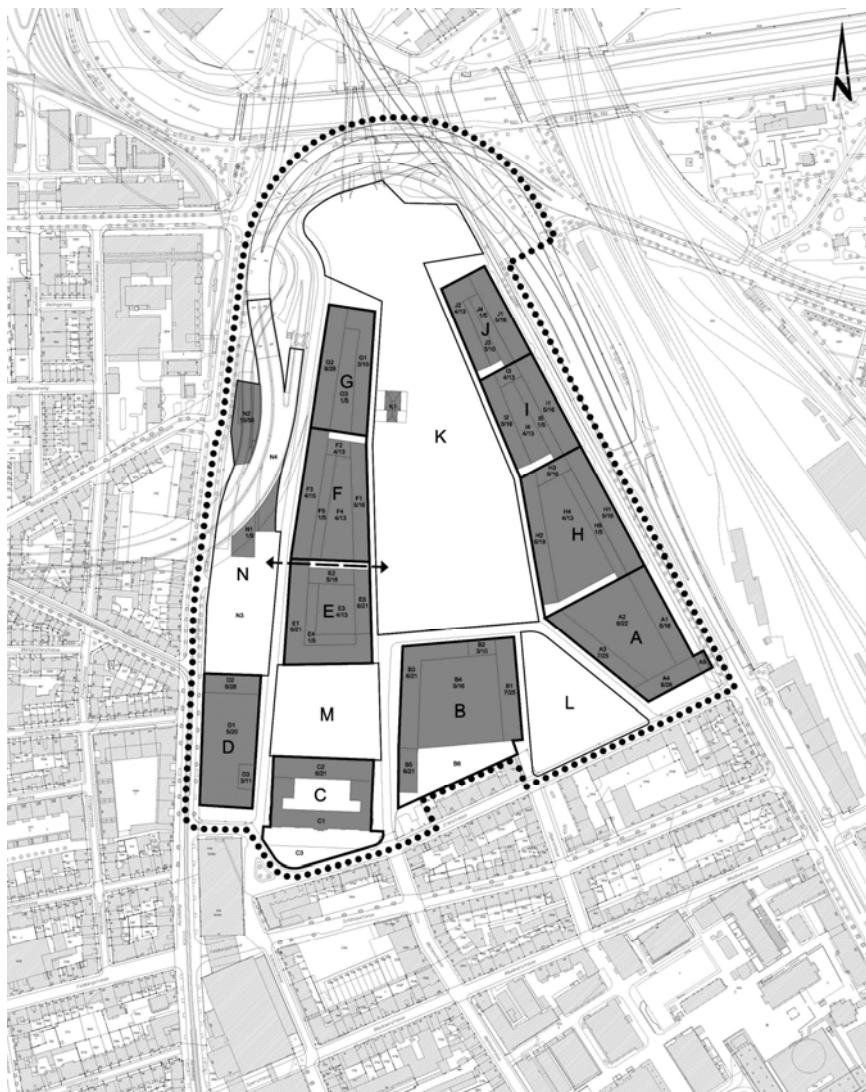
Eine Delegation der UVEK hat überdies am 20.4.2007 an einem Hearing der Finanzkommission mit dem Baudepartement und der Finanzkontrolle zu den finanziellen Aspekten des Ratschlags teilgenommen. Dazu sei auf den Mitbericht der Finanzkommission verwiesen.

Die UVEK konzentriert sich im vorliegenden Bericht auf die inhaltlichen Aspekte des Ratschlags.

3. Feststellungen der UVEK

Auf der Erlenmatt sind verschiedene Nutzungen vorgesehen: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Spielen, Erholen usw. Neben Wohnungen und Flächen für kommerzielle Nutzungen entstehen auch grössere Grünflächen. Das gesamte Projekt ist deshalb relativ komplex, was die Koordination der einzelnen Vorhaben betrifft. Parallel zu den entstehenden Hochbauten muss das Areal erschlossen werden, müssen Grünanlagen angelegt, Fragen der Bodenverunreinigung geklärt und Zwischennutzungen definiert werden. Die Hochbauten sind grundsätzlich Sache privater Investoren; für diese ist der vom Stimmvolk gutgeheissene Bebauungsplan massgebend. Für die übrigen Aufgaben steht der Kanton in der Pflicht. Grafik 3-1 gibt einen Überblick über die einzelnen Baufelder.

Grafik 3-1: Baufelder auf der Erlenmatt



Das neue Quartier wird gestaffelt entwickelt, wobei Hochbauten, Verkehrserschliessung und Erstellung der Parkanlagen jeweils auf einem Teil des Areals gleichzeitig erfolgen. Die Staffelung nimmt Rücksicht auf noch bestehende Nutzungen wie diejenige der Güterhalle durch die Messe Schweiz und gewährleistet gleichzeitig, dass die künftigen Bewohner nicht auf eine Baustelle, sondern in einen bereits intakten Quartierteil einziehen. Lärmempfindliche und lärmunempfindliche Nutzungen sollen überdies möglichst getrennt werden.

Der Spatenstich für das erste Baufeld (Baufeld B) ist bereits am 30.5.2007 erfolgt. Die Nutzung der entstehenden Wohneinheiten ist ohne grössere Erschliessungsmassnahmen möglich. Das Baufeld A soll bis 2009 zur Baureife entwickelt werden. Zuerst entsteht an der Ostflanke des Areals ein „Gewerberiegel“, anschliessend werden die Wohnbauten innerhalb des Areals erstellt. Weitere Wohnbereiche werden nach 2011 – wenn die provisorische Messehalle abgebrochen ist – erschlossen.

Die UVEK hat sich in der Beratung des Geschäfts auf die Themen Verkehrserschliessung, Parkanlagen, Naturschutz und Altlastenproblematik konzentriert.

3.1 Verkehrserschliessung

Der vorliegende Ratschlag beantragt den Kredit für diejenigen Bestandteile der Erschliessung, die für die Areal-Entwicklung im südlichen Teil des Quartiers benötigt werden. Dies sind zum Einen die Quartierstrassen Erlenmattweg und Erlenmattstrasse, zum Anderen der Goldbachweg und der Erlkönigweg als Teil des Netzes für den Fuss- und Veloverkehr. Die UVEK hat sich darüber hinaus auch über die Erschliessungs-Schritte orientieren lassen, die Bestandteil der beiden noch folgenden Ratschläge sein werden.

Das Erschliessungskonzept der Erlenmatt sieht grundsätzlich vor, den Verkehr dort abzunehmen, wo er entsteht. Das Quartier selbst wie auch die angrenzenden Quartiere sollen möglichst wenig belastet werden.

Die wichtigsten Massnahmen zur Erschliessung der Erlenmatt und auch der umliegenden Gebiete sind:

- Verbesserung der ÖV-Erschliessung mit neuen Linien (vgl. Kapitel 3.1.2)
 - kurzfristig: Bus in der geplanten Signalstrasse (neue Erschliessungsstrasse parallel zur Schwarzwaldallee) und der Erlenstrasse
 - längerfristig: Tram vom Badischen Bahnhof durch die Erlenstrasse in den Riehenring
- Erschliessung der verkehrsintensiven Einrichtungen (in erster Linie Einkaufszentrum) durch den motorisierten Individualverkehr von Norden her über einen neuen Knoten im Bereich Schwarzwaldallee / Fasanenstrasse (vgl. Kapitel 3.1.1)
- Rheinhafenanschluss an die Nationalstrasse zur Entlastung des Wiesenkreisels
- Leistungssteigernde Massnahmen am Wiesenkreisel-System
- Sicherstellung der Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Erlenmatt für den Langsamverkehr aus allen Richtung (vgl. Kapitel 3.1.3)
- Integration der Erlenmatt in das Fuss- und Velowegnetz

Eine wichtige Voraussetzung für einen quartierverträglichen Verkehr ist ein leistungsfähiges Wiesenkreisel-System; dieses besteht aus insgesamt vier Kreiseln. Indem der Schwerverkehr direkt von der Autobahn zum Rheinhafen in Kleinhüningen geleitet wird, kann das Wiesenkreisel-System vom Güterverkehr entlastet werden. Darüber hinaus sind weitere punktuelle Massnahmen vorgesehen. Entscheidend für die Erlenmatt ist, dass keine neue Achse für den Durchgangsverkehr entsteht.

3.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Gesamtverkehrskonzept sieht die Erschliessung des Areals durch den MIV hauptsächlich von Norden her vor, und zwar durch die Signalstrasse und eine Erschliessungsstrasse West, die noch keinen offiziellen Namen hat. Diese beiden Strassen verlaufen am westlichen und östlichen Rand des Areals. Innerhalb des Areals gibt es keine Strassen, die als neue Umfahrungs- oder Durchgangsstrasse genutzt werden könnten. Die Zufahrt zum Parking der Einkaufsläden liegt an der Signalstrasse, also ebenfalls am Rande respektive bereits ausserhalb des Quartiers. Von der Quartierstrasse Erlenmattstrasse her ist es nicht möglich, in das Parking zu gelangen. Denkbar sind an der Erlenmattstrasse Kurzzeit-Parkplätze.

Die UVEK sieht trotz beschränktem Parkplatzangebot die Gefahr eines erhöhten Verkehrsaufkommens rund um die Einkaufsläden an der Erlenmattstrasse. Für die Strassen innerhalb der Erlenmatt ist grundsätzlich Tempo 30 vorgesehen. Um klar zum Ausdruck zu bringen, dass es sich bei der Erlenmatt um ein Wohnquartier handelt – und um die Sicherheit und die Wohnqualität zu gewährleisten – plädiert die UVEK dafür, die Erlenmattstrasse als Begegnungszone auszugestalten. Sie schlägt mit 11:2 Stimmen im Absatz 1 des Beschlussentwurfs (s. Seite 11) deshalb eine entsprechende Ergänzung vor.

3.1.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Erschliessung des Areals mit dem ÖV ist Bestandteil des zweiten und dritten Ratschlags. Trotzdem hat sich die UVEK angesichts der strategischen Bedeutung der ÖV-Anbindung bereits jetzt über die vorgesehenen Massnahmen orientieren lassen.

Zur Erschliessung der Erlenmatt mit dem ÖV existiert eine kurzfristige (Zeithorizont 2-5 Jahre, Bestandteil des zweiten Ratschlags) und eine längerfristige (Zeithorizont 5-10 Jahre, Bestandteil des dritten Ratschlags) Liniennetzkonzeption. Verschiedene Varianten sind auf ihre technische Machbarkeit überprüft und nach den Kriterien Auslastung, Komfort, Direktverbindungen, Erreichbarkeit, Vermeidung von Konflikten zwischen IV und ÖV und Ausbau-Optionen bewertet worden. Berücksichtigt wurden im Weiteren die Kosten für Investitionen und Betrieb sowie allfällige Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität.

Aus der Evaluation sind eine beste kurzfristige und eine beste langfristige Variante hervorgegangen. Kurzfristig sollen verschiedene Buslinien um- resp. verlegt werden:

- Die Buslinie 30 wird von der Schönaustrasse in die Erlenstrasse verlegt, wendet am Badischen Bahnhof und fährt dieselbe Strecke zurück.
- Die Buslinie 55 fährt statt durch die Schwarzwaldallee durch die neue, parallel zur Schwarzwaldallee verlaufende Signalstrasse.

- Jeder zweite Kurs der Buslinie 36 fährt vom Badischen Bahnhof weiter bis in die Signalstrasse und wendet im Norden der Erlenmatt. Denkbar ist auch eine Verlängerung bis nach Kleinhüningen.

Die Änderungen auf den Linien 30 und 55 kommen ohne zusätzliche Kurse aus. Auf der Buslinie 36 bräuchte es nur dann einen Zusatzkurs, wenn die Busse bis nach Kleinhüningen weiterfahren würden. Das Verhältnis zwischen Nutzen und zusätzlichem Aufwand ist also gut. Mit diesen Massnahmen werden vorerst der südliche und östliche Teil des Areals an den ÖV angebunden.

Längerfristig ist ein Tramgeleis durch die Erlenstrasse und die Schwarzwaldallee zwischen dem Riehenring und dem Badischen Bahnhof vorgesehen. Die heutige Linie 1/14 könnte gesplittet werden: Die Linie 14 würde durch den Riehenring fahren und im nördlichen Teil der Erlenmatt wenden. Die Linie 2 würde durch die Schwarzwaldallee und die Erlenstrasse geführt und bei der Dreirosenbrücke mit der Linie 1 verknüpft. Die Verlängerung der Linie 1 über die Wettsteinbrücke zu den Spitzenzeiten könnte aufrecht erhalten bleiben. Die Buslinien 36 und 55 würden auch längerfristig wie unter der kurzfristigen Perspektive skizziert fahren. Beim Bus Nr. 30 ist auch wieder die heutige Linienführung denkbar.

Mit der Tramlinie durch die Erlenmatt werden Badischer Bahnhof, Bahnhof St. Johann und Bahnhof Basel SBB miteinander verknüpft. Auch der Novartis Campus und ProVolta werden von diesen Bahnhöfen ohne Umsteigen zu erreichen sein.

Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass betreffend die längerfristige ÖV-Erschliessung erst eine Liniennetzkonzeption vorliegt. Es existiert noch kein Vorprojekt: Weder technische Machbarkeit noch wirtschaftliche Fragen sind geklärt. Für die kurzfristigen verkehrlichen Massnahmen ist das Vorprojekt bereits ausgearbeitet; die veränderte Führung der Buslinien ist Bestandteil des zweiten Ratschlags.

Die ÖV-Massnahmen zugunsten der Erlenmatt überzeugen die UVEK im Grundsatz. Sie erachtet es als vernünftig, in einem ersten Schritt – ohne grosse baulichen Massnahmen – verschiedene Buslinien an die Ränder des Neubaugebiets zu führen, und das Quartier in einem zweiten Schritt – wenn es bereits weiter entwickelt ist – an das Tramnetz anzuschliessen. Die Umstellung der Buslinien ist kurzfristig möglich. Sie soll gemäss Auskunft der Verantwortlichen erfolgen, sobald die ersten Bauvorhaben auf der Erlenmatt abgeschlossen sind.

Ein Fragezeichen setzt die UVEK hinter eine mögliche Wendeschlaufe für das Tram auf der Erlenmatt. Sie fordert die Verantwortlichen auf, eine permanente Durchbindung der Linie bis nach Kleinhüningen ernsthaft zu prüfen. Sie ist überzeugt, dass ein Potenzial für eine Weiterführung der Linie nach Kleinhüningen besteht, nicht zuletzt aufgrund des neuen Einkaufszentrums auf dem Stücki-Areal. Eine Wendeschlaufe auf der Erlenmatt wäre mit einem hohen Platzbedarf verbunden und hätte zudem entsprechende Investitionen zur Folge. Keinesfalls darf die Tramlinie so projektiert werden, dass auch die Option einer Verlängerung in Richtung Kleinhüningen verunmöglich wird.

Beim Buskonzept stellt die UVEK in Frage, ob die mittlere von drei Haltestellen in der Signalstrasse nötig ist; die Distanzen zwischen den Stationen sind dort sehr gering. Überdies regt sie an, zur Vereinfachung des Umsteigens die Haltestelle Erlenstrasse der Buslinie 30 möglichst nahe zur Haltestelle der Linien 36 und 55 zu legen.

3.1.3 Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr soll in der Erlenmatt ein grosses Gewicht erhalten. Der Besuch der Pärke und Stadtplätze soll grösstenteils über den Langsamverkehr erfolgen. Es entstehen innerhalb der Erlenmatt zahlreiche Fuss- und Velowege. Im Gegensatz zum MIV wird die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit für den Langsamverkehr aus allen Richtungen ermöglicht. Die Erlenmatt wird in das bestehende Fuss- und Velowegnetz integriert. Über eine neue Verbindung wird sie überdies mit dem Naherholungsgebiet Lange Erlen verknüpft. Dazu gibt es detaillierte Angaben im zweiten Ratschlag. Für Velos sind auf der Erlenmatt dezentrale Abstellflächen vorgesehen.

3.2 Entwicklung der Parkanlagen

Auf der Erlenmatt entstehen verschiedene öffentliche Freiräume: der Erlenmattpark, ein Stadtatrium, ein Platz sowie ein Stadtterminal. Ausser dem Erlenmattpark handelt es sich dabei um Projektnamen, die keinen offiziellen Charakter haben.

Die Grünanlagen machen einen wesentlichen Teil der Qualität des Ortes aus. Die heutigen städtebaulichen und naturräumlichen Gegebenheiten werden bei der Gestaltung berücksichtigt. Der Park soll eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen und zum Wohlbefinden im gesamten Kleinbasel beitragen. Es sind unterschiedliche Nutzungen für ein möglichst breites Publikum vorgesehen. Auf 3,5 ha der Parkfläche hat die Natur Vorrang. Dazu müssen gewisse Altlasten entfernt und muss die Bodenqualität wieder hergestellt werden (vgl. Kapitel 3.4).

Der grosse Park in der Erlenmatt wird angelegt, bevor das Areal vollständig erschlossen ist. Er weist eine Grösse von 5,75 ha auf und soll zur Reduktion des Grünflächen-Defizits im Kleinbasel beitragen. Er lässt sich in einen südlichen und einen zentralen Teil gliedern:

Der südliche Erlenmattpark soll ein intensiv genutzter Spiel- und Aufenthaltsbereich für alle Altersgruppen werden. Auf einem mit Bäumen umgebenen befestigten Bereich sind verschiedene Spielmöglichkeiten vorgesehen. Zudem entsteht hier eine öffentliche WC-Anlage.

Auf dem zentralen Erlenmattpark befindet sich das Restaurant Erlkönig. Auch hier sind Spielwiesen und Baumfelder vorgesehen. Zur Gliederung der Parkanlage wird die Landschaft in diesem Teil sanft modelliert. Je näher man in Richtung Wiese resp. Lange Erlen kommt, desto grösser wird der Anteil an Naturelementen. Insgesamt wird die Erlenmatt künftig über 1,9 ha Naturschutzzone und 1,6 ha Naturschonzone aufweisen.

Das Stadtatrium ist in erster Linie für eine öffentliche Nutzung vorgesehen. Es verfügt über eine grosse Liegewiese und eine chaussierten Fläche, ermöglicht verschiedene Allmendnutzungen (z.B. für einen Markt oder Quartierfeste) und weist verschiedene Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten auf. Das Stadtatrium soll eine grosse Öffentlichkeit haben.

3.3 Erhalt der Natursubstanz

Die Erlenmatt verfügt über eine grosse und wertvolle Natursubstanz, die auf die bisherige Nutzungsintensität zurückzuführen ist. Sie hat sich dank (und nicht trotz!) dem Bahnbetrieb entwickelt. Nähme der Nutzungsdruck ab, dann würde die heutige Flora und Fauna mittelfris-

tig verdrängt, zum Beispiel durch Brombeeren oder den Sommerflieder. Der Lebensraum für die heutige Vegetation würde verschwinden.

Ziel ist es, dies zu verhindern, indem Flächen ausgeschieden werden, auf denen der Nutzungsdruck dem früheren Bahnbetrieb entspricht. Es wird also nirgends ein „ungepflegtes“ Naturschutzgebiet entstehen, sondern eine Nutzungsform, die etwas weniger intensiv ist als in den übrigen Bereichen des Erlenmattsparks – zum Beispiel spielende Kinder. Ein Charakteristikum der „neuen“ Erlenmatt soll sein, dass sie die gleiche Natursubstanz aufweist wie die heutige Erlenmatt. Gewisse Pflanzen werden deshalb in Form von Saatgut sichergestellt und später wieder platziert. Als Vergleich für das künftige Aussehen der naturnahen Bereiche der Erlenmatt lässt sich die Rheininsel bei der Schleuse Kembs nennen.

3.4 Bodenreinigung / Altlasten

Die Deutsche Bahn hat die Erlenmatt 1998 hinsichtlich Altlasten historisch untersucht. Gestützt auf alte Planunterlagen sowie Gespräche mit Beteiligten wurde eruiert, wann wo welche Tätigkeiten stattgefunden haben. Darauf aufbauend wurden 1998 und 1999 im Auftrag des Amtes für Umwelt und Energie 69 resp. 34 Sondierungen vorgenommen – 4 davon bis ins Grundwasser. Fazit dieser Untersuchungen ist, dass auf dem Areal keine Altlasten gemäss Umweltschutzgesetzgebung bestehen. Eine eigentliche Bodensanierung ist demnach nicht nötig. Festgestellt wurden jedoch verschiedene Belastungen, die zu beheben sind, sobald sich auf dem Areal etwas verändert.

Im Jahr 2000 wurde eine abfalltechnische Untersuchung mit 23 weiteren Sondierungen durchgeführt. Nach dieser Untersuchung hat man das Areal in vier Kategorien eingeteilt: Flächen ohne Belastung, Flächen mit tolerierbarem Material, Flächen mit Inertstoffen und Flächen mit Stoffen, die auf eine Deponie gebracht werden müssen. In die letzte Kategorie fallen Reststoffe in der Umgebung einer ehemaligen Anilin-Fabrik. Das Grundwasser ist nirgends belastet. Reststoffe aus einem ehemaligen Lagergebäude der Sandoz hat die Novartis bereits 2001/02 entsorgt. Eine gewisse Quecksilber-Belastung ist dort aber immer noch festzustellen. Der aufgrund einer Sondierung an einer Stelle aufgekommene Verdacht einer Belastung des Bodens mit Schwermetallen hat sich nicht erhärtet. 2005 hat die Vivico die Schienen, Bauteile, Schweller und Leitungen rückgebaut. Von diesen Elementen gehen keine Belastungen mehr aus.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Areal heute sehr gut untersucht ist und die Belastungen geringer sind als ursprünglich erwartet. Für den Kanton bedeutend ist, dass die von ihm erworbenen oder noch zu erwerbenden Flächen – dort, wo die Plätze resp. Pärke vorgesehen sind –, keine Belastungen aufweisen. Die vier Belastungskategorien bilden eine gute Grundlage für die Abschätzung der anfallenden Kosten. Die bisherigen Aushubarbeiten zeigen eher geringere Belastungen als erwartet. Es ist also denkbar, dass die Kosten für die Bodenreinigung insgesamt tiefer ausfallen als prognostiziert. Weil das Areal aber sehr heterogen zusammengesetzt ist, lassen sich negative Überraschungen heute nicht vollständig ausschliessen.

Sanierungspflichtige Altlasten werden grundsätzlich den Verursachern in Rechnung gestellt. Als Verursacher gelten der aktuelle Eigentümer (auch wenn ihn keine Schuld trifft) sowie der damalige so genannte Verhaltensstörer. Falls eine Altlast auf einem Areal auftauchen sollte,

das dem Kanton gehört, würden die Kosten zwischen Eigentümer (Kanton) und Verhaltensstörer (Vivico) geteilt. Auf den Flächen, die sich im Eigentum der Vivico befinden, ist diese für die Entsorgung etwaiger Altlasten verantwortlich.

4. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 29. August 2007 mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des beiliegenden, in Absatz 1 ergänzten Beschlussentwurfs.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Mitbericht der Finanzkommission

Grossratsbeschluss

betreffend

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 beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 07.0163.01 und den Bericht Nr. 07.0163.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Baukredit von CHF 4'867'800 (Preisbasis April 2006, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Mitte, die Gestaltung der Erlenmattstrasse als Begegnungszone, 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 Baudepartements (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 Baudepartements (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20214 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag von 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 Baudepartements (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») ist unter der Position 6010.010.20216 (Mehrwertabgabefonds) der Betrag von 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 Baudepartements (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 Baudepartements (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 7'00'000) und folgende (1'830'000) eingestellt

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Finanzkommission

An den Grossen Rat

Basel, 10.9.2007

Kommissionsbeschluss
vom 6.9.2007

Mitbericht der Finanzkommission

zum Ratschlag 07.0163.01 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 Landerverb 2. Etappe

Inhaltsverzeichnis

1.	AUSGANGSLAGE	3
2.	VORGEHEN UND ZIELSETZUNG	3
3.	ERÖRTERUNGEN DER FINANZKOMMISSION	3
3.1	Kostenentwicklung	3
3.2	Zusammensetzung der Mehrkosten	5
3.3	Gründe für die Mehrkosten	6
3.3.1	Bauteuerung (CHF 6,0 bis 7,0 Mio.)	6
3.3.2	Konkretisierung Grobkostenschätzungen (CHF 4,3 bis 5,3 Mio.)	7
3.3.3	Planungs- und Rechnungsfehler (CHF 7,7 Mio.)	7
3.3.4	Anstehende Schulreform (CHF 2,0 Mio.)	8
3.4	Aktuelle Kostenschätzung	8
4.	EMPFEHLUNGEN DER FINANZKOMMISSION	9
5.	ANTRAG AN DEN GROSSEN RAT	11

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 07.0163.01 Erlenmatt: Erschliessung Mitte und Parkanlagen* am 18.4.2007 an seine Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Da in diesem Ratschlag von Kosten für das Gesamtprojekt ausgegangen wird, die deutlich über dem Betrag liegen, der im Rahmen der Volksabstimmung über die Erlenmatt genannt worden ist, hat der Grosse Rat gleichzeitig seine Finanzkommission beauftragt, einen Mitbericht zu verfassen. Diesen legt die Finanzkommission hiermit vor. Für die verkehrspolitischen Aspekte des Geschäfts wird auf den Bericht der UVEK verwiesen; weitere Detailangaben finden sich im Ratschlag 07.0163.01 des Regierungsrats.

2. Vorgehen und Zielsetzung

Die Finanzkommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 20.4.2007, 7.6.2007, 21.6.2007, 16.8.2007 und 6.9.2007 besprochen. Sie hat am 8.3.2007 die kantonale Finanzkontrolle mit einer Analyse der Mehrkosten beauftragt und am 20.4.2007 ein Hearing mit einer Vertretung des Baudepartements (Regierungsrätin Barbara Schneider, Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, Kantonsingenieur Roger Reinauer und Dominik Frei vom Hochbau- und Planungsamt) sowie der Finanzkontrolle (Dieter von Allmen, stellvertretender Leiter, und Andreas Baumann, Baurevisor) abgehalten. An diesem Hearing nahm auch eine Delegation der UVEK teil. Die Finanzkommission dankt der Finanzkontrolle für die wertvolle Unterstützung. Den Verantwortlichen des Baudepartements dankt sie für die konstruktive Zusammenarbeit.

Die Finanzkommission bezweckt mit dem vorliegenden Mitbericht, die in der Politik und der Öffentlichkeit viel diskutierten Mehrkosten des Projekts Erlenmatt im Detail darzulegen und daraus abgeleitet Empfehlung abzugeben. Grundsätzlich begrüsst sie das für die Entwicklung von Basel wichtige Projekt Erlenmatt grossmehrheitlich nach wie vor.

3. Erörterungen der Finanzkommission

3.1 Kostenentwicklung

Im Ratschlag 9299, der dem Grossen Rat am 19.12.2003 vorgelegt worden ist, hat der Regierungsrat die Kosten für das Projekt Erlenmatt (Strassen, Wege, Plätze, Parkanlagen, Landerwerb, Bodenreinigung, Schulhaus, Entsorgung und Kanalisation sowie Projektierung) auf insgesamt CHF 50,0 Mio. veranschlagt und Einnahmen in der gleichen Höhe prognostiziert. Das Projekt Erlenmatt solle für den Kanton kostenneutral ausfallen. Auf Basis dessen hat der Grosse Rat am 9.6.2004 CHF 2,1 Mio. für eine erste Etappe des vorgesehenen Landerwerbs, CHF 1,7 Mio. für die Projektierung der Infrastruktur im und um das Gebiet Erlenmatt und einen Bebauungsplan bewilligt sowie einer Zonenänderung und der Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III zugestimmt.

Gegen die Zonenänderung wurde das Referendum ergriffen. Indes folgten die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt dem Grossratsbeschluss am 27.2.2005 mit 63,9% Ja-Stimmen und gaben damit grünes Licht für das Projekt Erlenmatt.

Im Sommer 2006 ergaben aktualisierte Berechnungen des Baudepartements einen finanziellen Mehrbedarf von rund CHF 30 Mio. Nach einer ersten Reduktion um CHF 6 Mio. unter Beibehaltung aller Standards und Normen blieben Gesamtkosten von rund CHF 82 Mio., über die das Baudepartement den Regierungsrat im August 2006 orientiert hat. Dabei stellte es in Aussicht, die Kosten durch eine Straffung der Vorhaben resp. den Verzicht auf gewisse Gestaltungselemente noch weiter reduzieren zu können. Der Regierungsrat wies darauf das Baudepartement an, die Möglichkeiten zur weiteren Kostenreduktion auszuschöpfen und dem Grossen Rat im ersten der drei geplanten Ratschläge zur Konkretisierung der Erlenmatt die neuen Gesamtkosten mit CHF 78,7 Mio. zu kommunizieren.

Die Kostenentwicklung ist in Tabelle 1 detailliert zusammengefasst.

Tabelle 1: Kostenentwicklung Projekt Erlenmatt

In Mio. CHF	Zu bewilligen-der Betrag	Geschätzte Kosten Total	Geschätzte Einnahme Total	Geschätzte Netto-kosten Kanton
Ratschlag 9299 (16.12.2003)	3,7 (BRK ¹) (total 4 GRB)	50,1 (BRK ¹)	50 („Gröszenordnung“)	0 („aus heutiger Sicht [...] im Gleichgewicht“)
Ratschlag 9299 (bereinigt)²	–	58,8	–	–
Volksabstimmung (27.2.2005)	0	50 (z.T. als „rund“ bezeichnet)	50 (z.T. als „rund“ bezeichnet)	0 („im Gleichgewicht“)
Ratschlag 07.0163.01 (14.2.2007)	25,6 (+/- 10%)	78,7 (+/- 20%)	59,7 („heutige Annahme“)	nicht genannt
Ratschlag 07.0163.01 (mit ÖV)³	–	112,8	–	–
Ratschlag 07.0163.01 (mit ÖV und IWB)⁴	–	126,8	–	–

¹ Auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission hat der Grosser Rat gegenüber dem Ratschlag 9299 CHF 0,2 Mio. zusätzlich für die Planung der Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehr bewilligt.

² Der Ratschlag 07.0163.01 weist die Kosten für die Strassen/Wege und die Kanalisation gegenüber dem Ratschlag 9299 brutto aus (CHF 11,2 Mio.); diesen stehen allerdings Erschliessungsbeiträge in der Höhe von CHF 9,7 Mio. (gemäss Ratschlag 9299: CHF 8,7 Mio.) gegenüber.

³ Im Ratschlag 9299 wird auf die Investitionskosten des Öffentlichen Verkehrs nicht eingegangen. Diese werden im Ratschlag 07.0163.01 auf CHF 34,1 Mio. (+/- 20%) geschätzt. Es ist dabei festzuhalten, dass die Realisierung der zweiten ÖV-Etappe (Tram Badischer Bahnhof – Erlenstrasse – Riehenring) nicht nur der Entwicklung der Erlenmatt dient, sondern für die Entwicklung von Basel Nord insgesamt (Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Novartis Campus) wesentlich ist.

⁴ Im Ratschlag 9299 wird auf die Investitionskosten der IWB nicht eingegangen. Diese werden im Ratschlag 07.0163.01 auf CHF 14,0 (wovon CHF 1,0 Mio. für Parkanlagen) geschätzt. Gemäss Regierungsrat refinanzieren sich diese Ausgaben mittels Abgaben und Gebühren.

Die Finanzkommission hält an dieser Stelle fest, dass weder im Ratschlag 9299 noch in den Unterlagen zur Volksabstimmung explizit davon die Rede war, dass die Investitionskosten für den Öffentlichen Verkehr in den damals ausgewiesenen Kosten nicht enthalten sind bzw. erst errechnet werden müssen. Vielmehr war in der Abstimmungsbroschüre von finanziellen Aufwendungen für den Kanton für „die Verwirklichung des ganzen Projekts“ die Rede – obwohl der Grosse Rat durch die Aufstockung des Projektierungskredits explizit auf die Notwendigkeit der Erschliessung des Areals mit dem Öffentlichen Verkehr hingewiesen hatte.

Der Finanzkommission erschliesst sich nachträglich nicht, weshalb die Kosten für den Öffentlichen Verkehr nicht bereits im Ratschlag 9299 geschätzt und ausgewiesen werden konnten, gleichzeitig aber die Kosten für ein geplantes Schulhaus mit eingerechnet worden sind. Auch die Kosten für das Schulhaus konnten damals nur grob – gemäss aktuellen Berechnungen um rund 15% zu tief – geschätzt werden. Dabei hat die Erschliessung des Areals mit dem Öffentlichen Verkehr kaum weniger direkt mit dem Projekt Erlenmatt zu tun als das neue Schulhaus .

3.2 Zusammensetzung der Mehrkosten

Vergleicht man Gleches mit ungefähr Glechem, ergeben sich gemäss aktuellen Berechnungen des Baudepartements direkte Mehrkosten gegenüber den Unterlagen zur Volksabstimmung von rund CHF 21 Mio. – CHF 79,7 Mio. (gemäss Ratschlag 07.0163.01; inkl. CHF 1,0 Mio. IWB-Investitionen für Parkanlagen) minus CHF 58,8 Mio. (gemäss Ratschlag 9299; bereinigt – vgl. Tabelle 1).

▪ Bauteuerung	CHF 6,0 bis 7,0 Mio.
▪ Anschluss Süd-Ost	CHF 1,8 Mio.
▪ Zusätzliche Bodenreinigung	CHF 0,5 Mio.
▪ Nicht zuzuordnende Konkretisierungen	CHF 2,0 bis 3,0 Mio.
▪ Anschluss Nord	CHF 3,6 Mio.
▪ Kostenansätze Strassenbau	CHF 2,2 Mio.
▪ IWB-Werkleitungen Parkanlagen	CHF 1,0 Mio.
▪ Öffentlichkeitsarbeit	CHF 0,5 Mio.
▪ Sanierung Restaurant Erlkönig	CHF 0,4 Mio.
▪ Anstehende Schulreform	CHF 2,0 Mio.
Total	CHF 21,0 Mio.

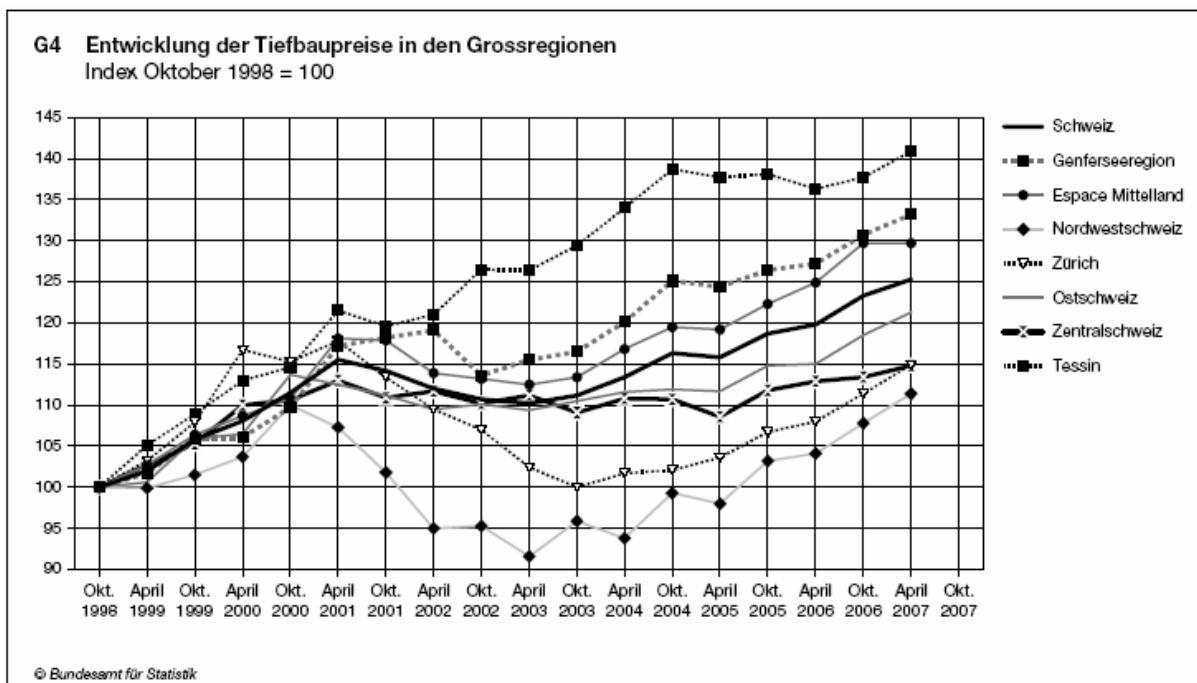
Die Finanzkommission hält an dieser Stelle fest, dass die relative Kostenüberschreitung als noch höher zu betrachten ist, da gewisse ursprünglich geplante Elemente nun nicht realisiert werden sollen (vgl. Kapitel 3.1). Namentlich verzichtet wurde auf helle – gegenüber den Standard-Strassenbelägen wesentlich teurere – Asphaltbeläge in den Erschliessungsstrassen. Gleichzeitig können gewisse Kostenreduktionen durch Synergien beim Bauablauf und damit ohne Verlust am Ausbau-Standard erzielt werden. So wird beispielsweise die Terrainmodellierung in den Parkanlagen durch Verwendung von Aushubmaterial aus Baufeldern und Erschliessungsstrassen weitgehend ohne Zufuhr von Erdmaterial realisiert.

3.3 Gründe für die Mehrkosten

3.3.1 Bauteuerung (CHF 6,0 bis 7,0 Mio.)

Gemäss Angaben des Baudepartements haben sich die Kosten im Tiefbau gegenüber dem Zeitpunkt der Erstellung des Ratschlags 9299 um rund 30% bzw. CHF 9 Mio. erhöht. Eine Konsultation des vom Bundesamt für Statistik erhobenen schweizerischen Baupreisindexes, der zwei Mal jährlich – jeweils im April und im Oktober – publiziert wird, ergibt folgendes Bild: Im Tiefbau ist der Index schweizweit zwischen Oktober 1998 und April 2007 von 100,0 auf 125,3 gestiegen. Die höchsten Veränderungsraten zum Vorjahr waren zwischen 1999 und 2001 zu konstatieren. Zwischen Oktober 2001 und April 2003 sank der Indexstand, um anschliessend wieder zu steigen.

Grafik 1: Entwicklung der Tiefbaupreise nach Regionen



Die Entwicklung nach Grossregionen zeigt ein differenzierteres Bild (vgl. Grafik 1). In der Nordwestschweiz stieg der Tiefbau-Index in der langen Frist – zwischen Oktober 1998 und April 2007 – deutlich unterdurchschnittlich, von 100,0 auf 111,4 (Gesamtschweiz 100,0 auf 125,3). Der Index lag in der Nordwestschweiz zwischen April 2002 und April 2005 teilweise deutlich unter 100, also tiefer als im Oktober 1998. Seither weist die Nordwestschweiz allerdings die höchsten Zuwachsrate auf. Zwischen April 2005 und April 2006 stieg der Index um 6,3% (Gesamtschweiz 3,5%), zwischen April 2006 und April 2007 um 7,0% (Gesamtschweiz 4,6%). In den beiden letzten Jahren hat das Zusammenkommen der Sanierung des Erhaltungsabschnitts Basel-Augst auf der Autobahn A2 und der Arbeiten an der Nordtangente beträchtliche Ressourcen im Tiefbau gebunden. Neben dem lokalen Nachfrageüberhang wirkten auch die gestiegenen Öl- und Stahlpreise kostentreibend. Der Stahlpreis ist zwischen 2003 und 2006 gemäss Auskunft der Finanzkontrolle um 74% gestiegen.

Die Kostenangaben im Ratschlag 07.0163.01 vom 14.2.2007 beruhen auf dem Indexstand April 2006. Im Ratschlag 9299 vom 16.12.2003 wird keine entsprechende Angabe gemacht. Sollte dieser Ratschlag auf der Indexbasis April 2003 beruhen, hat sich der Tiefbau-Index in der Nordwestschweiz in diesem Zeitraum um 12,5 Punkte bzw. weniger als 15% erhöht. Dies ist rund halb so viel, wie der Regierungsrat im Ratschlag 07.0163.01 ausgeführt hat. Die Finanzkommission kommt deshalb zum Schluss, dass die Bauteuerung nicht wie kommuniziert rund CHF 9 Mio. an die Mehrkosten beigetragen hat. Rechnet man gewisse Reserven hinsichtlich der nach wie vor steigenden Preise ein, schätzt die Finanzkommission die Folgen der bisherigen und unmittelbar zu erwartenden Bauteuerung auf rund CHF 6 bis 7 Mio. Die Differenz zu den vom Regierungsrat genannten CHF 9 Mio. – CHF 2 bis 3 Mio. – müssen gemäss Auffassung der Finanzkommission mit der laufenden Konkretisierung ursprünglich nur grob geschätzter Kosten begründet werden (vgl. Kapitel 3.3.2).

Offen bleibt für die Finanzkommission schliesslich die Frage, ob die Bauteuerung bereits zum Zeitpunkt der Volksabstimmung am 27.2.2005 absehbar war. Kommuniziert wurde sie im Abstimmungskampf jedenfalls nicht, vielmehr wurde auf Basis der Planungsgrundlagen des Ratschlags 9299 argumentiert.

3.3.2 Konkretisierung Grobkostenschätzungen (CHF 4,3 bis 5,3 Mio.)

Der Ratschlag 9299 enthielt nur erste Grobkostenschätzungen für die anfallenden Investitionen. Erst nach Genehmigung der in diesem Ratschlag enthaltenen Planungskredite konnten die konkreten Projekte mit einer höheren Kostengenauigkeit ausgearbeitet werden.

- Anschluss Süd-Ost (CHF 1,8 Mio.): Der wichtigste Faktor bei diesen Mehrkosten ist eine neu zu erstellende Lichtsignalanlage im Bereich Schwarzwaldallee / Erlenstrasse. Es ist das verkehrsplanerische Ziel der Entwicklung auf der Erlenmatt, rund 80% des Verkehrs über den Anschluss Nord (Wiese-Kreisel-System) abzuwickeln. Der Anschluss Süd-Ost muss mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden, um eine Verkehrslenkung in Form von Zufahrtsbegrenzungen zu gewährleisten. Die Komplexität des Knotens ist erst im Verlauf der Projektierung im Detail erkennbar geworden.
- Zusätzliche Bodenreinigung (CHF 0,5 Mio.): Aufgrund des konkreteren Planungsstandes mussten die zu reinigenden Flächen angepasst werden.
- Nicht zuzuordnende Konkretisierungen (CHF 2,0 bis 3,0 Mio.): vgl. Kapitel 3.3.1

Die Finanzkommission ist aufgefallen, dass die Konkretisierung der Kostenschätzungen nur Abweichungen nach oben und nicht auch solche nach unten zu Tage brachte.

3.3.3 Planungs- und Rechnungsfehler (CHF 7,7 Mio.)

- Anschluss Nord (CHF 3,6 Mio.): Bei der Erstellung des Ratschlags 9299 sind die Verantwortlichen davon ausgegangen, dass der Anschluss Nord aufgrund seiner Lage im Nationalstrassen-Perimeter durch den Bund finanziert würde. Im Frühjahr 2006 hat der Kanton Basel-Stadt mit dem Bund über die Kostenteilung bei den Bauvorhaben im gesamten Wiesenkreisel-System (insgesamt vier Kreisel) verhandelt. Die Gesamtinvestitionen in das System dürften sich in einer Grössenordnung von CHF 10 Mio. bewegen. Eine Finanzierung des Anschlusses Nord für die Erlenmatt lehnt der Bund allerdings ab,

da dieser als Haupterschliessungsknoten für das Erlenmatt-Quartier praktisch ausschliesslich lokalen Interessen und nicht dem Fernverkehr dient.

- Kostenansätze Strassenbau (CHF 2,2 Mio.): Bei der Rückrechnung der im Ratschlag 9299 aufgeführten Kosten für die neu zu erstellenden Strassen auf den Quadratmeter-Preis hat die Finanzkontrolle festgestellt, dass in der Grobkostenschätzung nicht der Quadratmeter-Preis für einen Strassenneubau, sondern der Ansatz für die Erneuerung einer bestehenden Strasse verwendet wurde. Hier liegt ein Kalkulationsfehler vor.
- IWB-Werkleitungen für Parkanlagen (CHF 1,0 Mio.): Dass diese Kosten ursprünglich nicht einkalkuliert worden sind, begründet der Regierungsrat heute damit, dass diese sich durch die Erschliessungsbeiträge der künftigen Nutzer volumnfänglich refinanzieren würden. Dies stimmt für die Parkanlagen allerdings insofern nicht, als der Benutzer der Kanton selbst ist.
- Öffentlichkeitsarbeit (CHF 0,5 Mio.): Der Kanton ist Bauherr der öffentlichen Parkanlagen und der verkehrlichen Erschliessung. Wie bei allen grösseren Bauvorhaben braucht es eine entsprechende Baustellen-Kommunikation. Es ist der Finanzkommission nicht ersichtlich, warum dies nicht von Anfang an eingeplant worden ist.
- Sanierung Restaurant Erlkönig (CHF 0,4 Mio.): Der Kanton übernimmt das Gebäude „Erlkönig“ mit dem Landkauf „kostenlos“. Mit der Übernahme verbunden ist allerdings eine einfache Sanierung von Fassade und Dach. Die Finanzkommission ist skeptisch, ob der dafür eingesetzte Betrag für die Sanierung ausreicht.

3.3.4 Anstehende Schulreform (CHF 2,0 Mio.)

Beim Schulhaus auf der Erlenmatt geht man aufgrund der absehbaren Verlängerung der Primarschule von vier auf sechs Jahre neu von 12 statt von 8 Klassenzügen aus, was mit entsprechend höheren Kosten verbunden ist. Referenzprojekt ist das kürzlich fertig gestellte Schulhaus Hinter Gärten in Riehen.

3.4 Aktuelle Kostenschätzung

Aktuell lassen sich die Brutto- und Nettokosten des Projekts Erlenmatt wie folgt darstellen:

Tabelle 2: Aktuelle Kostenschätzung

In Mio. CHF	
Bruttokosten total	126,8
Nettokosten I (Refinanzierung der Investitionskosten IWB; ohne Parkanlagen)	113,8
Nettokosten II (Nettokosten I minus Erschliessungsbeiträge Wege/Strassen und Kanalisation)	104,1
Nettokosten III (Nettokosten II minus Erträge Fonds Mehrwertabgaben)	54,1
Nettokosten IV (Nettokosten III minus Erträge Öffentlicher Verkehr)	n.a.
Reinnettokosten/-ertrag (Nettokosten IV minus höherer Steuerertrag, plus Mehrleistungen Kantonsverwaltung, plus/minus etc.)	n.a.

Diese Darstellung macht deutlich, dass sich die Nettokosten bzw. der Nettoertrag eines Projekts des Ausmasses und der Komplexität der Erlenmatt nicht genau berechnen lassen. Dies zeigt der Finanzkommission, dass eine Nettodarstellung solcher Einnahmen und Ausgaben nicht sinnvoll ist.

Was die Verifizierung der im Ratschlag 07.0163.01 ausgewiesenen Ausgaben anbelangt, kommt die Analyse der Finanzkontrolle zum Schluss, dass diese deutlich präziser sind als die Grobkostenschätzungen im Ratschlag 9299. Die Kostenvoranschläge für die Strassen und Wege basieren auf detaillierten Kostenelementen nach dem branchenweiten Normpositionenkatalog. Für Erlenmattstrasse und Erlenmattweg – beides Bestandteil des Ratschlags 07.0163.01 – liegen submissionsfähige Leistungsverzeichnisse vor. Die Kostenelemente der Strassen und Wege, die Bestandteil der beiden noch ausstehenden Ratschläge sind, basieren ebenfalls auf dem Normpositionenkatalog, befinden sich jedoch noch auf Planungsstufe Vorprojekt. Die Kosten für die Plätze wiederum basieren auf dem Referenzobjekt Messeplatz, das einen ähnlichen Ausbaustandard aufweist. Bei den Parkanlagen basiert der Kostenvoranschlag auf dem Projekt des Landschaftsarchitekten, ebenfalls mit Kostenelementen nach Normpositionenkatalog. Der restliche Ausbau und die Ausstattung der Parkanlagen stehen demgegenüber auf Stufe Vorprojekt.

Die budgetierten Erträge für den Fonds Mehrwertabgaben dürften gemäss Einschätzung der Finanzkontrolle aufgrund der ersten Erfahrungen mit dem Baufeld B realistisch sein.

Grundsätzlich hält die Finanzkommission fest, dass die im Ratschlag 07.0163.01 genannten Finanzzahlen auf dem Stand des Baupreisindexes von April 2006 beruhen (vgl. Kapitel 3.3.1). Zwischen April 2006 und April 2007 ist der Index im Tiefbau schweizweit um 4,6% und in der Nordwestschweiz sogar um 7,0% gestiegen. Gleichzeitig geht die Finanzkommission davon aus, dass die derzeit geschätzten Gesamtkosten eine gewisse Reserve für die künftige Bauteuerung enthalten (vgl. Kapitel 3.3.1.) – und weist darauf hin, dass die Kostenangaben im Ratschlag 07.0163.01 mit einem Unsicherheitsfaktor von plus/minus 20% versehen sind. Dennoch lässt sich aufgrund der schwer prognostizierbaren mittelfristigen Bauteuerung nicht sagen, ob die derzeitigen Reserven in den Schätzungen der Kosten für dieses langfristige Projekt ausreichen, dieses zum heute veranschlagten Gesamtaufwand zu realisieren.

4. Empfehlungen der Finanzkommission

Aufgrund ihrer Erkenntnisse gibt die Finanzkommission zuhanden des Grossen Rats und des Regierungsrats fünf Empfehlungen ab:

1. Quantitative Deklaration von Schätzungen

Kreditanträge des Regierungsrats beruhen grundsätzlich auf eingegangenen Offerten. Eine angenommene Bauteuerung in die Budgetierung oder Investitionsplanung einzukalkulieren, widerspräche nicht nur den bestehenden Grundlagen, sondern wäre auch gegenüber den Offertstellern problematisch. Aus Sicht der Finanzkommission ist deshalb die heutige Praxis richtig, Projekte eng zu planen und allfällige Kreditüberschreitungen nachträglich zu begründen.

Die Finanzkommission erwartet aber, dass künftig in sämtlichen Ausgabenberichten, Ratschlägen und Abstimmungsunterlagen klar und immer deklariert wird, wenn Kostenangaben auf Schätzungen und nicht auf konkreten Offerten beruhen. Zudem sollen die möglichen Abweichungen quantifiziert werden (plus/minus x%).

2. Keine Verrechnungen von Einnahmen und Ausgaben

Sind in einem bestimmten Projekt Ausgaben und Einnahmen zu erwarten, sollen diese transparent dargestellt, aber nicht miteinander verrechnet werden. Die Finanzkommission spricht sich für ein ausschliessliches Bruttoprinzip aus. Gerade wenn nur grobe Schätzungen vorliegen, ist es unzulässig, eine explizite Nettorechnung aufzustellen. Beim Projekt Erlenmatt kam dazu, dass durch die Nettodarstellung der Eindruck entstand, das neue Quartier sei zum „Nulltarif“ zu haben – im damaligen Abstimmungskampf ein wichtiges Argument, das sich im Nachhinein als falsch herausgestellt hat. Ferner wurden im Ratschlag 9299 Nettoausgaben (Wege/Strassen und Kanalisation) und Bruttoausgaben addiert und diese Summe wiederum mit den Bruttoeinnahmen zu Nettokosten verrechnet. Eine solche Darstellung erscheint der Finanzkommission als nicht opportun.

Die Finanzkommission begrüßt deshalb, dass sich das Baudepartement ihr gegenüber wiederholt auf den Standpunkt gestellt hat, man dürfe nicht mit Einnahmen kalkulieren, die namentlich in den Fonds Mehrwertabgaben fliessen; eine Umzonung sei noch nicht mit einem Ertrag für den Fonds gleichzusetzen. Die Finanzkommission erwartet, dass diesem Grundsatz künftig auch nachgelebt wird.

3. Staffelung von grossen Investitionsvorhaben

In den beiden letzten Jahren hat das Zusammenkommen der Sanierung des Erhaltungsabschnitts Basel-Augst auf der Autobahn A2 und der Arbeiten an der Nordtangente beträchtliche Ressourcen im Tiefbau gebunden. Dies hatte zur Folge, dass für weitere Projekte nur wenige und für den Bauherrn unattraktive Offerten eingingen. Die Finanzkommission hat sich deshalb bereits früher dafür ausgesprochen, dass die öffentliche Hand als mit Abstand grösster Nachfrager im Tiefbau auf die Marktpreise Einfluss nehmen soll, indem die Projekte gestaffelt, das heisst einzelne Vorhaben verschoben werden. Sie ist deshalb erfreut, dass der Regierungsrat die bereits ausgeschriebene und ursprünglich für 2006 vorgesehene Sanierung des Heuwaage-Viadukts auf einen späteren Zeitpunkt verschoben hat.

Die Finanzkommission teilt gleichzeitig die Ansicht des Regierungsrats, wonach eine Aufschiebung von Vorhaben in bestimmtem Fällen nicht in Frage kommt. Auf der Erlenmatt hat sich der Kanton beispielsweise verpflichtet, das Areal zeitgleich mit der Erstellung der Hochbauten durch private Investoren zu erschliessen.

4. Planungsfehler vermeiden

Die beträchtlichen Mehrkosten für das Projekt Erlenmatt sind nicht allein auf die Bauteuerung zurückzuführen. Dem Baudepartement sind auch verschiedene Fehler unterlaufen, die die Finanzkommission als nicht akzeptabel betrachtet. Sie ruft die Verantwortlichen deshalb auf, nochmals genau zu prüfen, wie diese Fehler haben entstehen können.

5. Unmittelbare Kommunikation

Treten in einem Projekt deutliche Mehrkosten ein, sind diese so rasch wie möglich zu publizieren. Gerade bei politisch umstrittenen Vorhaben wie dem Projekt Erlenmatt sind die Ver-

antwortlichen gehalten, unmittelbar bei Bekanntwerden von neuen Fakten zu informieren – unabhängig von der aktuellen politischen Diskussion bzw. der Chance, ob ein gewisses Projekt letztlich bewilligt wird.

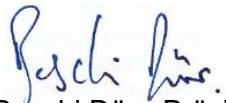
5. Antrag an den Grossen Rat

Der Finanzkommission ist bewusst, dass es sich beim Projekt Erlenmatt nicht um eine herkömmliche Überbauung, sondern um die Entwicklung eines neuen Quartiers handelt, die sich über eine Zeitspanne von 15 bis 20 Jahren erstreckt. In jüngerer Zeit hat es in Basel keine vergleichbaren Vorhaben gegeben, auch ist mittelfristig nicht mit weiteren Projekten dieses Ausmasses zu rechnen. Der Gesamtaufwand für ein so komplexes und langfristiges Projekt zu budgetieren – sogar vor der eigentlichen Planungsphase – war denn auch ausgesprochen schwierig. Die Finanzkommission bringt deshalb Verständnis dafür auf, dass sich die Kosten des Gesamtprojekts Erlenmatt über die Zeit ändern können – nicht nur wegen der zunehmenden Kostengenauigkeit, sondern auch aufgrund externer Faktoren wie der Bausteuerung oder der Schulpolitik.

Dennoch kommt die Finanzkommission zum Schluss, dass beim Projekt Erlenmatt planerische und kommunikative Fehler passiert sind. Diese sind besonders deshalb als erheblich einzustufen, weil das Vorhaben politisch umstritten war und erst durch einen – allerdings klaren – Volksentscheid beschlossen wurde.

Die Finanzkommission schlägt dem Grossen Rat einstimmig vor, ihre Empfehlungen zur Kenntnis zu nehmen und damit dem Regierungsrat zur Kenntnis zu bringen. Sie hat diesen Mitbericht an ihrer Sitzung vom 6.9.2007 verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Finanzkommission



Baschi Dürr, Präsident