



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0082.01

BVD/P090082
Basel, 28. Januar 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 27. Januar 2009

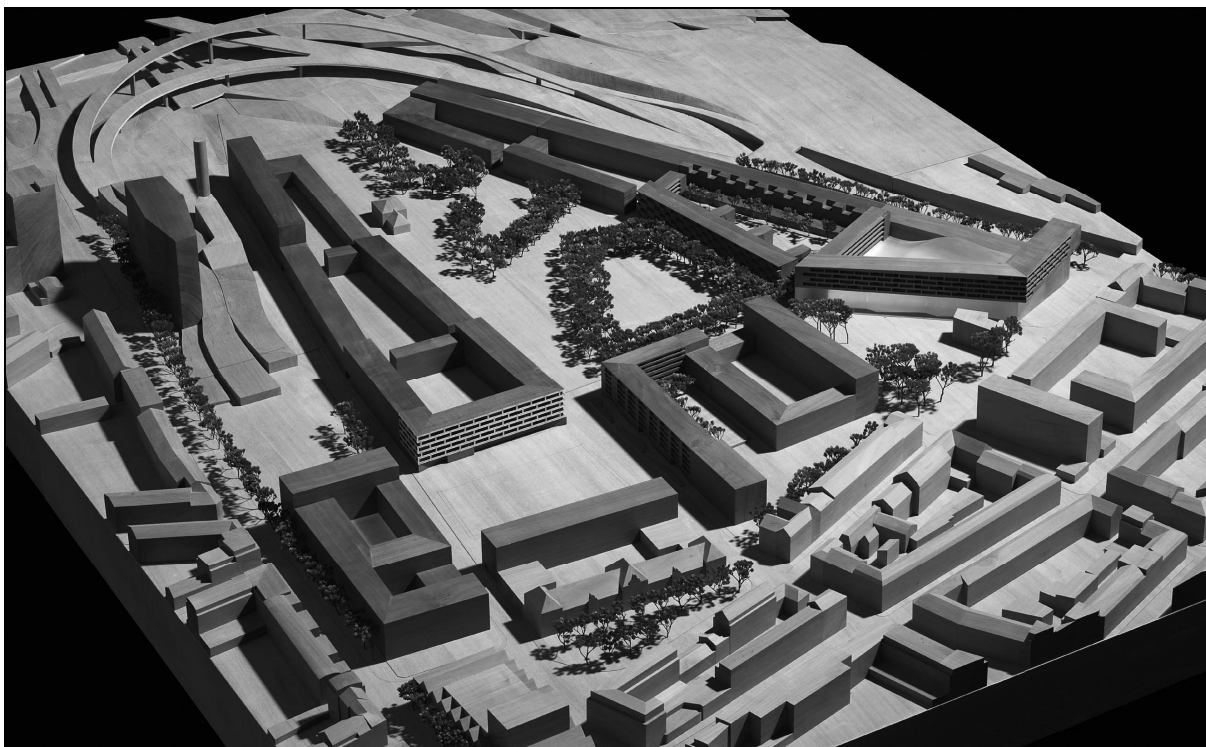
Ratschlag

Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe

**Freigabe von Krediten für die Erschliessung Ost und
die Erschliessung ÖV 1. Etappe**

sowie

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tramverbindung Erlenmatt - Kleinhüningen



Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	4
2. Begründung	5
2.1 Einleitung	5
2.2 Ziel und Inhalt des vorliegenden Ratschlages	5
2.3 Weiterer Ratschlag zur Entwicklung des Quartiers Erlenmatt	6
3. Das Quartier Erlenmatt	7
3.1 Planung Erlenmatt Rückblick / Ausblick	7
3.1.1 Rückblick auf die Planung für das Erlenmatt-Quartier	7
3.1.2 Nutzungen im Quartier Erlenmatt	8
3.1.3 Entwicklungsschritte des Quartiers Erlenmatt	8
3.1.4 Aufgabenteilung Kanton Basel-Stadt und Vivico Real Estate GmbH	10
3.1.5 Erlentor (Baufeld B)	10
3.1.6 Erlenmatt-Galerie (Baufeld A)	10
3.1.7 Messehalle 6	11
3.1.8 Swiss International School (SIS)	11
3.1.9 Baurecht der Basler Logistikgesellschaft (BLG)	11
3.1.10 Zwischennutzungen auf dem Areal Erlenmatt	11
3.1.11 Rückbau in Etappen	12
3.1.12 Öffentlichkeitsarbeit	12
3.2 Reporting über Kosten / Einnahmen für den Kanton Basel-Stadt	14
3.2.1 Kosten Erlenmatt zu Lasten Kanton Basel-Stadt	14
3.2.2 Einnahmen Erlenmatt zu Gunsten Kanton Basel-Stadt	15
3.3 Verkehr im Kleinbasel Nord	16
3.3.1 Verkehrskonzept Kleinbasel Nord	16
3.3.2 Massnahmen und deren Umsetzung	16
3.3.3 Wiesekreisel-System	17
4. Erschliessung Erlenmatt	20
4.1 Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr	20
4.2 Gestaltungsgrundsätze für Strassenräume im Quartier Erlenmatt	21
4.3 Erschliessung Erlenmatt Ost	21
4.3.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Erschliessung Erlenmatt Ost	21
4.3.2 Anschluss Nord	22
4.3.3 Signalstrasse	23
4.3.4 «Anschluss Südost»	25
4.3.5 Erwerb der Allmendflächen	26
4.3.6 Bodenreinigung der Allmendflächen	26
4.3.7 Arbeitsleistungen Verwaltung	26
4.3.8 Kosten Erschliessung Erlenmatt Ost	27
4.4 Verkehrskonzept für den Fuss- / Veloverkehr	28

5. Erlenmatt Erschliessung Öffentlicher Verkehr	29
5.1 Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe (Bus)	29
5.1.1 Linien Öffentlicher Verkehr 1. Etappe	29
5.1.2 Wendeschleife Badischer Bahnhof	30
5.1.3 Bus in der Erlenstrasse	30
5.1.4 Parkplätze Erlenstrasse	30
5.1.5 Verlegung Haltestellen Mattenstrasse	31
5.1.6 Bus in der Signalstrasse	31
5.1.7 Infrastruktur an den Haltestellen	31
5.1.8 Realisierungskosten Erschliessung Öffentlicher Verkehr 1. Etappe	32
5.2 Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe (Tram)	33
5.2.1 Bestandteile Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe	33
5.2.2 Realisierungshorizont Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe	34
5.2.3 Projektierungskosten Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe	34
5.3 Option Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen	35
5.3.1 Anlass und Auftrag	35
5.3.2 Machbarkeitsprüfung Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen (Querung der Wiese)	35
5.3.3 Fazit der Machbarkeitsprüfung Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen (Querung der Wiese)	36
5.3.4 Machbarkeitsstudie Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen	37
5.3.5 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4. Juni 2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen	37
6. Zusammenstellung der Kosten	38
6.1 Kosten zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»	38
6.2 Kosten zu Lasten Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr»	38
6.3 Kosten zu Lasten Werkleitungseigentümer	39
7. Auswirkungen der Quartierentwicklung Erlenmatt	40
7.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung	40
7.2 Auswirkungen auf das Gewerbe	40
7.3 Auswirkungen auf den Stadtteil Kleinbasel	40
7.4 Auswirkungen auf die Umwelt	41
8. Termine	42
9. Antrag	43
10. Anhang	45

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen folgende Kredite:

1.) Baukredit von CHF 9'570'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Ost, die Gestaltung von Allmendflächen, die Bodenreinigung Allmend und den Landerwerb Allmend im östlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 07/25/67.35 vom 14. August 2007). Im Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» wird unter der Position 6170.110.2.1084 der Betrag von CHF 9'570'000 verteilt auf die Jahre 2010 (CHF 3'000'000) und folgende (CHF 6'570'000) eingestellt.

2.) Baukredit von CHF 970'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Erschliessung des Areals Erlenmatt mit der ersten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.30 vom 11. Juli 2007). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6170.110.2.1079 der Betrag CHF 970'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 130'000) und folgende (CHF 840'000) eingestellt.

3.) Projektierungskredit von CHF 1'000'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Projektierung der Erschliessung des Areals Erlenmatt mit der zweiten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 08/26/19.19 vom 12. August 2008). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6510.300.2.0003 der Betrag CHF 1'000'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 100'000) und folgende (CHF 900'000) eingestellt.

4.) Planungskredit von CHF 300'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur potenziellen Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen als Grundlage für einen Projektierungskredit. Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6618.200.2.0002 der Betrag CHF 300'000 verteilt auf die Jahre 2010 (CHF 200'000) und folgende (CHF 100'000) eingestellt.

5.) Der Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4. Juni 2008 betreffend Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen wird stehen gelassen.

2. Begründung

2.1 Einleitung

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

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

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

Am 13. Februar 2007 hat der Regierungsrat den ersten dieser drei Ratschläge genehmigt und dem Grossen Rat zur Beratung vorgelegt. Der Ratschlag 07.0163.01 umfasste die Erschliessung Erlenmatt Mitte und die erste Etappe der Parkanlagen. Nach Prüfung durch die Finanzkommission und die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission hat der Grosse Rat den Ratschlag 07.0163.01 am 17. Oktober 2007 genehmigt.

2.2 Ziel und Inhalt des vorliegenden Ratschlages

Das ehemalige DB-Güterbahnhof-Areal im nördlichen Kleinbasel ist eine der letzten Baulandreserven im Kanton Basel-Stadt. Auf diesem Areal kann basierend auf dem am 27. Februar 2005 vom baselstädtischen Stimmvolk genehmigten Zonen- und Bebauungsplan in den kommenden 15-20 Jahren das vielfältige und reich durchmischte Stadtquartier Erlenmatt mit rund 700 Wohnungen, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen für rund 2'000 Arbeitsplätze, einem Einkaufszentrum sowie mit Grün- und Freiflächen von insgesamt 8 ha Grösse entstehen.

Die etappierte Entwicklung des Quartiers wird von Süden (Erlenstrasse) Richtung Norden erfolgen. Abgestimmt auf die sich abzeichnende Arealentwicklung wurden Ratschlagsprojekte für die Erschliessungsbauwerke und die Parkanlagen des künftigen Quartiers Erlenmatt erarbeitet.

Der vorliegende Ratschlag umfasst folgende Elemente:

- Realisierungskosten Erschliessung Ost (Kapitel 4.3)
- Realisierungskosten Erschliessung Erlenmatt ÖV 1. Etappe (Kapitel 5.1)
- Projektierungskosten Erschliessung Erlenmatt ÖV 2. Etappe (Kapitel 5.2)

Neben diesen mit Finanzanträgen verbundenen Bestandteilen enthält der vorliegende Ratschlag auch Informationen zur Gesamtentwicklung des Quartiers Erlenmatt (Kapitel 3) und

Informationen zum Verkehrskonzept Kleinbasel Nord (Kapitel 3.3.1) und zu den Anpassungen im Wiesekreiselsystem (Kapitel 3.3.3) sowie einen Zwischenbericht zum Anzug Jörg Vitelli und Consorten vom 4. Juni 2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen (Kapitel 5.3). Zudem enthält der Ratschlag eine Kostenübersicht zu Lasten des Kantons. Der Kostenrahmen, wie er im Ratschlag 07.0163.01 dargelegt wurde, wird eingehalten (Kapitel 3.2).

2.3 Weiterer Ratschlag zur Entwicklung des Quartiers Erlenmatt

Der Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung West, Plätze, Park Nord und 2. Etappe ÖV» wird voraussichtlich 2011 dem Grossen Rat unterbreitet und wird folgende Bestandteile umfassen:

- Realisierungskosten Erschliessung West
- Realisierungskosten Fuss- und Radwegverbindung vom Erlenmatt-Quartier zum Naherholungsgebiet Lange Erlen
- Realisierungskosten Erschliessung Erlenmatt ÖV 2. Etappe
- Realisierungskosten für die Gestaltung der Plätze im Westen des Erlenmatt-Quartiers
- Realisierungskosten für die Gestaltung der Parkanlage 3. Etappe im Norden des Erlenmatt-Quartiers

3. Das Quartier Erlenmatt

3.1 Planung Erlenmatt Rückblick / Ausblick

3.1.1 Rückblick auf die Planung für das Erlenmatt-Quartier

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

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

Für die Neugestaltung des frei werdenden Güterbahnhofareals wurde zwischen 1996 und 2002 ein zweistufiger öffentlicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Von den Teilnehmenden wurde der Entwurf eines städtebaulichen Konzepts für ein Stadtquartier mit vielfältigem Wohnraum, hochwertigen Arbeitsplätzen und qualitativ hoch stehenden Freiräumen verlangt. Zudem sollten im Konzept für den neuen Stadtpark Naturschutzflächen berücksichtigt werden. Es musste ein Etappierungskonzept erstellt werden. Die Durchlüftung des Areals in Nord-Süd-Richtung durfte nicht unterbunden werden. Aus diesem Wettbewerb ging das Projekt der Architekten Ernst Niklaus Fausch aus Aarau / Zürich mit Raymond Vogel Landschaften aus Zürich und stadtraumverkehr Birchler + Wicki aus Zürich als Sieger hervor.

Die vorgeschlagene Nutzungsverteilung im Siegerprojekt lässt zu, dass sämtliche Wohnungen Anstoss an einen Grün- oder Freiraum haben. An den lärmintensiven Strassen, welche das Areal im Norden und Osten umgeben, werden geschlossene Baukörper für Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe erstellt. Diese Gebäude dienen als Lärmriegel um lärmgeschützte Innenhöfe für hochwertigen Wohnraum zu schaffen. Im Südosten des Areals (Kreuzung Schwarzwaldallee / Erlenstrasse) wird ein Einkaufszentrum erstellt. Dieses dient der Versorgung des künftigen Erlenmatt-Quartiers und der benachbarten Quartiere. Weiter entstehen zwei grosszügige Parkanlagen – der Erlenmattpark und das «Stadtatrium» (siehe Übersichtsplan Anhang 1). Der Erlenmattpark wird durch drei Bauminselfen im Gelände gegliedert und bietet dadurch unterschiedliche Bereiche für Erholung, Sport und Spiel für die Bewohnerschaft des neuen aber auch der angrenzenden Quartiere. Neben dem Erlenmattpark und dem «Stadtatrium» werden zusätzlich zwei urbane Plätze erstellt, die vielfältige Nutzungen aufnehmen können.

Mit dem Ratschlag 9299 wurde am 19. Dezember 2003 dem Grossen Rat die erste Vorlage zum Thema Erlenmatt zugestellt. Bestandteile des ersten Ratschlags waren die Planungsgrundlagen (Zonen- und Bebauungsplan) und Projektierungskredite für die Erschliessung und Freiräume. Der Ratschlag wurde am 9. Juni 2004 durch den Grossen Rat genehmigt. Gegen den Beschluss wurde das Referendum eingereicht. In der am 27. Februar 2005 erfolgten Volksabstimmung hiess die Basler Stimmbevölkerung die Entwicklung auf der Erlenmatt mit 64%-Anteil Ja-Stimmen gut und gab damit grünes Licht zur weiteren Planung für

das Quartier Erlenmatt im Norden Kleinbasels. Nachdem eine Einsprache gegen den Zonen- und Bebauungsplan (Bestandteil Ratschlag 9299) gütlich bereinigt werden konnte, erlangten die Planungsgrundlagen im Februar 2006 Rechtskraft.

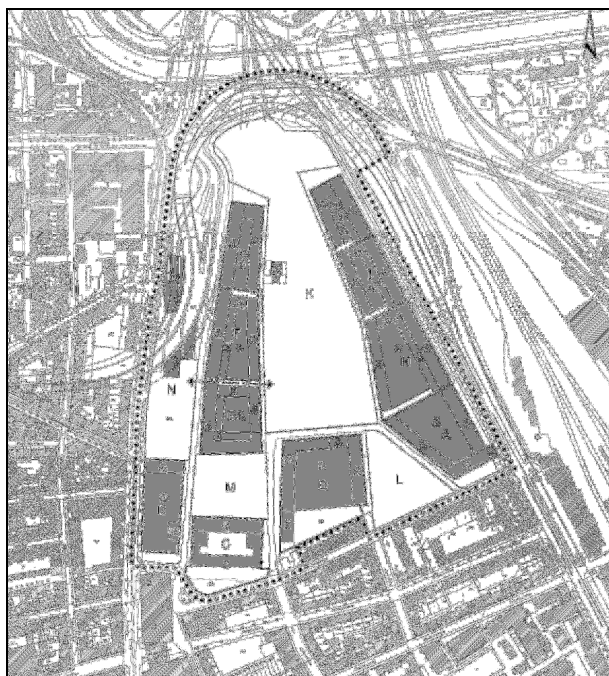
Mit dem Ratschlag 07.0163.01 wurde die erste Etappe für die Realisierung der Erschliessung Erlenmatt wie auch die erste Etappe für die Parkanlagen Erlenmatt dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Ratschlag wurde vom Grossen Rat am 17. Oktober 2007 genehmigt. Seit dem Winter 2007/2008 wird die erste Etappe der Erschliessung Erlenmatt erstellt.

3.1.2 Nutzungen im Quartier Erlenmatt

Im Erlenmatt-Quartier können gemäss Zonen- und Bebauungsplan insgesamt 212'000 m² Bruttogeschossflächen realisiert werden. Davon sind für Wohnen 115'000 m², für Schulraum 3'000 m² und für Arbeiten (Dienstleistung, Gewerbe, Verkauf) 94'000 m² vorgesehen. Wohnnutzungen sind primär rund um die Grün- und Freiräume angeordnet, während Bauten mit gewerblicher Nutzung, Dienstleistungs- und Verkaufsflächen entlang der Schwarzwaldallee geplant sind und als Lärmriegel für die im Innern des Erlenmatt-Quartiers liegenden Wohnnutzungen dienen.

3.1.3 Entwicklungsschritte des Quartiers Erlenmatt

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



Bebauungsplan Erlenmatt mit Baufeldern A-J

Das Quartier wird sich über einen Zeithorizont von rund 15-20 Jahren entwickeln. Als erstes werden im Baufeld B seit Frühjahr 2007 239 Wohnungen erstellt, die ab Frühjahr 2009 bezugsbereit sein werden. In einem weiteren Schritt sollen 2010 die Bauarbeiten für das Bau-

feld A (Einkaufszentrum) beginnen. Die Entwicklung wird von Süden (Bereich Erlenstrasse / Erlenmattstrasse) nach Norden verlaufen. Die östliche Bebauung entlang der Schwarzwaldallee (Baufelder H, I, J) wird früher realisiert als die westliche Bebauung (Baufelder E, F, G). Die ehemalige Lagerhalle auf dem Areal wird noch bis mindestens Mitte 2011 durch die Messe Schweiz für die Uhren- und Schmuckmesse genutzt. Nach der Fertigstellung des Messezentrums 2012 beim Messeplatz wird die Lagerhalle nicht mehr benötigt und kann rückgebaut werden. Damit kann die Realisierung der westlichen Bebauung erfolgen.



Erste Ausbautetappe Quartier Erlenmatt (ab dem Jahr 2009)



Weitere Entwicklung des Quartiers Erlenmatt im östlichen Teil des Areals entlang der Schwarzwaldallee (ab dem Jahr 2010)



Vollständige Bebauung des Quartiers Erlenmatt.

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

3.1.4 Aufgabenteilung Kanton Basel-Stadt und Vivico Real Estate GmbH

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

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

3.1.5 Erlentor (Baufeld B)

Vivico Real Estate GmbH konnte 2005 das Grundstück des Baufeldes B im südlichen Teil des Erlenmatt-Quartiers an Publica (Pensionskasse des Bundespersonals) veräussern. In Zusammenarbeit zwischen Publica, Vivico Real Estate GmbH und dem Kanton wurde 2005 ein Wettbewerb unter vier Architektur-Teams für das Baufeld B durchgeführt. Aus diesem Wettbewerb ging das Team Hans-Jörg Fankhauser Reinach / Meinrad Morger Basel siegreich hervor. Das Projekt zeichnet sich dadurch aus, dass im Baufeld B ein vielfältiges Angebot an 239 grosszügigen Wohnungen (2½ - 5½-Zimmer-Wohnungen) angeboten wird. Im November 2006 konnte dem geplanten Bauvorhaben die Baubewilligung erteilt werden. Seit Frühjahr 2007 laufen die Bauarbeiten am Projekt Erlentor (Baufeld B). Im Juli 2009 sind die ersten 60 Wohnungen im westlichen Teil des Gebäudes bezugsbereit. Weitere 70 Wohnungen werden bis Anfangs Oktober 2009 fertig gestellt sein. Im Dezember 2009 sind auch die restlichen 109 Wohnungen bezugsbereit. Im Erdgeschoss des Gebäudes Erlentor wird neben anderen öffentlich zugänglichen Nutzungen eine Kindertagesstätte eingerichtet.

3.1.6 Erlenmatt-Galerie (Baufeld A)

Im Baufeld A an der südöstlichen Ecke des Erlenmatt-Areals kann gemäss Bebauungsplan ein Einkaufszentrum realisiert werden. Anfangs 2008 unterzeichnete die Vivico Real Estate GmbH mit der Multi Development GmbH einen Joint-Venture-Vertrag zur Entwicklung und den Betrieb der Erlenmatt-Galerie (Baufeldes A). Im September 2008 wurde ein Wettbewerb zur Entwicklung der Erlenmatt-Galerie gestartet. Auslober des Wettbewerbs sind Vivico Real Estate GmbH und Multi Development GmbH. In der Erlenmatt-Galerie sollen Verkaufsflächen von rund 29'000 m², ein Hotel im Dreisterne-plus-Bereich mit rund 8'400 m² und ein

Fitnesscenter mit rund 2'500 m² Nutzfläche realisiert werden. Im Januar 2009 erfolgt die Jurierung des Wettbewerbs, zu welchem 10 international bekannte Architekturbüros eingeladen wurden. Die Realisierung des Vorhabens ist ab 2010 vorgesehen.

3.1.7 Messehalle 6

Seit der Uhren- und Schmuckmesse 2004 wird die Lagerhalle auf dem Areal von der Messe Schweiz als Ausstellungshalle (Messehalle 6) genutzt. Diese Zwischennutzung wird bis mindestens Mitte 2011 erhalten bleiben. Nach Abschluss der Zwischennutzung kann die ehemalige Lagerhalle rückgebaut werden. Es besteht eine Abhängigkeit zum Projektfortschritt Messe 2012.

3.1.8 Swiss International School (SIS)

Seit dem 1. August 2004 nutzt die Swiss International School at Minerva Schulen Basel (SIS) das Erdgeschoss des Ostflügels im ehemaligen Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs. Im Jahr 2005 kam das erste Obergeschoss dazu und seit 2006 nutzt die Schule auch den Westflügel des Gebäudes. Ein Bedarf für die Anmietung weiterer Gebäudeteile zeichnet sich ab. Zurzeit bietet SIS am Standort Schulunterricht und Betreuung für die so genannten Primary- und Intermediate-Stufen an. Das aus dem frühen 20. Jahrhundert stammende Gebäude und Teile der Freianlagen wurden von Vivico Real Estate GmbH als Eigentümerin und Bauherrin aufwändig renoviert. Mit der SIS hat sich ein dauerhafter Nutzer auf der Erlenmatt etabliert. Die Ansiedlung der SIS ist ein positives Zeichen für die Zukunft des Standortes. Für die Entwicklung der Erlenmatt als lebendiges Stadtquartier ist diese Nutzung ein wichtiger Baustein.

3.1.9 Baurecht der Basler Logistikgesellschaft (BLG)

Die BLG besitzt im Norden der Erlenmatt die Baurechtsparzelle Nr. 3118⁹⁹. Das Baurecht hat eine Laufzeit bis zum 31. Juli 2023. Nutzung (Spedition) und Gebäudekubatur sind gemäss dem neuen rechtskräftigen Zonenplan nicht zonenkonform und entsprechen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans. Die BLG geniesst bis zum Ablauf des Baurechts Bestandsschutz und setzt ihren Speditionsbetrieb fort.

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

3.1.10 Zwischennutzungen auf dem Areal Erlenmatt

Seit Mitte 2000 haben sich auf der Erlenmatt verschiedene Zwischennutzungen etabliert. Die Vereine k.e.i.m. und v.i.p. wie auch der Verein E-Halle betreiben eine Vielfalt an Kultur- und Gastronomiebetrieben, ein Quartierlabor sowie einen Sonntagsmarkt und verschiedene Trendsportanlagen. Diese Zwischennutzungen haben das Areal Erlenmatt in der breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht und eine Standortaufwertung bewirkt. Der Kanton unterstützt einen Teil der Zwischennutzungen mit projektbezogenen Finanzbeiträgen.

Es ist das Ziel, die Zwischennutzungen so lange zu erhalten, wie dies der Terminplan der Arealentwicklung zulässt. Wenn möglich, wird eine Transformation von Zwischennutzungen angestrebt. Dieser Übergang wird die Anpassungsfähigkeit der Zwischennutzungen erfordern. Mit Bezug der ersten Wohnungen werden bezüglich Wohnqualität neue Anforderungen an das Areal gestellt. Kanton und Vivico Real Estate GmbH streben eine schrittweise Transformation der Zwischennutzungen an und sind bestrebt, ein konfliktfreies Nebeneinander von Zwischennutzungen und neuen Nutzungen zu ermöglichen. Eine erste Transformation einer Zwischennutzung erfolgt beim Erbkönig (ehemalige Betriebskantine). Land und Gebäude gehen voraussichtlich im Frühling 2009 in das Eigentum des Kantons Basel-Stadt über. Der Kanton wird im Jahr 2009 unter Berücksichtigung der Wohnqualität ein interessantes Angebot im Erbkönig im bisherigen Rahmen unterstützen. Mittelfristig muss die Liegenschaft Erbkönig einer Gesamtanierung unterzogen werden. Anschliessend soll der Erbkönig als Quartiertreffpunkt betrieben werden.

3.1.11 Rückbau in Etappen

Der Rückbau des ehemaligen DB-Güterbahnhofes erfolgt in Etappen durch die Vivico Real Estate GmbH. Die Fläche der ersten Rückbauetappe wurde 2006 zurückgebaut, um eine vertragsgemäße Übergabe der Flächen an den Kanton für die Entwicklung des Stadtparks sowie die Erstellung des Erlenmatt (Baufeld B) und der Erlenmattstrasse zu ermöglichen. Eine weitere Etappe wurde im Frühjahr / Sommer 2008 rückgebaut. Diese Fläche umfasste die Bereiche der MAT Transport AG und des künftigen Baufeldes A. Die Grösse der mittlerweile rückgebauten Fläche beträgt rund 9 Hektar. Die bisherigen Rückbaumassnahmen zeigen, dass die bisherigen Annahmen über den Verschmutzungsgrad des Erlenmatt-Areals realistisch sind, d.h. bisher traten keine Altlasten im Sinne der Umweltschutzgesetzes auf.

3.1.12 Öffentlichkeitsarbeit

Im Ratschlag 07.0163.01 wurde die Kommunikationsstrategie für das Projekt Erlenmatt vorgestellt. Die Umsetzung der Strategie verfolgt zwei Ziele:

- «Die Stadt geht auf die Erlenmatt»: Die Bevölkerung wird eingeladen, das neue Quartier kennen zu lernen.
- «Die Erlenmatt geht in die Stadt»: Die Erlenmatt wird in den Stadtquartieren beworben.

Als Beitrag zum ersten Ziel wurden bereits zwei Massnahmen umgesetzt: Im Herbst 2006 haben das Bau- und Verkehrsdepartement und die Vivico Real Estate GmbH die Basler Bevölkerung anlässlich der ersten Rückbauarbeiten zu einem «Erlenmatt-Tag» mit verschiedenen Attraktionen eingeladen: Rund 2000 Personen haben den Anlass besucht, an dem das geplante Quartier vorgestellt wurde. Als zweite Massnahme wurde im Frühling 2008 auf der Erlenmatt neben dem Erbkönig ein Informationscontainer (mit Ausstellung zur Entwicklung des Areals) mit einer 6 Meter hohen Aussichtsplattform realisiert. Die Aussichtsplattform ermöglicht Interessierten, die Entwicklung in Etappen zu verfolgen. Dort werden monatlich öffentliche Führungen durchgeführt. Auch diese Massnahme wird vom Kanton und der Vivico Real Estate GmbH gemeinsam getragen.

Um die Erlenmatt auch bei den Teilen der Bevölkerung bekannter zu machen, die sich bisher noch nicht auf dem Areal aufgehalten haben, sind 2009 verschiedene Werbemassnahmen im Stadtgebiet geplant. So soll auf das neue Quartier Erlenmatt in den anderen Stadt-

teilen Basels aufmerksam gemacht werden. Die genannten sowie künftigen Massnahmen werden von der Vivico Real Estate GmbH und dem Kanton gemeinsam getragen.

3.2 Reporting über Kosten / Einnahmen für den Kanton Basel-Stadt

3.2.1 Kosten Erlenmatt zu Lasten Kanton Basel-Stadt

Der Ratschlag 9299 enthielt Angaben über die approximativen Gesamtkosten für die Entwicklung des Quartiers Erlenmatt. Diese Kostenschätzung wurde mit dem Ratschlag 07.0163.01 revidiert und neu ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle ist die Fortschreibung der Kostentabelle aus dem Ratschlag 07.0163.01. Sie enthält Objekte / Positionen, für welche im Ratschlag 9299 erstmals grobe Kostenangaben gemacht wurden. In der Tabelle sind die Kreditanträge je Ratschlag und Objekt / Position aufgeführt.

Objekt / Position	Genehmigung Kosten im Rat- schlag 9299	Genehmigung Kos- ten im Ratschlag 07.0163.01 (Stand 2006) ±10%	Bestandteil Rat- schlag Erschl. Ost & ÖV 1. Et. (Stand 2008) ±10%
Strassen und Wege		3'725'000.-	9'340'000.-
Parkanlagen		14'710'000.-	
Landerwerb Grünzonen	2'100'000.-	2'240'400.-	
Landerwerb Allmend		691'200.-	
Bodenreinigung Grünzone		1'000'000.-	
Bodenreinigung Allmend		201'600.-	230'000.-
Projekte für Ratschläge	1'452'000.-		
Öffentlichkeitsarbeit		500'000.-	
Entsorgung / Kanalisation		2'530'000.-	
Total Kosten	3'552'000.-	25'598'200.-	9'570'000.-

Die im Ratschlag 07.0163.01 ausgewiesenen und zu erwartenden Gesamtkosten für die Entwicklung Erlenmatt entsprechen noch dem heutigen Stand des Wissens und belaufen sich auf rund 80 Millionen Franken. Die Ausgaben, die in den weiteren Ratschlägen noch beantragt werden, belaufen sich auf rund 40 Millionen Franken.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kosten aufgeführt, die im Ratschlag 9299 noch nicht mit einer groben Kostenschätzung belegt werden konnten. Die approximativen Gesamtkosten wurden dann erstmals im Ratschlag 07.0163.01 ausgewiesen. In der Tabelle sind die jeweiligen Kreditanträge je Ratschlag und Objekt / Position aufgeführt.

Objekt / Position	Genehmigung Kosten im RS 9299	Genehmigung Kos- ten im Ratschlag 07.0163.01 (Stand 2006) ±10%	Bestandteil Rat- schlag Erschl. Ost & ÖV 1. Et. (Stand 2008) ±10%
Planung und Realisierung Öffentlicher Verkehr	200'000.-	-	1'970'000.-
Werkleitungen (Wasser, Fernwärme, Elektrizität) in Strassen & Plätzen (IWB)	-	6'970'000.- (Anm. 1)	2'510'000.-
Werkleitungen (Wasser, Elektrizität) in Parkanlagen (IWB)	-	1'027'000.-	
Total Kosten	200'000.-	7'997'000.-	4'480'000.-

Die Gesamtkosten der Positionen belaufen sich auf rund 50 Millionen Franken. Die Ausgaben, die in den weiteren Ratschlägen beantragt werden, belaufen sich auf rund 35 Millionen Franken.

Im Ratschlag 07.0163.01 wurden Werkleitungskosten von CHF 6'407'000 als gebundene Ausgaben für die Erschliessung Mitte ausgewiesen. Durch eine Optimierung beim Fernwärmenetz können Fernwärmeleitungen, welche ursprünglich in der Signalstrasse und in der Erschliessungsstrasse West vorgesehen waren, im Goldbachweg respektive im Erbkönigweg (Bestandteil Erschliessung Mitte und Ratschlag 07.0163.01) erstellt werden. Daher sind die Kosten in der oben stehenden Tabelle angepasst (Anm. 1).

Aufgrund von Projektoptimierungen bei den Werkleitungsnetzen ist mit einer Kostenreduktion zu rechnen. Der genaue Umfang dieser Reduktion lässt jedoch erst mit den Vorprojekten der Stadtplätze und der Erschliessung West festlegen. Es zeichnet sich aber eine Reduktion der Werkleitungskosten für die Elemente der weiteren Ratschläge sowie bei den Gesamtkosten für Werkleitungen ab (Anm. 2 oben stehende Tabelle).

Mit dem vorliegenden Ratschlag werden Planungskosten für die Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen von CHF 300'000 beantragt. Diese Kosten stehen nicht im Zusammenhang mit der Entwicklung Erlenmatt und werden daher nicht in den oben stehenden Tabellen ausgewiesen.

3.2.2 Einnahmen Erlenmatt zu Gunsten Kanton Basel-Stadt

Im Ratschlag 9299 und im Ratschlag 07.0163.01 wurden neben den Gesamtkosten auch die Einkünfte zu Gunsten des Kantons Basel-Stadt ausgewiesen. Diese Einkünfte setzen sich aus Erschliessungsbeiträgen für die Kanalisation und die Erschliessung (Strassen und Wege) sowie der Mehrwertabgabe zusammen. Die in den Ratschlägen ausgewiesenen Einnahmen entsprechen den heutigen Annahmen. Die Mehrwertabgabe wird jeweils basierend auf den Baugesuchen der Hochbauvorhaben (Baufelder) berechnet.

Objekt / Position	Erschlies- sungsbeiträge für Kanalisation	Erschlies- sungsbeiträge für Strassen und Wege	Mehrwertabga- be nach Abzug Erschlies- sungsbeiträge	Einnahmen Total Stand 2006
Erschliessungsbeiträge (EB)	2'400'000	7'300'000		
Mehrwertabgabe (MWA)			50'000'000	
Total Einnahmen	2'400'000	7'300'000	50'000'000	59'700'000

3.3 Verkehr im Kleinbasel Nord

3.3.1 Verkehrskonzept Kleinbasel Nord

Im Raum Kleinbasel Nord sind verschiedene Projekte vorgesehen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in diesem Raum haben werden. So sind neben der Entwicklung des Erlenmatt-Quartiers mit dem Stücki-Einkaufszentrum und dem Science Park weitere Projekte vorgesehen, die neuen Verkehr erzeugen. Gleichzeitig wird an neuen Verkehrsinfrastrukturen geplant bzw. gebaut, die einen relevanten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in diesem Bereich haben werden (Halbanschluss Rheinhafen Kleinhüningen, Tramverlängerung Linie 8, Zollfreistrasse). Es stellte sich deshalb die Frage, wie das Verkehrssystem den zusätzlichen Verkehr bewältigen kann, zumal auch ohne neue Nutzungen mit einem weiteren allgemeinen Verkehrswachstum gerechnet werden muss.

Damit die nötigen Anpassungen des Verkehrssystems rechtzeitig vorbereitet und die Optionen für spätere Netzerweiterungen offen gehalten werden können, wurde 2004 die Erarbeitung eines «Verkehrskonzeptes Kleinbasel Nord» in Angriff genommen. Dieses Verkehrskonzept untersucht die verkehrlichen Auswirkungen der oben genannten Vorhaben unter Berücksichtigung der im Verkehrsplan Basel 2001 aufgeführten Einzelmassnahmen und unter Beachtung des dort erwähnten Oberziels der stadtgerechten Mobilität.

Das Verkehrskonzept Kleinbasel Nord behandelt quantitativ und im Detail den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr abgestimmt auf die Entwicklungszustände der grossen Vorhaben im Kleinbasel Nord (Erlenmatt, Stücki-Einkaufszentrum, Science Park).

3.3.2 Massnahmen und deren Umsetzung

Das Verkehrskonzept Kleinbasel Nord ergibt sich aus der Überlagerung der Ausbauten des Strassennetzes, im OeV und im Langsamverkehr. Wenn das heutige Verkehrssystem um die nachfolgenden Ausbauten ergänzt wird, kann es die künftige Verkehrsnachfrage infolge der geplanten Grossprojekte bewältigen.

Bereich	Objekt	Zeithorizont	Stand der Umsetzung
OeV Bus	Erlenmatt OeV 1. Etappe: (Busstrecke Signalstrasse, Verlegung Buslinie Nr. 30 in die Erlenstrasse)	Kurzfristig	Vorprojekt abgeschlossen, Baukredit Bestandteil vorliegender Ratschlag
OeV Tram	Tramverlängerung Linie 8 nach Weil am Rhein	Kurzfristig	Planaufgabe erfolgt, Baubeginn Ende 2008 geplant
OeV Tram	Erlenmatt OeV 2. Etappe: (Tramlinie Schwarzwaldallee- Erlenstrasse-Riehenring, Tram- linie Riehenring mit Wende- schleife)	Mittelfristig	Planungsstudie abgeschlos- sen, Projektierungskredit Bestand- teil vorliegender Ratschlag
OeV Tram	Tramverlängerung Erlenmatt- Kleinhüningen	Langfristig	Machbarkeitsstudie für Que- rung Wiese abgeschlossen, Planungskredit Bestandteil vor- liegender Ratschlag

OeV S-Bahn	Herzstück / Nordbogen	Langfristig	Zweckmässigkeitsbeurteilung abgeschlossen, Variantenentscheid gefällt, Entscheid GR zu Planungskredit 2009
OeV / LV	Zugänge zu Bad. BHF (Maulbeerstrasse / südlicher Fussgängertunnel)	Mittelfristig	offen
MIV	Anschluss Erlenmatt Südost und Anschluss Erlenmatt Nord	Kurzfristig	Vorprojekt abgeschlossen, Bauprojekt in Erarbeitung, Baukredit Bestandteil vorliegender Ratschlag
MIV	Knotensystem «Wiesekreisel»	Kurz-/Mittelfristig	Detailprojekt erstellt, Realisierung 2009, Zuständigkeit Bund
MIV	Halbanschluss Rheinhafen Kleinhüningen	Mittelfristig	Planaufgabe erfolgt, Einsprachebehandlung, Ausführung 2010
MIV	Kapazitätserweiterung Osttangente	Mittel-/Langfristig	Zweckmässigkeitsbeurteilung Strukturverbesserung Osttangente im Herbst 2008 abgeschlossen, Antrag für generelles Projekt Anfangs 2009
LV	Integration neue Nutzungen in LV-Netze	Kurzfristig	Fuss- / Radwegverbindung Erlenmatt-Lange Erlen ist Bestandteil des 3. Ratschlages Erlenmatt (2011), Steg über Wiese zum Stücki-Einkaufszentrum in Bau

Das Verkehrskonzept Kleinbasel Nord gibt die Richtung für die künftigen Ausbauten des Verkehrssystems vor. Die Umsetzung des Konzeptes in konkrete Projekte ist in wesentlichen Teilen in Arbeit bzw. bereits in Ausführung.

3.3.3 Wiesekreisel-System

Das Wiesekreisel-System umfasst folgende Knoten:

- Kreisel Mauerstrasse / Riehenring
- Knoten Hochbergerstrasse / Riehenring
- Knoten Freiburgerstrasse / Hochbergerstrasse
- Knoten Schwarzwaldallee / Fasanenstrasse (Bereich Anschluss Nord Erlenmatt)

Das System mit den vier Knoten liegt in der Unterhaltsverantwortung der Nationalstrassen und somit in der Zuständigkeit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Bereits heute stösst das System in den Spitzenstunden an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente und der schrittweisen Umsetzung diverser Stadtentwicklungsprojekte im Raum Kleinbasel Nord (Stückfärberei-Areal, Science-Park, Erlenmatt) sowie durch Verkehrsverlagerungen durch die Inbetriebnahme der Zollfreistrasse und des Rheinhafenanschlusses reichen die vorhandenen Kapazitäten nicht mehr aus, um einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf am System Wiesekreisel zu gewährleisten.

Die Anpassung des Wiesekreiselsystems soll einerseits der Verflüssigung der Verkehrsbeziehungen Nordtangente - A2/E35 und andererseits den erwarteten Mehrbelastungen durch die Umsetzung der Stadtentwicklungsprojekte genügen. Gleichzeitig mit der Realisierung Anpassung Wiesekreiselsystem erfolgt auch die bauliche Sanierung der beiden Riehenringbrücken.

Da sich das Wiesekreisel-System im Zuständigkeitsbereich des ASTRA befindet, musste für die Ausbaumassnahmen keine öffentliche Planaufgabe durchgeführt werden. Die gesamten baulichen Massnahmen sollen Anfang 2009 begonnen werden und im Herbst 2009, bis zur Eröffnung des Einkaufszentrums Stücki, umgesetzt sein.

Massnahmen am Kreisel Mauerstrasse/Riehenring

Der Kreisel Mauerstrasse/Riehenring stellt das leistungsbestimmende Element im Wiesekreiselsystem dar. Neben einem Bypass bei der Nordtangenzufahrt aus Richtung Riehenring Süd sieht der Ausbau in Anlehnung an so genannte «Turbokreisel» zweistreifige Zu- und Wegfahrten sowie eine zweistreifige Kreiselfahrbahn in den Hauptrichtungen vor. Ziel ist die Verflüssigung des Verkehrs vor allem auf der Beziehung Nordtangente – A2/E35 ohne gefährliche und leistungsmindernde Fahrstreifenwechsel im Kreisel. Um Rückstau auf die Stammlinie der Nordtangente sicher verhindern und vor allem bei einem allfälligen Tunnelbrand eine Tunnelräumung ermöglichen zu können, wird der Kreisel mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgerüstet, die im Bedarfs- und Ereignisfall die Ausfahrt aus der Nordtangente priorisieren kann.

Ab Ende 2008 wird die BVB Buslinie 36 nicht mehr über den Kreisel Mauerstrasse / Riehenring verkehren. Die Kurse verkehren ab der Kreuzung Hochbergerstrasse / Riehenring direkt über den Knoten Freiburgerstrasse / Hochbergerstrasse zur Fasanenstrasse (jeder zweite Kurs). Die Fahrbeziehung gilt für beide Fahrtrichtungen. Mit dem Wegfall dieser Buslinie im Kreisel Mauerstrasse / Riehenring kann die Bushaltestelle im Riehenring zurückgebaut und zur Grünfläche umgestaltet werden. Die Betonplatte der Bushaltestelle in der Fasanenunterführung bleibt bestehen. Fussgängerübergänge und -wege, welche bisher nur im Zusammenhang mit der Erschliessung der Bushaltestellen standen, werden aufgehoben.

Massnahmen am Knoten Hochbergerstrasse/Riehenring

Am Knoten Hochbergerstrasse/Riehenring werden vor allem Fahrstreifenadditionen im unmittelbaren Knotenbereich auf der Nord-Süd-Achse vorgenommen um mehr Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage zu generieren und so die Kapazität des Knotens zu erhöhen. Diese Massnahmen bedingen Fahrbahnrandverschiebungen zu Lasten von Grünflächen. Aufgrund der geplanten Fahrstreifenadditionen müssen auch die Wegweisungsportale angepasst resp. ersetzt werden. An den Zufahrten der Hochbergerstrasse werden Fahrstreifenumwidmungen vorgenommen, um auf die sich verändernden Belastungen der einzelnen Verkehrsbeziehungen zu reagieren.

Knoten Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse

Am Knoten Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse sind keine baulichen Massnahmen geplant. Mittels Markierung werden - allerdings erst in einer späteren Etappe, nach Inbetriebnahme des Rheinhafenanschlusses und der Zollfreistrasse - Fahrstreifenumwidmungen vorgenommen. D.h. für die Abbiegebeziehung Hochbergerstrasse in die Freiburgerstrasse ste-

hen dann zwei Fahrstreifen zur Verfügung, für die Beziehung Richtung Badischer Bahnhof und Schwarzwaldtunnel nur noch einer.

Knoten Schwarzwaldallee / Fasanenstrasse (Bereich Anschluss Nord Erlenmatt)

Im Rahmen der Anpassungen Wiesekreisel-System werden keine Massnahmen am Knoten Schwarzwaldallee / Fasanenstrasse vorgenommen. Der Anschluss Nord ist Bestandteil der Entwicklung Erlenmatt und ist Bestandteil des vorliegenden Ratschlags (Kap.4.3.2).

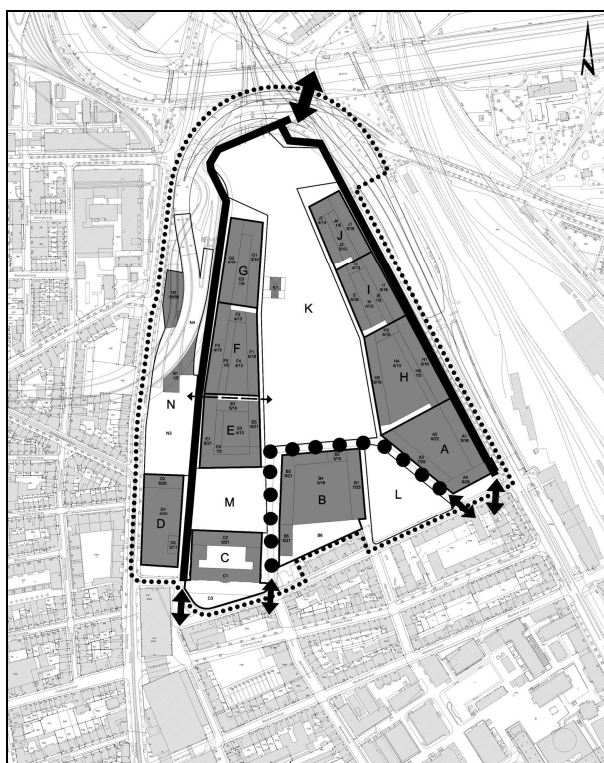
4. Erschliessung Erlenmatt

4.1 Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr

Die Haupterschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt im Norden des Areals über den so genannten «Anschluss Nord». Von dort führen eine westliche und eine östliche Erschliessungsstrasse (Erschliessungsstrasse West und Signalstrasse) Richtung Süden. Über diese beiden Erschliessungsstrassen werden die jeweiligen Baufelder erschlossen und die Einfahrten in die Tiefgaragen realisiert. Im Süden des Areals dient eine Quartierstrasse (Erlenmattstrasse) der Erschliessung des Erlenlors (Baufeld B) und der öffentlichen Parkanlagen.

Rund 80% des motorisierten Individualverkehrs, der durch die Nutzungen im Erlenmatt-Quartier erzeugt wird, wird über den «Anschluss Nord» abgewickelt. Nur 20% des Verkehrs soll über die Erlenstrasse in das Erlenmatt-Quartier gelangen, daher ist eine Einfahrt in die Signalstrasse ab dem Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee nur begrenzt möglich. Mit dieser Verkehrslenkung kann unerwünschter Mehrverkehr im Rosental-Quartier bzw. in der Erlenstrasse vermieden werden.

Die Erlenmattstrasse war Bestandteil des Ratschlags 07.0163.01 (GRB 17.10.2007). Die erste Etappe der Erlenmattstrasse ist bereits realisiert. Die Erschliessung Ost («Anschluss Nord», die Signalstrasse und der Anschluss Südost) ist Bestandteil des vorliegenden Ratschlags. Der Baukredit für die Erschliessung West wird mit dem nächsten Ratschlag (voraussichtlich im 2011) beantragt.



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

Die Investoren der Baufelder sind verpflichtet, die Parkplätze für die Gebäude auf den Baufeldern in genügender Anzahl (gemäss geltender Parkplatzverordnung) zu realisieren. Parkplätze für Wohnungen und Arbeitsplätze wie auch Besucherparkplätze müssen auf der jeweiligen Parzelle (weitgehend unterirdisch) erstellt werden. Dadurch wird erreicht, dass auf der Erlenmatt oberirdisch so wenige Parkplätze wie möglich und insbesondere im zentralen Bereich der Erlenmatt (Erlenmattstrasse) keine Parkplätze vorhanden sein werden. Mit diesem Grundsatz wird ein zentrales politisches Anliegen erfüllt. Die heute vorhandenen Parkplätze in der Erlenmattstrasse werden nach Realisierung eines Quartierparkings aufgehoben.

4.2 Gestaltungsgrundsätze für Strassenräume im Quartier Erlenmatt

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

4.3 Erschliessung Erlenmatt Ost

4.3.1 Bestandteile / Realisierungshorizont Erschliessung Erlenmatt Ost

Die Erschliessung Erlenmatt Ost umfasst drei Teilobjekte: den «Anschluss Nord», die Signalstrasse und den «Anschluss Südost».

Teile der Erschliessung Erlenmatt Ost tangieren das Baurecht der Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft (BLG), das erst 2023 ausläuft (Kapitel 3.1.9). Die Realisierung der Erschliessung Ost ist jedoch Voraussetzung für den Bau des Einkaufszentrums im Baufeld A und der Baufelder H, I, J. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen Vivico Real Estate GmbH (Arealeigentümer) und der BLG über einen Flächenabtausch, so dass die Erschliessung Ost realisiert werden kann und die BLG das Lagerhaus weiterhin betreiben kann. Die Realisierung der Erschliessung Ost steht im engen Zusammenhang mit dem Bau des Einkaufszentrums im Baufeld A und soll ab 2010 erfolgen.

4.3.2 Anschluss Nord

Zweck: Der Hauptanteil des motorisierten Verkehrs von der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur mit Bezug von und zur Erlenmatt wird über den Anschluss Nord geleitet. Der zu- und weggehende Verkehr der grössten Verkehrserzeuger (Bebauung Ost mit Einkaufszentrum im Baufeld A) wird zu 80% über den Anschluss Nord abgewickelt. Die Bebauung Ost (Baufelder A, H, I, J) ist über den Anschluss Nord sowohl für den zufahrenden wie auch für den weggehenden Verkehr auf kurzem Weg mit der Autobahn verbunden. Für die Bebauung West (Baufelder C, D, E, F, G) wird die direkte Zufahrt ab Autobahnausfahrt angeboten. Die direkte Wegfahrmöglichkeit aus der westlichen Bebauung zur Autobahn wird nicht angeboten, da sonst die Erschliessungsstrasse West als Schleichverkehrsrouten aus dem Bereich Riehenring zur Autobahn genutzt würde, was aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht im nördlichen Kleinbasel nicht erwünscht ist. Die bereits vorhandene Lichtsignalanlage wird ausgebaut und den neuen Anforderungen angepasst.

Dimensionierung: Die Fahrbahnbreiten richten sich nach der Befahrbarkeit mit Gelenkbusen und Lastwagen mit Anhängern. Aufgrund der teilweise engen Kurven variieren die Fahrbahnbreiten in Abhängigkeit der massgebenden Schleppkurven. Durch die engen Kurvenradien kann jedoch der Platzbedarf für dieses Verkehrsbauwerk klein gehalten werden.

Die Zufahrtsspur senkt sich zur bestehenden Bahnbrücke hin leicht ab – um dort die Zufahrt zur künftigen westlichen Bebauung sicherzustellen – und steigt ab diesem Punkt bis zur Bebauung Ost mit max. 6% Steigung wieder an. Im Ausfahrtsbereich wird das Bauwerk in mehrere Spuren aufgefächert. Diese Anordnung gewährleistet, dass der Verkehr aus der Erlenmatt mit relativ kurzen Grünphasen in die Hauptverkehrsströme der Schwarzwaldallee (u.a. Autobahnzufahrt) eingeleitet werden kann.

Gestaltung: Der Anschluss Nord ist das Eingangstor für den motorisierten Verkehr. Dabei thematisiert die Gestaltung die verkehrstechnischen und terrainbestimmten Vorgaben. Farbige Betonflächen trennen die einzelnen Fahrspuren. Farben, Formen und Oberflächenstrukturen geben diesem Ort des Verkehrs einen unverwechselbaren Charakter. Die Beleuchtung erfolgt über direkt am Brückenkörper angebrachte Leuchten. Zusätzlich werden die Pfeiler der Brücke mittels grosser Strahler beleuchtet.

Grundriss «Anschluss Nord» siehe Anhang 2

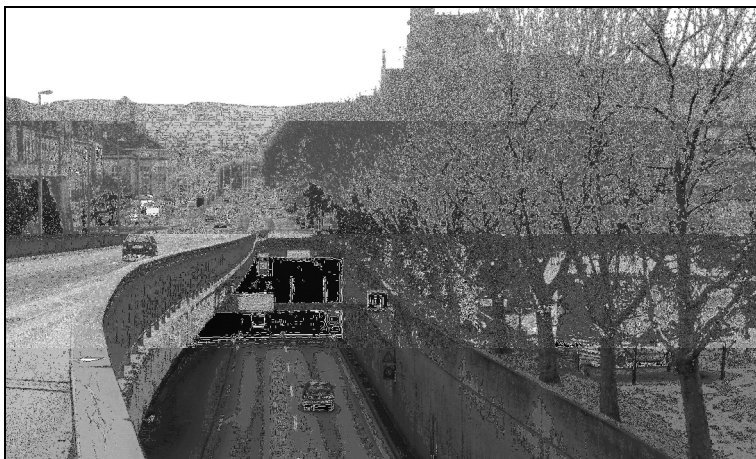


Visualisierung «Anschluss Nord»
(Farbbild Visualisierung
siehe Anhang 4)

4.3.3 Signalstrasse

Zweck: Die Signalstrasse ist die wichtigste Erschliessungstrasse des Quartiers Erlenmatt für den motorisierten Verkehr. Sie erschliesst die gesamte Bebauung Ost (Baufelder A, H, I, J) und damit auch den grössten Verkehrserzeuger des Areals: das Einkaufszentrum im Baufeld A und die Gewerbebetriebe in den Baufeldern H, I, J. Mit der Signalstrasse werden die verkehrsintensiven Nutzungen über den «Anschluss Nord» direkt mit dem übergeordneten Netz (u.a. Autobahn) verbunden. Die unterirdischen Parkieranlagen werden direkt ab der Signalstrasse in die Gebäude erschlossen. Um die verkehrsplanerische Randbedingung von 80% Nord / 20% Süd erfüllen zu können, gibt es Verkehrsbeschränkungen im Bereich des «Anschluss SüdOst». Die Einfahrt von Süden in die Signalstrasse ist stark begrenzt und eine Ausfahrt aus der Signalstrasse Richtung Süd ist für den MIV nicht möglich. Mit dieser Verkehrsregelung kann verhindert werden, dass das lokale städtische Verkehrsnetz südlich des Quartiers Erlenmatt übermässig belastet wird. In der Signalstrasse werden zwei Buslinien (Nr. 36 und Nr. 55 – Kapitel 5.1) geführt. Entlang der Signalstrasse werden an zwei Orten Haltestellen erstellt: im Bereich Baufeld A und im Bereich Baufeld I.

Dimensionierung: Die Signalstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 6.50m auf. Dies ermöglicht das Kreuzen von zwei Linienbussen. Für das geplante Einkaufszentrum ist ein leistungsfähiger Anlieferungsbereich ausgeschieden. Der Güterumschlag für die Gewerbebetriebe in den Baufeldern H, I und J erfolgt auf dem Infrastrukturband auf dem Trottoir. In diesem Band wird auch eine geringe Anzahl an bewirtschafteten öffentlichen Parkfeldern angeboten. Die Anzahl dieser Parkplätze wird sich stark nach der Nutzung in den Erdgeschossen der Baufelder H, I und J richten.

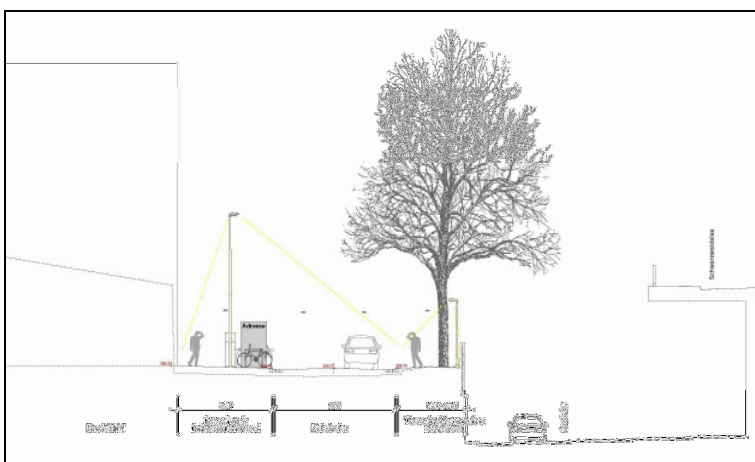


Baumreihe entlang der künftigen Signalstrasse

Gestaltung: Entlang der künftigen Signalstrasse besteht eine markante Platanen-Baumreihe, die beim Badischen Bahnhof beginnt, die Schwarzwaldallee säumt und weit in das Erlenmatt-Areal hineinragt. Diese Baumreihe bleibt erhalten. Im Bereich der Bäume muss zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Baufeldes H ein Trottoir mit Schwarzbelag erstellt werden. Da sich die Wurzeln dieser Bäume bisher frei entwickeln konnten, ist noch unsicher, ob die Bäume die Belastung eines Trottoirs ertragen. Daher wird in einem ersten Schritt im Bereich der Bäume das notwendige Trottoir (Bereich Baufeld A) zunächst nur als chaussierte Fläche ausgestaltet. Erst im Zusammenhang mit der Entwicklung des Baufeldes H - wenn die Rea-

lisierung eines Trottoirs mit Schwarzelag notwendig ist, wird geprüft, ob mit den bestehenden Bäumen ein solches Trottoir erstellt werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Baumreihe durch neue Bäume ersetzt. Die Kosten für den allfälligen Ersatz der Baumreihe sind im vorliegenden Ratschlag enthalten.

Der Strassenquerschnitt der Signalstrasse weist gegenüber den Hochbauten einen Randsteinabsatz von 5cm auf. Gegenüber der bestehenden Baumreihe wird ein Randsteinabsatz von 15cm realisiert. Damit kann verhindert werden, dass um die bestehenden Bäume Fahrzeug parkiert werden. Die Beleuchtung erfolgt mit Kandelabern mit Leuchtpunkthöhe von 8.00m auf Seite der Baufelder. Damit im Bereich der bestehenden Bäume eine ausreichende Beleuchtung erreicht werden kann, werden entlang der Mauer zur Osttangente Kandelaber mit einer Lichtpunkthöhe von 3.50m erstellt. Die Mauer zur Osttangente wird mit einer hellen Farbe gestrichen. Im Bereich des Baufeldes A liegt das Trottoir auf der östlichen Seite der Strasse zusammen mit der Baumreihe. Entlang der Baufelder H, I, J wird das Trottoir auf der Seite der Baufelder angeordnet.



Schnitt Signalstrasse



«Halle» an der künftigen Signalstrasse

Auf Höhe der Baufelder H und I befindet sich eine durch die Aufständigung der Schwarzwaldallee erzeugte «Halle». Im Bereich dieser «Halle» befindet sich die Haltestelle der Buslinien Nr. 36 und Nr. 55. Die Grösse der «Halle» erlaubt es, eine Nutzung im Sinne einer Buvette o.ä. zu integrieren. Da im Moment nicht absehbar ist, welche Nutzung an diesem Ort

angemessen ist, wird diese «Halle» vorerst lediglich mit geringen gestalterischen Massnahmen aufgewertet (Beleuchtung und Farbanstrich). Sobald sich eine Nutzung dieser «Halle» aufdrängt, wird ein Projekt dafür erarbeitet. Allfällige dafür notwendige Kosten würden dem Grossen Rat in einem weiteren Ratschlag Erlenmatt zur Genehmigung vorgelegt.



Visualisierung Signalstrasse
(Farbbild Visualisierung
siehe Anhang 4)

4.3.4 «Anschluss Südost»

Zweck: Der Anschlussknoten Schwarzwaldallee / Erlenstrasse im Südosten des Areals soll weiterhin hauptsächlich die lokale Erschliessung im Umfeld der Erlenstrasse sicherstellen. Der «Anschluss Südost» wird so gebaut, dass nur für die öffentlichen Buslinien ein direkter Zugang ab der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse angeboten wird. Da für den übrigen motorisierten Verkehr keine direkte Zufahrtsmöglichkeit ab der Schwarzwaldallee besteht, muss der grösste Teil des Verkehrs zum Einkaufszentrum (Baufeld A) über den Anschluss Nord abgewickelt werden. Mit dieser Verkehrsführung kann verhindert werden, dass das Rosental-Quartier eine grössere Belastung durch den Erschliessungsverkehr der Erlenmatt erfährt. Für den motorisierten Individualverkehr wird ab der Erlenstrasse lediglich die Zufahrt zur Bebauung Ost über einen Linksabbiegemöglichkeit angeboten. Über diese Zufahrt gelangt der Verkehr auch auf die Vorfahrt vor dem Einkaufszentrum mit wenigen Kurzzeitparkplätzen. Die Verkehrssteuerung an dem Knoten erfolgt über eine neu zu realisierende Lichtsignalanlage.

Dimensionierung: Grundlage für die Dimensionierung des «Anschluss Südost» ist die Tramlinie, welche mittelfristig vom Riehenring durch die Erlenstrasse über die Schwarzwaldallee zum Badischen Bahnhof führen soll. Der «Anschluss Südost» ist so konzipiert, dass diese Tramlinie mit möglichst geringen Anpassungen am Randsteinverlauf eingerichtet werden kann. Die Dimensionierung richtet sich nach der Befahrbarkeit mit Gelenkbussen und Lastwagen mit Anhängern. Die Wegfahrt der Lieferfahrzeuge des Einkaufszentrums nach Norden (direkt von der Signalstrasse in die Schwarzwaldallee) ist über die Bus- und Lastwagenschleuse gewährleistet. In der Erlenstrasse (Abschnitt Knoten Erlenmattstrasse Ost bis «Anschluss Südost») sind beidseitig Radstreifen eingeplant. Der bestehende Fahrbahntrennstreifen in der Schwarzwaldallee wird auf ca. 50.00m Länge angepasst um an der künftigen Lichtsignalanlage Vorsortierstreifen und einen parallel geführten Velostreifen realisieren zu können.

Gestaltung: Die Gestaltung des «Anschluss Südost» ist geprägt von der bestehenden Baumreihe, der Anlieferung des Einkaufszentrums im Baufeld A, den Bushaltestellen und den vielfältigen anzubietenden Verkehrsbeziehungen. Als adressbildende, gestalterische Massnahme dient dabei der Vorplatz des Einkaufszentrums im Baufeld A. Dieser befindet sich auf privatem Grund und wird im Zusammenhang mit der Entwicklung des Einkaufszentrums gestaltet, wobei eine enge Verflechtung mit der Gestaltung auf öffentlichem Grund (Allmend) angestrebt wird.

Grundriss «Anschluss Südost» siehe Anhang 3

4.3.5 Erwerb der Allmendflächen

Die Einwohnergemeinde Basel übernimmt von der Vivico Real Estate GmbH insgesamt 99'470m² Frei-, Grün- und Erschliessungsflächen. Von den 24'200m² Erschliessungsflächen gehen, gemäss Vereinbarung zwischen Vivico Real Estate GmbH und dem Kanton Basel-Stadt vom 20.12.2002, 18'440m² unentgeltlich und 5'760m² zum vereinbarten Preis von CHF 120/m² in das Grundeigentum der Einwohnergemeinde Basel über. Diese Allmendflächen werden zum Zeitpunkt der Realisierung des jeweiligen Erschliessungsbauwerkes übernommen. Der entgeltliche Landerwerb der Erschliessungsstrassen konnte mit der Übernahme der Erlenmattstrasse in das Grundeigentum der Einwohnergemeinde Basel abgeschlossen werden. Für die Erschliessungsstrassen werden noch unentgeltliche Landkäufe getätigt.

4.3.6 Bodenreinigung der Allmendflächen

Durch die diversen Verunreinigungen der ehemaligen Bahnnutzung muss der Boden teilweise gereinigt werden. Für die Bodenreinigung wurde basierend auf mehreren Studien in den Jahren 1996-2003 ein Preis vom CHF 24.-/m² ermittelt. Für die Bodenreinigung der Flächen der Erschliessungsanlagen im östlichen Teil des Erlenmatt-Quartiers entstehen Kosten von CHF 230'000. Die bisherigen Arbeiten an den Erschliessungsstrassen im südlichen Teil der Erlenmatt (Erlenmattstrasse) zeigen, dass die beantragten Bodenreinigungskosten ausreichen werden.

4.3.7 Arbeitsleistungen Verwaltung

Für die Erarbeitung des dritten Ratschlags Erlenmatt, die Erarbeitung der Detailprojekte West wie auch für die gesamte Koordination des Projektes Erlenmatt müssen wesentliche Arbeitsleistungen durch die Verwaltung erbracht werden. Für diese Arbeiten werden personelle Ressourcen von CHF 490'000 benötigt, welche zu CHF 360'000 dem Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» und zu 130'000 dem Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» belastet werden. Diese personellen Ressourcen fallen in den Jahren 2011-2012 an.

4.3.8 Kosten Erschliessung Erlenmatt Ost

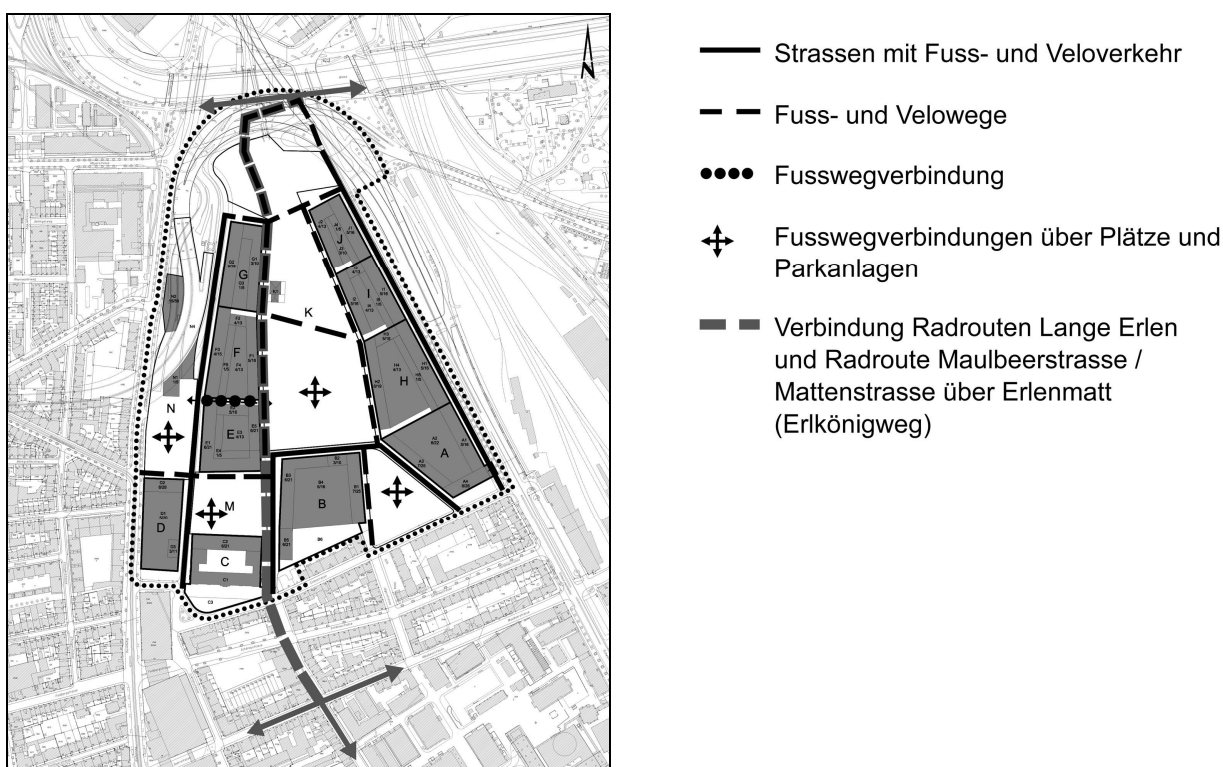
Die gesamten Kosten für den Bau der Erschliessung Erlenmatt Ost, bestehend aus «Anschluss Nord», Signalstrasse, «Anschluss Südost», Bodenreinigung und Arbeitsleistungen Verwaltung betragen zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» CHF 9'570'000 (Stand April 2008, $\pm 10\%$) und setzen sich wie folgt zusammen:

Objekt	Zweck	Kosten (IB1) CHF
«Anschluss Nord»	Strassenbauarbeiten	2'190'000
	Lichtsignalanlagen	422'000
	Werkleitungen z.L. Projekt	70'000
	Unvorhergesehenes	268'000
	Projekt- und Bauleitung	442'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	258'000
Total «Anschluss Nord»		3'650'000
Signalstrasse	Strassenbauarbeiten	2'230'000
	Werkleitungen z.L. Projekt	47'000
	Unvorhergesehenes	228'000
	Projekt- und Bauleitung	376'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	219'000
Total Signalstrasse		3'100'000
«Anschluss Südost»	Strassenbauarbeiten	965'000
	Lichtsignalanlagen	600'000
	Werkleitungen z.L. Projekt	73'000
	Unvorhergesehenes	164'000
	Projekt- und Bauleitung	270'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	158'000
Total «Anschluss Südost»		2'230'000
Total Bodenreinigung Allmendflächen		230'000
Total Landerwerb Allmend		0
Total Arbeitsleistungen Verwaltung		360'000
Total Erschliessung Erlenmatt Ost IB1 (Stand April 2008, $\pm 10\%$)		9'570'000
BD/TBA-Position 6170.110.2.1084		

Die Kosten der Erschliessung Erlenmatt Ost zu Lasten des Investitionsbereichs 2 «Öffentlicher Verkehr» für die Ausstattung von ÖV-Haltestellen und ÖV-Priorisierung betragen CHF 80'000. Diese Kosten sind im Kapitel 5.1.8 zusammengestellt.

4.4 Verkehrskonzept für den Fuss- / Veloverkehr

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



Im nördlichen Kleinbasel bestehen heute Velorouten auf der Schwarzwaldallee und der Mattenstrasse sowie entlang der Wiese im Naherholungsgebiet Lange Erlen. Mit der Entwicklung Erlenmatt besteht die Möglichkeit dieses Veloroutennetz zu ergänzen und eine neue Verbindung zwischen dem Kleinbasel und dem Naherholungsgebiet Lange Erlen zu schaffen. Über den Erlkönigweg und eine Verbindungsbrücke im Norden des Quartiers Erlenmatt können die Velorouten Mattenstrasse und entlang der Wiese miteinander verbunden werden. Der Erlkönigweg und der Goldbachweg waren Bestandteile des Ratschlags 07.0163.01 (GRB 17.10.2007). Die Verbindungsbrücke im Norden des Quartiers Erlenmatt sind Bestandteil des für 2011 geplanten Ratschlags Erlenmatt (siehe Kap. 2.3).

5. Erlenmatt Erschliessung Öffentlicher Verkehr

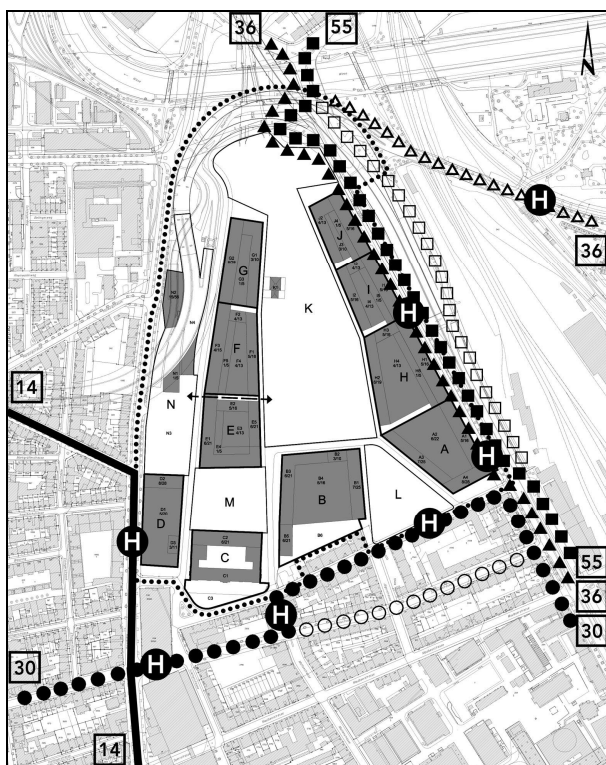
Die Erschliessung des Erlenmatt-Quartiers mit dem Öffentlichen Verkehr erfolgt in Etappen. In einer ersten Etappe werden bestehende Buslinien näher an das Erlenmatt-Quartier gelegt respektive bis in das Erlenmatt-Areal verlängert (Kapitel 5.1). In einer zweiten Etappe wird zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Riehenring (Musical Theater) auf der Strecke Schwarzwaldallee, Erlenstrasse eine Tramlinie realisiert (Kapitel 5.2). Eine Option zur Verlängerung der Tramlinie von der Erlenmatt Nord nach Kleinhüningen wurde einer ersten Teil-Machbarkeitsprüfung unterzogen (Kapitel 5.3).

5.1 Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe (Bus)

5.1.1 Linien Öffentlicher Verkehr 1. Etappe

Die Erschliessung des Erlenmatt-Quartiers mit der ersten Etappe des öffentlichen Verkehrs besteht aus drei Elementen:

- Verlegung der Buslinie Nr. 30 von der Schönaustrasse in die Erlenstrasse mit Bushaltestellen in der Mattenstrasse und der Erlenstrasse. Zudem wird auf dem Vorplatz des Badischen Bahnhofs eine Buswendeschleife eingerichtet. Die heutige Blockumfahrung der Buslinie Nr. 30 entfällt.
- Verlegung der Buslinie Nr. 55 von der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse.
- Verlängerung der Buslinie Nr. 36 vom Badischen Bahnhof über die Signalstrasse und Hochbergerstrasse bis nach Kleinhüningen (jeder 2. Kurs).



Erschliessung OeV 1. Etappe

- Verlegung Buslinie Nr. 30 von Schönaustrasse in Erlenstrasse
Wendeschleife beim Bad. Bahnhof
- Verlegung Buslinie Nr. 55 von Schwarzwaldallee in Signalstrasse
- ▲▲▲ Verlängerung Buslinie Nr. 36 vom Bad. Bahnhof bis Kleinhüningen,
Linienführung durch Signalstrasse
(jeder 2. Kurs)
- △△△ bestehende Buslinie Nr. 36 über Schoren (jeder 2. Kurs)
- bestehende Tramlinie

Die Realisierung der Signalstrasse wie auch die Verlegung der Buslinie Nr. 30 von der Schönaustrasse in die Erlenstrasse mit Wendemöglichkeit beim Badischen Bahnhof steht in direktem Zusammenhang mit der Realisierung des Baufeldes A. Sobald die Verkaufsflächen im Baufeld A realisiert sind, soll die erste Etappe Erschliessung Öffentlicher Verkehr umgesetzt sein. Dies wird voraussichtlich im Herbst 2011 erfolgen.

5.1.2 Wendeschlaufe Badischer Bahnhof

Damit die Buslinien Nr. 30 im Bereich des Badischen Bahnhofes wenden kann, muss auf dem Vorplatz des Badischen Bahnhofs eine Wendeschlaufe eingerichtet werden. Dabei sind geringfügige Anpassungen an Randsteinen notwendig. Die Endhaltestelle der Buslinie Nr. 30 wird anstelle der heutigen Taxistandplätze südlich des Haupteingangs Badischer Bahnhof realisiert. Die Taxistandplätze werden nördlich des Haupteingangs Badischer Bahnhof wieder eingerichtet. Für die Veloabstellplätze auf dem Vorplatz des Badischen Bahnhofs wird im Rahmen einer eigenen Planung eine generelle und umfassende Lösung erarbeitet. Die Koordination mit dieser Planung ist sichergestellt.

5.1.3 Bus in der Erlenstrasse

Für die Entwicklung des Erlenmatt-Quartiers zu einem mit den bestehenden Quartieren zusammenhängenden Stadtteil ist die Erlenstrasse von grosser Bedeutung. Sie ist die Nahtstelle zwischen Alt und Neu. Alle planerischen und gestalterischen Massnahmen an der Erlenstrasse erfolgen vor dem Hintergrund, dass in der Erlenstrasse kurzfristig eine Buslinie eingerichtet und mittelfristig eine Tramlinie erstellt wird.

Im Zusammenhang mit der Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe wird die Erlenstrasse im Abschnitt zwischen Jägerstrasse und Erlenmattstrasse Ost (Bereich «Stadtatrium») angepasst. Das nördliche Trottoir wird mit der Realisierung des «Stadtatriums» Ende 2009 neu gestaltet, dabei wird eine Bushaltestelle für die Buslinie Nr. 30 realisiert. Mit geringfügigen Massnahmen (Markierung) wird die südliche Strassenseite so angepasst, dass eine Bushaltestelle der Buslinie Nr. 30 an den bestehenden Trottoirrand gelegt werden kann. Somit können im direkten Umfeld des Einkaufszentrums im Baufeld A Haltestellen geschaffen werden.

5.1.4 Parkplätze Erlenstrasse

Durch den neuen Strassenquerschnitt, der das Einrichten einer Buslinie in der Erlenstrasse erlaubt sowie durch die Spuraufteilung der Erlenstrasse am Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee müssen in der Erlenstrasse und in der Mattenstrasse insgesamt 87 Parkplätze (Mattenstrasse 4 Parkplätze und Erlenstrasse Abschnitt Mattenstrasse / Schwarzwaldallee 83 Parkplätze) aufgehoben werden.

Durch die Aufhebung der Bushaltestellen in der Schöнау- und Mattenstrasse können 15 Parkplätze eingerichtet werden. Zudem werden in der Erlenmattstrasse 16 Parkplätze realisiert. In der Mattenstrasse können zwischen Bleicherstrasse und Maulbeerstrasse weitere 13 Parkplätze geschaffen werden. So können 44 Parkplätze neu geschaffen werden.

Es zeigt sich, dass eine negative Parkplatzbilanz von rund 40-45 Parkplätzen entstehen wird. Eine gewisse Anzahl an Parkplätzen kann auf dem Erlenmatt-Areal im Sinne eines provisorisch eingerichteten und bewirtschafteten Quartierparkings ersetzt werden. Zudem wird sich Ende 2009 zeigen, ob alle Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle im «Erlen-

tor» (Baufeld B) vermietet sind oder ob eine Fremdvermietung möglich ist. Die ÖV-Massnahmen Buslinie Nr. 30 werden voraussichtlich 2011 ausgeführt. Die Planaufgabe der Spuraufweitung und der Massnahmen für die Buslinie Nr. 30 wird in zwei Schritten 2009 und 2010 erfolgen.

Langfristig wird angestrebt unter dem Platz auf der Erlenmatt am Riehenring – dem «Stadtterminal» – ein Quartierparking zu erstellen. Damit kann eine definitive Lösung für die Parkplätze im Umfeld Erlenmatt erreicht werden. Auch die 16 Parkplätze in der Erlenmattstrasse würden bei Realisierung des Quartierparkings unter dem «Stadtterminal» aufgehoben.

5.1.5 Verlegung Haltestellen Mattenstrasse

Durch die Verlegung der Buslinie Nr. 30 in die Erlenstrasse müssen in der Schönaustrasse zwei Bushaltestellen aufgehoben werden. Diese werden in der Mattenstrasse wieder realisiert. Diese Bushaltestellen werden an die bestehenden Trottoirränder gelegt.

5.1.6 Bus in der Signalstrasse

In der Signalstrasse werden je zwei Haltestellen in Fahrtrichtung Nord und in Fahrtrichtung Süd realisiert.

Das erste Haltestellenpaar wird am südlichen Ende der Signalstrasse in unmittelbarem Bereich des Baufeldes A erstellt. Damit kann das Einkaufszentrum durch die Buslinien Nr. 36 und Nr. 55 erschlossen werden. Die Haltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen eingerichtet. Durch die im Bebauungsplan Erlenmatt für das Baufeld A vorgesehene Gebäudeauskragung entsteht für die Haltestelle Fahrtrichtung Badischer Bahnhof ein Witterungsschutz.

In der Mitte der Signalstrasse wird das zweite Haltestellenpaar als Fahrbahnhaltestellen realisiert. Durch die Lage der Haltestellen können die künftigen Gewerbebauten in den Baufeldern H, I und J durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die höher gelegte Schwarzwaldallee ergibt auf der Ebene der Signalstrasse eine «Halle», die als gedeckter Aufenthaltsbereich für die Haltestelle Fahrtrichtung Nord genutzt werden kann (siehe Kap. 4.3.3).

5.1.7 Infrastruktur an den Haltestellen

Basierend auf den mittelfristig zu erwartenden Fahrgastzahlen wurde die Infrastruktur an den Haltestellen festgelegt:

Mattenstrasse (► Bad. BHF):	Billettautomat
Mattenstrasse (► Johanniterbrücke):	Billettautomat
Erlenstrasse (► Bad. BHF):	Billettautomat
Erlenstrasse (► Johanniterbrücke):	Billettautomat, Norm-Wartehalle
Signalstrasse Süd (► Bad. BHF):	Billettautomat (Witterungsschutz durch Auskragung Baufeld A)
Signalstrasse Süd (► Kleinhüningen):	keine Infrastruktur
Signalstrasse Mitte (► Bad. BHF):	Billettautomat
Signalstrasse Mitte (► Kleinhüningen):	keine Infrastruktur (Witterungsschutz durch Auskragung Schwarzwaldallee)
Wendeschleife Badischer Bahnhof:	Billettautomat, DFI

Die Vorarbeiten (Leerrohre), die ein Nachrüsten der Haltestelleninfrastruktur (Wartehallen, DFI) erlauben, werden bei allen Haltestellen bereits im Rahmen der Strassenbauarbeiten realisiert.

5.1.8 Realisierungskosten Erschliessung Öffentlicher Verkehr 1. Etappe

Die Kosten für die Realisierung der 1. Etappe Öffentlicher Verkehr Erlenmatt, bestehend aus Wendeschleife Badischer Bahnhof, Bushaltestellen Mattenstrasse und Erlenstrasse sowie Erschliessung Erlenmatt Ost und ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen sowie Arbeitsleistungen Verwaltung, betragen zu Lasten Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» CHF 970'000 (Stand April 2008, $\pm 10\%$) und setzen sich wie folgt zusammen:

Objekt	Zweck	Kosten (IB2) CHF
Badischer Bahnhof	Strassenbauarbeiten	150'000
	Lichtsignalanlagen	22'000
	Ausstattung ÖV	18'000
	Unvorhergesehenes	35'000
	Projekt- und Bauleitung	35'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	20'000
Total Badischer Bahnhof		280'000
Erlenstrasse	Strassenbauarbeiten	190'000
	Ausstattung ÖV	79'000
	Unvorhergesehenes	26'000
	Projekt- und Bauleitung	40'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	25'000
Total Erlenstrasse		360'000
Mattenstrasse	Strassenbauarbeiten	60'000
	Ausstattung ÖV	26'000
	Unvorhergesehenes	9'000
	Projekt- und Bauleitung	17'000
	Mehrwertsteuer 7.6% (ca.)	8'000
Total Mattenstrasse		120'000
Erschliessung Erlenmatt Ost (Kap.4.3.8)	Ausstattung ÖV im «Anschluss Nord»	10'000
	Ausstattung ÖV in der Signalstrasse	20'000
	Ausstattung ÖV im «Anschluss Südost»	50'000
Total Erschliessung Erlenmatt Ost (Kap.4.3.8)		80'000
Arbeitsleistungen Verwaltung (Kap.4.3.7)		130'000
Total Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe IB2 (Stand April 2008, $\pm 10\%$) BD/TBA-Position 6170.110.2.1079		970'000

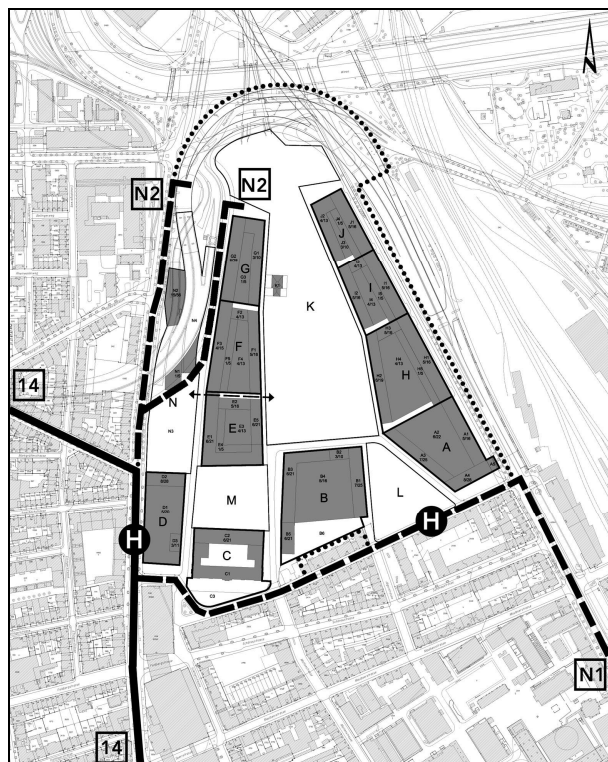
5.2 Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe (Tram)

5.2.1 Bestandteile Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe

Mit der Realisierung einer Tramverbindung zwischen Badischem Bahnhof und dem Riehenring wird einerseits das Erlenmatt-Quartier, insbesondere das geplante Einkaufszentrum im Baufeld A, optimal an den Öffentlichen Verkehr angebunden. Andererseits kann durch die Realisierung von Tramgleisen in der Schwarzwaldallee und in der Erlenstrasse eine Tramverbindung direkt zwischen dem Badischen Bahnhof, dem Campus Novartis und dem Bahnhof St. Johann realisiert werden. Die Erschliessung des Erlenmatt-Quartiers mit der zweiten Etappe des öffentlichen Verkehrs besteht aus zwei Elementen, die für den wirtschaftlichen Betrieb notwendig sind:

- Realisierung von Tramgleisen in der Erlenstrasse und der Schwarzwaldallee zwischen dem Musical-Theater (Riehenring) und dem Badischen Bahnhof mit Wendemöglichkeit am Badischen Bahnhof
- Verlängerung der Tramgleise im Riehenring Richtung Norden mit Wendeschlaufe im Bereich Kreisel Mauerstrasse oder Erlenmatt Nord

Die 2. Etappe ÖV Erlenmatt ist im Agglomerationsprogramm Basel (Phase 2011-2014) aufgenommen und zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Eine mögliche Beteiligung des Bundes ist im Rahmen des Vorprojektes definitiv zu klären.



Erschliessung ÖV 2. Etappe

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

Bei der Projektierung der Tramlinie zwischen Badischem Bahnhof und dem Riehenring müssen insbesondere vier Schwerpunkte fundiert geklärt werden:

- Einführung der Tramgleise auf dem Vorplatz des Badischen Bahnhofes inklusive Verknüpfung mit bestehenden Tramgleisen
- Seiten- oder Mittellage der Tramgleise in der Schwarzwaldallee über der Osttangente
- Tramgleisführung im Bereich der Swiss International School / Musical-Theater
- Wendeschleife im Riehenring Nord oder im Erlenmatt-Quartier Nord.

Die Wendeschleife würde im Falle einer späteren Realisierung der allfälligen Tramverlängerung nach Kleinhüningen aufgehoben (siehe Kapitel 5.3). Die Realisierung einer Wendeschleife im Erlenmatt-Quartier Nord widerspricht dem rechtskräftigen Zonenplan und den Vorschriften der Naturschutz- und Naturschonzonen, welche gemäss Bebauungsplan Erlenmatt im nördlichen Erlenmattpark realisiert werden. Eine Wendeschleife im Erlenmatt-Quartier Nord könnte nur durch eine Änderung des geltenden Zonenplanes (GRB erforderlich) realisiert werden. Eine Wendeschleife im Riehenring Nord wird aufgrund der Verkehrskapazität schwierig zu realisieren sein. Daher müssen im Rahmen der Projektierung der Tramlinie einerseits alternative Standorte für eine Wendeschleife geprüft werden. Andererseits sind auch betriebliche Massnahmen zu prüfen (z.B. Weiterführung Tram vom Riehenring über Horburgstrasse / Klybeckstrasse / Gärtnerstrasse bis Wiesenplatz oder Kleinhüningen), die den Verzicht auf eine Wendeschleife erlauben würden.

5.2.2 Realisierungshorizont Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe

Es ist vorgesehen, die Projektierung für die 2. Etappe ÖV (Tram Erlenstrasse Schwarzwaldallee sowie Verlängerung Tramgleise im Riehenring) in den Jahren 2009-2011 zu erarbeiten. Voraussichtlich im Jahr 2011 soll mittels Ratschlag beim Grossen Rat die Finanzierung der 2. Etappe ÖV beantragt werden.

5.2.3 Projektierungskosten Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe

Damit dem Grossen Rat voraussichtlich 2011 ein Vorprojekt für die 2. Etappe ÖV Erlenmatt mit Realisierungskosten vorgelegt werden kann, werden mit vorliegendem Ratschlag Projektierungskosten für die Erarbeitung eines Vorprojektes derselben zu Lasten Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» CHF 1'000'000 (Stand April 2008) beantragt.

Objekt	Zweck	Kosten (IB2)
Projektierung Öffentlicher Verkehr 2. Etappe	Projektierung / Erarbeitung Vorprojekt Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe als Grundlage für einen Ratschlag mit Realisierungskosten	1'000'000
Total Projektierung Erlenmatt ÖV 2. Etappe IB2 (Stand April 2008) BD/HPA-P - Position 6510.300.2.0003		1'000'000

5.3 Option Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen

5.3.1 Anlass und Auftrag

Bereits im Ratschlag 07.0163.01 (Erlenmatt Erschliessung Mitte & Parkanlagen) informierte der Regierungsrat über die Etappierung der Erschliessung Erlenmatt durch den Öffentlichen Verkehr. Im Rahmen der UVEK-Beratung zum Ratschlag 07.0163.01 wurden diese Etappen diskutiert und für sinnvoll erachtet. Zitat UVEK-Bericht 07.0163.02 Seite 7:

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.

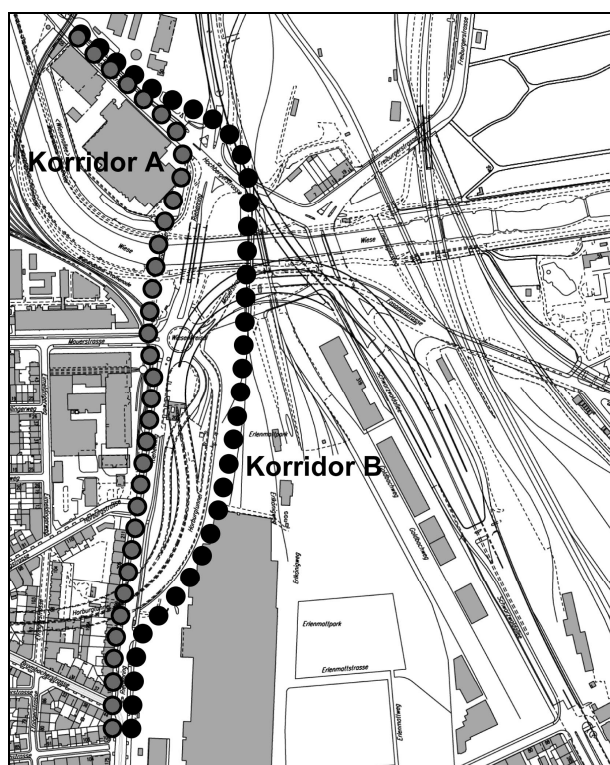
Im UVEK-Bericht zum Ratschlag 07.0163.02 stellt die UVEK in Frage, ob eine Wendeschlaufe im Bereich Erlenmatt Nord / Kreisel Mauerstrasse sinnvoll ist und fordert die Regierung auf, eine Weiterführung der Tramlinie von der Erlenmatt Nord Richtung Kleinhüningen zu prüfen. Zitat UVEK-Bericht 07.0163.02 Seite 7:

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 Stücker 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 verunmöglicht wird.

5.3.2 Machbarkeitsprüfung Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen (Querung der Wiese)

Im Hinblick auf den vorliegenden Ratschlag wurde das Erschliessungspotenzial wie auch die technische Machbarkeit einer Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen (Querung der Wiese) geprüft.

Das Erschliessungspotenzial der Verlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen wurde mittels Gesamtverkehrsmodell (GVM) mit Verkehrszahlen aus dem Jahr 2030 ermittelt. In diesen Verkehrszahlen sind die Tramlinienverlängerung Nr. 8 nach Weil am Rhein wie auch das Erlenmatt-Quartier, der Science-Park und das Einkaufszentrum Stücker Areal bereits enthalten. Für eine Beurteilung der technischen Machbarkeit musste zuerst die Überquerung der Wiese geprüft werden, da diese aufgrund der verschiedenen stark belasteten Strassenabschnitte im Bereich Erlenmatt Nord wie auch aufgrund der verschiedenen Brückenbauwerken in diesem Bereich die grösste Herausforderung darstellt. Aufgrund der Tatsache, dass noch nicht festgelegt ist, wo eine potenzielle (provisorische) Wendeschlaufe im Bereich Riehenring Nord / Erlenmatt-Quartier Nord realisiert wird, wurden zwei Korridore für eine Verlängerung geprüft. Möglichkeiten für Endhaltestellen in Kleinhüningen wurden noch nicht evaluiert.

**Korridor A:**

Riehenring - Kreisel Mauerstrasse - Überquerung Wiese (neue Brücke parallel Hochbergersteg) - Hochbergerstrasse

Korridor B:

Riehenring - Erlenmatt-Quartier Nord - Überquerung Wiese (neue Brücke im Bereich der alten Bahnbrücken) - Rampe zur Hochbergerstrasse

5.3.3 Fazit der Machbarkeitsprüfung Verlängerung Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen (Querung der Wiese)

Aus der Machbarkeitsprüfung konnte folgendes Fazit gezogen werden:

- Die Überquerung der Wiese für die Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen ist in beiden geprüften Korridoren grundsätzlich technisch machbar.
- Eine Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen weist in beiden geprüften Korridoren grosse technische und planerische Schwierigkeiten auf:

Korridor A: In diesem Korridor ergeben sich Konflikte mit stark belasteten Strassenabschnitten, was zu Problemen mit der Verkehrskapazität im Wiesekreisel-System führt.

Korridor B: Im Korridor B ergeben sich Konflikte mit der rechtskräftigen Grünzone des Erlenmattparks und den im Bebauungsplan Erlenmatt vorgesehenen Naturschutz- und Naturschönzonen. Eine Tramlinie in diesem Korridor könnte nur durch eine Änderung des geltenden Zonenplanes (GRB erforderlich) realisiert werden. Die Verwendung ehemaliger Bahnbrücken im Korridor B ist aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Bei einer Realisierung des Korridors B müsste eine neue Brücke erstellt werden.
- Eine Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen weist laut Modellrechnung des GVM ein zusätzliches Fahrgastpotenzial auf. Es können sich jedoch Verschiebungen der Fahrgastzahlen von der Tramlinie Nr. 8 auf die neue Tramlinie ergeben. Diese sind aus Sicht BVB durchaus erwünscht (Entlastung Tramlinie Nr. 8).
- Aus heutiger Sicht ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen als tendenziell ungünstig einzustufen, da die Kosten aus oben erwähnten Gründen sehr hoch geschätzt werden.

- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Tramlinie Erlenmatt-Kleinhüningen ist zum Zeitpunkt einer potenziellen Realisierung nochmals neu zu beurteilen, da sich die Auswirkungen der im Gesamtverkehrsmodell vorhandenen Entwicklungen (Erlenmatt-Quartier, Einkaufszentrum Stücki, Science-Park) in der Realität zeigen werden.

Aufgrund des aus heutiger Sicht ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses einer Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen ist deren unverzügliche Projektierung nicht angemessen. Die potenzielle Verlängerung soll jedoch einer umfassenden Machbarkeitsstudie unterzogen werden. Dabei soll die Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen in ein mögliches gesamtstädtisches Liniennetzkonzept eingebunden werden und eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden. Dabei sind auch Möglichkeiten zu prüfen, wo ein Endpunkt der Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen realisiert werden könnte. Zudem ist die technische Machbarkeit der gesamten Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie soll auch zeigen, ob eine Wendeschleife im Bereich Riehenring Nord / Erlenmatt Nord, wie diese in der Erschliessung Erlenmatt ÖV 2. Etappe (Kapitel 5.2) vorgesehen ist, notwendig ist.

5.3.4 Machbarkeitsstudie Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen

Damit eine umfassende Machbarkeitsstudie (Liniennetzkonzept, Kosten-Nutzen-Analyse, technische Machbarkeit über die gesamte Länge der Tramverlängerung) für die Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen erstellt werden kann, wird mit dem vorliegenden Ratschlag Planungskosten von CHF 300'000 (Stand April 2008) zu Lasten Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» beantragt.

Objekt	Zweck	Kosten (IB2)
Machbarkeitsstudie Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur potenziellen Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen als Grundlage für einen Projektierungskredit	300'000
Total Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen IB2 (Stand April 2008) BD/MOB - Position 6618.200.2.0002		300'000

5.3.5 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4. Juni 2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen

Der Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4. Juni 2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen verlangt die Prüfung einer Verlängerung der Tramlinie von der Erlenmatt Nord nach Kleinhüningen. Die Beantwortung wird vorgenommen, wenn weitere Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen vorliegen.

Der Anzug Jörg Vitelli und Konsorten wird stehen gelassen.

6. Zusammenstellung der Kosten

6.1 Kosten zu Lasten Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»

Objekt	Kosten (IB1) CHF
«Anschluss Nord»	3'650'000
Signalstrasse	3'100'000
«Anschluss Südost»	2'230'000
Realisierungskosten Erlenmatt Erschliessung Ost	8'980'000
Arbeitsleistungen Verwaltung	360'000
Landerwerb Allmend	0
Bodenreinigung Allmend	230'000
Erschliessung Erlenmatt Ost IB1 (Stand April 2008, ±10%)	9'570'000
BD/TBA-Position 6170.110.2.1084	

6.2 Kosten zu Lasten Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr»

Objekt	Kosten (IB2) CHF
Badischer Bahnhof	280'000
Erlenstrasse	360'000
Mattenstrasse	120'000
Erschliessung Ost («Anschluss Nord», Signalstrasse, «Anschluss Südost»)	80'000
Realisierungskosten Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe	840'000
Arbeitsleistungen Verwaltung	130'000
Erschliessung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 1. Etappe IB2 (Stand April 2008, ±10%) BD/TBA-Position 6170.110.2.1079	970'000

Objekt	Kosten (IB2) CHF
Projektierung Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe	1'000'000
Projektierung Erlenmatt ÖV 2. Etappe IB2 (Stand April 2008)	1'000'000
BD/HPA-P - Position 6510.300.2.0003	

Objekt	Kosten (IB2) CHF
Machbarkeitsstudie Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen	300'000
Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen IB2 (Stand April 2008)	300'000
BD/MOB - Position 6618.200.2.0002	

6.3 Kosten zu Lasten Werkleitungseigentümer

Objekt	IWB für Wasser, Gas, Fernwärme und Elektrizität Kosten CHF	Swisscom AG für Telekommunikation Kosten CHF
«Anschluss Nord»	500'000	0
Signalstrasse	1'440'000	310'000
«Anschluss Südost»	360'000	260'000
Erlenstrasse	210'000	20'000
Mattenstrasse	0	60'000
Total Kosten zu Lasten Werkleitungseigen- tümer (Stand April 2008, ±10%)	2'510'000	650'000

7. Auswirkungen der Quartierentwicklung Erlenmatt

7.1 Auswirkungen auf die Bevölkerung

- Im Quartier Erlenmatt wird neuer hochwertiger Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsschichten entstehen. Die Erschliessung der ersten Etappe bildete den Startpunkt für die Entwicklung dieses Quartiers. Mit der vorliegenden zweiten Etappe können die Voraussetzungen für die Entwicklung des östlichen Teils des Quartiers geschaffen werden.
- Es werden neue öffentliche Parkanlagen und Plätze realisiert, welche vielfältige Nutzungen erlauben und das Wohnumfeld des Erlenmatt-Quartiers sowie jenes der umliegenden Kleinbasler Quartiere Rosental und Matthäus wesentlich aufwerten.
- Durch die neuen gewerblich nutzbaren Flächen können sich Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe auf der Erlenmatt ansiedeln. Mit dem Einkaufszentrum im Baufeld A kann das Angebot für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im nördlichen Kleinbasel verbessert werden.
- In zwei Etappen wird das Angebot des Öffentlichen Verkehrs im Umfeld des Quartiers Erlenmatt ausgebaut. Dadurch kann das Quartier Erlenmatt selbst wie auch das nördliche Kleinbasel besser an das Netz des Öffentlichen Verkehrs angebunden werden.

7.2 Auswirkungen auf das Gewerbe

- Bereits in der ersten Entwicklungsetappe des Quartiers Erlenmatt entstehen neue gewerblich nutzbare Räume. Diese Gewerbeflächen befinden sich im leicht zugänglichen Erdgeschoss der Bebauung, sind verkehrstechnisch gut erschlossen und werden über ein optimales Umfeld verfügen.
- Mit der vorliegenden zweiten Etappe wird die Erschliessung der Gewerbeflächen entlang der Osttangente ermöglicht. Damit sind die Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe geschaffen. Zudem kann bestehenden Kleinbasler Gewerbebetrieben attraktive Gewerbefläche für einen Umzug zur Verfügung gestellt werden.
- Durch die neu entstehenden Wohnungen wird zudem neue Kundschaft für den Detailhandel ins nördliche Kleinbasel einziehen.

7.3 Auswirkungen auf den Stadtteil Kleinbasel

- Die neuen Wohnungen werden zu einer grösseren Vielfalt des Wohnungsangebotes führen. Damit werden auch breitere neue Bevölkerungsschichten angesprochen, die im Kleinbasel wohnen möchten.
- Die neuen Gewerberäume führen zu einem grösseren und vielfältigeren Angebot an Räumen für Dienstleistungs- und Kleingewerbebetriebe.
- Im Quartier Erlenmatt werden neue hochwertige Parkanlagen entstehen, die zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes für die mit Grünflächen unterversorgte Kleinbasler Bevölkerung führen.
- Mit dem neuen Stadtquartier können die bestehenden Kleinbasler Quartiere wesentlich besser und direkter an das Naherholungsgebiet Lange Erlen angebunden werden.

- Die Erlenmatt bindet sich in die Struktur der bestehenden Kleinbasler Quartiere ein und wird so zu einem Kleinbasler Quartier.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt

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

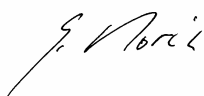
Die nachfolgende Grafik zeigt den Ablauf der öffentlichen und privaten Bauvorhaben für die Entwicklung der zweiten Etappe des Quartiers Erlenmatt.

9. Antrag

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

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4. Juni 2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen stehen zu lassen sowie die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe

Freigabe von Krediten für die Erschliessung Ost und die Erschliessung ÖV 1. Etappe

(vom [Hier Datum eingeben])

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

- ://: 1. Baukredit von CHF 9'570'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Ost, die Gestaltung von Allmendflächen, die Bodenreinigung Allmend und den Landerwerb Allmend im östlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 07/25/67.35 vom 14. August 2007). Im Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» wird unter der Position 6170.110.2.1084 der Betrag von CHF 9'570'000 verteilt auf die Jahre 2010 (CHF 3'000'000) und folgende (CHF 6'570'000) eingestellt.
2. Baukredit von CHF 970'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Erschliessung des Areals Erlenmatt mit der ersten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.30 vom 11. Juli 2007). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6170.110.2.1079 der Betrag CHF 970'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 130'000) und folgende (CHF 840'000) eingestellt.
3. Projektierungskredit von CHF 1'000'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Projektierung der Erschliessung des Areals Erlenmatt mit der zweiten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 08/26/19.19 vom 12. August 2008). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6510.300.2.0003 der Betrag CHF 1'000'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 100'000) und folgende (CHF 900'000) eingestellt.
4. Planungskredit von CHF 300'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur potenziellen Tramverlängerung Erlenmatt-Kleinhüningen als Grundlage für einen Projektierungskredit. Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6618.200.2.0002 der Betrag CHF 300'000 verteilt auf die Jahre 2010 (CHF 200'000) und folgende (CHF 100'000) eingestellt.

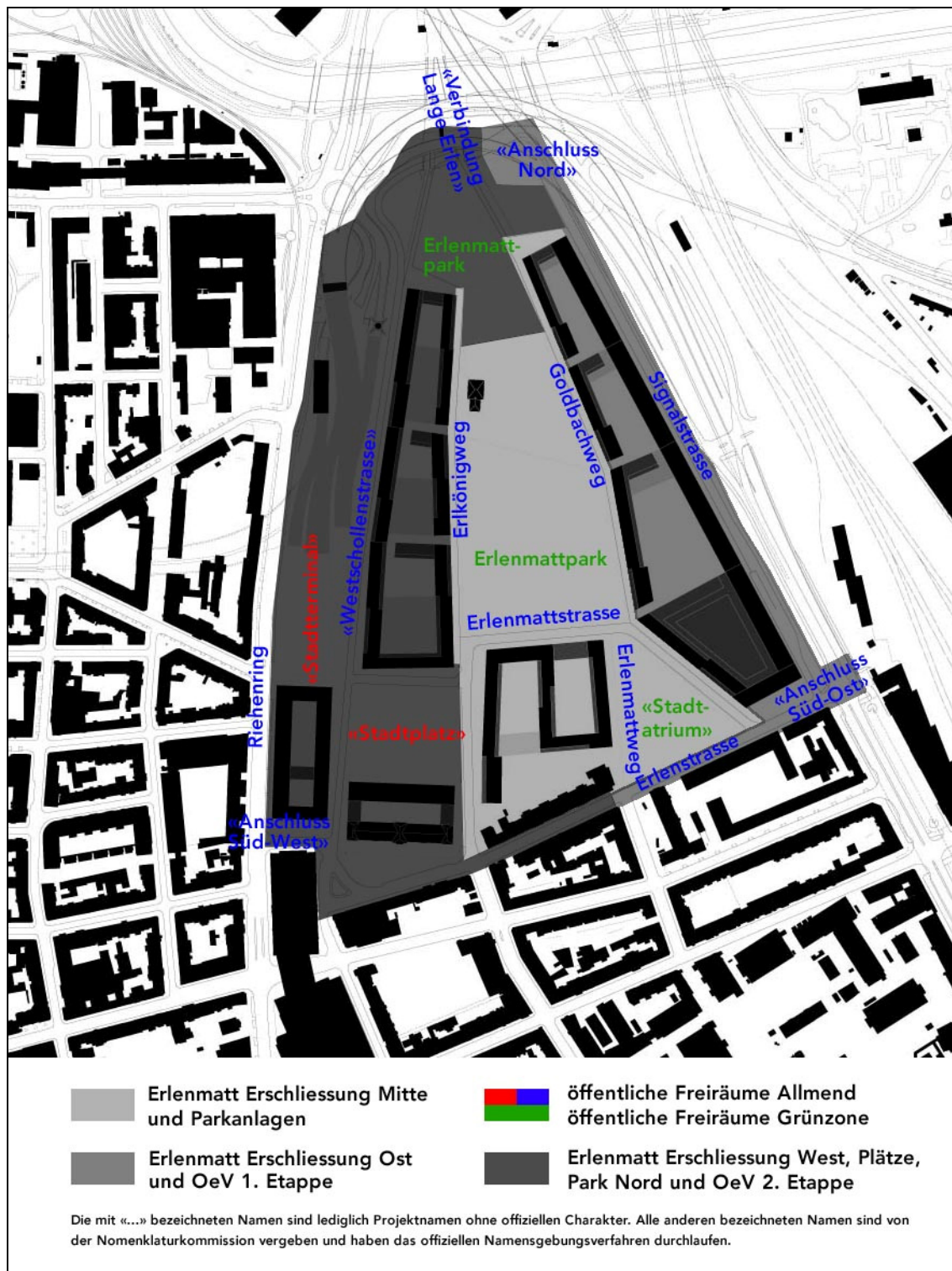
Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

10. Anhang

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

- Anhang 1: Gliederung der Ratschläge Erlenmatt und Nomenklatur
- Anhang 2: Plan «Anschluss Nord»
- Anhang 3: Plan «Anschluss Südost»
- Anhang 4: Visualisierungen Signalstrasse und «Anschluss Nord»

Anhang 1: Gliederung der Ratschläge Erlenmatt und Nomenklatur



Anhang 2: Plan «Anschluss Nord»

Anhang 3: Plan «Anschluss Südost»

Anhang 4: Visualisierungen Signalstrasse und «Anschluss Nord»



Visualisierung Signalstrasse



Visualisierung «Anschluss Nord»