



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.1788.01

BVD/P111788
Basel, 9. November 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 8. November 2011

Ausgabenbericht betreffend Öffnung Klybeckquai im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm

- **Initiale bauliche Anpassungen**
- **Initiale gestalterische Massnahmen**
- **Infrastrukturbeitrag Zwischennutzungen**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage und Begründung	4
2.1 Ausgangslage / Kontext	4
2.2 Schrittweiser Planungs- und Entwicklungsprozess	5
2.3 Ziele der Massnahmen / Begründung der Ausgaben	6
3. Projektbeschrieb	7
3.1 Initiale bauliche und gestalterische Massnahmen	8
3.2 Initiierung und Unterstützung von Zwischennutzungen	11
3.3 Werkleitungen	13
4. Auswirkungen auf die Umwelt	13
5. Kosten	13
5.1 Investitionskosten	13
5.2 Gebundene Ausgaben	14
5.3 Folgekosten	14
6. Vereinbarung SRH - Kanton	15
7. Termine	15
8. Antrag	16

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für bauliche und gestalterische Massnahmen zur Öffnung des Klybeckquais im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm zu bewilligen:

Ausführung der Umgestaltung des Klybeckquais, Uferstrasse, Altrheinweg, Unterer Rheinweg im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm.

CHF 900'000 Öffnung Klybeckquai, Baukredit für Massnahmen zu Gunsten Langsamverkehr und gestalterische Massnahmen (Index April 2011, 106.3 Punkte, Basis Schweizerischer Baupreisindex Region Nordwestschweiz BINW 1998) Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Tiefbauamt, Pos. 6170.200.20006.

Die nachstehend aufgeführten gebundenen Ausgaben sind nicht Bestandteil dieses Ausgabenberichts.

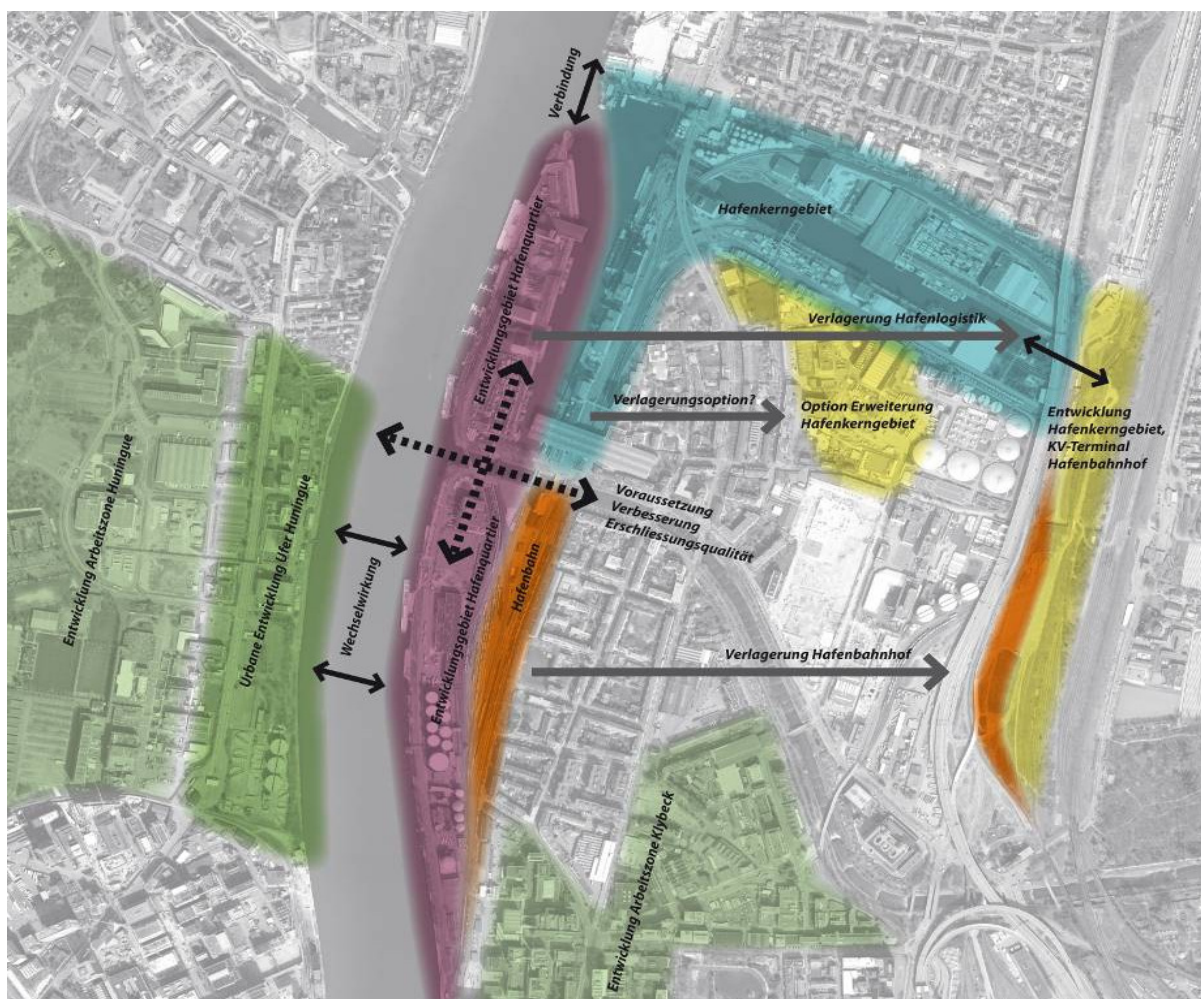
CHF 135'000 zu Lasten der laufenden Rechnungen der Leitungseigentümer, bzw. zu Lasten des Investitionsbereiches 1, Rahmenkredit Erhaltungsplanung.

CHF 550'000 zu Lasten der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

2. Ausgangslage und Begründung

2.1 Ausgangslage / Kontext

Basel Nord ist im Umbruch. Der Bau der Nordtangente kann als Impulsgeber gesehen werden. Aus der Gleichzeitigkeit der notwendigen Veränderungsprozesse und Strukturanpassungen bei den Gewerbe-, Industrie-, Pharma-, Eisenbahn- und nun auch den Hafenarealen im Norden von Basel ergeben sich neue Potentiale für die Stadtentwicklung. Mit der gemeinsam von der Hafenwirtschaft und dem Kanton Basel-Stadt erarbeiteten Strategie für die Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck/ Kleinhüningen profitieren beide Parteien: Die Zukunft der Hafenwirtschaft liegt in der Verlängerung des Hafenbeckens II und der Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofareals der Deutschen Bahn als trimodale Umschlagsdrehscheibe. Mit der vereinbarten Kooperation SRH mit dem Hafen Weil wird eine Verlagerung der Recycling-Logistik am Westquai angestrebt. Mit diesen Hafen-Entwicklungsstrategien wird das Ziel verfolgt, die rheinnahen Areale Klybeckquai und Westquai-Insel in Zukunft für eine aufwärtskompatible Stadtentwicklung zur Verfügung zu stellen.



Abgestimmte Entwicklungsstrategie Hafen-/ Stadtentwicklung, 2010

Auf der Basis der abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck/ Kleinhüningen hat das Bau- und Verkehrsdepartement, das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen in den Jahren 2009 und 2010 eine Testplanung durchgeführt mit dem Ziel, eine städtebauliche Strategie für die Areale Klybeckquai und Westquai-Insel zu erarbeiten. Als Leitidee für das zukünftige Hafenquartier steht symbolhaft die Entwicklungsvision „Rheininsel new basel“.



Städtebauliche Strategie „Rheininsel new basel“, 2010/2011

2.2 Schrittweiser Planungs- und Entwicklungsprozess

„Rheininsel new basel“ ist als städtebauliche Strategie zu verstehen und dient als Basis für die weiteren städtebaulichen Untersuchungen, welche nicht nur Basel-Stadt betreffen, sondern aktuell in eine Abstimmung mit den Nachbarstädten Huningue und Weil am Rhein/Friedlingen gebracht werden.

Der Entwicklungsprozess auf baselstädtischem Boden – hin von einem durch die Hafenwirtschaft genutzten Areal zu einem neuen Stadtteil – wird sowohl mit kurz-, mittel- und langfristigen Planungsetappen umgesetzt, jeweils unter Berücksichtigung der Bedürfnisse eines intakten Hafenbetriebs mit dazugehöriger Infrastruktur. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass in der Zeitspanne 2015 bis 2025 der Entwicklungsprozess gefestigte Konturen annehmen wird. Die erste, kurzfristige Zeitspanne von 2011 bis 2014 wird aber nicht nur durch Planungsarbeiten bestimmt sein; auf sogenannten Pilotparzellen soll die Entwicklung frühzeitig in Gang gesetzt werden. Im Weiteren sollen die bereits vorhandenen Freiraumqua-

litäten durch kurzfristige Massnahmen und geeignete, gewerbliche und kulturelle Zwischen-
nutzungen weiter gestärkt werden.

Als eines der kurzfristigen Handlungsfelder steht der Klybeckquai im Fokus:

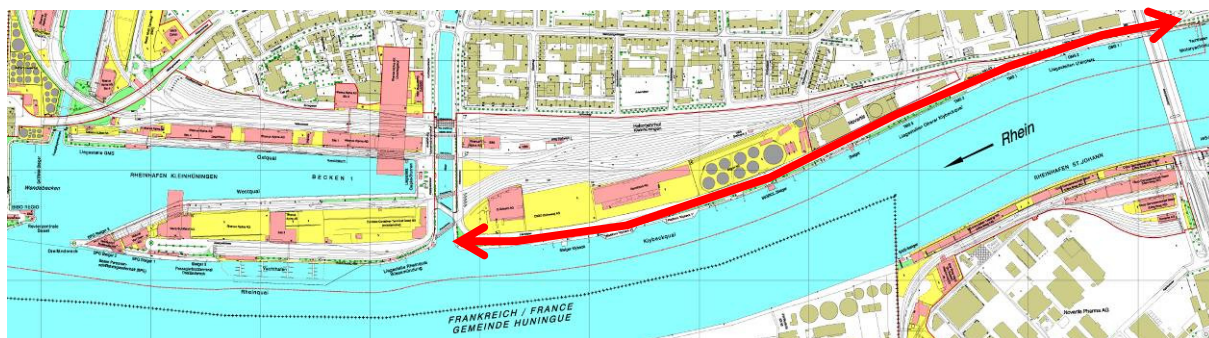


Abbildung Öffnung Klybeckquai für den Langsamverkehr im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm

Es besteht die Absicht, Teile der Geleise am Klybeckquai umgehend einer neuen Nutzung zuzuführen. Der Klybeckquai soll mit den in der Folge detailliert aufgezeigten Massnahmen für den Langsamverkehr geöffnet und die Aufenthaltsqualität durch gezielte Massnahmen und mit allfälligen weiteren Zwischennutzungen gestärkt werden. Der Zeitraum für diese Zwischenphase kann aus heutiger Sicht mit 10 bis 15 Jahren angesetzt werden. Für diese Zeitspanne steht der vorliegende Ausgabenbericht.

2.3 Ziele der Massnahmen / Begründung der Ausgaben

Die Entwicklung hin von einem vornehmlich durch die Hafenwirtschaft genutzten Areal zu einem neuen urbanen Stadtteil soll schrittweise erfolgen. Mit dem vorliegenden Ausgabenbericht sollen initiale bauliche und gestalterische Massnahmen ausgelöst werden, welche den Klybeckquai für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) öffnen und attraktiver erlebbar machen. Der beabsichtigte Transformationsprozess soll zudem mit geeigneten Zwischennutzungen unterstützt werden.

Ziel ist zum einen eine Fortführung der Langsamverkehrsverbindung entlang des Kleinbasler Rheinufer von der Dreirosenbrücke bis zur Mündung der Wiese. Diese ca. 1.3 km lange Strecke soll zur neuen ufernahen Promenade und zum neuen Aufenthaltsort werden, an dem Drittnutzer die Möglichkeit erhalten, sich zu etablieren. Zur Unterstützung des beabsichtigten Transformationsprozesses soll zudem ein "Projektaufruf Zwischennutzungen" durchgeführt werden, mit welchem der angestrebte aufwärtskompatible Entwicklungsprozess kontrolliert in Gang gesetzt und die bereits angemeldeten Bedürfnisse an eine Zwischennutzung optimiert werden sollen.

Ziele der temporären baulichen Anpassungen

Öffnung des Klybeckquais für den Langsamverkehr; Hauptmassnahmen:

- Verlegung und Vergrösserung des Arealzugangs Altrheinweg - Uferstrasse/Klybeckquai gegen Süden,
- Aufhebung, resp. Einchaussierung von Geleiseanlagen als Fussgängerbereich.

Ziele der temporären gestalterischen Massnahmen

Steigerung der Freiraum- und Aufenthaltsqualität, Hauptmassnahmen:

- Demontierung von Zaunanlagen entlang des Altrheinwegs bis zum Arealzugang,
- Installation von mobilen Pflanzgefässen,
- Installation von Sitzbänken auf den einchaussierten Geleiseanlagen,
- Anpassung der vorhandenen Beleuchtung Uferstrasse/ Klybeckquai.

Ziele der Zwischennutzungen im öffentlichen Raum/ Hafenareal

Unterstützung der beabsichtigten Transformation; Hauptmassnahmen:

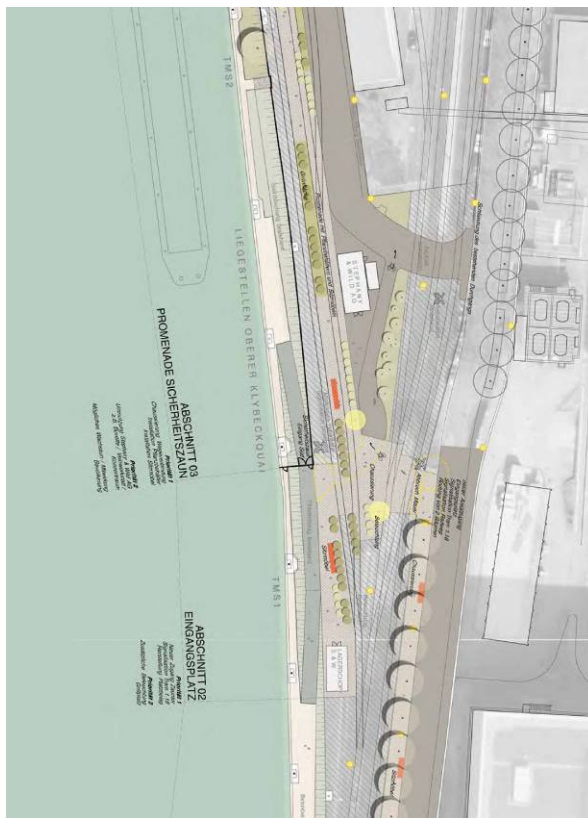
- Projektaufruf für Zwischennutzungskonzepte am Klybeckquai,
- Unterstützung bei der Umsetzung (z.B. Infrastrukturanpassungen, Bewilligungswesen, etc.).

3. Projektbeschrieb

Der neu zu gestaltende Abschnitt entlang des Rheins von der Dreirosenbrücke bis zur Mündung der Wiese dient heute grösstenteils dem Betrieb der Schweizerischen Rheinhäfen sowie der Zufahrt und Belieferung der ansässigen Unternehmen in der Uferstrasse. Das derzeit zumeist abgezaunte Betriebsgelände entlang der Hafenbahn wird durch die grosszügige Öffnung am Altrheinweg zum städtischen Verbindungsweg und kann im einchaussierten Gleisbereich als Promenade und als Freiraum genutzt werden. Mit der Realisierung dieses temporären Projektes (erwartete Dauer: ca. 10 - 15 Jahre) wird der Transformationsprozess des Hafenareals initialisiert. Das Erscheinungsbild der zeitlich begrenzten Massnahmen basiert dabei stark auf der Thematik industriell beeinflusster Typologien und verweist auf den Bezug zur ortsprägenden Hafencharakteristik.

3.1 Initiale bauliche und gestalterische Massnahmen

Bereich Unterer Rheinweg / Altrheinweg



Situationsplan Altrheinweg / Uferstrasse (3/8)



Ist-Situation Altrheinweg, Standort bei neuem Zugang Altrheinweg-Uferstrasse, Blickrichtung Westen



Visualisierung geplante Situation

Die Auszugsgeleise der Hafenbahn ziehen sich im aktuellen Zustand bis südlich der Dreirosenbrücke. Die Abzäunung der Geleiseanlagen ist aus betrieblicher Sicht sinnvoll, aus rechtlicher Sicht jedoch nicht notwendig. Die Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) hat sich bereit erklärt, versuchsweise der Zaundemontage entlang des Altrheinweges von der Dreirosenbrücke bis zum Arealzugang zuzustimmen. Dies unter dem Vorbehalt, dass der Bahnbetrieb durch die Öffnung keine Behinderung erfährt. Sollten sich ab Demontage Zwischenfälle ereignen, die zu Bahnverkehrsbehinderungen oder zu Personenschäden führen, behalten sich die HBSAG die Wiedermontage des Zauns vor. Die Bevölkerung kann hier einen entscheidenden Beitrag zum Gelingen des Versuchs beitragen. In einem Folgeschritt – bei positivem Verlauf der Versuchsanordnung – kann die bestehende ufernahe Berme unterhalb der Dreirosenbrücke ebenfalls für die Öffentlichkeit geöffnet werden.

Zu Gunsten der Langsamverkehrs- und Aufenthaltsqualität werden im Bereich Unterer Rheinweg/ Dreirosenbrücke/ Altrheinweg folgende initiale bauliche und gestalterische Massnahmen ausgeführt:

- Abbruch der Zaunanlagen von der Dreirosenbrücke bis zum neuen Zugangsplatz am Beginn der Uferstrasse und Ersatz durch einen Handlauf auf der bestehenden Mauer entlang der weiterhin genutzten Gleisanlagen.
- Aufhebung von fünf Parkplätzen entlang des „Unteren Rheinweges“, anschliessend an den Skaterbereich unterhalb der Dreirosenbrücke und Aufwertung der Arealmauer „Novartis“.
- Abbruch der Betonpflastersteine des Trottoirs „Altrheinweg“ von der Dreirosenbrücke bis zum neuen Zugang zur Uferstrasse/ Klybeckquai und Ersatz durch einen Mergelbelag, (Installation von Sitzbänken auf dem bestehenden Trottoir zu einem späteren Zeitpunkt, wenn weitere Parkplätze entlang des „Unteren Rheinweges“ ersetzt werden können.)
- Neuer grosszügiger Zugang Altrheinweg – Uferstrasse/ Klybeckquai. (Die bestehende provisorische Öffnung weiter nördlich wird als Zufahrt für Notfallfahrzeuge beibehalten).

Bereich Uferstrasse / Klybeckquai



Situationsplan Uferstrasse (4/8)



Ist-Situation Uferstrasse, auf Höhe Migrol-Tanklager, 2-3 Hafenbahn-Abstellgleise, Blickrichtung Norden



Visualisierung geplante Situation



Situationsplan Uferstrasse/ Klybeck-Steiger (7/8)



Ist-Situation Uferstrasse, auf Höhe Klybeck-Steiger, Blickrichtung Norden zum Grisard-Bürogebäude



Visualisierung geplante Situation

Die Geleise westlich der Uferstrasse haben keine Hafenfunktion mehr, die bestehenden Geleiseanlagen dienen als Abstellgeleise für HUPAC-Kompositionen. Kurzfristig können zwei der drei Abstellgeleise zu Gunsten der Langsamverkehrs- und Aufenthaltsqualität aufgehoben werden.

Im Bereich Uferstrasse/ Klybeckquai werden folgende initiale bauliche Anpassungen und gestalterische Massnahmen ausgeführt:

- Teilweise Umgestaltung der offenen Gleisanlagen als nutzbare Wegverbindung durch Einbau eines Mergelbelages. Offenhalten von Schotterbereichen zur Entwicklung von Schotter-/ Grünbereichen innerhalb der Promenade.
- Installation von Pflanzgefässen entlang der Uferstrasse bis zur Mündung der Wiese.
- Installation von Sitzbänken auf der neu chaussierten Promenade entlang der Uferstrasse.
- Anpassung der vorhandenen Beleuchtung Uferstrasse.
- Installation einer Bushalte- und Wendestelle an der Plattform Klybeckquai für die Nutzer der Kabinenschiffe.

Voraussetzung für die Öffnung des Hafenareals ist die Sicherung der Tankliegeplätze durch den Bau eines Sicherheitszauns für zwei Schiffslängen (ca. 250m) im Bereich des oberen Klybeckquais.

Bereich Unterer Rheinweg / Dreirosenbrücke (Folge-Massnahme)



Situationsplan Dreirosenbrücke (Ausschnitt 1/8)



Ist-Situation Unterer Rheinweg, auf Höhe Dreirosenanlage / Buvette Dreirosen, Blickrichtung Norden



Visualisierung mögliche Folge-Massnahme; Öffnung der unteren Berme Dreirosenbrücke - Uferstrasse

Bei positivem Verlauf der Zaundemontage entlang des Altrheinweges ist in einem Folgeschritt vorgesehen, die bestehende untere Berme bei der Dreirosenbrücke ebenfalls für die Öffentlichkeit zu öffnen. Die untere Berme wird die rheinnahe Verbindung vom Unterem Rheinweg zur Uferstrasse/ Klybeckquai gewährleisten. Die Projektträger – Schweizerische Rheinhäfen SRH, Hafenbahn Schweiz AG, das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt und das Bau- und Verkehrsdepartement – sehen nach erfolgreichen Erfahrungen ein schrittweises Vorgehen vor.

3.2 Initiierung und Unterstützung von Zwischennutzungen

Die vorgesehenen gestalterischen Massnahmen und baulichen Anpassungen ermöglichen durch ihren temporären Charakter eine öffentliche (Zwischen-)Nutzung. Mit den Massnahmen soll kurzfristig die Langsamverkehrs- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dies stellt den Beginn der künftigen Transformation des Klybeckquais zu einem urbanen Stadtteil dar. Neben diesen gestalterischen und funktionalen temporären Massnahmen sind weitere Zwischennutzungen denkbar.

Bsp. Buvette bei der Wiesemündung

Die bestehende Freifläche bei der Wiesemündung verfügt aufgrund ihrer räumlichen Situation bereits heute über eine ausgewiesene Aufenthaltsqualität. Mit gezielten Massnahmen könnte in diesem Bereich die Aufenthaltsqualität gestärkt werden und durch weitere potentielle Zwischennutzungen genutzt werden.

- Bsp. Buvetten-Standort, Grillplatz, o.ä.
- Bsp. teilweise Umgestaltung der Grünfläche an der Wiesemündung zu einer chaussierten Platzfläche und Installation von Pflanzgefässen und Sitzbänken auf der Platzfläche.



Situationsplan Bereich Wiese-Mündung (8/8)



Ist-Situation Wiese-Mündung, Blickrichtung Nord-Osten



Visualisierung mögliche Situation

Die Projektsteuerung der Hafen- und Stadtentwicklung (SRH und Kanton) hat ein Interesse, durch gezielte kulturelle, gastronomische, gewerbliche Zwischennutzungen den Transformationsprozess zu unterstützen. Denkbar sind kurzfristige Zwischennutzungen auf den Parzellen an der Uferstrasse direkt neben dem Grisard Gebäude, zukünftig auf dem Migrol Areal und dem einchaussierten Arealstreifen am Klybeckquai. Allfällige Zwischennutzungen sollen von einem übergeordneten öffentlichen Interesse sein, den angestrebten Transformationsprozess unterstützen und mit den noch vorhandenen Nutzungen als Gewerbe- und Hafenstandort sowie den angrenzenden Wohnquartieren verträglich sein.

Projektaufruf Zwischennutzungskonzepte

Aufgrund der beschriebenen Ausgangslage erwägt die Projektsteuerung der Hafen- und Stadtentwicklung einen gezielten Projektaufruf durchzuführen. Auf der Basis von klar definierten Randbedingungen (Flächen, Gebäude, Zeitdauer, Grundkosten, vorhandene Grundinstallation, etc.) können Zwischennutzungskonzepte vorgeschlagen werden. Die überzeugendsten und mit den Randbedingungen kompatibelsten Vorschläge sollen etabliert und von Seiten der SRH und des Kantons unterstützt werden.

3.3 Werkleitungen

Koordiniert mit den Baumassnahmen passen die Industriellen Werke Basel (IWB) die öffentliche Beleuchtung an die neuen Gegebenheiten an.

4. Auswirkungen auf die Umwelt

Die beschriebene Neugestaltung hat einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt.

- Durch den Ersatz der Betonpflastersteine entlang des Trottoirs „Unterer Rheinweg/ Altrheinweg“ durch einen Mergelbelag wird der Versiegelung von Freiflächen entgegengewirkt. Das Mikroklima wird verbessert. Der neue Mergelbelag wirkt sich ausserdem positiv für die Baumscheibenstandorte aus.
- Durch den Einbau des Mergelbelages auf Teilen der Gleisanlagen entlang der Uferstrasse wird der betrieblich notwendige Einsatz von Pestiziden auf den Gleisanlagen verringert.
- In der Planung sind freie offene Gleisschotterbereiche zur Entwicklung wertvoller Brach- und Gleisvegetation vorgesehen. Im Weiteren sind Flächen geplant, die der Entwicklung von Trockenrasen- und Buntbrachengesellschaften dienen.
- Für den Fussgänger- und Veloverkehr stellt die Umgestaltung eine deutliche Verbesserung dar, welche den MIV nicht berührt.
- Es wird mit Unterbrücken eine erhebliche Verlängerung der Rheinpromenade entlang des Kleinbasler Rheinufer erreicht.

5. Kosten

Die Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und Ausführung des neu zu gestaltenden Bereiches.

5.1 Investitionskosten

Die Kosten für das vorliegende Projekt betragen inkl. MwSt. CHF 900'000 (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Oktober 2009 = 103.9). Sie wurden auf der Basis eines Vorprojekts ermittelt und haben eine Genauigkeit gemäss SIA von +/- 20%. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenposition	CHF
Strassenbau (Chaussierung)	282'800
Ausbau / Umgebung	244'300
Baunebenkosten	12'000
Honorare	80'000
Diverses und Unvorhergesehenes	74'900
<i>Zwischentotal 1</i>	<i>694'000</i>
Mehrwertsteuer 8.0 % (gerundet)	56'000
Total Projektkosten	750'000
Infrastrukturbeitrag Zwischennutzungen (Werkleitungen u.a.)	150'000
Total Ausgabenbericht	900'000

5.2 Gebundene Ausgaben

Die nachfolgend aufgelisteten Kosten (inkl. MWSt.) gehen zu Lasten der laufenden Rechnungen der IWB und TBA (Rahmenkredit Erhaltung), sowie der Schweizerischen Rheinhäfen, SRH. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ausgabenberichts.

Kostenposition	CHF
IWB (Werkleitungserneuerung, Anpassung Beleuchtung)	75'000
TBA (Strassenunterhalt/ Belagsarbeiten Trottoir Altrheinweg)	60'000
SRH (Sicherheitszaun Liegeplätze Tankmotorschiffe Klybeckquai)	400'000
SRH (Pauschaler Beitrag an Massnahmen Öffnung Klybeckquai)	150'000
Total Erhalt und Erneuerung	685'000

5.3 Folgekosten

Folgekosten zu Lasten Budget Bau- und Verkehrsdepartement

Stadtgärtnerei

Für die Instandhaltung werden ca. 2.3% der Baukosten (CHF 282'800) angenommen. Dies entspricht insgesamt rund CHF 6'500 pro Jahr und fällt ab ca. 2012 regelmässig an. Diese Kosten belasten die Pauschale für den Sachaufwand im ONA der Stadtgärtnerei, Grünflächenunterhalt. Der Betrag entspricht ca. 0.16% der aktuell budgetierten Position (2011: CHF 3.895 Mio.).

Tiefbauamt, Stadtreinigung

Für die Reinigung Klybeckquai im Abschnitt Dreirosenbrücke – Wiesendamm (Uferstrasse, Rheinbord und Berme) fallen ab 2012 Reinigungskosten an. Es wird der durchschnittliche Reinigungspreis von CHF 5 pro m² angesetzt. Bei einer Fläche von rund 29'000m² werden maximale Kosten von rund CHF 145'000 pro Jahr anfallen.

Es ist davon auszugehen, dass diese Kosten nicht bereits im ersten Jahr anfallen, weil sich die Nutzung des Klybeckquais nach und nach entwickeln wird. Zudem wird der genaue Unterhaltsperimeter im Rahmen der Vereinbarung mit den SRH auszuhandeln sein.

6. Vereinbarung SRH - Kanton

Die einzelnen Bedingungen betreffend Öffnung des Klybeckquais werden Gegenstand einer später abzuschliessenden, separaten Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt sein. Die Vereinbarung wird insbesondere die Regelung der Wegerechte, die Sicherung von Durchleitungsrechten (z.B. Kanalisation), Unterhalts- und Reinigungspflichten, Haftungsfragen, Kosten- bzw. Gewinnbeteiligung zum Gegenstand haben.

7. Termine

Die nachfolgend aufgeführten Termine stehen in einer Abhängigkeit zum Zeitpunkt des Grossratsbeschlusses zum vorliegenden Ausgabenbericht. Idealerweise wären die initialen baulichen Anpassungen im 1. Quartal 2012 und die initialen gestalterischen Massnahmen im 2. Quartal vorzusehen. Der Sicherheitszaun für die Liegeplätze der Tankmotorschiffe – welcher von Seiten der SRH als Voraussetzung für die Öffnung des Klybeckquais für den Langsamverkehr benannt wurde – wird im 4. Quartal 2011 ausgeführt.

Vorgesehener Terminplan unter der Voraussetzung eines gültigen Grossratsbeschlusses bis Januar 2012:

Projektierung:

Jan. – Feb. 2012

Detailprojektierung

Realisierung:

Feb. 2012 – März 2012

Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten, inkl. Vorbereitungsarbeiten für die gestalterischen Massnahmen

März 2012 – Mai 2012 ff

Umsetzung gestalterische Massnahmen/ Pflanzungen

Zwischennutzungskonzepte

Jan. 2012 – Feb. 2012

Projektaufruf Zwischennutzungskonzepte/ -ideen

Feb. 2012 – Mai 2012 ff

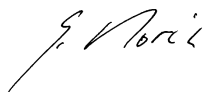
Auswahl / Umsetzung Zwischennutzungen

8. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

- Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbericht Öffnung Klybeckquai im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm

- **Initiale bauliche Massnahmen**
- **Initiale gestalterische Massnahmen**
- **Infrastrukturbeitrag Zwischennutzungen**

(vom [Hier Datum eingeben])

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

://: für die Öffnung Klybeckquai im Bereich zwischen Dreirosenbrücke und Wiesendamm wird ein Kredit in der Höhe von CHF 900'000 (Index April 2011, 106.3 Punkte, Basis Schweizerischer Baupreisindex Region Nordwestschweiz, Tiefbau BINW 1998) im Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» zu Lasten der Rechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Tiefbauamt, Pos. 6170.200.20006, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.