



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.0371.01

BVD/P120371
Basel, 21. März 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 20. März 2012

Ratschlag

**betreffend Ausgabenbewilligung für den Umbau der Zollanlage
Basel/ Weil – Friedlingen im Zusammenhang mit der Tramver-
längerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Projektbeschreibung und Vorgehen bei der Umsetzung	5
3.1 Bestand	5
3.2 Layout der neuen Anlage	5
3.3 Vorgehen bei der Umsetzung	7
4. Wettbewerb Neue Zollanlage	8
4.1 Angaben zum Verfahren	8
4.2 Projektbeschreibung	8
5. Kosten	9
5.1 Gesamtkosten	9
5.2 Finanzbeiträge Dritter	9
6. Ablauf und Termin	10
6.1 Genereller Ablauf und Organisation	10
6.2 Termine	11
7. Antrag	11

1. Begehren

Wir beeilen uns, dem Grossen Rat den Ratschlag betreffend des Umbaus der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen zu unterbreiten.

Der vorgesehene Umbau steht im Zusammenhang mit der Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein.

Dieses Vorhaben ist mit dem Ratschlag 06.1769.03 „Tramverlängerung Linie 8, Kleinhüningen – Weil am Rhein“ genehmigt und in die Investitionsprogramme des Investitionsbereichs 1, „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ und des Investitionsbereichs 2, „Öffentlicher Verkehr“ aufgenommen worden.

Die Gesamtkosten für den Umbau der Zollanlage Basel/ Weil – Friedlingen betragen CHF 3'018'000 exkl. MWSt. Die Stadt Weil am Rhein finanziert ihren Teil der Anlage im Betrag von CHF 1'101'000 exkl. MWSt. Der durch Basel-Stadt zu finanzierende Teil der Anlage beläuft sich auf CHF 1'917'000 exkl. MWSt. Die Kosten für Basel-Stadt betragen somit brutto CHF 2'070'000 inkl. MWSt. Die Beiträge des Bundes werden diesem Kredit gutgeschrieben.

Für das Vorhaben beantragen wir Ihnen, die Ausgaben von insgesamt CHF 2'070'000 inkl. MWSt. ($\pm 10\%$, Preisbasis April 2011, Index 100.0, PKI) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur zu bewilligen.

2. Ausgangslage

Die detaillierte Ausgangslage zur Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein ist im Ratschlag 06.1769.03 beschrieben. Der Ratschlag wurde am 16. Januar 2008 durch den Grossen Rat genehmigt. Am 8. Dezember 2008 haben die Bauarbeiten an der Tramverlängerung im Abschnitt Basel-Stadt begonnen.

Im Rahmen der damaligen Beschlüsse durch den Grossen Rat wurden zusammenfassend folgende Ausgaben zu Lasten der Investitionsbereiche 1 und 2 bewilligt:

Beschluss 1: CHF 3'500'000

Projektierung bis und mit Ausschreibung der Bauarbeiten

Beschluss 2: CHF 58'836'000

Ausführungsprojektierung und Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8, Abschnitt Basel-Stadt

Beschluss 3: CHF 3'000'000

Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein

Beschluss 4: CHF 1'560'000

Vorfinanzierung von allenfalls nicht entsprechend dem Baufortschritt ausbezahlten Förderbeiträgen des Landes Baden-Württemberg durch den Kanton Basel Stadt

Beschluss 5: CHF 300'000

Projektierungskredit Neugestaltung Hochbergerplatz

Aufgrund der damals noch unsicheren Ausgangslage über die effektiven Bedürfnisse rund um den Zoll, sind die Kosten für die Zollanlage nur geschätzt und rein informativ im Ratschlag erwähnt worden. Schon damals war klar, dass es nach Abwägung aller Vor- und Nachteile am sinnvollsten wäre, die Zollanlage neu zu konzipieren und den aktuellen Bedürfnissen anzupassen. So ist im Ratschlag Nr. 06.1769.03 unter Pkt. 5.3.6 folgendes festgehalten worden:

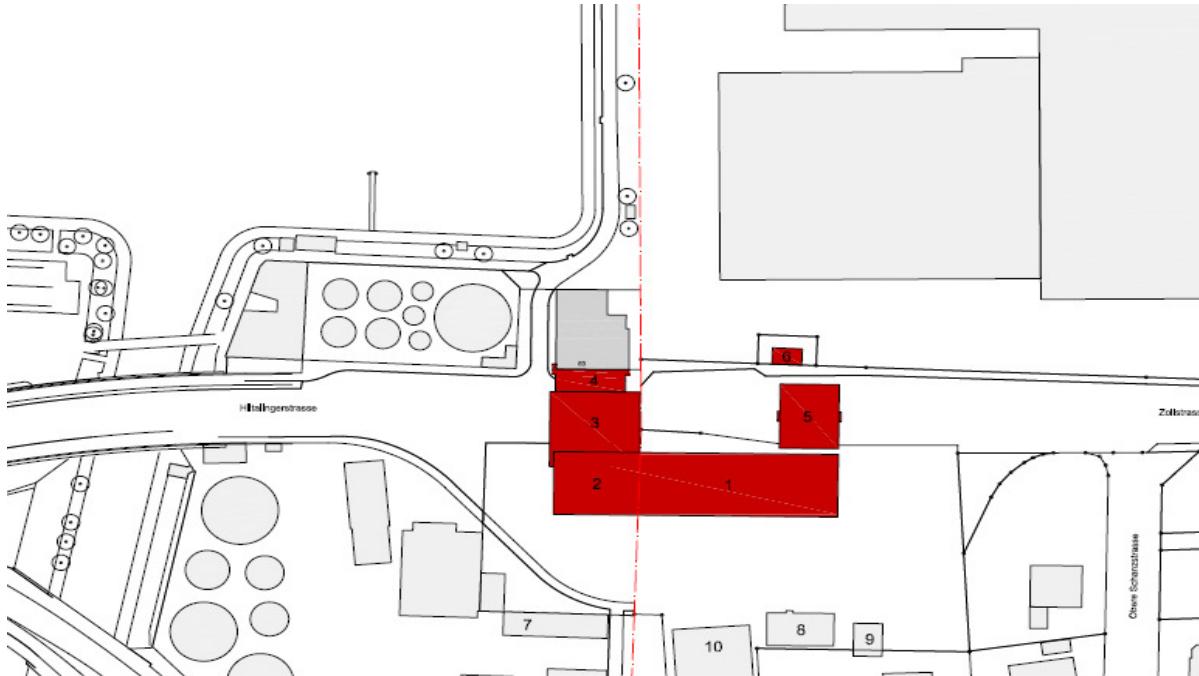
„Die Neukonzipierung der Zollanlage (...) ist (...) nicht Gegenstand der bevorstehenden Planauflage und des vorliegenden Ratschlasses (...) Es muss mit weiteren Kosten von ca. CHF 3.5 Mio. gerechnet werden.“

In der Zwischenzeit haben mit den für die Erstellung zuständigen Behörden und den Nutzern intensive Gespräche stattgefunden und es konnte ein Betriebskonzept erarbeitet werden, welches die Bedürfnisse des Trambetriebs, des Zolls und der Grenzwache optimal befriedigt.

Im vorliegenden Ratschlag wird nun die Ausgabenbewilligung für die nötigen Investitionen für die Hochbauten beantragt. Die eigentlichen Tram- und Strassenbauarbeiten waren schon Bestandteil des Ratschlages Nr. 06.1769.03.

3. Projektbeschreibung und Vorgehen bei der Umsetzung

Bestand

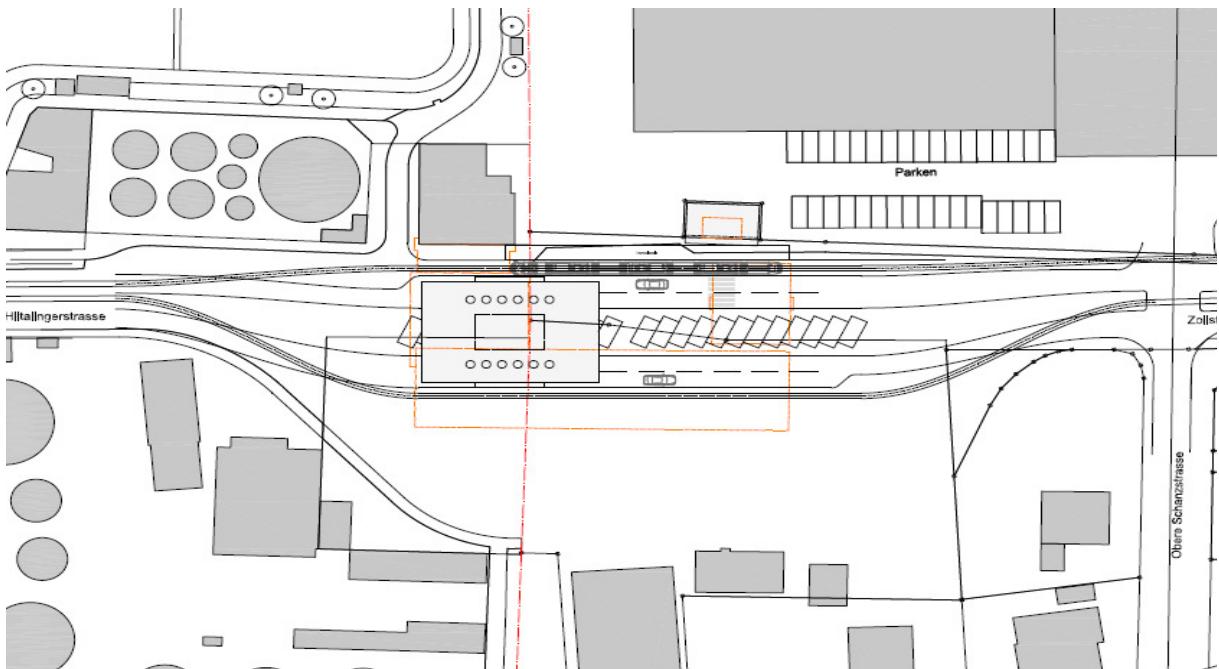


(Bestand in der Übersicht)

Die heutige Anlage besteht aus mehreren, in den vergangenen Jahren teilweise ergänzten und angepassten Gebäudeteilen. Das frühere Mittelgebäude (1)+(2) wird heute kaum mehr für zolltechnische Belange genutzt und kann abgebrochen werden. Unter dem Schutzdach (3) arbeitet die Schweizer, unter dem Dach (5) die Deutsche Grenzwache. Das Vordach (4) verbindet den Schweizer Kontrollbereich mit dem Bürogebäude des Schweizer Zolls. Sämtliche Schutz- und Vordächer müssen wegen der Durchfahrtshöhe des Trams abgebrochen werden. Sie wären infolge der neuen Fahrstreifenaufteilung auch nicht mehr am richtigen Ort platziert. Am Standort (6) werden heute wie auch künftig die Mehrwertsteuerrückerstattungsbelege durch die deutschen Zollbehörden bearbeitet.

Layout der neuen Anlage

Aufgrund diverser Gespräche wurden die Platzbedürfnisse der einzelnen Nutzer detailliert erhoben. Zudem wurde im Rahmen eines Workshops mit den einzelnen Nutzern und der BVB das Betriebssystem des Grenzübergangs inklusive Tram erarbeitet. Mit dem Tram muss einerseits ein neuer Verkehrsträger verkehrstechnisch möglichst optimal integriert werden, andererseits muss die Anlage auch zoll- und sicherheitstechnisch funktionieren. Die verschiedenen Bedürfnisse führten im Rahmen einer Vorstudie zu folgendem generellen Layout:



(Grundkonzept in der Übersicht, gemäss Vorstudie Nissen & Wentzlaff Architekten, September 2009)

Als Grundidee gilt, dass das Tram in Aussenlage, d.h. je ein Geleise seitlich des neuen Mittelgebäudes, geführt wird. In Richtung Schweiz wird es eine offizielle Haltestelle geben, in Richtung Deutschland hält das Tram nur für stichprobenartige Kontrollen.

Zwischen den Tramgeleisen werden je Richtung zwei Fahrspuren für die Abfertigung des Individualverkehrs angeordnet, wobei eine Spur im Regelfall abgesperrt ist, und auf der jeweils innen liegenden Fahrspur die Kontrollen stattfinden.

Wiederum zwischen den beiden inneren Fahrspuren liegt ein neues, den künftigen Bedürfnissen angepasstes Mittelgebäude.

In der Achse des neuen Mittelgebäudes sind nördlich und südlich je drei Parkplätze angeordnet, auf welchen Zollkundinnen resp. Zollkunden ihre Fahrzeuge abstellen können. Auf Deutscher Seite sind ferner nochmals zwölf Parkplätze angeordnet, die primär für die Mehrwertsteuerrückerstattungskundschaft gedacht ist.

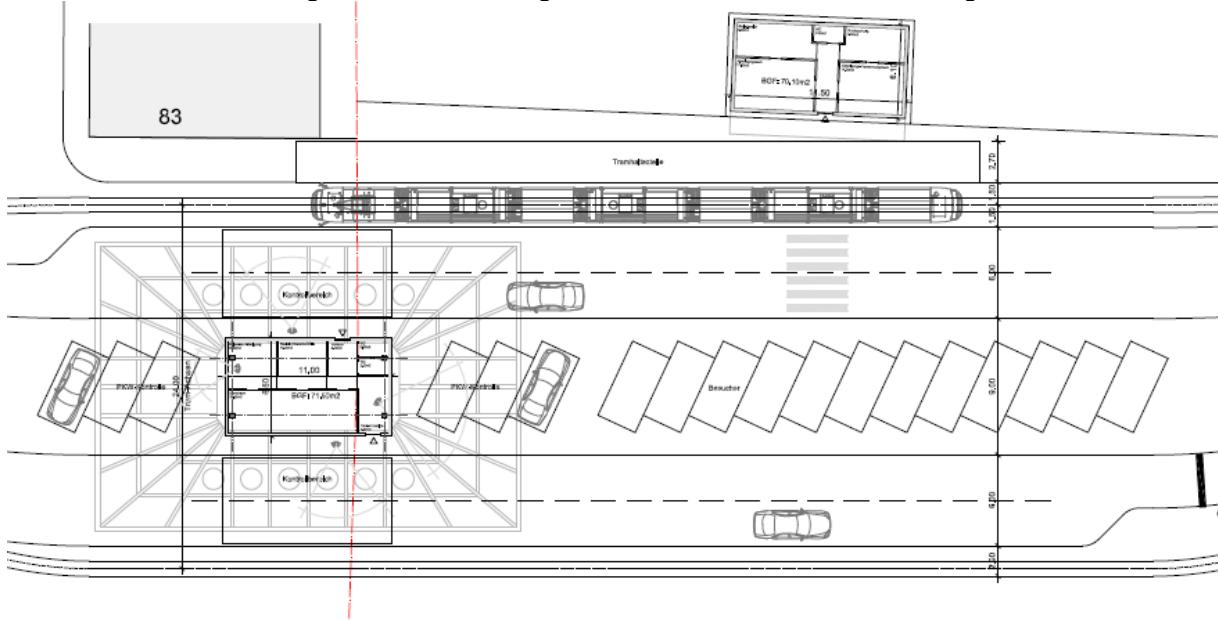
Neben dem Tramgeleise in Richtung Weil am Rhein wird eine Aufstellfläche für die Abfertigung von Sondertransporten angeordnet.

Das neue Mittelgebäude hat eine Grundfläche von ca. 57 m² und dient hauptsächlich der Schweizerischen Grenzwache. Das Gebäude liegt in diesem Sinne auch zu 85% auf Schweizer Boden. Integriert im gleichen Gebäudeteil, jedoch auf Deutschem Boden, befindet sich die Kontrollkabine der Deutschen Grenzwachtbehörden (ca. 8 m²).

Die Deutschen Behörden haben ihren administrativen und organisatorischen Schwerpunkt auf den Autobahnzoll verlegt. Aus diesem Grund sind die Platzbedürfnisse bei der neuen

Zollanlage entsprechend geringer geworden, so dass mit einem Ausbau des heutigen Mehrwertsteuergebäudes und der im neuen Mittelgebäude untergebrachten Kontrollkabine deren Bedürfnisse gedeckt sind. Das neue Mehrwertsteuergebäude hat ebenfalls eine Grundfläche von ca. 57m².

Über dem neuen Mittelgebäude wird ein gemeinsames Dach als Witterungsschutz erstellt.



(Layout mit Verkehrskonzept, gemäss Vorstudie Nissen & Wentzlaff Architekten, September 2009)

Vorgehen bei der Umsetzung

Mit den Projektpartnern von Weil am Rhein wurde folgende Aufgabenteilung vereinbart:

- Der Abbruch des kompletten alten Mittelgebäudes (1)+(2) inklusive Auffüllung der Baugrube erfolgt durch Weil am Rhein. Die Kosten werden je zur Hälfte von der Stadt Weil am Rhein und dem Kanton Basel-Stadt getragen.
- Der Abbruch der bestehenden Schutz- und Vordächer erfolgt territorial.
- Der Neubau des Mehrwertsteuergebäudes auf der Deutschen Seite erfolgt durch die Stadt Weil am Rhein, respektive durch die Bundesanstalt für Immobilien.
- Der Neubau des neuen Mittelgebäudes inklusive des Daches erfolgt unter der Leitung des Kantons Basel-Stadt. Die Kosten des Daches werden je zur Hälfte von der Stadt Weil am Rhein und dem Kanton Basel-Stadt getragen. Die Finanzierung des Mittelgebäudes erfolgt zu 100% durch den Kanton Basel-Stadt. Nach der Erstellung des neuen Mittelgebäudes und des Daches, welche einem Realersatz gleich kommt, geht die Anlage in das Eigentum des Bundes über.

Für das Projekt wurde ein Wettbewerb auf Einladung durchgeführt. Der Ablauf und das Ergebnis dieses Wettbewerbes werden im nachfolgenden Kapitel 4 beschrieben.

4. Wettbewerb Neue Zollanlage

Angaben zum Verfahren

Für den anonymen Wettbewerb wurden fünf Teams eingeladen. Alle fünf Teams haben fristgerecht ihre Projektunterlagen abgegeben, welche am 13. April 2011 durch eine Jury beurteilt wurden. Die Jury setzte sich wie folgt zusammen:

Name	Amt / Zuständigkeit	Funktion
Dr. R. Lardi	TBA BS IB, GPL Tram 8	Fachpreisrichter, Vorsitz
Th. Blanckarts	S&A BS, Leiter Hochbauamt	Fachpreisrichter
K. Eberhardt	Bürgermeister Weil am Rhein	Fachpreisrichter
H. Engi	Zollverwaltung CH	Sachpreisrichter
V. Künzle	Zollverwaltung D	Sachpreisrichter
M. Sattler	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	Fachpreisrichterin
T. Nissen	Nissen Wentzlaff Architekten	Fachpreisrichter
H. Giger	Aegerter & Bosshardt AG	Fachpreisrichter

Die Projektbeurteilung erfolgte aufgrund folgender Kriterien:

- Funktionalität
- Gestaltung
- Wirtschaftlichkeit
- Terminliche Abhängigkeiten

Mit grosser Mehrheit fiel der Entscheid zugunsten der Projektverfasser zickenheiner architekten GmbH, Lörrach (D) und Ingenieurbüro Jauslin + Stebler AG, Rheinfelden (CH) aus.

Projektbeschreibung

Das Siegerprojekt setzt einen Akzent am eher heterogenen, städtebaulich ungeordneten Ort des Zollübergangs Basel/ Weil am Rhein-Friedlingen und hebt sich bewusst von der Umgebung ab.

Die Kabine und das Dach bilden eine Einheit. Durch ihre enge gestalterische Verknüpfung wirkt die Zollstation homogen und bringt keine zusätzliche gestalterische Unruhe in die Umgebung. Die Formen sind weich und wirken fliessend. Die Aussenwände werden wie das Dach weiss beschichtet, woraus sich zusammen mit der integrierten, indirekten Beleuchtung im Dach das charakteristische Erscheinungsbild ergibt. Der Baukörper besteht aus einem betonierten Sockel, der zugleich auch als Anprallschutz dient. Das Dach ist auf acht Stützen abgestellt. Durch die geschickte Anordnung einer Verglasung auf der Mittelkabine, werden die Stützen kaum wahrgenommen. Die einfache Tragstruktur besteht aus zwei Hauptträgern aus Stahl und Sekundärträgern aus Brettschichtholz sowie zwei stabilisierenden Stahlrahmen in Querrichtung.



5. Kosten

Gesamtkosten

Die Investitionskosten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Gesamtkostenübersicht	CHF	CHF	Basel-Stadt (CHF)	Weil am Rhein (CHF)
Abbrucharbeiten Diverses Abbrucharbeiten	454'000	454'000		454'000
Provisorien Umbau LSVA-Anlage	40'000	80'000		40'000
Diverse Provisorien	40'000			40'000
Gebäude und Möblierung Neues Mittelgebäude	690'000	690'000	690'000	
Überdachung Überdachung	710'000	710'000	426'000	284'000
Betriebseinrichtung Haltestelle Zoll	82'000	305'000		82'000
Verkehrsregelungsanlage	223'000		133'000	90'000
Zwischentotal I Diverses und Unvorhergesehenes 10%		2'239'000 224'000	1'249'000 125'000	990'000 99'000
Zwischentotal II		2'463'000 555'000	1'374'000 543'000 0	1'089'000 12'000 12'000
Honorare			493'000 296'000 105'000 50'000 26'000 13'000 2'000 1'000 50'000	493'000 296'000 105'000 50'000 26'000 13'000 2'000 1'000 50'000
Total ohne MWST		3'018'000	1'917'000	1'101'000
MWST (8% CH / 19% D)		362'000	153'000	209'000
Total inkl. MWSt		3'380'000	2'070'000	1'310'000

Finanzbeiträge Dritter

An den gesamten Investitionen trägt die Stadt Weil am Rhein wie in der obigen Tabelle dargestellt CHF 1.101 Mio. exkl. MWSt. bei, so dass für den Kanton Basel-Stadt Investitionskosten von CHF 1.917 Mio. zuzüglich. MWSt. verbleiben, insgesamt also CHF 2.070 Mio.

Aus dem INTERREG-Programm sowie aus dem Schweizer Bundeskredit Neue Regionalpolitik sind an den Bau der neuen Zollanlage folgende Beträge gesprochen worden:

Kredit	Gesamtkredit	Vorgesehener Anteil Zollanlage
INTERREG (EU) zu Gunsten Weil am Rhein	€ 923'456	€ 658'752
Bundeskredit Neue Regionalpolitik (CH) z.G. Kt. BS	CHF 338'944	CHF 241'792

Im Weiteren können - sofern das Kostendach des Infrastrukturfonds von CHF 39.5 Mio. (exkl. MWSt. / Teuerungsstand 2005) nicht erreicht wird - die Kosten der neuen Zollanlage ebenfalls dem Bund nach dem gleichen Schlüssel wie die restlichen Arbeiten im Zusammenhang mit der Erstellung der Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein weiterverrechnet werden. In diesem Fall würde das bedeuten, dass die Bundesbeiträge aus dem Kredit Neue Regionalpolitik entfallen und, dass im Idealfall im Maximum 50% der Kosten der Zollanlage vom Bund und der EU subventioniert werden. Allerdings ist zum heutigen Zeitpunkt keine absolut zuverlässige Prognose betreffend Erreichung des oben erwähnten Kostendaches respektive des „Idealfalls“ möglich. Das erwähnte Kostendach von CHF 39.5 Mio. CHF gilt gemeinsam für beide Abschnitte Basel und Weil am Rhein. Damit ist insbesondere die (momentan günstige) Entwicklung des Wechselkurses CHF ↔ € kostenwirksam, jedoch nicht voraussehbar. Danach kann mit grosser Wahrscheinlichkeit heute davon ausgegangen werden, dass unter dem Kostendach der Mittel aus dem Infrastruktur-Fonds die Zollanlage finanziert werden kann, was in den Berechnungen des Ratschlags zugrunde liegt.

6. Ablauf und Termin

Genereller Ablauf und Organisation

Da es sich beim vorliegenden Projekt um eine partnerschaftliche Aufgabe handelt, sind auch verschiedene politische Prozesse einzuhalten.

Im Kanton Basel-Stadt erfolgt die politische Projektgenehmigung durch die Genehmigung des vorliegenden Ratschlags. In der Stadt Weil am Rhein muss der Kostenanteil Weil am Rhein noch durch das Gemeindepartament bewilligt werden.

Die Details der Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein sind bereits vor dem Baubeginn der neuen Tramlinie in einer entsprechenden, im Juni 2008 unterzeichneten Vereinbarung geregelt worden.

Termine

Der Terminplan ist so abgestimmt, dass die neue Zollanlage mit der Inbetriebnahme der Tramlinie betriebsbereit ist. Die Inbetriebnahme seitens des Kantons Basel-Stadt ist auf Mitte 2013 geplant.

- Politische Genehmigung	bis Frühjahr 2012
- Planvorlage, Ämterzirkulation und Planauflage	bis Sommer 2012
- Beschaffung Baumeister	bis Herbst 2012
- Baubeginn vor Ort	Herbst 2012
- Inbetriebnahme	Sommer 2013
- Testbetrieb, Schlussarbeiten	bis Ende 2013

7. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

[Hier Titel eingeben]

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

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

- ://: Für die Umgestaltung der Zollanlage Basel/ Weil - Friedlingen werden Ausgaben in der Höhe von 2'070'000.00 inkl. MwSt. (Preisbasis April 2010, Index 100.00, PKI) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“; Position 6170.210.28002, des Tiefbauamtes bewilligt. Die Beiträge des Bundes sind diesem Kredit gutzuschreiben.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.