



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8311.03/05.8307.03

WSD/P058311 / P058307
Basel, 15. Oktober 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 14. Oktober 2008

Anzug Lukas Labhardt und Konsorten betreffend Trinationaler Hafenplanung

Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Ermittlung der Eignung von Teilen des Basler Hafens als Wohn-, Erholungs- und hafenumabhängige Gewerbebestände

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. September 2006 den nachstehenden Anzug Lukas Labhardt und Konsorten betreffend Trinationaler Hafenplanung stehengelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Das Basler Hafensreal setzt sich jenseits der Landesgrenze fort im Rheinhafen Friedlingen und, am jenseitigen Ufer, im Port Rhéan de Huningue. Der Kanton Basel-Stadt ist mit einem Anteil von 2 Millionen Franken an der Rheinhafengesellschaft Weil beteiligt. Trotzdem betreibt die Rheinschiffahrtsgesellschaft noch immer ihre Hafenplanung ausschliesslich auf schweizerischem Gebiet. Das erscheint als nicht mehr zeitgemäss. Wenn es darum geht, die mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven der internationalen Rheinschiffahrt bis zum Auhafen bei Schweizerhall zu entwickeln, sollte der Fokus räumlich nicht mehr wie bisher auf die beiden Nordwestschweizer Kantone, sondern auf die gesamte trinationale Agglomeration Basel (TAB) gerichtet werden. Die Mineralöllager im Auhafen sind gesetzt. Alles andere ist viel disponibler geworden, als man sich das vor der Maueröffnung 1989 und dem bilateralen EU-Vertragswerk der Schweiz vorgestellt hatte. Die Zeit für eine Trinationale Hafenplanung ist angebrochen. Im ETH-Architekturstudio, am ORL-Institut der ETH Zürich, aber auch an mehreren deutschen Architekturschulen haben sich bereits Studierende und Fachleute mit dem Thema beschäftigt. Unser Kanton hat bisher die Hafenplanung erstens ausschliesslich im eigenen Hoheitsgebiet und zweitens ausschliesslich unter hafenumwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben. Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, eine Trinationale Hafenplanung vorzulegen. Diese soll

- Gemeinsam mit den Nachbargemeinden und den hoheitlichen Behörden im TAB-Raum Basel Nord durchgeführt werden;
- Hafenumwirtschaftliche Aspekte verbinden mit Aspekten einer hochqualifizierten Stadtentwicklungsplanung im Rheinraum zwischen Basel und Blotzheim links- bzw. Efringen rechtsrheinisch;
- Eine umweltschonende Verkehrserschliessung aufzeigen, welche tunlichst die Wohngebiete als Zufahrtswege meidet;

- Den Planungshorizont bis zu einem Zeitraum um 2050 umfassen.

Lukas Labhardt, Hermann Amstad, Rolf Stürm, Oswald Inglin, Eduard Rutschmann, Sibel Arslan, Helmut Herberger, Hans-Peter Wessels, Brigitte Hollinger, Helen Schai-Zigerlig, Michael Wüthrich, Sibylle Benz Hübner, Eveline Rommerskirchen, Hansjörg M. Wirz, Jürg Stöcklin, Anita Lachenmeier-Thüring, Andrea Bollinger, Katharina Herzog, Beat Jans“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. September 2006 den nachstehenden Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Ermittlung der Eignung von Teilen des Basler Hafens als Wohn-, Erholungs- und hafenumabhängige Gewerbestandorte stehengelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Die Auflösung des Hafens St. Johann mit den dazugehörigen Landgeschäften zwischen dem Kanton und Novartis im Klybeckhafensareal bringt eine willkommene Dynamik in die Hafenplanung und –entwicklung.

Die bisherigen Prognosen für die Hafenentwicklung basieren auf den Auftragsstudien von Planconsult AG (1985 und 1986) bzw. der Prognos (1995). Wenn man heute diese Studien liest, fällt auf, wie damals ausschliesslich auf eine verkehrswirtschaftliche Nutzung des gesamten Hafensareals von 63 Hektaren abgestützt wurde. Diese Hafennutzungskonzepte und die Hafenentwicklungsstrategie stehen, wie jüngstens die Diskussionen um den St. Johannhafen zeigten, im Widerspruch zum Gesamtinteresse der Stadtentwicklung im Kanton. Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Städten hat Basel die Chance, verdrängte, ertragsarme Nutzungen durch solche mit einem höheren öffentlichen und finanzpolitischen Interesse zu ersetzen; oft ist es umgekehrt, und in Deutschland diskutiert man überall ernsthaft die Problematik schrumpfender Stadträume.

Vom Klybeckhafen bis zum Dreiländereck werden 2,2 Kilometer Rheinuferlänge der Naherholung und dem Wohnen vorenthalten. Das Rheinufer ist in diesem Bereich nicht einmal durchgängig öffentlich als Spazierweg zugänglich! Die Hafeninsel wird in den bisherigen Plänen anstelle des St. Johannhafens zum Nahrungs- und Futtermittelumschlag und für Büros missbraucht. Der Klybeckquai wird Warteraum für Schiffe der BL-Häfen und zum hafenumabhängigen Gewerbegebiet entwickelt. Die SBB-Hafenbahn bleibt mit der vollen Auszugslänge bestehen und schneidet das Klybeckquartier bis und mit der neukonzipierten Dreirosenanlage vom Rhein ab, die Überdeckung der Geleise kann von der SRH nicht finanziert werden.

Aus früheren Vorstössen und aus aktuellen Stellungnahmen wissen wir, dass die Hafenverwaltung kein Verständnis für Entwicklungsszenarien hat, welche eine planmässige Umnutzung von Teilen des Geländes ermöglichen würde. Im Interesse einer nachhaltigen Bodenpolitik und einer gesunden Stadtentwicklung ist aber die Umwidmung von gewissen Teilen des heutigen Hafengeländes unumgänglich. Ein Masterplan, wie er zurzeit für das Dreispitzgelände erarbeitet wird, ist dringend geboten.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, einen Masterplan zur Stadtentwicklung in den Basler Rheinhafensarealen vorzulegen. Dieser soll umfassen

- Eine Eignungsanalyse der Teilareale für Wohnen, Erholungs- und Freizeitnutzung, hafenumabhängige und hafensbezogene Gewerbenutzung.
- Eine Verkehrsanalyse über die Zu- und Abnahme der Verkehrsströme in Wohngebieten, insbesondere die grösstmögliche Reduktion des Lastwagenverkehrs.
- Die Ausscheidung von Zonen, die sich für Zwischennutzungen durch verschiedene Jugend-Szenen eignen.
- Einen Bericht über die Integration der Planung in die Konzeptionen für den TAB-

Agglomerationsraum.

Anita Lachenmeier-Thüring, Jürg Stöcklin, Mathias Schmutz, Urs Schweizer, Beat Jans, Roland Engeler, Markus G. Ritter, Stephan Ebner, Paul Roniger, Hans Egli, Stephan Maurer, Lukas Labhardt, Michael Wüthrich“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Anzug Lukas Labhardt und Konsorten

Am 1. Januar 2008 trat der Staatsvertrag zur Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedition Basel und der Rheinhäfen Basel-Landschaft in die öffentlich-rechtliche Anstalt Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) in Kraft. Damit wird es erstmals möglich, gemeinsame Nutzungskonzepte vom Auhafen bis Kleinhüningen kurz- und mittelfristig zu entwickeln und umzusetzen. Gleichzeitig ist schweizerseits mit der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel die notwendige institutionelle Basis für eine erweiterte trinationale Zusammenarbeit geschaffen worden.

Die Kantone werden je durch einen Regierungsrat im Verwaltungsrat der SRH vertreten. Deren Vertreter haben zur Sicherstellung der Kantonsinteressen bei strategischen Fragen, insbesondere bezüglich der Arealnutzung, ein Vetorecht.

Im Zusammenhang mit der Verlegung des Hafenteiles St. Johann für den Ausbau des Campus Novartis wurde von der damaligen Rheinschiffahrtstriedition Basel zusammen mit dem Hochbau- und Planungsamt 2006 ein gemeinsamer Bericht zur abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung verfasst. Der Bericht „Überprüfung des Ersatzstandortes für den Hafen St. Johann unter Berücksichtigung einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ wurde vom Regierungsrat am 9. Januar 2007 zur Kenntnis genommen. Dem Grossen Rat wurde dieser Bericht im Zusammenhang mit dem Ratschlag vom 10. Januar 2007 betreffend „Investitionsbeitrag für die Restfinanzierung des Ersatzstandorts für den Hafen St. Johann im Rahmen des Projekts „Neunutzung Hafen S. Johann – Campus Plus“ zur Kenntnis gebracht (zum Herunterladen auf www.wsd.bs.ch, Politikdossier "Campus Plus" - Medienmitteilungen).

Der Bericht zeigt auf, dass mit Blick auf die Ende 2029 auslaufenden Baurechtsverträge auf der Westquaiinsel bereits in den kommenden Jahren die zukünftige, weiterführende Nutzungsplanung darüber hinaus (Ablösung der Hafennutzung) unter Federführung der Schweizerischen Rheinhäfen in enger Zusammenarbeit mit dem Hochbau- und Planungsamt in Angriff genommen werden wird. Im Richtplanentwurf an den Regierungsrat ist eine entsprechende Planungsoption vorgesehen. Die Ablösung der Hafennutzung nach 2029 (oder ggfs. vorher auf partnerschaftlicher Basis aller Beteiligten) erfordert zwingend die Schaffung rechtzeitiger Alternativen für die bestehenden Hafennutzungen. Eine alternative Stossrichtung liegt im Rahmen der Evaluation einer trinationalen Hafennutzung.

Das Thema der trinationalen Hafenplanung wird zur Zeit im Rahmen vor zwei Projekten vorbereitet bzw. bearbeitet:

1. Erschliessung der raumplanerischen Potenziale für Logistikfunktionen/ Hafenlogistik im Raum des Eurodistricts Basel:
Unter Federführung des Baudepartements ist im Rahmen der TAB-Organisation zurzeit ein trinationales Projekt zur Eingabe in das INTERREG-Programm in Vorbereitung, welches die raumplanerischen Entwicklungspotenziale im trinationalen Raum für die Eignung und Bündelung für Logistikfunktionen inkl. Hafenlogistik erfassen und zu Handen der trinationalen Behörden sichtbar machen soll. Das Projekt soll im Verlauf 2009 gestartet werden.
2. Evaluation der Zusammenarbeitspotenziale der Häfen im Dreiländereck (Schweizerische Rheinhäfen, Ports de Mulhouse-Rhin, Hafengesellschaft Weil am Rhein):
Unter dem Patronat der Handelskammern im Dreiländereck (Handelskammer beider Basel, Chambre de Commerce Sud-Alsace und Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee) haben die drei Hafengesellschaften ein Projekt zur konkreten Prüfung von Kooperationspotenzialen gestartet. Erste Ergebnisse der Untersuchungen sind in der 2. Jahreshälfte 2009 zu erwarten. Die Arbeiten werden von einem Steuerungsausschuss mit den politisch zuständigen Vertretern der Häfen begleitet (Vertreter BS: Vorsteher Wirtschafts- und Sozialdepartement, Vertreter BL: Vorsteher Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion).

Die Transporte vom und zum Hafen Kleinhüningen erfolgen landseitig bereits zu 70% auf der Schiene. Dieses Verkehrsmittel ist neben der Schifffahrt das umweltschonendste Verkehrsmittel. Die LW-Hafenerschliessung wird mit dem Halbautobahnanschluss und dem LW-Durchfahrtsverbot durch die Kleinhüningeranlage im Zusammenhang mit dem Tram 8-Projekt so optimiert, dass der Verkehr ausschliesslich auf den Schwerverkehrsachsen erfolgt. Wohngebiete werden nach Fertigstellung der Projekte nicht mehr tangiert sein.

Der Planungshorizont für die trinationale Hafenplanung als auch der abgestimmte Bericht Hafen- und Stadtentwicklung umfassen den Zeitraum bis 2050.

Der Auftrag des Anzugs, eine trinationale Hafenplanung vorzulegen, wurde mit den beiden oben aufgeführten Projekten begonnen. Erste Ergebnisse werden bis Ende 2009 erwartet. Die umweltschonende Verkehrserschliessung ist bereits in der Ausführungsplanung und wird voraussichtlich bis 2012 fertig gestellt sein. Deshalb erscheint es angezeigt, den Anzug stehen zu lassen.

2. Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten

In Kleinhüningen bilden die beiden Hafenbecken I und II mittel- und langfristig Schwerpunktbereiche der Hafenlogistik. Ziel und Aufgabe der SRH ist es, eine Entwicklungsstrategie und Nutzungskonzepte für alle drei Hafengebiete zu erarbeiten. Zukünftige Projektierungen und Baurechtspartellenverkäufe, die diesen Zielen entsprechen, werden von der SRH unterstützt. Entsprechende Projekte sind derzeit im Bau und in der Projektierungsphase.

Im Entwurf des kantonalen Richtplans wird im Sinne einer schrittweisen Öffnung bereits festgehalten, dass am Klybeck- und Rheinquai ein von „Störungen und Immissionen unbeeinträchtigt“ Nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und, soweit möglich,

Wohnen – in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und –möglichkeiten der Hafentreiber“ unterstützt wird. „Es bestehen räumliche Konflikte mit städtebaulichen Interessen, die auf die Wohnaufwertung Kleinhüningens und des Klybeckquartiers abzielen. Diese gilt es ebenso zu entschärfen wie die Konflikte, die sich aus dem Interesse am Rheinraum als einem attraktiven Wohn- und Erlebnisraum, sowie die Konflikte, die sich durch den Anspruch auf Öffnung des Klybeckquais für die Öffentlichkeit ergeben.“

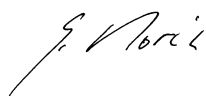
Aus dem abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklungsbericht wurde zusammen mit dem Hochbau- und Planungsamt ein erstes Projekt „Öffnung Uferstrasse“ initiiert. Vorbereitend sind bauliche Massnahmen zur Sicherung der drei Gefahrgutliegeplätze am unteren Klybeckquai zu erstellen. Ein Alternativstandort für die Schiffswarteplätze, die notwendig sind durch das bestehende Nachtfahrverbot durch Basel und Niedrig- und Hochwasserzeiten, ist flussabwärts nicht gegeben.

In einer mittel- bis langfristigen Planung werden der Klybeckquai und der Westquai als Naherholungsräume entwickelt. Vor diesem Hintergrund erarbeiten Verwaltungsrat und Direktion der Schweizerischen Rheinhäfen (gemäss Staatsvertrag) im Zeitraum 2008-2009 federführend die zukünftige Hafenentwicklungsstrategie mit einer darauffolgenden Arealentwicklungsplanung. Diese wird, in Verbindung mit der bereits initiierten trinationalen Hafenplanung (vgl. Ausführungen in Ziffer 1), die Anliegen der Anzugstellerin mit in die Prüfung einbeziehen. Entsprechend erscheint es angezeigt, den Anzug stehen zu lassen.

3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, die Anzüge Lukas Labhardt und Konsorten und den Anzug Anita Lachenmeier-Thüning und Konsorten stehen zu lassen. Über den Stand der Arbeiten soll Anfang 2010 erneut berichtet werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber