



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**05.8307.04**

WSU/ P058307  
Basel, 22. Dezember 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 21. Dezember 2010

## **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 12. November 2008 den nachstehenden Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Ermittlung der Eignung von Teilen des Basler Hafens als Wohn-, Erholungs- und hafenumabhängige Gewerbebestände auf Antrag des Regierungsrates stehengelassen und ihm 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 Hafensinsel 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 Klybeckwohnquartier 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 würden. Im Interesse einer nachhaltigen Bodenpolitik und einer gesunden Stadtentwicklung ist aber die Umwidmung von gewissen Teilen des heutigen Hafengeländes

unumgänglich. Ein Masterplan, wie er zur Zeit für das Dreispitzgelände erarbeitet wird, ist dringend geboten.

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

- Eine Eignungsanalyse der Teilareale für Wohnen, Erholungs- und Freizeitnutzung, hafenu-nabhängige und hafenzugehörige 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 diesem Anzug wie folgt:

## **1. Abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen**

### **1.1 Grundsatzbeschluss vom Juli 2010**

Im Juli 2010 wurde die zwischen der SRH und dem Hochbau- und Planungsamt gemeinsam durchgeführte Testplanung Klybeck-Kleinhüningen abgeschlossen und die Ergebnisse durch den Regierungsrat und den Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zu Handen der nächsten Planungsphase verabschiedet. Kern der Hafen- und Stadtentwicklung bilden die Stossrichtungen und Optionen für die Zukunft der Hafenwirtschaft am Westquai (Laufzeit der Baurechte bis max. 2029) als Voraussetzung für eine städtebauliche Umnutzung der Rheinufer im Hafengebiet. Für die Entwicklung Containerschifffahrt steht das Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs im Norden von Basel im Vordergrund. Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt aus dem Jahr 2009 legt dessen prioritäre Nutzung als Logistikfläche fest. Der Standort mit Arbeitstitel „Basel-Nord“ befindet sich direkt am EU-Bahnkorridor 24 Rotterdam-Basel-Genua und in direkter Nachbarschaft zum Hafen Kleinhüningen. Er eignet sich daher im Rahmen des Logistikclusters Region Basel ideal für ein neues trimodales KV-Terminal für die Nordwestschweiz mit Einbindung der Containerschifffahrt ab den Seehäfen. Zusammen mit SBB Cargo werden die SRH das Projekt im Rahmen der nächsten Planungsphase das Projekt bis Mitte 2011 vertiefen.

Dieser Planungsprozess wurde im November 2010 mit den involvierten Parteien gestartet, das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt ist dabei kantonsseitig federführend. Zwi-

schen internationalen, nationalen und kantonalen Organen sowie den SRH / Hafenfirmen sind unter Berücksichtigung der teilweise divergierenden Interessen Lösungswege auszuloten. Nur unter Beteiligung, Mitarbeit und Zustimmung aller Partner ist eine zukunftsweisende Planung möglich.

## **1.2 Erste Umsetzungsschritte**

Als erster Schritt geht, wie von den Vorstehern des Bau- und Verkehrsdepartements sowie des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt an der Medienorientierung vom 5. Juli 2010 angekündigt, das Projekt „Öffnung Klybeckquai“ auf Hafensreal in die Konkretisierungsphase. Ziel sind erste konkrete Massnahmen zur Öffnung des Klybeckquais für den Langsamverkehr bereits im nächsten Jahr.

## **1.3 Weitere Planungs- und Arbeitsphasen**

In verschiedenen Teilprojekten werden die Arbeiten für die Weiterentwicklung des Gesamtprojekts weitergeführt. Ziel ist es, im ersten Halbjahr 2011 die inhaltlichen Grundlagen für einen Stadtteilrichtplan zu erarbeiten. Die im Anzug angesprochenen Themen der Hafen- und Stadtentwicklung werden in Kapitel 2 eingehender behandelt.

## **2. Berücksichtigung der Anliegen des Anzugs Lachenmeier**

Der Anzug wünscht vom Regierungsrat die Vorlage eines Masterplans zur Stadtentwicklung in den Basler Rheinhafenarealen und spricht dabei verschiedene Teilaspekte an. Nachstehend wird ausgeführt, wie diese Teilaspekte vor allem im Rahmen der abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen berücksichtigt werden.

### **2.1 Eignungsanalysen der Teilareale für Wohnen, Erholungs- und Freizeitnutzung, hafenumabhängige und hafensbezogene Gewerbenutzung**

Wesentliche Erkenntnis aus der 2009 / 2010 durchgeführten städtebaulichen Testplanung mit Optionen Hafenlogistik ist, dass die Entwicklung eines neuen Hafensquartiers am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel mit einer gemischten Nutzung und einer hohen Priorität für der Verkehrserschliessung durch den öffentlichen und den Langsamverkehr erfolgen sollen. Mischnutzung bedeutet dabei, dass jeweils gut aufeinander abgestimmte Nutzungen angestrebt werden sollen, also keine Beschränkung z.B. auf nur eine Nutzungsart. Die nach der ersten Testplanungsphase Mitte 2010 vorgenommenen Eignungsanalysen legten nahe, dass eine losgelöste Entwicklung ohne den Partner Frankreich unzulänglich bleibt. Dieser Aspekt wird im laufenden Prozess umfassend analysiert. Ziel der weiteren Planung ist für den Perimeter Klybeck- und Westquai die Verabschiedung eines Stadtteilrichtplans, u.a. mit Nutzungsszenarien für sogenannte Pioniernutzungen auf Pilotparzellen (Brachen).

## **2.2 Verkehrsanalyse über die Zu- und Abnahme der Verkehrsströme in Wohngebieten, insbesondere die grösstmögliche Reduktion des Lastwagenverkehrs**

Bereits heute wird der stark überwiegende Teil des Hafenlastwagenverkehrs nicht über Wohngebiete geleitet. Ausnahme bilden die Lastwagen zum Satram Tanklager an der Hiltalingerstrasse. Mit der Erstellung des Halbanschlusses Rheinhafen an die N2 wird der Hafenlastwagenverkehr die östliche Hochbergerstrasse und den Wiesenkreisel zusätzlich entlasten.

## **2.3 Ausscheidung von Zonen, die sich für Zwischennutzungen durch verschiedene Jugend-Szenen eignen**

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben zusammen mit dem Hochbau- und Planungsamt den nächsten Planungsschritt initiiert. Das Konzept zur „Öffnung Klybeckquai“ bildet Teil davon. Im Rahmen der laufenden zweiten Planungsphase werden zusätzlich Optionen zur Neugestaltung und Aufwertung des Rheinuferes und des damit sich veränderenden Nutzungsmix vertieft. Für den Klybeckquai gilt es folgende Rahmenbedingung zu beachten: es werden weiterhin Wasserliegstellen / Warteräume für Schiffe zu den Häfen Birsfelden und Muttenz bestehen bleiben. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus dem Nachfahrverbot durch Basel-Stadt und die Wartezeitüberbrückung bei Hoch- und Niedrigwasser. Schiffe – und in diesem Fall auch die Tankschiffe – benötigen vergleichbar mit Lastwagen sichere Ausstellplätze entlang der Fahrstrecke.

Als erste Massnahme und als Voraussetzung zur Öffnung des Klybeckquais für die Öffentlichkeit wurde das Projekt Sicherheitszaun für Gefahrgutschiffe am Klybeckquai eingereicht. Damit wird die notwendige Sicherheit für Gefahrgutschiffe durch Einzäunung des Hafenareals am Klybeckquai auf ein Minimum von zwei Schiffslängen reduziert.

Die Interessensabstimmung am Klybeck zwischen den verschiedenen Nutzergruppen wird eine zentrale Aufgabe im Zusammenhang mit den Massnahmen zur Öffnung sein. Sowohl die Anliegen und betriebliche Notwendigkeiten weiter ansässiger Firmen, als auch Anliegen des Quartiers und des öffentlichen Durchgangs sind mit spezifischen Nutzergruppen wie Jugend-Szene in Einklang zu bringen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Verbindung zum Treffpunkt unter der Dreirosenbrücke gelegt. Es handelt sich hierbei um einen länger andauernden Prozess, dessen Planung im Frühjahr 2011 beginnen wird.

## **2.4 Bericht über die Integration der Planung in die Konzeptionen für den TAB-Agglomerationsraum**


Wesentlichen Bestandteil des Beschlusses des Regierungsrates vom Juli 2010 zur abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen bildet die Vorgabe, die Strategie für die schrittweise Transformation der rheinnahen Hafengebiete mit den Nachbarstädten Weil am Rhein und Huningue abzustimmen. Diese Arbeitsphase läuft aktuell unter dem Titel „Städtebauliche Testplanung 3Land“. Ziel ist - aufbauend auf dem Richtplan Basel-Stadt, der städtebaulichen Testplanung Klybeck-Kleinhüningen und dem TAB-Entwicklungskonzept – die Erarbeitung eines gemeinsamen, trinational abgestimmten städtebauli-

chen Entwicklungskonzepts. Mitte 2011 sollen die Arbeiten dazu abgeschlossen sein und einer breiten Öffentlichkeit zur Diskussion bekannt gemacht und vorgelegt werden.

### 3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Ermittlung der Eignung von Teilen des Basler Hafenareals als Wohn-, Erholungs- und hafenumabhängige Gewerbestandorte als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin