



An den Grossen Rat

13.5423.02

13.5443.03

BVD/P135423/P135443

Basel, 23. Dezember 2015

Regierungsratsbeschluss vom 22. Dezember 2015

Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „verbesserter Zugang vom Klybeckquartier zum Klybeckquai“

Petition P318 „Für eine Passerelle von der Inselstrasse an den Klybeckquai“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Dezember 2013 den nachstehenden Anzug Heidi Mück und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Mit der kürzlich erfolgten Öffnung des Klybeckquais für den Langsamverkehr wurde ein weiterer Schritt realisiert, um das Gebiet des Rheinufer zwischen Dreirosenbrücke und Wiesemündung für die Bevölkerung zu öffnen. Einige Zwischennutzungen sind daran, sich vom Geheimtipp zum Publikumsmagneten zu entwickeln. Auch die Kunstmesse Scope wird bis 2015 auf dem Gelände des Klybeckquais stattfinden – notabene in einvernehmlicher Nachbarschaft mit dem Wagenplatz.

Da die angrenzenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen dicht bebaut und mit hohem Verkehrsaufkommen belastet sind, soll der neue Freiraum beim Klybeckquai auch als Bereicherung für die QuartierbewohnerInnen dienen. Der Zugang zum Klybeckquai ist jedoch nur von der Seite der Wiese über Wiesendamm oder vom Altrheinweg/unteren Rheinweg her möglich. Mit der Eröffnung des neuen Zugangs beim Altrheinweg hat sich die Situation für die BewohnerInnen des Klybeckquartiers sogar verschlechtert, denn der neue Durchgang ist knapp 100 Meter näher bei der Dreirosenbrücke und damit noch weiter weg vom Quartier. Die beiden Zugänge liegen rund einen guten Kilometer auseinander. Damit die BewohnerInnen des Klybeckquartiers den zusätzlichen Freiraum nutzen und die Angebote der Zwischennutzungen besuchen können, wünschen sie sich nun einen Übergang über die Geleise der Hafенbahn auf der Höhe der Inselstrasse. So würde der Klybeckquai rasch und einfach aus dem Quartier zugänglich, der Weg von der Inselstrasse zur Zwischennutzung "Landestelle" z.B. wäre einen Kilometer kürzer.

Aus diesen Gründen bitten die Unterzeichnenden die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- Wie der Zugang zum Klybeckquai für das Klybeckquartier verbessert werden kann.
- Ob es möglich ist, auf der Höhe der Inselstrasse oder der Ackerstrasse rasch einen Fussgängerweg in Form einer Brücke oder Passerelle über die Geleise der Hafенbahn zu erstellen.
- Welche Kosten die Erstellung eines solchen Zugangs nach sich ziehen würde.
- Welche weiteren Möglichkeiten bestehen, damit die Zugänglichkeit des Klybeckquais – insbesondere für die BewohnerInnen der angrenzenden Quartiere – verbessert werden kann.

Heidi Mück, Patrizia Bernasconi, Mirjam Ballmer, Sarah Wyss, Elisabeth Ackermann, Kerstin Wenk, Pascal Pfister, Thomas Grossenbacher, Daniel Goepfert, Elias Schäfer, Michael Koechlin, Joël Thüring, Andreas Zappalà, Tobit Schäfer, André Auderset“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. März 2014 die Petition P318 dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung überwiesen:

„Der Klybeckquai soll für die BewohnerInnen des Klybecks besser erreichbar werden. Deshalb wollen wir, dass ein Übergang für FussgängerInnen von der Inselstrasse über die Geleise der Hafensbahn an den Klybeckquai erstellt wird.

Die Hafensbahn kann ja erst nach dem Bau des neuen Hafenbeckens verlagert werden und dieser scheint noch in weiter Ferne. Für die Jahre oder Jahrzehnte, bis es soweit ist, soll diese Passerelle den Klybeckquai zu einem Teil des Quartiers machen.“

1. Öffnung Klybeckquai: heutige Situation

Im Jahr 2012 genehmigte der Grosse Rat den Ausgabenbericht betreffend Öffnung Klybeckquai im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm (P111788), um mit ersten baulichen und gestalterischen Mitteln die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität des Klybeckquais zu verbessern. Konkrete Massnahmen sind unter anderem die Demontierung von Zaunanlagen entlang des Altrheinwegs bis zum Arealzugang, die Installation von Sitzbänken und mobilen Pflanzgefässen sowie die Anpassung der vorhandenen Beleuchtung Uferstrasse/Klybeckquai. Gleichzeitig wurden Zwischennutzungen auf den Arealen ExEsso und später ExMigrol initiiert. Die ersten baulichen und gestalterischen Massnahmen sind in der Zwischenzeit umgesetzt, die Zwischennutzungen sind etabliert und werden laufend ausgebaut. Die Erfahrung zeigt, dass das Angebot rege genutzt und der Klybeckquai als neuer städtischer Raum von der Bevölkerung angenommen wird.

Die Zugänglichkeit aus dem Quartier Klybeck hat sich indes nicht verändert: Die Gleise der Hafensbahn können nicht direkt überquert werden, so dass die Wegstrecke vom Schulhaus Inselstrasse auf das ExMigrol-Areal bei weniger als 100 Meter Luftlinie ca. 1 km beträgt.

Die Hafensbahnanlage, welche die Erschliessung des gesamten Hafensareals gewährleistet, ist ein integraler Bestandteil des heutigen Hafens Kleinhüningen. Nach der Realisierung des neuen trimodalen Containerterminals Basel Nord wird geplant, den Teil des Hafensbahnhofs südlich der Wiese zu verlagern. Damit erhielte das Klybeckquartier einen direkten Zugang an den Klybeckquai resp. ans Rheinufer.

Der Regierungsrat anerkennt das Bedürfnis aus dem Quartier nach einem direkteren Zugang zum Klybeckquai. Es zeigt, dass der Klybeckquai für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner zu einem beliebten Freiraum geworden und der in Gang gesetzte Transformationsprozess erfolgreich ist. Der Regierungsrat hat für das Anliegen des Anzugs und der Petition mehrere Lösungsvarianten geprüft und im Gespräch mit den Petentinnen und Petenten („IG Hafenspasserelle jetzt!“) mögliche Ansätze diskutiert.

2. Möglichkeiten eines Übergangs über die Hafensbahn

Mit den folgenden Ausführungen wird zu den unten stehenden Fragen und Anregungen des Anzugs Stellung genommen:

- Wie der Zugang zum Klybeckquai für das Klybeckquartier verbessert werden kann.
- Ob es möglich ist, auf der Höhe der Inselstrasse oder der Ackerstrasse rasch einen Fussgängerweg in Form einer Brücke oder Passerelle über die Geleise der Hafensbahn zu erstellen.
- Welche Kosten die Erstellung eines solchen Zugangs nach sich ziehen würde.
- Welche weiteren Möglichkeiten bestehen, damit die Zugänglichkeit des Klybeckquais – insbesondere für die BewohnerInnen der angrenzenden Quartiere – verbessert werden kann.

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Hafenbahn

Die Hafenbahn ist auf dem Abschnitt zwischen Ackerstrasse und Klybeckstrasse durchgehend elektrifiziert. Deshalb müsste ein Bauwerk über die Bahn ein Lichtraumprofil von 7-8 Meter einhalten. Zudem gelten erhöhte Sicherheitsanforderungen, um einen Kontakt zu den Fahrleitungen zu verhindern. Bei einem Personenübergang gehören dazu etwa ein vollständiges Abdichten und die Installation hoher Abschränkungen bsp. mittels Gitter, Plexiglas oder einer Holzverschalung.

Der Betrieb der Hafenbahn darf durch einen Übergang nicht beeinträchtigt werden. In der Regel fahren die Züge Montag bis Freitag ca. 04.00–23.00 Uhr und am Samstag bis am Mittag.

Im Gleisbereich gibt es nur wenige ausreichend breite Stellen, auf denen Stützen für eine Passerelle platziert werden könnten. Folglich sind die Standorte, die für eine Passerelle in Betracht kommen, limitiert respektive wäre eine möglichst kurze Passerelle mit entsprechend kurzer Spannweite, so dass keine Stützen benötigt würden, zu bevorzugen (siehe Kap. 2.2.2 Lage). Auf jeden Fall müssen sich die Auf- und Abgänge einer Passerelle ausserhalb des Gleisbereichs befinden.

Ein öffentlicher Übergang über den Gleisen ist eine Anlage, die nicht dem Bahnbetrieb dient und tangiert. Im Gegensatz zu Bahnanlagen und ebenerdigen Bahnübergängen kann eine solche Anlage durch den Kanton bewilligt werden und bedarf keiner Bewilligung nach Eisenbahnrecht. Bedingung hierfür ist in diesem Fall aber die Zustimmung der Bahngleiseigentümerin, der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG).

2.1.2 Zwischennutzungen auf dem ExMigrol-Areal

Ein zusätzlicher Zugang auf das Areal würde von den Zwischennutzenden des ExMigrol-Areals begrüsst. Um sicherzustellen, dass die Projekte der Zwischennutzenden verträglich sind mit einem allfälligen Übergang, hat der Kanton Basel-Stadt bei der Baubewilligung der Kulturhallen BACH die Auflage gemacht, dass der Verein Shift Mode einen Zugang auf das Areal dulden müsste.

Das ExMigrol-Areal ist vollflächig gekiest und nur für trittsicheres und mobiles Publikum geeignet. Für eine Querung des Areals hin zum Rhein wäre ein leichter begehbarer Weg sinnvoll.

2.2 Passerelle

Für die von der Anzugsstellerin und den Petentinnen und Petenten lancierte Idee einer Passerelle über die Gleise der Hafenbahn hat der Regierungsrat die Machbarkeit verschiedener Varianten geprüft sowie eine Kostenschätzung erstellt.



Abb. 1: Beispiele von Passerellen mit Gerüstkonstruktionen in Riethüsi, SG (links) und Zürich (rechts).

2.2.1 Konstruktion

Da es sich bei dieser Passerelle um einen temporären Bau während 10 bis 15 Jahren handeln würde, wäre die wirtschaftlichste Lösung eine Stahlkonstruktion mit einem Gerüstbau (vgl. Abb. 1). Diese kommt bei vergleichbaren Projekten meistens zum Einsatz. Um die notwendige Höhe über die Gleise inkl. Oberleitungen zu erreichen, wird auf beiden Seiten ein Treppenaufgang erstellt. Auf dem ExMigrol-Areal sind die dafür benötigten Platzverhältnisse gegeben. Aus Platzgründen und um die Spannweite möglichst gering zu halten, würde auf der Seite des Altrheinwegs der Treppenturm im Strassenraum erstellt, wofür mehrere Parkplätze aufgehoben werden müssten.

Ein barrierefreier Zugang (für Gehbehinderte, Kinderwagen etc.) könnte mit einem Lift oder mit Rampen ermöglicht werden. Im Hinblick auf die hohen Kosten und den temporären Charakter wurden diese Optionen in der Machbarkeitsprüfung und Kostenschätzung nicht vertieft.

2.2.2 Lage

Es wurden verschiedene Lagen geprüft hinsichtlich der erreichten Qualität, der Konstruktion, der Einhaltung der Rahmenbedingungen sowie der Kosten (siehe Abb. 2).

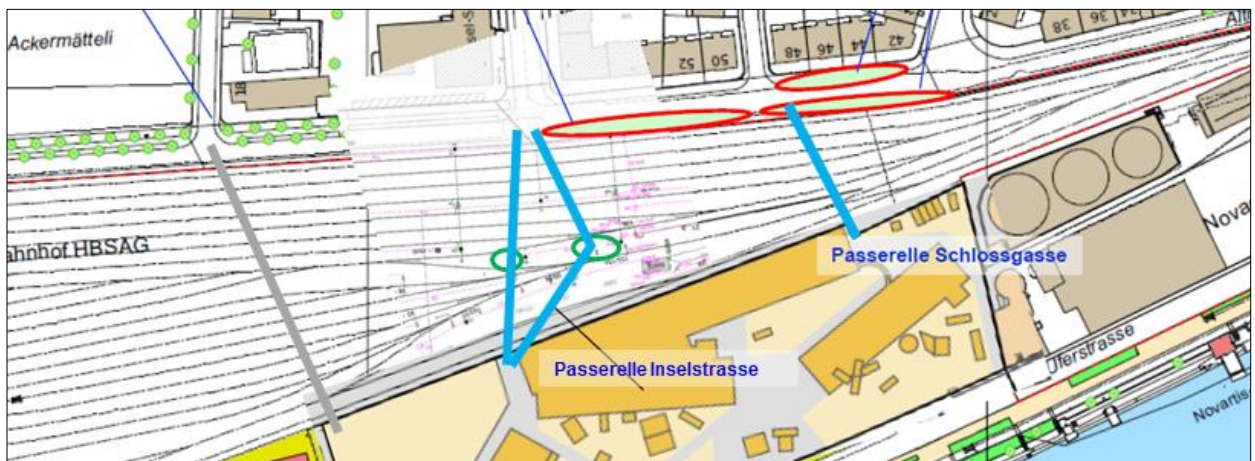


Abb. 2: Untersuchte Varianten der Passerelle.

Ackerstrasse (graue Linie):

Diese Variante verbindet das Ackermätteli mit dem ExMigrol-Areal. Die Tramanbindung zur Haltestelle Inselstrasse ist relativ gut. Auf dem ExMigrol-Areal käme der Treppenturm in dem Bereich zu stehen, der heute vom Wagenplatz genutzt wird.

Mit über 90 Metern ist dies die längste Variante. Im betreffenden Gleisfeld ist jedoch kaum genügend Platz für Stützen, was bei dieser Spannweite aber zwingend notwendig wäre. Im Vergleich zu den anderen Varianten wurde diese Lage als nicht realistisch verworfen und für die Kostenschätzung nicht weiter verfolgt.

Inselstrasse:

Die Variante Inselstrasse schliesst das ExMigrol-Areal gut an das Quartier und die nahe gelegenen Tramhaltestellen an und erreicht das Areal relativ zentral.

Bei einer Spannweite von 60 bis 70 Metern werden Stützen benötigt. Im Rahmen der Machbarkeitsprüfung wurden zwei Standorte für die Stützen ermittelt, die für ein konkretes Projekt vertieft überprüft werden müssten (grüne Kreise in Abb. 2). Je nach Position der Stützen ist entweder eine gerade oder eine abgewinkelte Linienführung denkbar.

Für den Treppenturm auf der Seite des Klybeck ist zudem zu beachten, dass sich bei der Kreuzung Inselstrasse/Altrheinweg unterirdische Regenentlastungen befinden. Unter Umständen machen diese eine Spezialkonstruktion oder eine leichte Verschiebung des Treppenturms notwendig.

Schlossgasse:

Auch bei einer Verbindung auf Höhe der Schlossgasse kann das Klybeckquartier von einer Wegverkürzung profitieren, der Anschluss an den öffentlichen Verkehr wäre relativ gut gewährleistet.

Für die Spannweite von 45 Metern benötigt diese Varianten keine Stützen, wodurch die Kosten sinken. Diese Variante wäre auch von den übrigen Anforderungen her am einfachsten zu realisieren.

2.2.3 Kosten für Passerelle: Variante Inselstrasse und Schlossgasse

Für die Varianten Inselstrasse und Schlossgasse wurden Kostenschätzungen erstellt. Die Kosten beinhalten folgende Positionen: Auf- und Abbau, Miete des Gerüsts für 10 Jahre, bauseitige Leistungen (Beleuchtung, Bauarbeiten, Sicherheit etc.), Unterhalt/Kontrollen. Nicht inbegriffen sind Mehrwertsteuer und Reparaturen. Die Genauigkeit der Abschätzung beträgt +/- 25%.

Es ist zu beachten, dass bei einer Laufzeit von 15 Jahren mit höheren Kosten zu rechnen ist, die möglicherweise den Maximalbetrag innerhalb der Schätzgenauigkeit übersteigen.

Kostenschätzung für eine Passerelle(Genauigkeit +/- 25 %)

Variante	Kosten
Inselstrasse*	600'000-670'000 Franken
Schlossgasse	560'000 Franken

* Kosten abhängig vom möglichen Standort für Stützen und Linienführung.

2.3 Ebenerdiger Übergang

Im Rahmen der Untersuchungen wurden entsprechend dem Anliegen der Anzugsstellerin weitere Möglichkeiten geprüft, um die Zugänglichkeit des Klybeckquais vom Klybeckquartier aus zu verbessern. Daher wurden erste Abklärungen durchgeführt, ob auch ein ebenerdiger Übergang über die Gleise des Hafenbahnhofs möglich ist. Es wurde geprüft, ob diese Variante eine barrierefreie und kostengünstigere Alternative zu einer Passerelle darstellt.

2.3.1 Umsetzung und Betrieb

Eine technische Rahmenbedingung für eine Querung wäre, dass das Passieren der Gleise nur in einem weichenfreien Bereich und ausserhalb des sogenannten Ablaufbergs möglich ist. Zudem

sollten möglichst wenige Gleise überquert werden müssen. Der einzige Standort, der auf der Höhe des ExMigrol-Areals diese Vorgaben erfüllt, liegt bei der Klybeckstrasse (siehe Abb. 3). Mit relativ geringen Anpassungen an der Mauer und dem Zaun könnte hier ein Übergang erstellt werden.

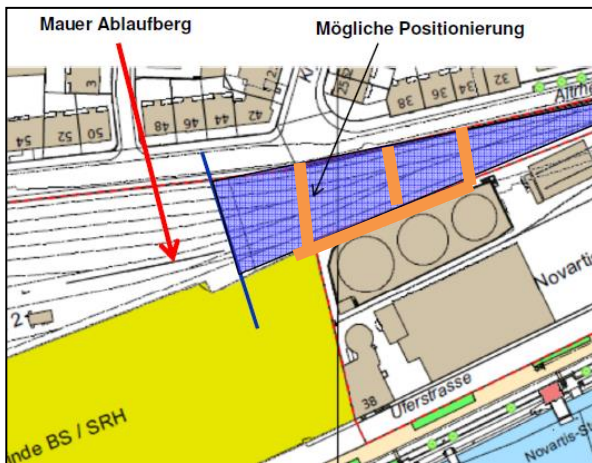


Abb. 3: Varianten eines ebenerdigen Übergangs.



Abb. 4: Signalisation/Sicherung bei Übergang im Betrieb.

Von einer Verbindung auf Höhe Klybeckstrasse kann wegen der Lage ein kleinerer Bevölkerungsanteil aus dem Klybeck von einer deutlichen Wegverkürzung profitieren. Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr sowie das Quartier Klybeck wäre relativ gut gewährleistet.

Ein Bahnübergang quert in diesem Bereich gesicherte Fahrstrassen und erfordert somit eine Plangenehmigung nach Eisenbahnrecht. Aus diesem Grund und weil mehrere Gleise gequert werden müssen, erscheint ein Bahnübergang bei laufendem Bahnbetrieb nur mit Barriere bewilligungsfähig (siehe Abb. 4). Eine solche Anlage verursacht relativ hohe Kosten und benötigt eine detaillierte Planung, die im Rahmen dieses Berichts nicht zu leisten war. Genau zu prüfen wären Sicherheits- und Haftungsfragen der Hafentbahn Schweiz AG sowie insbesondere die Lage, die für einen Übergang bei laufendem Betrieb in Frage käme. Es ist denkbar, dass die Lage weiter südlich verschoben werden müsste, womit jedoch ein direkter Zugang auf das ExMigrol-Areal nicht mehr möglich wäre (siehe Abb. 3) und durch die Nähe zum heute bereits bestehenden Zugang zum Klybeckquai der Mehrwert eines neuen Übergangs fraglich wäre.



Abb. 5: Gleistor im Hafenbahnhof Birsfelden.

Eine einfachere Alternative wäre nach Rücksprache mit den Schweizerischen Rheinhäfen und der Hafentbahn Schweiz AG eine zeitlich beschränkte Querung ausserhalb der Bahnbetriebszeiten möglich. Somit könnte der Übergang über das Wochenende ab Samstagmittag bis Montagmorgen 4 Uhr geöffnet werden. Die Lage einer solchen Querung ist in Abhängigkeit der Betriebsabläufe noch abzuklären. Ein Zugangstor am Altrheinweg und auf dem ExMigrol-Areal

sowie Gleistore (siehe Abb. 5), die durch einen Sicherheitsdienst o. ä. auf- und zugeschlossen werden, sowie eine einfache Signalisation mit dem Hinweis auf die Betriebszeiten würden in diesem Fall ausreichen für den zeitlich beschränkten Zugang. Gleistore dienen als Leitelement für die Querung und zur Sicherung der Bahnanlagen.

2.3.2 Kosten für einen ebenerdigen Übergang

Die geschätzten Kosten beinhalten die Erstellung eines ebenerdigen Übergangs auf Höhe Klybeckstrasse mit Occasions-Gummimatten auf Schotter (inkl. Anpassungen an Mauer und Zaun sowie exkl. MwSt.). Die Genauigkeit der Abschätzung beträgt $\pm 25\%$. Die verschiedenen Varianten der Sicherung und Signalisation addieren sich zu den Kosten des reinen Übergangs und basieren auf Erfahrungswerten der Schweizerischen Rheinhäfen.

Kostenschätzung für die Erstellung

<i>Variante</i>	<i>Übergang</i>	<i>Sicherheit/Signalisation</i>	<i>Total</i>
Zeitlich beschränkter Übergang mit Toranlage und einfacher Signalisation	82'000 Franken	120'000 Franken	202'000 Franken
Übergang mit Barriere	82'000 Franken	400'000 Franken	482'000 Franken

Zu den reinen Erstellungskosten kommen bei beiden Varianten Betriebs- und Reinigungskosten hinzu:

Kostenschätzung für Betrieb und Reinigung

<i>Variante</i>	<i>Kostenschätzung</i>	<i>Bemerkung</i>	<i>Total p. a.</i>
Signaltafel mit Umlaufsperrre/Tor	200 Franken pro Wochenende	Sicherheitsdienst Torbedienung / Meldungssystem an HBSAG	10'000 Franken
Übergang mit Barriere	1% p. a. der Investition	Strom, Prüfung und Wartung Elektrik / Mechanik	5'000 Franken

3. Einschätzung des Regierungsrats

Die bisherigen Abklärungen erlauben es, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten zu vergleichen (siehe unten stehende Gegenüberstellung der Varianten):

Passerelle: Eine Passerelle schafft eine kurze, jederzeit verfügbare Verbindung, die mit der Standortwahl Inselstrasse für einen Grossteil der Quartierbevölkerung eine deutliche Wegkürzung ermöglichen würde. Dennoch schätzt der Regierungsrat eine Passerelle als wenig sinnvoll ein. Temporäre Passerellen im Gerüstbau werden heute nur dann eingesetzt, wenn es verkehrlich absolut notwendig ist. Denn die Qualität einer Passerelle ist für die Benutzenden gering. Zudem erfordern die Sicherheitsanforderungen wegen der Fahrleitungen hohe Absperrungen mit Gitter, Schaltafeln oder Plexiglas. Dies schafft keine Aussichtsplattform in luftiger Höhe, sondern einen beengenden Raum. Der Bau einer eigentlichen Brücke mit entsprechender Aufenthaltsqualität ist vor dem Hintergrund der offenen längerfristigen Planung und der Kosten jedoch nicht gerechtfertigt. Zudem ermöglicht die hier dargestellte Variante keinen barrierefreien Zugang im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes. Der Einbau eines Lifts oder langer Rampen wäre mit hohen Zusatzkosten verbunden.

Gespräche mit den Petentinnen und Petenten sowie dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel haben ausserdem gezeigt, dass es aus dem Quartier auch kritische Stimmen zu einer Passerelle gibt. Sie gehen davon aus, dass mehr Publikumsverkehr durch die Quartiere geleitet würde, und

schätzen die heutige Erschliessung des Klybeckquais von Norden und Süden her als quartierverträglicher ein.

Ebenerdiger Übergang: Die Alternative eines ebenerdigen Übergangs auf der Höhe der Klybeckstrasse stellt eine etwas einfachere und kostengünstigere Lösung dar. Auch wenn er nicht ganz so zentral gelegen ist wie etwa eine Passerelle auf der Höhe Inselstrasse, ist er doch vom Quartier (Tramhaltestelle Ciba) aus gut zu erreichen und verkürzt die Wegstrecke spürbar. Die Tramhaltestelle Ciba ist von diesem Ort aus gut zu erreichen. Damit würden nicht alle Besucherinnen und Besucher durch das Zentrum des Quartiers geführt.

Bei genauerer Betrachtung erweist sich die Variante mit Barriere zwar als eine sehr durchlässige Option. Es ist aber in diesem Fall mit erheblichen weiteren Planungskosten zu rechnen, um die zahlreichen offenen Fragen abzuklären. Ob eine tatsächliche Umsetzung möglich ist, kann heute noch nicht garantiert werden. Der Regierungsrat erachtet die insgesamt relativ hohen Kosten dieser Variante als nicht gerechtfertigt.

Eine Öffnung ausserhalb der Betriebszeiten, folglich nur über das Wochenende ab Samstagmittag bis Montagmorgen 4 Uhr, wäre eine pragmatische Lösung. Allerdings entspricht diese Variante wegen der erheblichen zeitlichen Einschränkung aus Sicht des Regierungsrats dem Anliegen des Anzugs und der Petition nur ungenügend.

Gegenüberstellung der Varianten:

	Distanz Inselstrasse bis ExMigrol-Areal	barrierefrei	verfügbar	Kostenschätzung ±25%, exkl. Betriebskosten
Situation heute	> 1000m	ja	immer	–
Passerelle	60–70m (Variante Inselstrasse) 120m (Variante Schlossgasse)	nein	immer	560'000–670'000 Franken
Ebenerdiger Übergang (Barriere)	160m (Höhe Klybeckstrasse)	ja	meistens (längere Wartezeiten möglich)	482'000 Franken
Ebenerdiger Übergang (Toranlage)	160m (Höhe Klybeckstrasse)	ja	Wochenende	202'000 Franken

Der Regierungsrat empfiehlt aus den genannten Gründen, auf die Erstellung eines neuen Übergangs über die Gleise der Hafenbahn zu verzichten.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „verbesserter Zugang vom Klybeckquartier zum Klybeckquai“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin