



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.0732.01 / 10.5327.02

BVD/P130732  
Basel, 30. Juni 2013

Regierungsratsbeschluss  
vom 25. Juni 2013

## **Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck**

### **Ausgabenbericht zu den Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung (Planungsphase 2013-2014)**

und

### **Bericht zum Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Pla- nung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen (P105327)**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Rahmen der Planung / Übergeordnete Ziele der Planung</b> .....	<b>4</b>
2.1 Hafententwicklung .....	6
2.2 Trinationale Agglomeration .....	6
2.3 Stadt- und Quartierentwicklung .....	7
<b>3. Ausgangslage</b> .....	<b>8</b>
3.1 Auftrag des Grossen Rates 2006 .....	8
3.2 Staatsvertrag (Rheinhafen-Vertrag) 2008 .....	8
<b>4. Vorarbeiten</b> .....	<b>9</b>
4.1 Abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung 2009/2010 .....	9
4.2 Hafententwicklung .....	11
4.3 3Land-Planung ab 2011 .....	14
4.4 Synthesebericht Studienauftrag ExEsso 2011/2012 .....	16
4.5 Wirtschaftlichkeitsanalyse Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ab 2012	17
4.6 Fazit: Begründung Zielszenario .....	18
4.6.1 Analyse Stärken / Schwächen .....	18
4.6.2 Zielszenario .....	19
4.6.3 Rekapitulation möglicher Alternativen .....	20
4.7 Initiale Massnahmen: Öffnung Klybeckquai und Zwischennutzungen auf ExEsso und an der Uferstrasse ab 2012 .....	23
<b>5. Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>23</b>
5.1 Übersicht .....	23
5.2 Planungsphase 1: Rahmenbedingungen – Vorarbeiten für den Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck (2013-14) .....	29
5.2.1 Hafententwicklung .....	29
5.2.2 Mitwirkung & Kommunikation .....	30
5.2.3 Arealentwicklung Klybeckquai/Westquaiinsel .....	30
5.3 Kostenübersicht .....	33
<b>6. Bericht zum Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen (P105327)</b> .....	<b>34</b>
6.1 Nachhaltigkeit im umfassenden Sinn .....	34
6.2 Umsetzung: Schrittweise Konkretisierung .....	35
<b>7. Antrag</b> .....	<b>37</b>

## 1. Begehren

Mit dem vorliegenden Bericht zur Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck beantragen wir Ihnen, Ausgaben für die Hafenplanung und für die Vorarbeiten für den massgeblich davon abhängigen Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck (Planungsphase 2013 – 2014) von insgesamt 1'380'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur zu bewilligen.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat zudem, den Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen (P105327) stehen zu lassen. Die ausführliche Begründung dazu kann dem Kapitel 6 entnommen werden. Im Rahmen des Planungskredits für die Phase 2 (Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck und erste nutzungsrechtliche Massnahmen) beabsichtigt der Regierungsrat, erneut darüber zu berichten.

### **Begründung und Kurzfassung Ausgabenbericht**

Aufgrund des stark wachsenden und weiter zunehmenden Güterverkehrs per Schiff kommt der heutige Hafen in Bezug auf den Containerumschlag an seine Kapazitätsgrenzen und plant einen Ausbau sowie die teilweise Verlagerung seiner Anlagen auf das Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Ein drittes Hafenbecken, ein trimodales Containerterminal (Schiff-Schiene-Strasse) und eine optimierte Hafenbahn bilden dabei eine betriebliche Einheit. Diese Investitionen in die Hafeninfrastruktur sichern und stärken den Basler Hafen, der nicht nur als grösste Verkehrsdrehscheibe der Stadt, sondern auch für den gesamtschweizerischen Güterverkehr eine grosse Bedeutung hat. Mit diesen Investitionen eröffnet sich für den Kanton Basel-Stadt die Möglichkeit, am Rhein ein neues Stadtquartier zu schaffen.

Die bisherigen Vorarbeiten skizzieren – immer in Abhängigkeit von der Realisierung der Hafenentwicklung - die Vision einer Entwicklung von Klybeckquai/Westquaiinsel als dichten urbanen Stadtteil, mit einem breiten Nutzungsmix und einer zentralen Bedeutung für die trinationale Agglomeration. Mit dem nächsten Planungsschritt soll darauf aufbauend die Ausrichtung der Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck bestimmt werden:

- Zentrale inhaltliche Aspekte betreffen die Nutzungsarten, Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit, beteiligte Akteure, Finanzierung, Mobilität und Nachhaltigkeit. Auf dieser Basis können die städtebaulichen Grundzüge vertieft und klarer definiert werden.
- Zweitens sollen verbindliche Planungsinstrumente geschaffen werden, die die Ziele der Entwicklung abbilden.

Um die planerischen Grundzüge und Instrumente stufenweise zu entwickeln, müssen bestimmte Rahmenbedingungen geschaffen werden. Insbesondere müssen die Machbarkeit, Finanzierung und Etappierung der Investitionen in die Hafen- und Güterlogistik gesichert werden. Aus diesem Grund wird ein in zwei Phasen unterteiltes Verfahren vorgeschlagen.

In der **ersten Phase** (2013 – 2014, Klärung der Rahmenbedingungen) konzentrieren sich die Arbeiten auf die Sicherung verlässlicher Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 5.2). Sie sind unumgänglich für die Hafententwicklung wie auch für die daran anschliessende Stadtentwicklung. Die erste Phase wird in drei Themenfeldern bearbeitet:

1. Hafententwicklung und Optimierung der Hafentbahn
2. Mitwirkung und Kommunikation
3. Grundlagen der Arealentwicklung: Klybeckquai/Westquaiinsel mit Fokus auf Nutzung & Städtebau, Umwelt & Energie, Mobilität, Wirtschaftlichkeit und soziale Entwicklung

Damit kann innerhalb rund eines Jahres nicht nur Entscheidendes zur Planungssicherheit beigetragen werden; im Rahmen dieser Arbeiten können auch die Hafentplanung weiter konkretisiert und wichtige Vorarbeiten für den darauf folgenden Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck gemacht werden.

Vor dem Auslösen der zweiten Phase wird der Regierungsrat dem Grossen Rat über den Zwischenstand der Planung berichten, insbesondere über den Stand der Hafententwicklung (Hafentbecken 3, Containerterminal, Neuorganisation Hafentbahn), sowie anhand eines detaillierten Programms einen Planungskredit für die Phase 2 beantragen.

In der **zweiten Phase** (2014 und ff), deren Finanzierung nicht Gegenstand dieses Ausgabenberichts ist, folgen die Erarbeitung des Entwicklungsplans Kleinhüningen-Klybeck und erste nutzungsplanerische Massnahmen. Der Entwicklungsplan ist ein Instrument der prozessorientierten Planung, der auf Veränderungen reagieren kann. Er soll dazu dienen, die Ziele der Planung basierend auf den Erkenntnissen aus Phase 1 zu koordinieren. Der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, ähnlich des Richtplans. Die darauf folgenden Entscheidungen für Investitionen oder Festsetzungen im Planungsrecht werden im Rahmen der jeweiligen Kompetenzen gefällt. In Basel sind dies zumeist der Kanton, für den Hafen und die Hafentbahn zudem die schweizerische Eidgenossenschaft.

Der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck soll dem Grossen Rat 2015 zur Kenntnis gebracht werden, zusammen mit der ersten nutzungsplanerischen Festlegung im Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel in Form von Zonenplanänderungen und Bebauungsplänen. In welcher Form dies geschehen wird, wird vom weiteren Planungsprozess abhängen.

## **2. Rahmen der Planung / Übergeordnete Ziele der Planung**

Die Entwicklung des Hafens und der benachbarten Quartiere Klybeck und Kleinhüningen steht in einem historischen Zusammenhang mit der industriellen Prägung von Basel Nord. Erstmals seit den 1940er-Jahren ist eine Veränderung der Situation, die mit dem Bau des Hafens und anderer Infrastrukturanlagen geschaffen wurde, wieder denkbar. Mit der angesichts der stark zunehmenden Güterströme dringend gebotenen Weiterentwicklung des Hafens eröffnet sich die Chance, die bisher für die Stadtbevölkerung nicht nutzbare, aber hervorragende Lage am Rhein nutzbar zu machen.

Um die sich bietenden Chancen für den Hafen und für die Stadt ergreifen zu können, braucht es zunächst eine abgestimmte Hafen- und darauf aufbauend eine Stadtentwicklung mit den entsprechenden planerischen Schritten. Denn die Entwicklung des Hafens ist aufgrund der wachsenden Bedeutung der Schifffahrt als Verkehrsträger im nationalen Interesse zwingend. Und nur mit einer darauf abgestimmten Entwicklungsplanung kann die Stadt ebenfalls von diesen Veränderungen profitieren. Die dazu notwendigen Planungsschritte sind – entgegen einer verbreiteten Meinung – noch lange nicht abgeschlossen und damit noch nicht beschlussreif. Somit bestehen bislang noch keine verlässlichen Rahmenbedingungen für die angedachte Entwicklung. Als Erstes müssen deshalb die Grundvoraussetzungen durch die neue Hafenentwicklung geschaffen werden, damit für die davon abhängige weitere städtische Entwicklung Planungssicherheit besteht. Die bisher getätigten planerischen Vorarbeiten skizzieren die Vision einer städtebaulichen Verdichtung und einer zentralen Bedeutung für den Kanton Basel-Stadt und die Agglomeration. Auf dieser Basis ist in eine vertiefte öffentliche Diskussion einzusteigen und die Ausrichtung der Stadtentwicklung zu bestimmen, zunächst die Nutzungsarten, deren Verteilung und Durchmischung – insbesondere auch der Ankernutzungen – sowie die Akteurinnen und Akteure.

Das Zeitfenster, in dem eine solche abgestimmte Entwicklung des Hafens und der Stadt angestossen werden kann, ist allerdings nicht beliebig gross: Denn die Verlagerung von Hafeninfrastrukturen brauchen einen grossen zeitlichen und finanziellen Aufwand, die Verfügbarkeiten von dazu benötigten Flächen ist begrenzt und Verhandlungen über die Verlängerung von Baurechten werden jeweils bereits Jahrzehnte vor deren Ablauf geführt.

Der vorgesehene Verlauf der Planung präsentiert sich wie folgt:

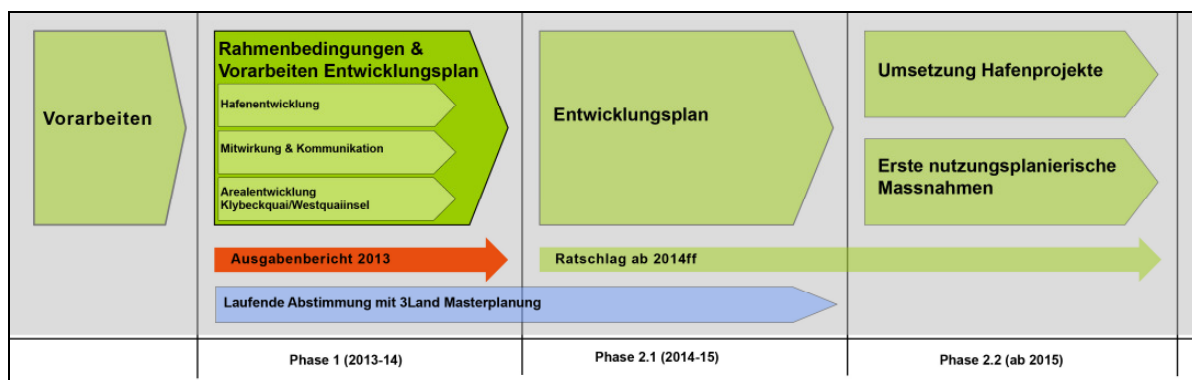


Abbildung 1: Vorgesehener Verlauf der Planung und Kontext des vorliegenden Ausgabenberichts

Mit dem vorliegenden Ausgabenbericht werden die Mittel für die Klärung und das Schaffen der Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung beantragt. Das Produkt ist ein Ratschlag betreffend die Erarbeitung eines Entwicklungsplans Kleinhüningen-Klybeck, der bis Ende 2015 vom Regierungsrat verabschiedet werden soll. Daran anschliessend können ab 2015 die ersten Schritte der Nutzungsplanung (Zonenpläne, Bebauungspläne) an die Hand genommen werden. Bis ca Ende 2015 sollen dem Grossen Rat nutzungsplanerische Massnahmen für die ersten verfügbaren Areale am Klybeckquai vorgelegt werden.

Die Abstimmung mit der trinationalen Masterplanung erfolgt laufend während und nach der Erarbeitungszeit des Entwicklungsplans Kleinhüningen-Klybeck.

## 2.1 Hafententwicklung

Die Ziele der Hafententwicklung ergeben sich aus den neuen Anforderungen des stark wachsenden Güterverkehrs per Schiff, der den heutigen Hafen in Bezug auf den Containerterminal an seine Kapazitätsgrenzen bringt. Ein modernisierter Hafenbetrieb ist nicht nur für Basel-Stadt, sondern auch für die gesamte Schweiz von grosser Bedeutung, zumal der Kleinhüninger Hafen auf der Nord-Süd-Achse des europäischen Verkehrsnetzes strategisch äusserst günstig liegt. Um hohe Investitionen und Sanierungsmassnahmen für teilweise veraltete Infrastrukturen zu vermeiden, wird der Ausbau des Hafens auf dem Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs angestrebt. Ein drittes Hafenbecken, ein trimodales Containerterminal (Schiff-Schiene-Strasse) und eine optimierte Hafenbahn bilden dabei eine unabdingbare betriebliche Einheit. Die Voraussetzungen für eine Hafententwicklung in diesem Sinne sind einmalig günstig, weil das Marktinteresse für dieses Terminal auf Grund der zunehmenden und weiter prognostizierten Containerverkehre sehr hoch ist, weil SBB Cargo das Vorhaben eines trimodalen Containerumschlags unterstützt und weil mit dem neuen Standort ein äusserst effizienter Modalsplit im Sinne der Verlagerungspolitik realisiert werden kann (Stärkung der Relation Binnenschiff – Bahn).

Besonders der Rückbau der Hafenbahn südlich der Wiese stellt eine grosse Herausforderung dar, deren Machbarkeit und Finanzierung als nächstes vertieft geprüft werden müssen. Gleichzeitig bildet die Verlagerung dieses Abschnitts der Hafenbahn eine wesentliche Voraussetzung, um am West- und Klybeckquai ein neues Stück Stadt entwickeln zu können. Als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung am Westquai müssen für die Hafenlogistikbetriebe bis spätestens 2029 trimodale Ersatzstandorte (mit Umschlagsmöglichkeiten Schiff-Schiene-Strasse) bereitgestellt werden. Die bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen können von der Optimierung der Hafenbahnanlagen profitieren, weil dies zu einer Reduktion des Rangierlärms und die Verlagerung des Terminals zu einer Reduktion von Störfallrisiken führt.

Das kurzfristige Ziel für die nächste Planungsetappe der Hafententwicklung ist Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), die ansässigen Hafenfirmer und den Kanton Basel-Stadt. Auch gilt es, die Hafententwicklung so zu planen, dass die optimale Funktionsfähigkeit der Hafentwirtschaft jederzeit gewährleistet bleibt.

## 2.2 Trinationale Agglomeration

Die Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ist sowohl in einem baselstädtischen Kontext (lokal) als auch im Rahmen der trinationalen Agglomeration (regional) zu sehen. In der Präambel zur Planungsvereinbarung 3Land vom 25.9.2012 sind dazu Ziele festgehalten, die für beide Massstabsebenen gelten:

Die Planungspartner verfolgen insbesondere folgende Entwicklungsziele unter inhaltlichen Gesichtspunkten:

- die Transformation hin zu einer urbanen Teilstadt, wobei die Transformationsprozesse städtebaulich exemplarisch sind,
- eine Verantwortung gegenüber Gesellschaft und Umwelt, die Abstimmung mit der Hafentwirtschaft sowie die Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände,

- eine Verantwortung gegenüber Gesellschaft und Umwelt, die Abstimmung mit der Hafengewirtschaft sowie die Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände,
- die Entwicklung nach innen mit einer gebietsspezifischen baulichen Verdichtung,
- eine Öffnung von grossen, monofunktional genutzten, abgeschlossenen Arealen mit einer neuen, engmaschigeren Erschliessungsstruktur,
- die Ansiedlung von Wohnen an dafür geeigneten Orten, von höherwertigen Arbeitsnutzungen mit zusätzlichen Arbeitsplätzen sowie von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung und hohem öffentlichen Interesse,
- eine vielfältige Durchmischung der neuen Nutzungen mit integrierten Infrastrukturen und Versorgungsmöglichkeiten, so dass keine gesellschaftliche Segregation gegenüber den bestehenden Wohn- und Arbeitsnutzungen entsteht,
- die Zugänglichkeit und Durchgängigkeit der Rheinufer,
- die Schaffung von mehr Grün- und Freiräumen für die Bevölkerung von hoher Qualität,
- die Wahrung wertvoller Naturräume, vorrangig des Rheins als zentralen Freiraum,
- bessere grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen, so dass das Gebiet - dem jeweiligen Entwicklungsstand entsprechend - sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar ist
- eine Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, welche eine proportionale Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirkt,
- die umweltschonende Umsetzung des Transformationsprozesses, wobei die Entwicklung dann als umweltschonend eingestuft werden kann, wenn trotz intensiverer Nutzung die Umweltbelastung innerhalb des Perimeters gleichbleibend oder abnehmend ist,
- einen Gesamtenergieverbrauch, der den Verbrauch extern bezogener Energie soweit möglich minimiert,
- die Umsetzung der Planung unter für alle Parteien wirtschaftlich tragbaren Rahmenbedingungen, wobei die Finanzierung der Transformation vor allem durch neue Nutzungen erfolgen soll.

(Aus: Planungsvereinbarung 3Land 25.9.2012)

### 2.3 Stadt- und Quartierentwicklung

Am Klybeckquai und Westquai soll eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, mit vielfältigen wirtschaftlichen Nutzungen, Kultur und Freizeit entstehen. Dies nicht nur in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen der Hafengewirtschaft und mit den Nachbarstädten Huningue und Weil am Rhein, sondern auch mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen. Mit der angedachten Entwicklung kann der knappe Basler Boden nutzungs- und auch wertschöpfungsintensiver genutzt werden als durch die bisherige Hafennutzung. Die politischen Zielsetzungen (u.a. die Orientierung an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft) und die Position des Kantons als Grundeigentümer des Hafensareals sind beste Voraussetzungen, um auch bezüglich Ökologie und Energie hohe Ansprüche an die Stadtentwicklung zu stellen und umzusetzen.

Die Identität der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sollen mit der Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck erhalten, und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen sollen gestärkt werden. Gleichzeitig sollen die

Quartiere die Chancen und Möglichkeiten, welche sich aus der Entwicklung am Rheinufer ergeben, wahrnehmen und für sich nutzen können. Zusammen mit der Bevölkerung sollen Bedürfnisse und Potentiale ermittelt und mit der laufenden Planung abgestimmt werden. In welcher Weise die Vorschläge und Ansprüche aus den Quartieren für die weitere Entwicklungsplanung eingebracht und wie allfällige flankierende Massnahmen ergriffen werden, ist Bestandteil von weiteren Planungsarbeiten. Der bereits lancierte Mitwirkungsprozess markiert den ersten Schritt in dieser Arbeit.

### **3. Ausgangslage**

#### **3.1 Auftrag des Grossen Rates 2006**

Auslöser der Planungen für das Hafengebiet und Kleinhüningen-Klybeck war der Rückbau des Hafens St. Johann. Die ursprünglich vorgesehene Verlegung der Hafennutzungen vom St. Johann an den Klybeckquai und die politische Diskussion zu diesem Vorhaben führte zum Auftrag des Grossen Rats, Alternativen zum Standort auf dem Klybeckareal zu prüfen (Ratschlag P051445). In der Folge stimmten die ehemalige Rheinschiffahrtstriedirektion Basel und der Kanton Basel-Stadt 2005/06 in gemeinsamer Arbeit die Perspektiven der Hafenn- und Stadtentwicklung aufeinander ab. Es konnten alternative Standorte für die zu transferierenden Hafennutzungen gefunden werden.

Durch die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedirektion Basel-Stadt und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) am 1. Januar 2008 wird die strategische Ausrichtung der Hafennentwicklung verstärkt in einem neuen, regionalen Zusammenhang gesehen, dies auch mit dem angrenzenden Ausland.

#### **3.2 Staatsvertrag (Rheinhafen-Vertrag) 2008**

Mit dem Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurden die Rheinschiffahrtstriedirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zusammen gelegt und eine öffentlich-rechtliche Anstalt gegründet. Mit diesem Schritt bekräftigen die beiden Kantone die nationale Bedeutung der Grossschiffahrt als zentraler und ökologischer Verkehrsträger sowie die Förderung eines verkehrsträgerübergreifenden Betriebs der Hafenanlagen.

Die SRH erhielt somit die Hafengebiete zu Nutzung, und die Infrastrukturen im Eigentum der Vertragskantone (wie Hafenbecken, Quais, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen, Hochbauten, Konzessionierte Hafenbahnanlagen) wurden unentgeltlich als selbständiges und dauerndes Baurecht übertragen. Der Jahresgewinn wird an die Staatskassen der Kantone BL (zu 60%) und BS (zu 40%) überwiesen. Das Grundeigentum verblieb bei den Vertragskantonen. In der Genehmigung des Staatsvertrages hält der Grosse Rat fest, dass für Areale, die längerfristig nicht mehr für Hafen- und Logistikknutzung benötigt werden, eine Ausgliederung aus dem Hafenperimeter in Betracht zu ziehen ist.



## 4. Vorarbeiten

### 4.1 Abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung 2009/2010

Im Hinblick auf die geplante Transformation des Hafengebietes haben der Kanton Basel-Stadt und die SRH 2009/2010 ein Testplanungsverfahren zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Areale des Hafens Kleinhüningen-Klybeck durchgeführt. Die beteiligten Teams waren HHF Architekten, Basel, mit AWP Landschaftsarchitekten, Paris; ASTOC Architekten und Planer, Köln, mit LOST Architekten Basel sowie MVRDV, Rotterdam, mit Cabane und Josephy, Basel. Die anschliessend formulierte Synthese beruht auf der Strategie einer Maximierung der Uferlagen durch die Schaffung einer Insel vom Team MVRDV/Cabane/Josephy.

Der Synthesebericht formuliert unterschiedliche Zielsetzungen für die weitere Planung und die Erarbeitung des Entwicklungsplans Kleinhüningen-Klybeck. Im Bezug auf die strategischen Ziele wurden folgende Punkte festgehalten (Abbildung 2):

- **Alternativer Hafenstandort**

Die logistischen Abläufe der Häfen im Eurodistrict Basel sind grenzüberschreitend zu optimieren und mit der Stadtentwicklung abzustimmen. Der Hafenstandort Kleinhüningen dient als trimodale Umschlagsstelle und trägt bedeutend zur Landesversorgung der Schweiz bei. Sein Modal-Split Schiff – Bahn von 70% setzt die Verlagerungspolitik des Bundes um.

Die Verlagerung der Logistikknutzungen am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel bildet die Voraussetzung zur Umnutzung dieser Areale.

- **Transformation zu einem neuen urbanen, mischgenutzten Hafenquartier**

Die Logistikknutzungen auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai sollen nach einem vorzeitigen oder regulären Heimfall zu einem dichten urbanen und mischgenutzten Quartier mit Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur und Freizeit transformiert werden, im Sinne einer baulichen Innenentwicklung innerhalb des trinationalen Eurodistricts.

- **Massgebliche Erhöhung Anteil ÖV/LV**

Um beim Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (Fuss/Velo, LV) am Modal-Split ein möglichst hohes Niveau zu erreichen, sollen diese Verkehrsträger bei der Transformation priorisiert und die dazu notwendigen Investitionen vorgängig bzw. gleichzeitig mit der Entwicklung des neuen Hafenquartiers umgesetzt werden.

- **Einbezug der Nachbarstädte und Abstimmung der Transformation**

Die urbanen Potentiale sind trinational. Die Industriezone Huningue Sud zum Beispiel weist ein grosses Veränderungspotential auf. Der Transformationsprozess soll mit den Städten Huningue und Weil am Rhein in geeigneter Form abgestimmt und gemeinsam angegangen werden.

(Aus: Synthesebericht Städtebauliche Testplanung mit Optionen Hafenlogistik, 2010, S. 71)

Mit Beschluss vom 29.6.2010 beauftragte der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement, das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt sowie die Schweizerischen Rheinhäfen mit der Erarbeitung eines Stadtteilrichtplans (neu: Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck) auf Basis des Syntheseberichts.

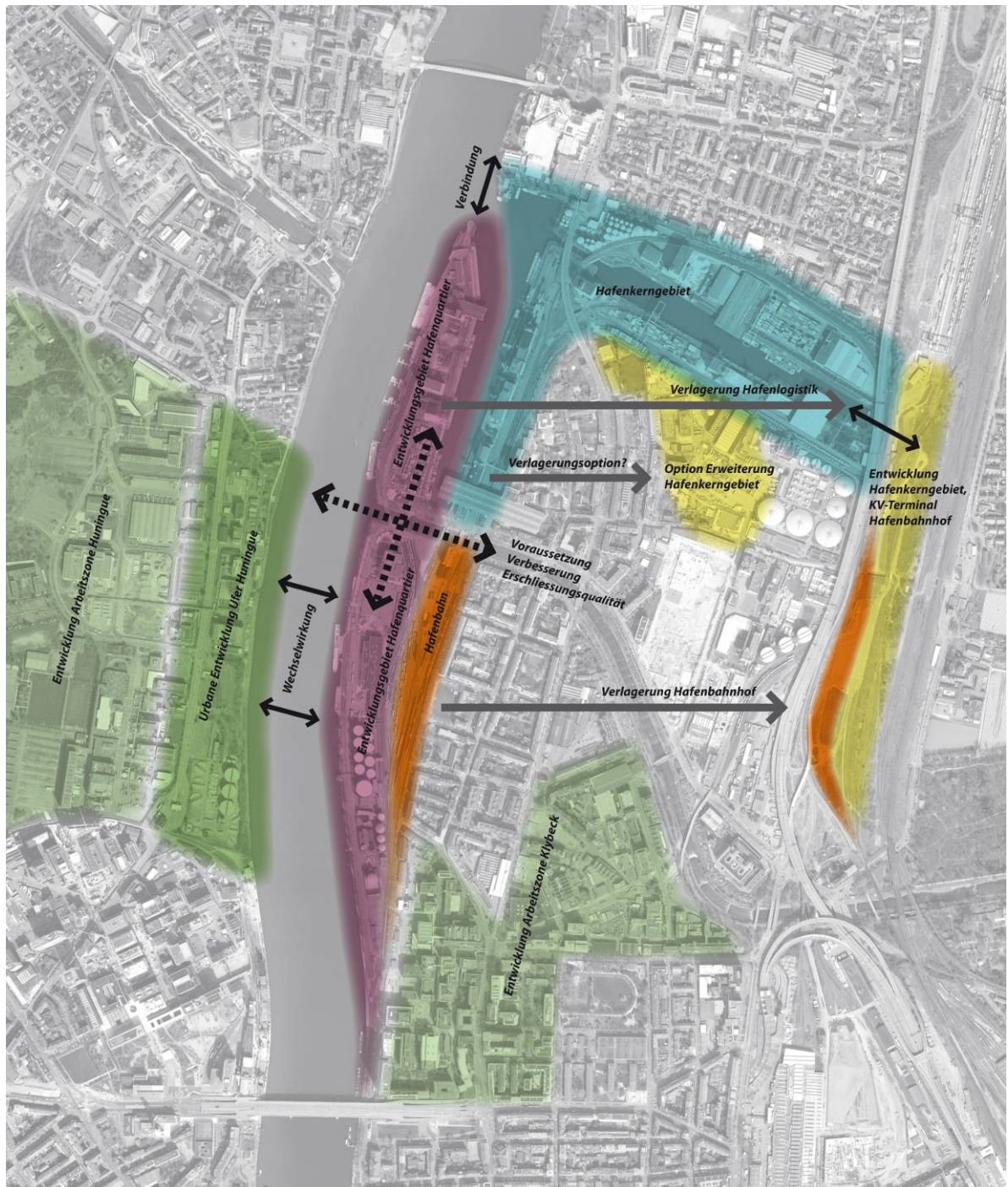


Abbildung 2: Strategie und Entwicklung, aus: Synthesebericht Städtebauliche Testplanung mit Optionen Hafenlogistik, 2010

## 4.2 Hafentwicklung

Unabdingbare Voraussetzung für die Umnutzung der Areale am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel ist die sich angesichts der zunehmenden Güterströme aufdrängende Verlagerung der Logistikknutzungen.

### Klybeckquai

Mit dem Rückbau des Migrol Tanklagers und der Konzentration der verfügbaren Tanklagerkapazitäten in Birsfelden und im Auhafen Muttenz wurde der letzte wasserseitige Umschlag im Hafenperimeter am Klybeckquai eingestellt. Die Novartis AG betreibt direkt im Anschluss an den Hafenperimeter am Klybeckquai noch einen Steiger. Auch die Infrastrukturen an der Wasserkante werden von der Schifffahrt weiterhin als Liegeplätze benötigt. Mit der Öffnung Klybeckquai und der Zwischennutzung der ExEsso Parzelle wurde der Transformationsprozess auf dem Klybeckquai begonnen und kann nun weiter vorangetrieben werden.

### Westquai-Insel

Auf der Westquai-Insel werden durch die Hafenfirmer ein Container-Terminal, zwei Siloanlagen sowie offene Umschlagsflächen für Recycling-Materialien betrieben. Für diese drei Kernnutzungen sind folgende Entwicklungsstrategien vorgesehen:

- Integration der Swissterminal-Kapazitäten in das Projekt trimodaler Container Terminal Basel Nord. Für Swissterminal besteht bei der Integration in die Betreiberstruktur von Basel Nord ein Anreiz, die Standortaufgabe zu forcieren. Der Entscheid hierzu liegt bei SBB-Cargo und Swissterminal.
- Verdichtung und Ausbau der Silokapazitäten am Ostquai und am Hafenbecken 2. Hierfür sind mit den Hafenfirmer Konzepte zu erarbeiten. Für eine Umsetzung vor Ablauf der Baurechte in 2029 sind Anreize zu schaffen. Der Dialog mit den Hafenfirmer wurde von den SRH aufgenommen.
- Verlagerung der Umschlagsflächen für Recycling-Materialien in den Weiler Hafen Nord in Kooperation mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (RHG). Grundlage ist eine Angleichung des Geschäftsmodells der Rheinhafengesellschaft an dasjenige der Schweizerischen Rheinhäfen. Die Umsetzung des „Landlord-Modells“, mit einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb (Landlord) und privaten Hafenumschlagfirmen, wurde bei der RHG initiiert und kann voraussichtlich bis 2015 abgeschlossen werden. Danach kann die Planung der Verlagerung gestartet werden.

### Trimodales Containerterminal Basel Nord

Gemeinsam mit der SBB-Cargo haben die Schweizerischen Rheinhäfen in 2010 beschlossen auf der Parzelle 9B / 536 der SBB-Cargo ein trimodales Containerterminal zu entwickeln. Voran gegangen war eine Variantenstudie, die im Sommer 2010 abgeschlossen wurde. Eine vertiefte technische Studie legte 2011 das Grundlayout der trimodalen Anlage fest. Derzeit werden alle Randbedingungen mit der DB AG geklärt, so dass das Containerterminal mit dem Rangierbahnhof Badischer Bahnhof, der bestehenden Umschlagsanlage der DB sowie mit der Ausbaustrecke Basel-Karlsruhe verbunden werden kann. Parallel werden das Layout des Terminals optimiert und die Inhalte für die Finanzierungsfragen erarbeitet.

Die Planungen des trimodalen Containerterminals Basel Nord werden von der SBB-Cargo und den Schweizerischen Rheinhäfen weiter vorangetrieben. Die SRH stellen die Koordination mit der Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck sicher.

### Hafenbahnhof Kleinhüningen

Zur Optimierung der Hafenbahn sowie auch zur Umsetzung der städtebaulichen Vision ist die Verlagerung des Hafenbahnhofs notwendig. Eine Begrenzung der Hafenbahnanlagen nördlich der Wiese ist betrieblich und ökonomisch nicht mit der heutigen Hafenbahnzufahrt möglich. Für einen effizienten Betriebsablauf müssen die Hafenbahnanlagen daher neu konzipiert werden. In einer von Rapp Infra durchgeführten Studie wird eine technisch machbare direkte Erschliessung des Hafenbeckens 2 vom Gelände Basel Nord folgendermassen aufgezeigt:

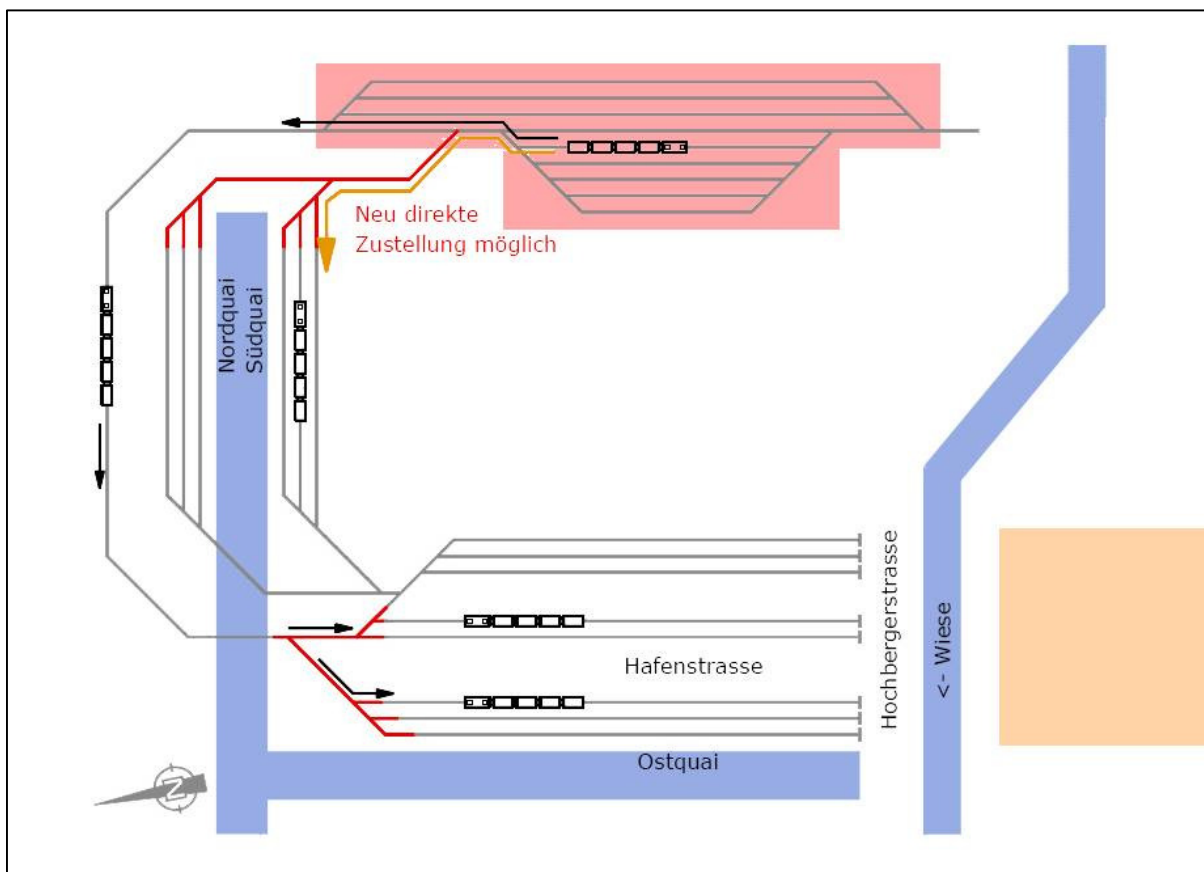


Abbildung 3: Funktionsschema neue Hafenbahnanlagen (Variante PRISKA), aus: Studie Rapp, 2012  
rote Fläche = neuer Hafenbahnhof, rote Linien = neue Zufahrtsgleise, orange Fläche = bisheriger Hafenbahnhof

Neben der ingenieurtechnischen Machbarkeit zeigt die Studie gleichzeitig, welche Herausforderungen die Verlagerung des Hafenbahnhofs auf das Gelände Basel Nord beinhaltet:

- Abstimmung mit den beteiligten Landeigentümern,
- Abstimmung der verschiedenen Funktionen auf dem ehemaligen badischen Rangierbahnhof mit Container-Terminal, Hafenbecken 3, Hafenbahn, logistischen Nutzungen und Verkehrserschliessung (Autobahnanschluss), PEZA
- Prüfung Integration Hafenbahnfunktionen im Rangierbahnhof Muttenz
- Technisch anspruchsvolles Rampenbauwerk zur Erschliessung Hafenbecken 2,
- hohe Investitionskosten.
- Interessen des Naturschutzes (Trockenwiesenstandort)

Sämtliche Arbeiten werden mit den Hauptbeteiligten: SBB-Cargo, SBB-Infra, DB-BEV, BAV, ASTRA, BAFU, Naturschutzverbände koordiniert.

Rückfalloptionen für einen optimierten Hafenbahnhof am bestehenden Standort sind auf gleichem Studienniveau ebenfalls erarbeitet worden und werden im Rahmen der Arbeiten zur Phase 1 (Klärung der Rahmenbedingungen und Vorarbeiten Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck) in eine Gegenüberstellung von wirtschaftlichen und finanziellen Vor- und Nachteilen der verschiedenen Varianten einfließen.



Abbildung 4: Visualisierung trimodales Containerterminal Basel Nord mit neuem Hafenbahnhof

### 4.3 3Land-Planung ab 2011

#### Entwicklungsvision 3Land (2011)

Die Synthese der ersten Testplanung aus dem Jahr 2010 hat ein bedeutendes Potenzial für die Abstimmung der von der Hafenplanung ausgelösten Basler Entwicklungen mit jenen auf der gegenüberliegenden Rheinseite festgestellt. Daher war als wichtiger Auftrag der „Einbezug der Nachbarstädte und die Abstimmung der Transformation“ zu überprüfen. Zu diesem Zweck führten das Bau- und Verkehrsdepartement, das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt und die SRH zusammen mit den Städten Weil am Rhein und Huningue eine ergänzende Testplanung mit dem Team MVRDV/Cabane/Josephy durch. Es galt eine gemeinsame Vision zu entwickeln, die alle drei Länderteile im Bereich Basel Nord umfasst. Ergebnis nach vier Workshops ist eine städtebaulich konzeptionelle Vision, die die neue Entwicklungsdynamik im Basler Stadthafen in einen weiteren siedlungstypologischen und stadträumlichen Bezugsrahmen setzt. Als Ziel wird die Erarbeitung eines trinationalen Masterplans formuliert: Er soll die länderspezifischen Planungen zusammenführen und ein Instrument zur Abstimmung innerhalb der gemeinsamen Vision darstellen (siehe Abbildung 5).

#### Planungsvereinbarung (2012)

Am 25.9.2012 wurde, nach der Unterzeichnung einer Absichtserklärung ein Jahr zuvor, von allen drei Gebietskörperschaften eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Auf Basis der Entwicklungsvision 3Land sollen „der Stadtraum entlang des Rheins rund um das Dreiländereck – zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke – zu einer urbanen Teilstadt innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel“ entwickelt und die lokalen Planungen mittels eines behördenverbindlichen trinationalen Masterplans koordiniert werden.

Das lokale Planungsinstrument in Basel ist der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck. Diesem entsprechen der städtebauliche Rahmenplan in Weil am Rhein, respektive der plan local d'urbanisme in Huningue. Durch den trinationalen Masterplan soll die Basis für die neue trinationale Teilstadt raumplanerisch erarbeitet und politisch verankert werden. Dazu werden gemeinsame Planungsaufgaben in fünf Teilprojekten trinational erarbeitet:

- Konzept zur trinationalen Verkehrs- und Nutzungsplanung
- Zentrale Brücken / Verbindungen (Rheinbrücke Huningue – Kleinhüningen auf Höhe Wiesenmündung, neuer Steg Westquaiinsel – Friedlingen beim Dreiländereck)
- Trinationale Volkswirtschaftlichkeit
- Trinationale Kommunikation
- Trinationaler Masterplan

Der Prozess des trinationalen Masterplans ist für die nächsten zwei Jahre vereinbart. In Abstimmung dazu soll auch der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck erarbeitet werden (siehe Kapitel 5.2).

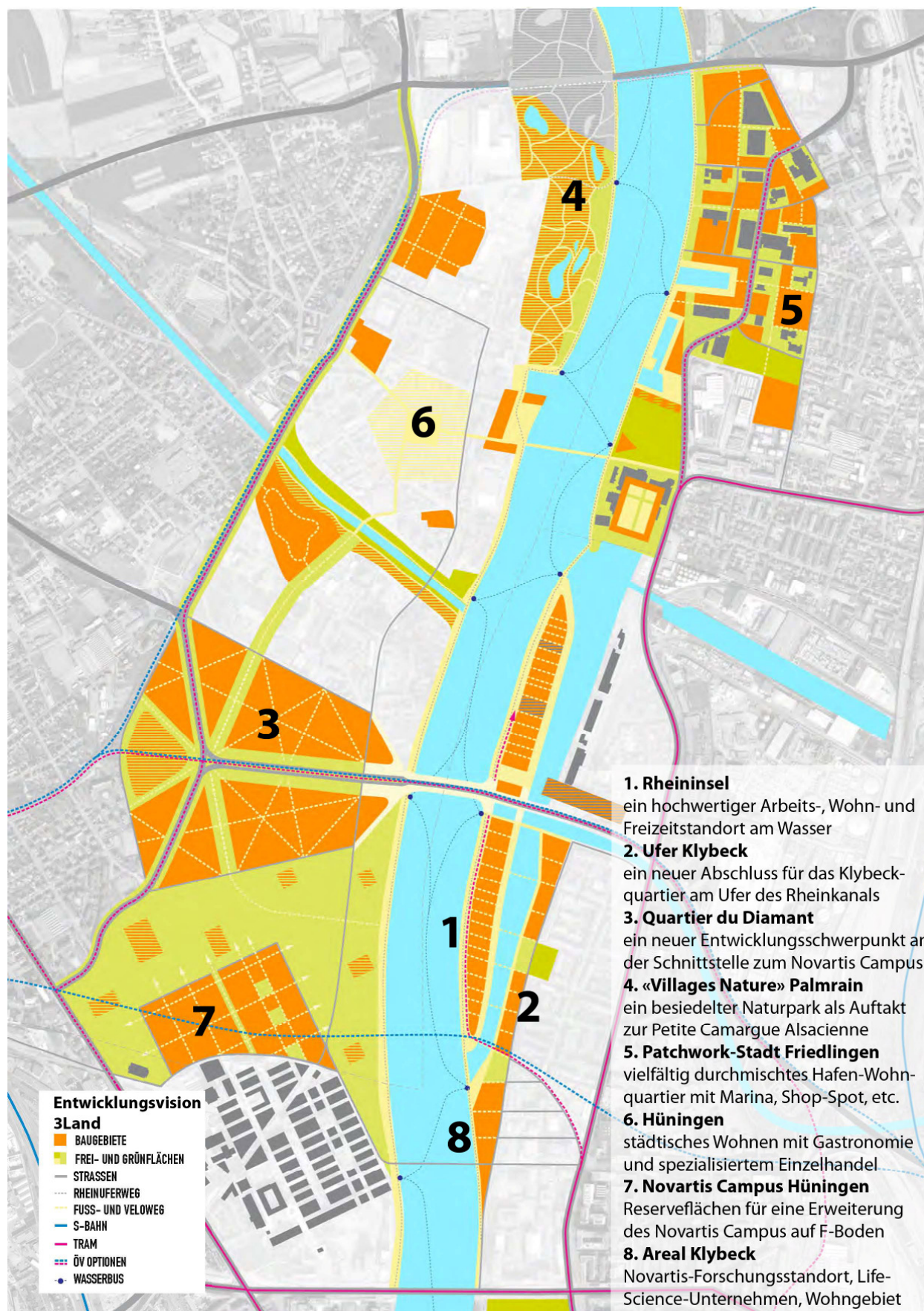


Abbildung 5: Konzeptkarte Masterplan 3Land aus: Entwicklungsvision 3Land, 2011

#### 4.4 Synthesebericht Studienauftrag ExEsso 2011/2012

Mit einem Studienauftrag sollten 2011 mit drei eingeladenen Architekturbüros (MVRDV, HdM und EM2N) in einer übergeordneten Betrachtung die städtebauliche Idee der maximierten Uferlagen durch einen wiederhergestellten Altrheinlauf sowie die „Barcode Parzellierung“ von MVRDV aus der Testplanung von 2010 nochmals reflektiert werden, um lokal den Fokus auf die frühzeitige Entwicklung der heute leer stehenden ExEsso Parzelle legen zu können. Deren Entwicklung soll das Gesamtkonzept widerspiegeln und eine Aufwärtskompatibilität gewährleisten.

Aus dieser Studie lassen sich für die Entwicklung des gesamten neuen Stadtteils unter anderem folgende Erkenntnisse betreffend Städtebau, Verkehrserschliessung, Nachhaltigkeit, Abstimmung der Planungsprozesse und den weiteren Schritten gewinnen:

- Die städtebauliche Stossrichtung und die Idee maximierten Uferlagen können bestätigt werden. Eine hohe Dichte ist möglich, scheint allerdings städtebaulich nicht unbedingt zwingend.
- Die Hafententwicklung und die Verlagerung der Hafenbahn sind wichtige Voraussetzungen für die Stadtentwicklung. Diesbezüglich ist so bald wie möglich Machbarkeits-, Planungs- und Finanzierungssicherheit zu erreichen. Die Funktionsfähigkeit der Hafenwirtschaft soll durch die Entwicklung dauerhaft gewährleistet werden.
- Die Nutzungsarten, ihre Verteilung und ihr Zusammenspiel werden massgeblich die Qualität und letztlich den Erfolg der Entwicklung im Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel beeinflussen. Anzustreben ist ein möglichst diversifizierter Nutzungsmix.
- Eine sehr gute Verkehrserschliessung mit Priorität auf ÖV und Fuss-/Veloverkehr ist möglich und ein zentraler Bestandteil der gewünschten Entwicklung von Klybeckquai/Westquaiinsel. Die Brücke bei der Wiesemündung ist eine Schlüsselstelle sowohl für die Erschliessung als auch für den Städtebau. Ihre Planung und Umsetzung ist eine besondere Herausforderung, insbesondere in der Abstimmung mit den Hafenanlagen.
- Der Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel ist als nachhaltiger Stadtteil zu gestalten, der sich an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft orientiert. In Bezug auf eine dichte Bebauung sind innovative Konzepte erforderlich.
- Die Nachbarquartiere sowie die angrenzenden Firmenareale werden in die Entwicklung eingebunden sowie räumlich und funktional mit dem neuen Quartier vernetzt, damit die Chancen, die sich aus der Stadtentwicklung für die Quartiere ergeben, nicht ungenutzt bleiben.

In den nächsten Schritten sollen daher verbindliche und wegweisende Planungen erarbeitet werden; den Anfang macht der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck. So können Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verständnis für den prozesshaften Charakter der Entwicklung geschaffen werden.



## **4.5 Wirtschaftlichkeitsanalyse Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ab 2012**

Die Transformation des Hafengebietes Kleinhüningen-Klybeck ist nicht nur eine einmalige Chance, die Hafenlogistik im gesamtschweizerischen Interesse auf einen dauerhaft tragfähigen Stand zu bringen. Die damit ermöglichte städtebauliche Entwicklung birgt auch ein volkswirtschaftliches und fiskalisches Potenzial für den Kanton Basel-Stadt. Dem gegenüber stehen die Kosten für diese Entwicklung. Zur Abschätzung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen gab das Departement für Wirtschaft, Umwelt und Soziales gemeinsam mit dem Bau- und Verkehrsdepartement und den Schweizerischen Rheinhäfen bei Ernst Basler + Partner AG, Zürich, die erste Etappe einer Studie zur Wirtschaftlichkeitsanalyse der Hafen- und Stadtentwicklung in Auftrag. Die Gesamtstudie soll den volkswirtschaftlichen Nutzen in verschiedenen Szenarien abschätzen, eine Synthese aus Kosten und Nutzen (inkl. der Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen) machen sowie ein Werkzeug zur Nutzen- und Kostenevaluation für die Entwicklung von einzelnen Arealen oder Parzellen entwickeln. Die Erarbeitung verläuft parallel zur Gesamtplanung, d.h. sie spiegelt den jeweiligen Wissensstand wider und fliesst entsprechend in die Planung ein.

Die Auswirkungen der Hafen- und der Stadtentwicklung sind mit den Kosten und Nutzen bzw. den fiskalischen Effekten gemäss der Abbildung 6 verbunden. Eine quantitative Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen ist beim jetzigen Projektstand aber nicht möglich. Erste qualitative Einschätzungen der Wirtschaftlichkeit zeigen jedoch, dass die berücksichtigten volkswirtschaftlichen Nutzen die berücksichtigten Kosten voraussichtlich übersteigen werden. D. h. dass neben dem Beitrag zur Zielerreichung der kantonalen Strategie zur Wohnraumentwicklung des Regierungsrats (u.a. zusätzlichen Wohnraum schaffen, bauliche Verdichtung an geeigneten Lagen ermöglichen, weitere Zersiedlung des Umlands verhindern) sich die Investitionen in die Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck auch aus volkswirtschaftlicher Sicht lohnen. Ein substantieller Beitrag zur Wertschöpfung ist besonders durch zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten. Noch nicht zu quantifizieren sind die volkswirtschaftlichen sowie fiskalischen Effekte, die der neue Wohnraum, die zusätzlichen Arbeitsflächen, der optimierte Hafenbetrieb, die neuen Freiräume sowie die Erhöhung der Standortattraktivität von Basel-Stadt durch das neue Quartier auslösen werden. Die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung mit Hilfe eines entsprechenden Wirkungsmodells (s. Abbildung 6) ist integraler Bestandteil der weiteren Planung.

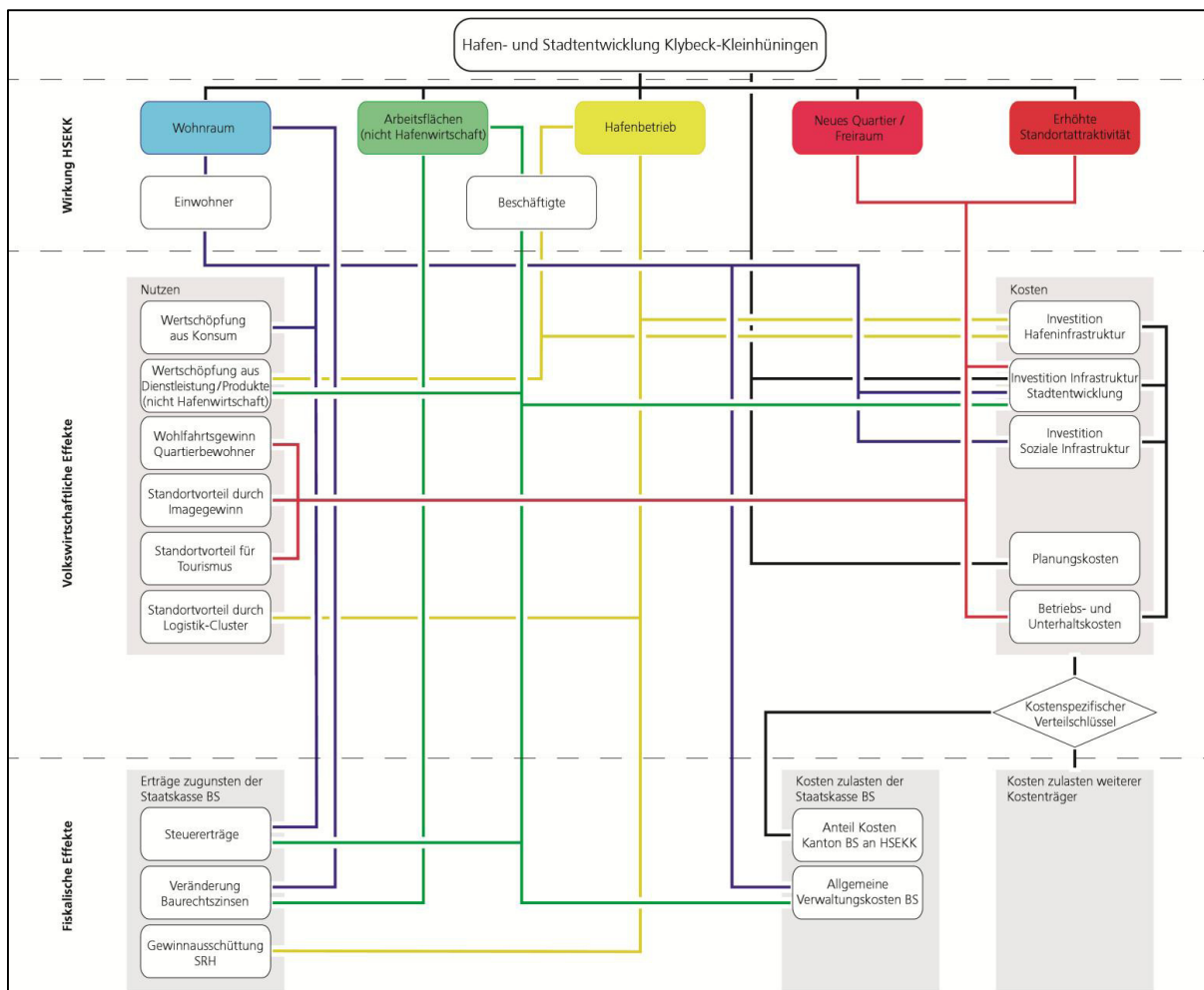


Abbildung 6: Wirkungsmodell Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck

## 4.6 Fazit: Begründung Zielszenario

Im Folgenden soll mittels einer Stärken-Schwächen-Analyse das Potenzial der Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck aufgezeigt werden. Weiter werden die Zielsetzungen für die Entwicklung anhand eines Zielszenarios und im Kontrast zu alternativen Entwicklungsszenarios verdeutlicht.

### 4.6.1 Analyse Stärken / Schwächen

Die Entwicklung des Klybeck- und Westquais von heutiger Hafen- und Logistik-Nutzung zu einem neuen urbanen und durchmischten Quartier ermöglicht es nicht nur, an einem sehr gut geeigneten Standort eine neue leistungsfähige Hafenlogistik aufzubauen, sondern auch an bevorzugter Lage am Rhein grosse neue Wohn- und Arbeitsflächen zu schaffen. Insbesondere die Lage am Dreiländereck zu Frankreich und Deutschland verstärkt die regionale Bedeutung einer neuer Entwicklung mit Zentrumsfunktionen. Stärken des Projekts sind:

- die einmalige Chance, einen dauerhaft leistungsfähigen Hafenumschlag aufzubauen, der bei weitem nicht nur im basel-städtischen, sondern auch im gesamtschweizerischen Interesse liegt;
- die einmalige Chance, am Rheinufer ein neues Quartier mit „Hafenflair“ (Identifikation) entwickeln zu können, mit relativ wenigen Einschränkungen durch Infrastrukturen und Parzellierung;
- mit der Verdichtung von bisher unternutzten Arealen eine Innenentwicklung mit grossen Flächenpotenzialen für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten im Bereich Wohnen, Arbeiten und gesamtstädtischer Infrastrukturen zu erzielen (Verminderung der Flächenknappheit);
- den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen die Möglichkeit zur Veränderung ihrer eingeschlossenen Lage zu geben, mit einem neuen Zugang zu neuen Wasserflächen;
- einen Beitrag zum Zusammenwachsen der trinationalen Agglomeration zu leisten und dabei eine nahezu durchgehende rechtsrheinische Uferpromenade bis nach Friedlingen zu schaffen.

Dabei sind auch die Schwächen und Risiken der Planung zu berücksichtigen, einen Umgang mit den Schwächen zu finden bzw. die Risiken auszuschliessen:

- Komplexität bzw. Abhängigkeiten zwischen der Hafen- und der Stadtentwicklung bzw. der weiteren trinationalen Planungen, mit einem entsprechenden Einsatz in der Planung unter besonderer Berücksichtigung des verbleibenden Hafen- und Bahnbetriebes;
- mögliche negative Auswirkungen der Entwicklung auf die bestehenden Quartiere (soziale Verdrängung (Gentrifizierung));
- beschränktes Zeitfenster für die Sicherung von günstigen Rahmenbedingungen durch die Verlagerung von Hafenaktivitäten und -infrastrukturen.

#### **4.6.2 Zielszenario**

Die Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck beinhaltet in den aufgezeigten Arbeiten immer eine enge Koordination zwischen den folgenden Entwicklungen:

- Die Abstimmung der künftigen Hafenentwicklung mit der Stadtentwicklung so, dass die Verlagerung der bisherigen Nutzungen am Westquai zusammen mit den neuen Anforderungen der Hafenlogistik – insbesondere des rapide wachsenden Containerumschlags – auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs immer die Grundlage für das Freispiel von Fläche für die Stadtentwicklung darstellt.
- Die Entwicklung von Wohnen und Arbeiten im Mass von etwa gleich vielen Einwohner/innen wie Arbeitsplätzen so, dass der Kanton seine Ziele erfüllen kann hinsichtlich der Erweiterung eines vielfältigen, attraktiven und ausreichenden Wohnangebots und der Bereitstellung von qualitativ hochstehenden Flächen für das Wachstum des Wirtschaftsstandorts und für die Sicherung von Arbeitsplätzen.
- Eine gezielte bauliche Verdichtung, die punktuell eine hohe Ausnützung und gleichzeitig einen hohen Freiraumanteil ermöglicht. Die durchschnittliche Dichte liegt dabei gemäss bisherigen Arbeiten nicht höher als in anderen relativ dicht bebauten Quar-

- tieren der Stadt, weist dafür einen wesentlich höheren Freiraumanteil aus, von dem auch die Nachbarquartiere sowie ganz Basel profitieren können.
- Ein neuer Stadtteil mit Zentrumsfunktionen sowohl für die umliegenden Quartiere als auch für die trinationale Agglomeration. Solche Zentrumsfunktionen können nebst Wohnen und Arbeiten u.a. Dienstleistungen, Einkaufen, Kultur, Bildung oder andere soziale Infrastrukturen sein, die bestehende Zentren nicht konkurrenzieren, sondern das Basler Stadtgefüge erweitern.
  - Optimale Verkehrsanbindung mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Dazu gehört eine gute Vernetzung des neuen Stadtteils entlang des Rheins (Uferpromenade) sowie über den Rhein (neue Brücken) und über den neuen Wasserlauf zu den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen.

### 4.6.3 Rekapitulation möglicher Alternativen

Das gewünschte Zielszenario der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck zu einem leistungsfähigen Hafen und zu einem urbanen und durchmischten Stadtteil begründet sich auf vertieften Diskussionen und Arbeiten in drei nacheinander folgenden Testplanungen (siehe Kapitel 4.1, 4.3 und 4.4). Dabei wurden einerseits Stärken und Schwächen analysiert, wie auch Alternativszenarien ausgeschlossen. Im Folgenden wird das Zielszenario soweit eingegrenzt, wie dies anhand von denkbaren Alternativen möglich ist.

#### ***Fokus Hafententwicklung***

- Szenario „Ausschliessliche Hafententwicklung“ (im bestehenden Perimeter oder als reine Erweiterung):  
Aufgrund des Ausbaus der Seehäfen ist heute klar absehbar, dass der Containerumschlag in den nächsten Jahren nicht nur in den Nordseehäfen, sondern entsprechend rheinaufwärts auch in den Schweizerischen Rheinhäfen deutlich zunehmen wird. Der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur mit dem vorgesehenen neuen Containerterminal, dem Hafenbecken 3 und einem optimierten und als Ziel vollständig verlagerten Hafenbahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes bringt möglichst viel Containerverkehr direkt vom Binnenschiff auf die Bahn. Eine reine Erweiterung der Hafenflächen widerspräche den politischen Zielen einer städtischen Innenentwicklung (Verdichtung und Nutzungsmischung) wie sie unter anderem im vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan 2009 festgehalten sind.
- Szenario „(teilweise) Beibehaltung des Hafenbahnhofs wie heute“:  
Die Erschliessung des neuen Quartiers und der neue Brückenschlag über den Rhein würden infrage gestellt. Für den Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel müssten alternative Erschliessungsmöglichkeiten gefunden werden. Das Beibehalten des Hafenbahnhofs würde zu einer starken Beschränkung der möglichen Nutzungen bzw. der baulichen Verdichtung führen. Damit wären gewerbliche oder andere, weniger wertschöpfungsintensive wirtschaftliche Nutzungen kompatibel, da diese bei einer geringeren Verdichtung weniger Ansprüche an die Erschliessung haben und weniger sensibel auf Lärm und andere Immissionen reagieren als beispielsweise Wohnnutzungen. Eine qualitative Stadtentwicklung wäre damit weitgehend in Frage gestellt.

**Fokus Freiraum**

- Szenario „Ausschliessliche Freiraumentwicklung“:  
Die Investitionen dafür sind ohne Stadtentwicklung nicht aufzubringen. Zudem steht eine ausschliessliche Freiraumentwicklung einer besseren Einbindung der bestehenden Quartiere ins Umfeld entgegen, welche höher zu gewichten ist. Eine Entwicklung, die beispielsweise in Richtung eines Parks geht, würde ausserdem den Preis- und Wohnungsdruck auf die Liegenschaften in den bestehenden Quartieren stark erhöhen.
- Szenario „Verzicht auf Altrheinarm / Wasserbecken zugunsten Freiraum“:  
Ein Verzicht auf die neue Wasserfläche würde die Idee der Stadtentwicklung mit der Schaffung interessanter Uferlagen zu beiden Seiten des neuen Quartiers stark schmälern. Insbesondere aber würde damit der gleichzeitig neu geschaffene Zugang der bestehenden Quartiere ans Wasser eingeschränkt.

**Fokus Arbeitsnutzung**

- Szenario „Monofunktionale Arbeitsentwicklung“:  
Reine Arbeitsgebiete können durch ihre monofunktionale Nutzung abgeschottet wirken. Ausserdem sind solche Gebiete ausserhalb der Arbeitsstunden wenig belebt. Es könnte so kein urbanes Stadtviertel mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Dies würde die Attraktivität des neuen Quartiers mindern und die stadtstrukturellen Probleme des unteren Kleinbasels nicht verändern. Zudem kann eine Tendenz zu multifunktionalen Nutzungen beobachtet werden: An vielen anderen Orten der Schweiz werden vormals reine Arbeitsgebiete mit anderen Nutzungen (Wohnen, Kultur, Gastronomie, Freizeit) durchmischt.
- Szenario „Deutlicher Schwerpunkt auf Arbeitsnutzung“:  
Bei der Schaffung eines neuen Wohnquartiers muss eine gewisse kritische Grösse überschritten werden, um mit einer Dichte von sozialen Kontakten und sozialer Kontrolle ein subjektives Wohlempfinden zu ermöglichen. Bei einem untergeordneten Wohnanteil wäre dies nur umsetzbar, wenn die Wohnungen an gewissen Orten, beispielsweise auf einer Hälfte von Klybeckquai/Westquaiinsel, konzentriert würden, mit ähnlichen Effekten wie bei einer gesamthaft monofunktionalen Arbeitsentwicklung.

**Fokus Wohnnutzung**

- Szenario „Monofunktionale Wohnentwicklung“:  
Ein reines Wohnquartier würde hemmend auf wirtschaftliche und vor allem öffentliche Nutzungen wirken. Es könnten nicht die Dynamik und die Atmosphäre entstehen, die es braucht, damit der neue Stadtteil auch für Menschen aus den Nachbarquartieren und der Agglomeration interessant und somit nutzbar wird. Innerhalb der Agglomeration stellen monofunktionale Wohnquartiere eher die Regel dar, ein solches Quartier wäre also nicht durch einen besonderen Charakter ausgezeichnet. Ausserdem widerspräche eine monofunktionale Wohnentwicklung den Zielen des Regierungsrats, qualitativ hochstehende Flächen für bestehende und neue Wirtschaftsnutzungen zu sichern.
- Szenario „Deutlicher Schwerpunkt auf Wohnnutzung“:  
Ein deutlicher Schwerpunkt auf Wohnnutzung würde nur noch eine sehr kleinteilige Entwicklung von Arbeitsnutzung möglich machen. Auch hier muss eine kritische Grösse beachtet werden, um mit einem interessanten und attraktiven Nutzungsmix eine urbane

Entwicklung zu ermöglichen. Die Folgen wären ähnlich wie bei einer monofunktionalen Wohnentwicklung.

### **Fokus Quartiersfunktion**

- Szenario „Entwicklung ohne neue Zentralität“:  
Ein neues Quartier ohne den Anspruch auf Zentralität, das heisst ohne Angebot an öffentlichen Nutzungen und der entsprechenden Lebendigkeit, hätte eine weit geringere Ausstrahlungskraft. Damit würde die Chance sinken, die „Verinselung“ der Wohngebiete sowie die bestehenden Grenzen zu überwinden und die Nachbarstädte und -quartiere miteinander neu zu verbinden. Damit würden auch die Chancen für eine Entwicklung auf der gegenüberliegenden Seite in Huningue massgeblich reduziert.

### **Fokus Anliegen Nachbarquartiere**

- Szenario „Entwicklung als Erweiterung des Klybeckquartiers“:  
Es würde den gebauten Realitäten widersprechen, eine Entwicklung vom Quartier aus zum Rhein zu beginnen: Die bestehende Hafenbahn kann nicht unmittelbar verlagert werden, somit würde eine Entwicklung um Jahre verzögert. Diese Verzögerung würde für den Kanton zu grossen finanziellen Einbussen führen, auch wenn später neue Einnahmen generiert würden.
- Szenario „Preisgünstiges Quartier“:  
Es besteht immer ein Preisgefälle zwischen Neubauwohnungen und Altbestand. Der Kanton erstellt im Sinne der Subjektförderung bewusst keine eigenen Sozialsiedlungen, er kann jedoch gewisse Wohnformen durch günstige Bodenpreise subventionieren.
- Szenario „Reduktion der baulichen Dichte“:  
Eine hohe Verdichtung schafft einen ganz besonderen Charakter für das neue Quartier und ist Voraussetzung für die Verlagerung und Erstellung von Erschliessung, Infrastruktur und Freiflächen. Denn der Kanton ist bei einer Entwicklung dieser Grösse auf einen Rückfluss durch entsprechende Einnahmen angewiesen - auch bei einem Verzicht auf eine vollständige Refinanzierung. Eine Reduktion der baulichen Dichte würde den Rückfluss deutlich reduzieren, da die Kosten nicht proportional zur Dichte sinken.

### **Fokus Planungsaufschub**

- Szenario „Keine planerischen Eingriffe“:  
Hafenentwicklung in der einen oder anderen Form ist zwingend, wenn sich die Schweiz zur Bedeutung dieses Verkehrsträgers bekennt. Eine Verlagerung des Hafens aus dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt an einen zentrumsferneren Standort ist in naher Zukunft keine realistische Alternative. Somit werden sich durch die Hafenentwicklung grosse Veränderungen im unteren Kleinbasel ergeben, auch ohne Nutzungsplanung. Damit würden aber Chancen vergeben, die Folgen positiv zu beeinflussen.
- Szenario „Planungspause“:  
Die bisherigen Vorarbeiten sind Ergebnisse einer bereits bestehenden Planungspause, in welcher Flächen wie ExEsso bewusst freigehalten werden. Die Pause wurde bisher dazu genutzt, Potenziale und notwendige Planungsschritte aufzuzeigen. Mit der vorgeschlagenen Phase 1 kann in eine vertiefte öffentliche Diskussion eingestiegen werden. Gleichzeitig müssen jedoch wesentliche Rahmenbedingungen wie die Möglichkeit einer

Verlagerung der Hafenbahn geprüft werden. Ein weiterer Aufschub dagegen wäre kontraproduktiv.

#### **4.7 Initiale Massnahmen: Öffnung Klybeckquai und Zwischennutzungen auf ExEsso und an der Uferstrasse ab 2012**

Um erste Entwicklungen frühzeitig in Gang zu setzen und so eine schrittweise Transformation zu ermöglichen, sollten am Klybeckquai initiale bauliche und gestalterische Massnahmen ausgelöst werden, welche den Klybeckquai für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrerinnen) öffnen und attraktiver erlebbar machen. Alle baulichen Massnahmen haben temporären Charakter mit einem Zeithorizont von rund 10 Jahren. Diese ca. 1.3 km lange Fortführung der Langsamverkehrsverbindung entlang des Kleinbasler Rheinufers von der Dreirosenbrücke bis zur Mündung der Wiese wird dadurch zu einer neuen ufernahen Promenade und zu einem neuen Aufenthaltsort, an dem Drittnutzer die Möglichkeit erhalten, sich zu etablieren. Der beabsichtigte Transformationsprozess wird zudem durch geeignete Zwischennutzungen unterstützt.

Im Januar 2012 stimmte der Grosse Rat einem entsprechenden Ausgabenbericht zu (GRB Nr. 12/02/13G vom 11. Januar 2012). Die Ausführung der baulichen Massnahmen zur Öffnung des Klybeckquais ist auf Frühjahr 2013 angesetzt. Für die Zwischennutzungen führten das Präsidialdepartement, das Bau- und Verkehrsdepartement und die Schweizerischen Rheinhäfen einen „Projektaufruf Zwischennutzungen“ durch, welcher auf sehr grosse Resonanz stiess. Im Rahmen des Auswahlverfahrens und der weiteren Bearbeitung können sieben Projekte aus den Bereichen Gastronomie, Soziokultur und urbane Gärten umgesetzt werden. Vier Projekte auf der ExEsso-Parzelle konnten den Betrieb bereits im Herbst 2012 aufnehmen. Die drei Projekte an der Uferstrasse können nach Abschluss der Bauarbeiten für die Öffnung Klybeckquai voraussichtlich im Sommer 2013 beginnen. Mit dem Trägerverein der Zwischennutzungsprojekte, dem Verein I\_Land, wurden vom Kanton Basel-Stadt und der SRH Vereinbarungen zu Nutzung und Bewirtschaftung des Klybeckquais erarbeitet und im Februar 2013 unterzeichnet. Die Optionen zur Ansiedelung weiterer Zwischennutzungen ergeben sich aus dem weiteren Verlauf der Hafen- und Stadtentwicklung und der Verfügbarkeit entsprechender Flächen.

### **5. Weiteres Vorgehen**

#### **5.1 Übersicht**

Die bisher getätigten planerischen Vorarbeiten skizzieren die Vision einer städtebaulichen Verdichtung, einer baulichen charakteristischen Ausprägung und einer zentralen Bedeutung für die Agglomeration. Der nächste Planungsschritt soll nun darauf aufbauend die Rahmenbedingungen für die Hafenentwicklung sowie die Ausrichtung der lokalen Stadtentwicklung bestimmen:

- Erstens sollen Ziele und Inhalte der Entwicklung konkretisiert werden. Zentrale inhaltliche Aspekte betreffen die Nutzungsarten, Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit, beteiligte Akteure, Finanzierung, Mobilität und Nachhaltigkeit. Auf dieser Basis können die Grundzüge der Hafen- und der Stadtentwicklung vertieft und klarer definiert werden.
- Zweitens sollen verbindliche Planungsinstrumente geschaffen werden, die die Ziele der Entwicklung abbilden.

Um die planerischen Instrumente stufenweise entwickeln zu können und mit Akteuren verbindlich ins Gespräch zu kommen, müssen bestimmte Rahmenbedingungen geschaffen werden. Insbesondere müssen die Machbarkeit, Finanzierung und Etappierung der Investitionen in die Hafen- und Güterlogistik (Containerterminal, Hafenbecken 3 und Hafenbahn) gesichert werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, den anstehenden Planungsprozess in zwei Phasen zu unterteilen, um ein stufengerechtes Vorgehen zu ermöglichen.

### **Phase 1: Klärung Rahmenbedingungen – Vorarbeiten für die Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck (2013-14)**

In der ersten Phase konzentrieren sich die Arbeiten auf die Sicherung verlässlicher Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 5.2). Sie sind unumgänglich für eine abgestimmte Entwicklung, die für die Hafenwirtschaft als auch den Kanton Basel-Stadt zielführend ist. Dabei sind drei prioritäre Themenfelder auszumachen:

1. Hafenentwicklung und Optimierung der Hafenbahn (Kapitel 5.2.1)
2. Mitwirkung und Kommunikation (Kapitel 5.2.2)
3. Grundlagen der Arealentwicklung Klybeckquai/Westquaiinsel mit Fokus auf Nutzung & Städtebau, Umwelt & Energie, Mobilität, Wirtschaftlichkeit und soziale Entwicklung (Kapitel 5.2.3)

Mit der Bearbeitung dieser drei Themen kann innerhalb des nächsten Jahres nicht nur Entscheidendes zur Planungssicherheit beigetragen werden, es können im Rahmen dieser Arbeiten auch wichtige Vorarbeiten für den Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck gemacht und die Verfahren für die Phase 2 definiert werden.

Vor dem Auslösen der zweiten Phase wird der Regierungsrat dem Grossen Rat über den Zwischenstand der Planung berichten und anhand eines detaillierten Programms einen Planungskredit für die Phase 2 beantragen.



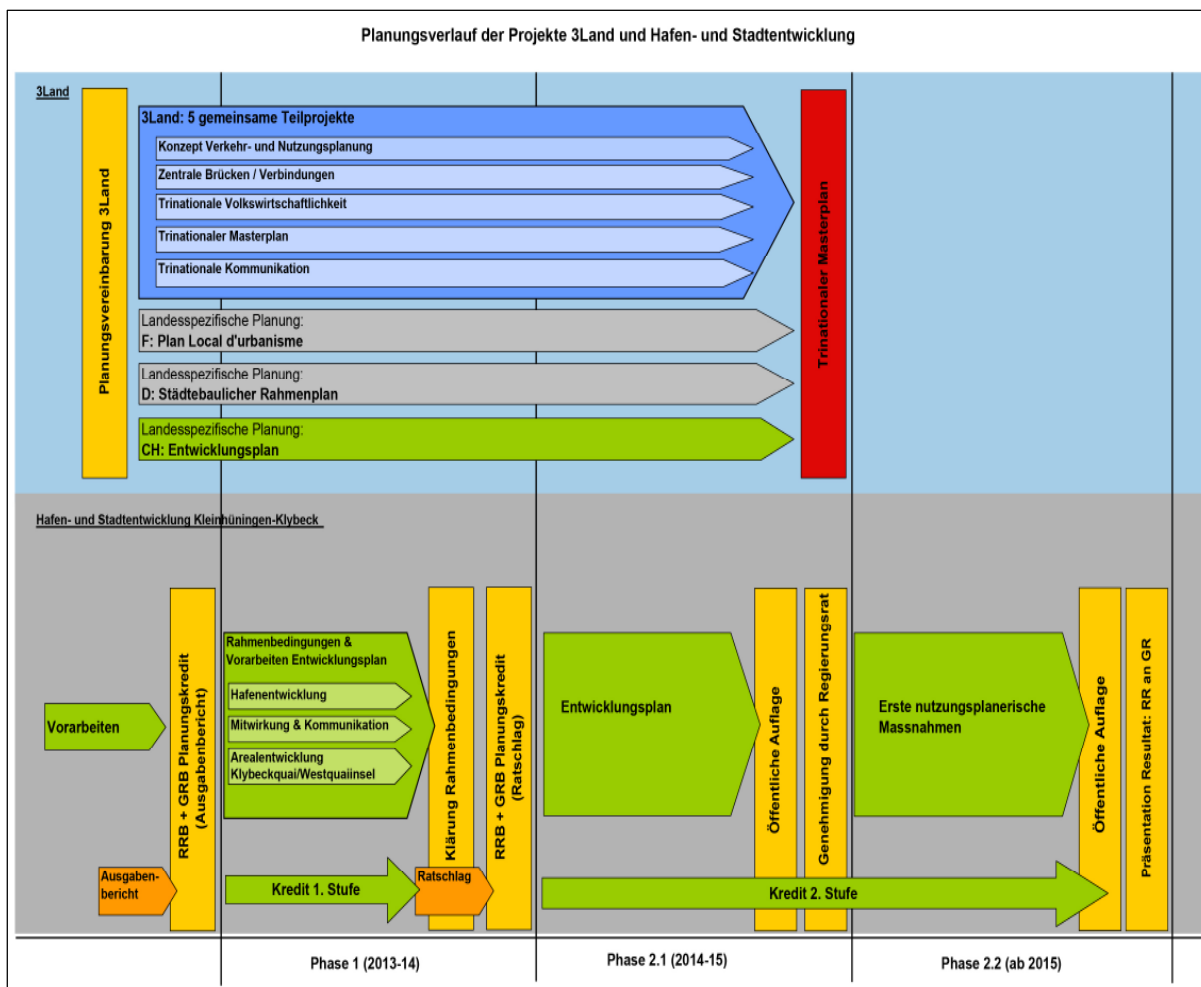


Abbildung 7: Idealer Planungsverlauf und Abstimmung der beiden Projekte 3Land und Hafen- und Stadtentwicklung, Stand Januar 2013

### Phase 2.1: Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck (2014-15)

Nach der Erarbeitung verlässlicher Rahmenbedingungen wird dem Grossen Rat ein zweiter Planungskredit für die Arbeiten am Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck unterbreitet. Er soll 2014 erarbeitet werden und hat den Charakter eines Richtplans und wird behördenverbindlich sein.

Der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck ist ein Instrument der prozessorientierten Planung, der auf Veränderungen reagieren kann. Dies durch:

- Schaffung langfristiger Planungs- und Investitionssicherheit
- Definition der Interessensgruppen, Akteurinnen und Akteure sowie den Interessensausgleich zwischen ihnen
- Konkretisierung inhaltlicher Ziele für sechs räumliche Teilbereiche (siehe Bearbeitungsperimeter Abbildung 8)
- Aufzeigen und Gewichtung von potenziellen Konflikten und der Lösungsfindung dazu

- Koordination des Vorgehens in einer langen Entwicklungsphase und im Austausch mit den Nachbarn, insbesondere den Städten Huningue und Weil am Rhein
- zeitliche Abstimmung auf den trinationalen Masterplan, der auf Ende 2014 abgeschlossen werden soll (siehe Kapitel 4.3)

Der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck und der trinationale Masterplan „3Land“ sind vorbereitende Planungsinstrumente. Die darauf folgenden Entscheidungen für Investitionen oder Festsetzungen im Planungsrecht werden im Rahmen der jeweiligen Kompetenzen gefällt, in Basel sind dies zumeist der Kanton, und für den Hafen zudem die schweizerische Eidgenossenschaft.

### **Perimeter Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck**

Der Perimeter umfasst einen Bearbeitungsperimeter mit sechs Teilbereichen sowie einen Betrachtungsperimeter mit drei Teilbereichen (siehe Abbildung 8). Für die Teilbereiche des Bearbeitungsperimeters sollen gemäss obiger Beschreibung des Entwicklungsplans Planungsziele entwickelt, koordiniert und mögliche Massnahmen formuliert werden. Für die Teilbereiche des erweiterten Betrachtungsperimeters werden keine Ziele und Massnahmen entwickelt. Allfällig bestehende Planungen oder Rahmenbedingungen fliessen aus diesen Teilbereichen in die Betrachtung mit ein (so z.B. aus dem Projekt Revitalisierung Unterlauf Wiese).

Zum Bearbeitungsperimeter gehören:

- Neue Hafeninfrastrukturen: Hafenbecken 3, Hafensbahn, Containerterminal
- Arbeits- und Industriezone Kleinhüningen
- Quartier Kleinhüningen
- Quartier Klybeck
- Erweiterung Klybeck oder Areal reduzierter Hafensbahnhof
- Neuer Stadtteil Klybeckquai/Westquaiinsel

Zum Betrachtungsperimeter gehören:

- Quartier Horburg
- Landschaftsraum Wiese
- Arbeits- und Industriezone Klybeck

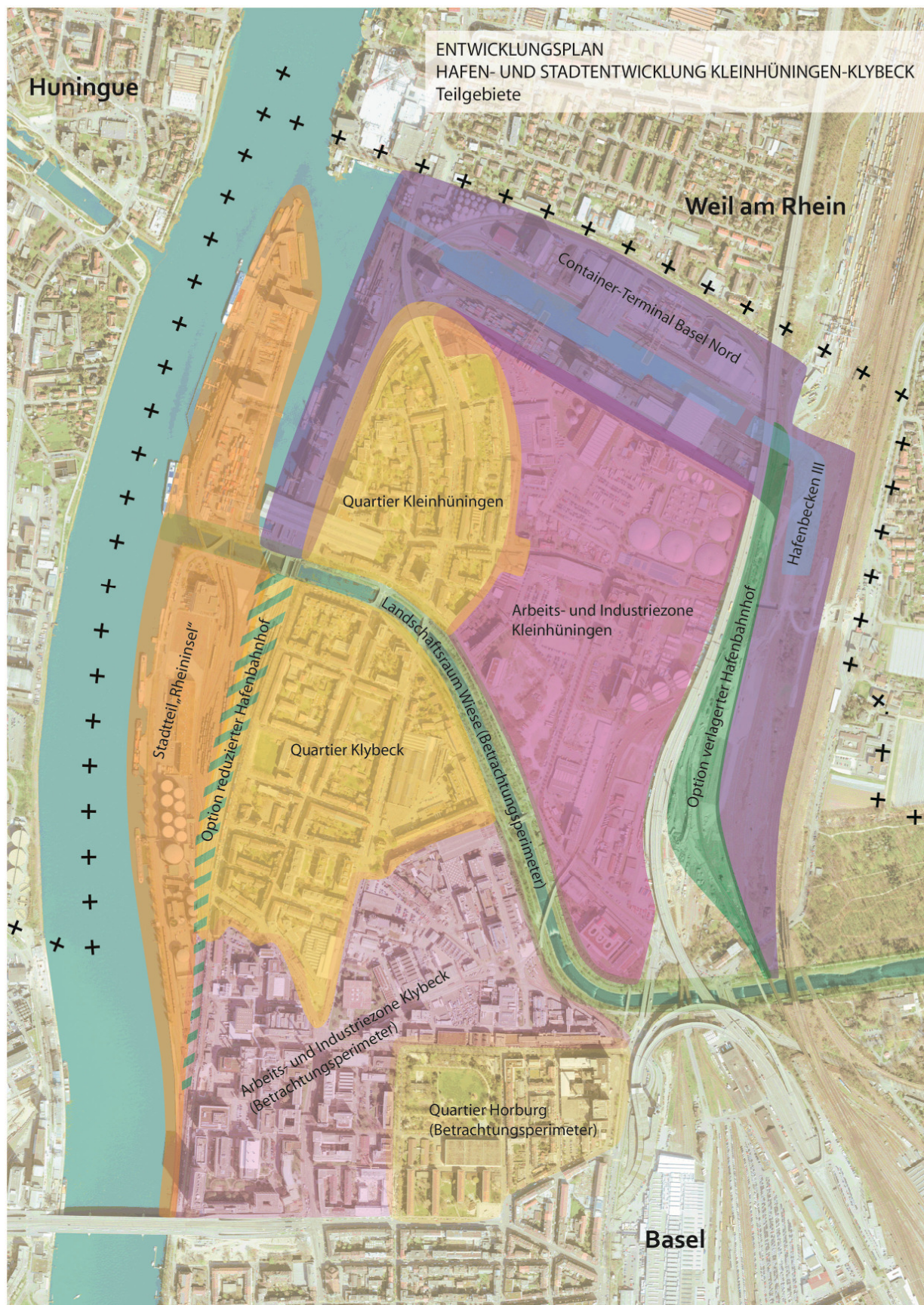


Abbildung 8: Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter der Entwicklungsplanung Kleinhüningen-Klybeck

**Phase 2.2: Erste nutzungsplanerische Massnahmen im Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel (ab 2015)**

Der Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck soll dem Grossen Rat 2015 zur Kenntnis gebracht werden, zusammen mit ersten nutzungsplanerischen Festlegungen im Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel in Form von Zonenplanänderungen und Bebauungsplänen. In welcher Form dies geschehen wird, wird vom weiteren Planungsprozess abhängen. Es ist beispielsweise die erste Rechtssetzung auf nur einer Pilotparzelle mit einer Planungspflicht für die übrigen Areale denkbar, oder aber ein Rahmenbebauungsplan über das ganze Entwicklungsgebiet Klybeckquai/Westquaiinsel. Ziel ist, rasch die Voraussetzungen für die Umsetzung eines ersten Initialprojekts zu schaffen, um das Gebiet früh zu beleben.

Die ersten massgeblichen Infrastrukturprojekte werden aufgrund ihrer Finanzierung und des langen Planungsvorlaufs frühestens ab 2018 realisiert werden können. Auch bei einem sehr raschen Einstieg und Fortschreiten der Projektentwicklung kann die Gesamtheit der wichtigsten Infrastrukturen nicht vor 2025 fertig gestellt werden. Die bauliche Umsetzung der Transformation wird auch dann noch andauern (siehe Etappierungsplan Abbildung 9).

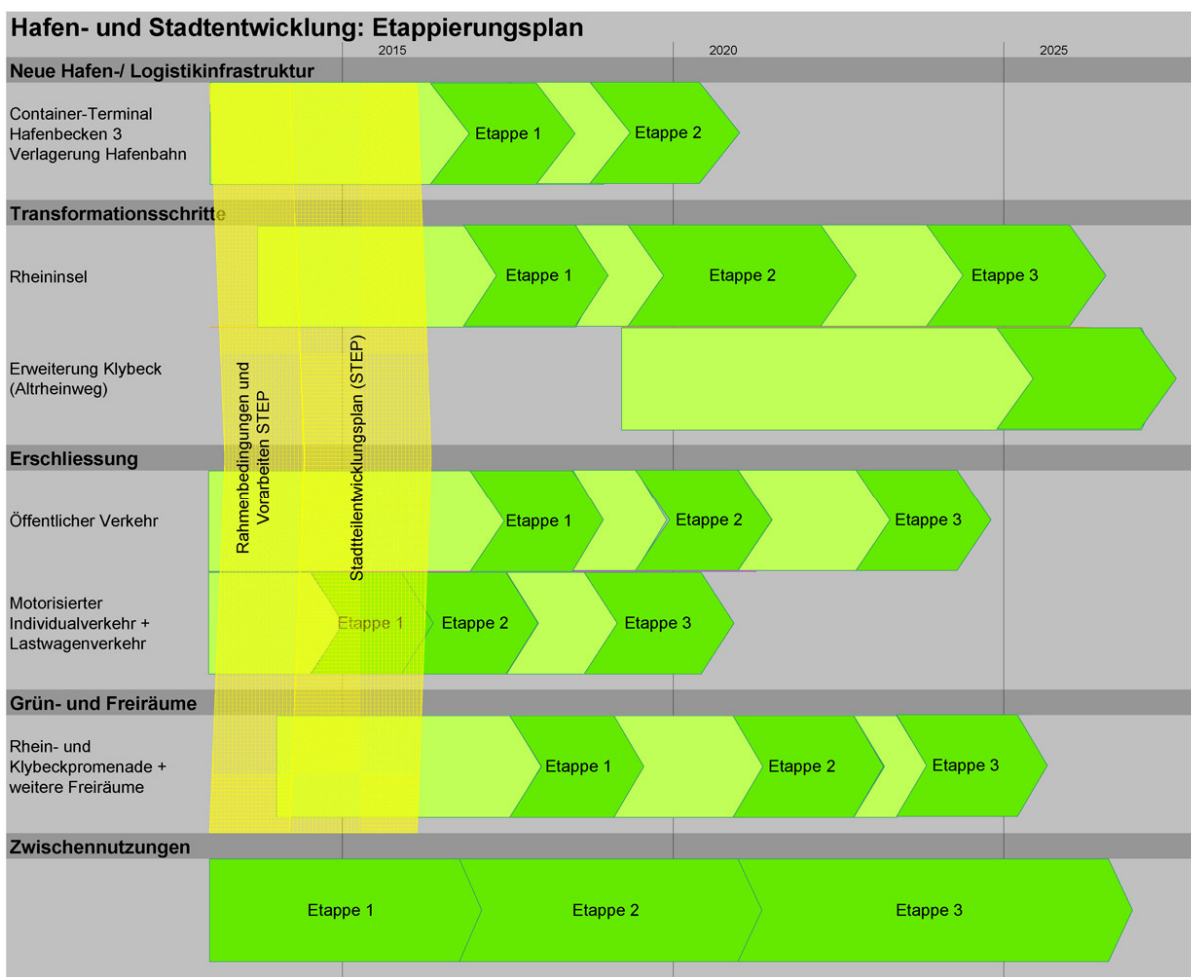


Abbildung 9: Etappierungsplan der Hafen- und Stadtentwicklung, Stand November 2012

## **5.2 Planungsphase 1: Rahmenbedingungen – Vorarbeiten für den Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck (2013-14)**

Die prioritäre Behandlung der folgenden drei Themenfelder ergibt sich aus den folgenden Gründen:

### **Hafenentwicklung (5.2.1):**

Gesicherte Rahmenbedingungen sind nicht nur für die Investitionen in einen Hafen des 21. Jahrhunderts grundlegend, sondern auch für die in Abhängigkeit dazu stehende Entwicklung der Stadt. Solange über die Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung keine Planungssicherheit herrscht, kann eine Stadtentwicklung, wie sie heute angedacht ist, nicht ohne grosse Vorbehalte weiterverfolgt werden. Zentral ist hier die Frage vom Standort und Layout des Hafenbahnhofes.

### **Mitwirkung & Kommunikation (5.2.2):**

Die bisher festgestellten z.T. starken Vorbehalte in breiten Kreisen der Bevölkerung gegenüber einer umfassenden Hafen- und Stadtentwicklung bedingen einen aufwendigen Informations- und Mitwirkungsprozess. Nur mit einem intensiven Austausch mit interessierten Gruppierungen sind einerseits die für ein Gelingen des Projekts nötige Akzeptanz und andererseits die Entwicklung von begleitenden Massnahmen für die benachbarten Quartiere zu erreichen. Der Prozess dazu ist angestossen, es zeigte sich aber, dass die bisherige Kommunikation über das Projekt noch zu wenig für das Verständnis der Planungsabsichten und -verfahren beigetragen hat. Ein intensiver Einbezug der Bevölkerung ist zentral für das Gelingen der Planung und das Ausschöpfen des Potenzials dieser Entwicklung.

### **Arealentwicklung Klybeckquai/Westquaiinsel (5.2.3):**

Nach den bisherigen Arbeiten besteht ein vertieftes Wissen über die Möglichkeiten im Städtebau mit Aussagen zur Verdichtung, der baulichen Ausprägung und der Vernetzung zu Quartieren und der trinationalen Agglomeration. Zur Konkretisierung und zur ganzheitlichen Herangehensweise an die Arealentwicklung sind nun weitere Vertiefungen in den Bereichen Nutzung & Städtebau, Umwelt & Energie, Mobilität sowie Wirtschaftlichkeit sowie soziale Entwicklung notwendig. Aus ihnen ergeben sich Rahmenbedingungen für die städteplanerischen Grundsätze, die in den Planungsinstrumenten in Phase 2 festgesetzt werden sollen.

### **5.2.1 Hafenentwicklung**

Für den Bau und die Finanzierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord mit dem Schwerpunkt Schiff-Bahn sind zwei Etappen geplant: Bis 2015/16 soll das Basisterminal (Bahn-Bahn und Bahn-Strasse) realisiert werden. Parallel dazu beginnt die Projektierung für das Hafenbecken 3 und den Terminal-Vollausbau. 2018 soll die Gesamtanlage in Betrieb gehen. Als Voraussetzung für die Stadtentwicklung und Optimierung der Betriebsabläufe soll in diesem Zusammenhang auch der Hafenbahnhof verlegt werden. Eine erste Studie geht von der grundsätzlichen technischen Machbarkeit einer vollständigen Verlegung aus. Als nächstes sollen die Anforderungen des Betriebs- und Bedienungskonzepts Hafenbahnhof Kleinhüningen erarbeitet werden, unter Einbezug der SBB Infrastruktur zur Optimierung des Bedienkonzeptes in Kooperation mit dem Rangierbahnhof Muttenz. Dies mit dem Ziel, den Flächenbedarf zu minimieren und das Anlagenlayout zu optimieren. Weitere technische Fra-

gestellungen sind zu einem späteren Zeitpunkt zu vertiefen. Die Varianten zur Optimierung eines Betriebskonzeptes sollen bis Ende 2013 vorliegen. Der Variantenentscheid soll, zusammen mit allen involvierten Partnern zur Empfehlung an das BAV voraussichtlich bis Ende 2014 eingereicht werden.

### **5.2.2 Mitwirkung & Kommunikation**

Das Mitwirkungsverfahren gemäss §55 Kantonsverfassung wurde im Januar 2012 gestartet. Seither sind zwei Anwohnerversammlungen und sechs Begleitgruppensitzungen durchgeführt worden. Die Hafen- und Stadtentwicklung wurde im Laufe des Jahres mit verschiedenen Medienberichten, Anlässen und Podiumsgesprächen öffentlich vorgestellt und diskutiert. Bei diesen Gelegenheiten wurden dem Projekt Interesse und Begeisterung, aber auch z.T. massive Vorbehalten entgegengebracht. Das ist angesichts der Dimension und der Abstraktheit des Vorhabens nicht erstaunlich, sondern zeigt den Bedarf an Information, Diskussion und Mitwirkung. Es sind deshalb ausreichende Ressourcen bereitzustellen:

- für Mitwirkung, damit sich die Bevölkerung in die Planung einbringen kann, um Ängsten bezüglich einer rein renditeorientierten Entwicklung mit den damit befürchteten sozialen Verdrängungseffekten zu begegnen und allfällige begleitende Massnahmen zu entwickeln (s. unten „Monitoring soziale Entwicklung“), sowie
- für Kommunikation, um die Absichten des Regierungsrats, wie sie in der trinationalen Planungsvereinbarung zum 3Land niedergelegt sind, zu vermitteln.

Die für eine erfolgreiche Bearbeitung des Projekts nötige Akzeptanz setzt voraus, dass sich die interessierte Bevölkerung, die betroffenen Wirtschaftsakteure sowie Eigentümerinnen und Eigentümer in den betroffenen Stadtquartieren einbringen und sich mit den Zielen der Entwicklung grundsätzlich identifizieren können und wissen, wie diese abläuft.

Nur so können Transparenz geschaffen, Verbindlichkeit, Planungs- und Investitionssicherheit hergestellt und – vor allem – die Anliegen der Bevölkerung und der betroffenen Unternehmen abgeholt, bearbeitet und in die Planungsarbeiten integriert werden. Wie sich aus anderen Mitwirkungsverfahren zeigt, werden sich daraus wertvolle auch Hinweise für alle Planungsthemen ergeben.

Die Öffentlichkeitsarbeit in der ersten Phase beinhaltet vor allem die Weiterführung des Mitwirkungsverfahrens mit externer Begleitung, den Aufbau einer Internet-Site, eine mobile Ausstellung, die Produktion verschiedener Drucksachen und die Durchführung von Veranstaltungen. Der nächste Schritt für die Kommunikation besteht darin, mit externer Unterstützung ein Konzept zu erarbeiten mit Massnahmen, Meilensteinen und Einzelbudgets für die jeweiligen Massnahmen.

### **5.2.3 Arealentwicklung Klybeckquai/Westquaiinsel**

Um die inhaltlichen Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung zu konkretisieren, wird innerhalb des angestrebten Zielszenarios (siehe Kapitel 4.6) ein Spektrum von Nutzungsszenarien erarbeitet und unter den Aspekten Umwelt und Energie, Mobilität sowie wirtschaftliche Tragfähigkeit bewertet und weiterentwickelt. Die ersten Überprüfungen und Konkretisierungen der städtebaulichen Grundzüge sollen in diesem Prozess ebenfalls angegangen

werden. Zudem wird die Planung bereits zu einem frühen Zeitpunkt von einem Monitoring über die soziale Entwicklung begleitet.

Mit einem gemeinsamen Leitverfahren soll in diesem ersten Schritt mit der Bandbreite und Komplexität der einzelnen Themen umgegangen werden. Themen und ihre gegenseitigen Interaktionen sollen in einer Gesamtsicht erfasst werden. So können für die darauf folgenden Planungsarbeiten die richtigen Schwerpunkte gesetzt und entsprechende Vertiefungsarbeiten eingeleitet werden. Alle für das Thema relevanten Fachstellen der Verwaltung sowie die Bevölkerung und die betroffenen Unternehmen (gemäss dem Mitwirkungsprozess in Kapitel 5.2.2) werden dafür miteinbezogen und wo nötig durch spezialisierte Aufträge ergänzt.

### **Nutzungen & Städtebau**

Die bisherige Planung hat erst ganz grobe Annahmen zur Nutzungsverteilung vorgenommen. Die Mischung von jeweils unterschiedlichen Angeboten für Wohnen, Arbeiten, öffentliche Nutzungen etc. ist jedoch ein zentrales Kriterium für die urbane Qualität. Weiter sollen unterschiedliche Nutzungsintensitäten und gezielt gesetzte öffentliche Nutzungen definiert werden. Um den Transformationsprozess zu unterstützen, sind am Beginn der Entwicklung Pioniernutzungen wichtig. In der Planungsvereinbarung ist zudem die Vermeidung von gesellschaftlicher Segregation als Ziel festgehalten. Die Hafenaktivitäten werden dabei jederzeit sichergestellt.

Im nächsten Schritt geht es darum, diese qualitativen Aussagen zu konkretisieren, Szenarien zu erarbeiten und jeweils städtebaulich zu reflektieren: Welche Nutzungsarten sind denkbar und umsetzbar? Wie kann ein ausgewogenes Verhältnis verschiedener Nutzungen gewährleistet werden? Welche Nutzungen mit grosser öffentlicher Ausstrahlung können angesiedelt werden und wo? Wie müssen Parzellierung, städtebauliche Vorgaben, Investitionsgrössen und Vergabe der Grundstücke beschaffen sein, um die gewünschten Nutzungen anzusiedeln? Aus den Antworten auf diese und weitere Fragen ergeben sich Grundlagen für die Nutzungsplanung und die gezielte Suche nach Akteuren, Investorinnen und Investoren.

### **Umwelt & Energie, Mobilität**

Die politischen Ziele des Kantons Basel-Stadt bezüglich einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung sind mehrfach festgehalten (Städteinitiative, Strategie zur 2000-Watt-Gesellschaft) und auch jüngst in der Planungsvereinbarung 3Land festgeschrieben worden. In der Präambel finden sich unter den Entwicklungszielen u.a. eine Verantwortung gegenüber Gesellschaft und Umwelt, die Minimierung des Gesamtenergieverbrauchs sowie eine Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Eine vertiefte Bearbeitung soll im nächsten Schritt geschehen, indem konkrete inhaltliche Ziele formuliert und Wege zur Umsetzung aufgezeigt werden.

Im Bereich Energie stehen Abschätzungen bezüglich der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft, bezüglich Energieverbrauch und -versorgung der Gebäude und den Möglichkeiten zur Energieproduktion vor Ort (Photovoltaik, Wasser-, Windkraft, etc.) auf Machbarkeitsstufe an. Für die Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements stellen sich Fragen wie: Wieviel Autoverkehr ist für das neue Quartier und den gesamten Perimeter verträglich, auch in Zusammenhang

mit Lärm und Luft? Welcher Modal-Split kann erreicht werden? Weitere Themen betreffen etwa den Schutz und die ökologische Aufwertung wertvoller Naturflächen oder der Gewässer, sowie das Angebot an Grün- und Freiräumen.

### **Volkswirtschaftlichkeit**

Die Transformation des Hafengebietes Kleinhüningen-Klybeck ist nicht nur eine städtebauliche Chance, sondern birgt auch ein grosses wirtschaftliches und fiskalisches Potenzial für den Kanton Basel-Stadt. Dem gegenüber stehen die Kosten für diese ausserordentliche Stadtteilerneuerung. Damit die Entwicklung im Bereich Klybeckquai/Westquaiinsel wirtschaftlich nachhaltig und ausgewogen gestaltet werden kann, bedarf es einer Fortführung der Überprüfung auf Wirtschaftlichkeit und Rentabilität. Dabei steht eine möglichst umfassende Betrachtung der verschiedenen direkten und indirekten Kosten- und Nutzenpunkte im Vordergrund.

Die auszuarbeitenden Nutzungsszenarien sollen daher auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht werden. Dabei stehen das qualitative und quantitative Erfassen sowohl der volkswirtschaftlichen Nutzen als auch der Kosten im Zentrum der Analyse. Durch die Untersuchung anhand von objektiven Kriterien soll laufend eine kritische Überprüfung der verschiedenen Entwicklungs- und Nutzungsszenarien gewährleistet werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sollen zur Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und wertschöpfungsintensive Entwicklung des Hafensareals beitragen.

### **Monitoring soziale Entwicklung**

Ziel des Monitorings ist es, die sozialen Auswirkungen der urbanen Transformation zu verfolgen. Insbesondere soll der Befürchtung nachgegangen werden, wonach die Stadtentwicklung auf der Westquaiinsel und dem Klybeckquai zu einer Verteuerung der Wohnungen in den benachbarten Quartieren und damit zu einer Verdrängung der eingesessenen Bevölkerung führen wird (Gentrifizierung). Dazu ist ein Monitoring durch das Statistische Amt vorgesehen, um zu belegen, ob und inwieweit Verdrängungseffekte durch die Entwicklung im Hafengebiet festgestellt werden können. Dies soll dazu beitragen, frühzeitig Auswirkungen zu erkennen und allfällige Massnahmen zu erarbeiten.

In der Beantwortung der Interpellation Nr. 91 Tanja Soland betreffend Planung des Entwicklungsgebietes "3Land" vom 6. November 2012 schreibt der Regierungsrat zu diesem Thema: „Der umliegende Wohnraum wird von der 3Land-Planung nicht direkt tangiert. Es sind keine baulichen Eingriffe in die bestehenden Quartier- oder Wohnbaustrukturen vorgesehen. ... Grundsätzlich wird mit der 3Land-Planung dringend benötigter Wohnraum neu geschaffen. Dadurch reduziert sich der Nachfragedruck auf den Wohnungsbestand in der Stadt insgesamt. Aufgrund bisheriger Erfahrungen mit der grossflächigen Schaffung neuen Wohnraumes (ProVolta) muss nicht davon ausgegangen werden, dass ein Verdrängungseffekt zu befürchten ist. Im Gegenteil: Eine 2011 durchgeführte Befragung der Bewohner/innen, Anwohner/innen und Gewerbetreibenden im äusseren St. Johann ergab eine überwiegende Zustimmung zur laufenden Entwicklung. Dass es in Einzelfällen aufgrund der Neubauten in der Nachbarschaft zu Renovationen privater Liegenschaften kommt, die mit Mietzinserhöhungen verbunden sind, kann der Kanton nicht beeinflussen.“



### 5.3 Kostenübersicht

#### Ausgaben Planungsphase 1 – Klärung der Rahmenbedingungen und Vorarbeiten für den Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck 2013-2014

Themenfeld	Kosten
<b>Hafenentwicklung *</b>	<b>Fr. 100'000</b>
Gesamtkosten von Fr. 200'000 werden mit der SRH hälftig aufgeteilt	
<b>Mitwirkung und Kommunikation</b>	<b>Fr. 210'000</b>
Mitwirkung	Fr. 80'000
Kommunikation	Fr. 130'000
<b>Arealentwicklung</b>	<b>Fr. 730'000</b>
Nutzung und Städtebau	Fr. 200'000
Umwelt und Mobilität	Fr. 400'000
Volkswirtschaftlichkeit	Fr. 90'000
Monitoring soziale Entwicklung	Fr. 40'000
<b>Projektstellen</b>	<b>Fr. 340'000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>Fr. 1'380'000</b>

\* Anmerkung:

Die SRH trägt allein für das grösste Teilprojekt der Hafenentwicklung, das Hafenbecken 3, die veranschlagten Planungskosten von CHF 5 Mio. selbst.

## **6. Bericht zum Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen (P105327)**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 2. März 2011 dem Regierungsrat den nachstehenden Anzug Beat Jans und Konsorten zum Bericht überwiesen (Beschluss Nr. 11/09/13.2G):

Im Hafen in Kleinhüningen entsteht voraussichtlich an bester Lage ein neues Wohn- und Büroquartier. Im Rahmen der IBA wurden anregende gestalterische Ideen bekannt, die auf eine dichte Nutzung hinweisen. Was noch fehlt, ist ein bahnbrechendes Konzept zur ökologischen Ausgestaltung dieses neuen Stadtteils. Darin besteht eine riesige Chance, um die internationale Ausstrahlung Basels zu stärken.

Bisherige Versuche des Kantons ökologisch vorbildliche Stadtteile zu schaffen sind gescheitert. Das Erlenmatt-Quartier sollte zwar ein Pilotprojekt der 2000-Watt-Gesellschaft sein. Bereits das erste gebaute Gebäude erfüllt den Anspruch aber nicht. Es bietet energetisch bestenfalls Neubaudurchschnitt. Die Entwicklung im Bereich der Passivhausbauten hat längst neue Massstäbe gesetzt.

Wie eine Stadt den Energie- und Ressourcenverbrauch vorbildlich senken und sich damit profilieren kann, hat Stockholm vorgemacht. Stockholm wurde 2010 zur Ökostadt Europas gekürt. Als besonders vorbildlich gilt der neue Stadtteil Hammarby Sjöstad. Dieser bietet einen kompletten ökologischen Kreislauf, in den Energie- und Wasserrückgewinnung sowie Abfallentsorgung eingehen. Das als Hammarby Modell bekannte System wird in die ganze Welt exportiert. Früher eine ehemalige Industriebrache, ist Hammarby Sjöstad heute ein attraktives Wohngebiet mit Blick auf Wasseranlagen und Segelboote, mit Parks und Spielplätzen, vor allem aber mit einem integrierten Infrastrukturkonzept. Ein ganz in Glas gefasstes Informationszentrum sollte ursprünglich nur die Anwohner von Hammarby über das Konzept aufklären. Doch das "Glashuset" wurde zu einem regelrechten Pilgerort für Planer und Neugierige aus aller Welt.

Die Regierung wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, ob und wie sie gedenkt, den neuen Stadtteil am Hafen zu einem Ökostadtteil zu entwickeln, der in Sachen Ressourcen- und Energieeffizienz neue Massstäbe setzt, sich am Passivhausstandard orientiert und internationale Beachtung findet.

Beat Jans, Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Mirjam Ballmer, Jörg Vitelli, Atilla Toptas, Guido Vogel, Salome Hofer, Ursula Metzger Junco P., Aeneas Wanner, Michael Wüthrich, Oswald Inglin, Balz Herter, Dieter Werthemann

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

### **6.1 Nachhaltigkeit im umfassenden Sinn**

Der Regierungsrat teilt die Ansicht der Anzugsstellenden, dass in der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck enormes Potenzial bezüglich der ökologischen Ausrichtung liegt. Dieses Potenzial gilt es auszuschöpfen, nicht nur, um die internationale Ausstrahlung Basels zu stärken, sondern auch, um in einem vorbildlichen Transformationsprozess aus den bestehenden Strukturen der heutigen Industrieareale heraus einen zukunftsfähigen Stadtteil zu entwickeln.

Die Ansprüche an die Hafen- und Stadtentwicklung gehen aber über energetische und ökologische Ziele, wie sie der Anzug formuliert, hinaus und nehmen gesellschaftlich-soziale und wirtschaftliche Ziele als gleichwertige Bereiche mit auf. Nur so kann von einer im umfassenden Sinn nachhaltigen Entwicklung die Rede sein. Die Nachhaltigkeitsziele werden in einer städtebaulichen Gesamtstrategie gebündelt und mit entsprechenden Instrumenten und Prozessen umgesetzt.

Bezüglich der grundsätzlichen Zielsetzungen kann heute schon gesagt werden, dass die Erwartungen nicht nur in städtebaulicher, sondern auch in ökologischer Hinsicht sehr hoch sind: Diese Erwartungen werden einerseits von fachlicher Seite oder von der Politik (wie im vorliegenden Anzug oder den Zielsetzungen des Regierungsrats) formuliert. Andererseits werden auch von der Bevölkerung Forderungen bezüglich Grün- und Freiräume, Mobilität und Energieeffizienz an die Planung herangetragen. Die nächsten Planungsschritte sehen Grundlagenarbeiten und spätere Konkretisierungen bezüglich Energieversorgung respektive –produktion, Gebäudestandards, der Ausrichtung an der 2000-Watt-Gesellschaft und Mobilitätsmanagement vor.

Ebenfalls hoch sind die Ansprüche an die soziale und gesellschaftliche Entwicklung im Rahmen und im Umfeld der neuen Stadtentwicklung. Dazu gehört die Zielsetzung, ein lebendiges, funktionierendes neues Stadtquartier entstehen zu lassen, das im lokalen sowie trinationalen Stadtgefüge eingebettet ist. Wichtige Themen hierfür sind etwa die Verbindung von hoher Lebensqualität mit hoher Dichte und die Ansiedlung entsprechender Nutzungen durch geeignete Verfahren, eine partizipative Planung oder die Berücksichtigung sozialer und demographischer Entwicklungen. Weitere Anforderungen äussern sich in Warnungen vor Verdrängungseffekten in den Nachbarquartieren und dem zunehmenden Mangel an bezahlbarem Wohn- und Gewerberaum.

Im Sinne einer wirtschaftlichen Nachhaltigkeit geht es auch darum, eine verträgliche Balance zwischen volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten zu gewährleisten. Darüber hinaus gilt es, die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in unterschiedlichen Branchen und mit unterschiedlichen Anforderungsprofilen zu gewährleisten sowie attraktive Rahmenbedingungen für die Basler Arbeitnehmenden, die bestehenden Unternehmen sowie für potenzielle Neuzuziehende bereitzustellen. Für den Erhalt und den weiteren Ausbau der Lebens- und Standortqualität, ist es wichtig, die Interessen und Bedürfnisse der Wirtschaft in die Planung einzubinden.

## **6.2 Umsetzung: Schrittweise Konkretisierung**

### **Planungsvereinbarung 3Land, 2012**

Wie bereits in Kapitel 2.2 erläutert, sind in der Planungsvereinbarung 3Land mehrere regional wie lokal zu verfolgende Entwicklungsziele festgehalten, welche die grosse Bedeutung von Umwelt-, Energie- und Mobilitätsfragen herausstreichen. Der Erhalt wertvoller Naturräume und die Vermeidung zusätzlicher Umweltbelastung sind ebenso vereinbart worden wie die möglichst grosse Reduktion extern bezogener Energie, die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Auch eine „vielfältige Nutzungsmischung mit integrierten Infrastruk-

turen und Versorgungsmöglichkeiten, so dass keine gesellschaftliche Segregation gegenüber den bestehenden Wohn- und Arbeitsnutzungen entsteht“, ist festgeschrieben worden.

Diese Zielsetzungen stellen ein Bekenntnis aller Gebietskörperschaften im 3Land zu einer nachhaltigen Entwicklung dar. Nun gilt es, die Entwicklungsziele im Rahmen der lokalen Planung der Hafen- und Stadtentwicklung zu konkretisieren.

### **Nächste Planungsphasen**

Die in Kapitel 5 (und besonders den Kapiteln Kapitel 5.2.2 und 5.2.3) dargelegten weiteren Schritte nehmen das Ziel eines im umfassenden Sinn nachhaltigen Stadtteils auf und machen deutlich, welche Planungsschritte jetzt angezeigt sind, um dem aktuellen Stand der Hafen- und Stadtentwicklung zu entsprechen:

Verlässliche Rahmenbedingungen, und damit Planungssicherheit, schaffen die Grundlage, auf der eine weitere Konkretisierungsstufe überhaupt erst sinnvoll wird. Parallel dazu sollen insbesondere bezüglich Umwelt, Energie, Mobilität sowie sozialer und wirtschaftlicher Entwicklung die Ziele der Stadtentwicklung erarbeitet und als ersten Meilenstein im Stadtteilentwicklungsplan festgehalten werden.

An der beschriebenen Bandbreite der Ziele und Ansprüche ist die Komplexität der Hafen- und Stadtentwicklung ablesbar. Entsprechend innovativ und sorgfältig müssen die Konzepte für die Umsetzung erarbeitet werden. Dass diese jetzt noch nicht vorliegen, ist kein Mangel, sondern Ausdruck einer stufengerechten, schrittweisen Planung. Es wäre verfrüht, heute schon die Verfahren zu benennen, mit denen nutzungsrechtliche Festlegungen erarbeitet werden. Diese sollen in der Phase 2 auf der Grundlage solider Rahmenbedingungen definiert werden.


Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat deshalb, den Anzug stehen zu lassen, um im Rahmen des Planungskredits für die Phase 2 (Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck und erste nutzungsrechtliche Massnahmen) erneut darüber zu berichten.

## 7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen stehen zu lassen sowie die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

### Beilagen:

Entwurf Grossratsbeschluss

