



An den Grossen Rat

**19.1392.01**

10.5327.05  
12.5256.05  
13.5171.05  
14.5243.05  
14.5244.05  
14.5245.05  
14.5246.05  
14.5425.05  
14.5426.05  
14.5427.05

BVD/P191392/P105327/P125256/P135171/P145243/  
P145244/P145245/P145246/P145425/P145426/P145427

Basel, 16. Oktober 2019

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2019

## Ratschlag

### betreffend „Planung Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck“

und

#### Bericht zu den Anzügen:

- Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend „Planung eines bahnbrechendes Ökostadtteils am Hafen“ (P105327)
- Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Wohnen im Hafen am Klybeckquai rasch ermöglichen“ (P125256)
- Anzug René Brigger und Konsorten betreffend „massgeblicher Berücksichtigung des gemeinnützigen Wohnungsbaus bei der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ (P135171)
- Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „seriöser und umfassender Prüfung von Alternativszenarien bei der Entwicklungsplanung des Gebietes Klybeckquai/Westquaiinsel“ (P145243)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen zur positiven Entwicklung des Hafensareals im Klybeckquartier/Kleinhüningen“ (P145244)
- Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Schaffung eines pionierhaften, autofreien Ökostadtteils am Hafen“ (P145245)
- Anzug Leonhard Burckhardt und Konsorten betreffend „begleitendes Monitoring der Stadtentwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen“ (P145246)
- Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafenentwicklung“ (P145425)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „transparente öffentliche Vergabeverfahren in den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen“ (P145426)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „Planungszone (gem. Bau- und Planungsgesetz) im Hafensareal“ (P145427)

# Inhalt

<b>1. Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
1.1 Ausgangslage .....	3
1.2 Massnahmen.....	4
1.3 Begehren.....	5
<b>2. Gesamtentwicklung Basel Nord</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck</b> .....	<b>9</b>
3.1 Fachliche Bearbeitung Stadtteilrichtplan.....	9
3.2 Monitoring soziale Entwicklung .....	11
3.3 Beteiligung und Kommunikation .....	12
<b>4. Fachliche Grundlagen</b> .....	<b>15</b>
4.1 Gesamtwirtschaftlichkeit .....	15
4.2 Verkehrserschliessung.....	18
4.3 Grün- und Freiräume.....	21
4.4 Naturschutz .....	25
4.5 Umwelt .....	29
4.6 Rechtliche Unterstützung Gesamtprojekt .....	32
<b>5. Entwicklungsgebiete</b> .....	<b>33</b>
5.1 3Land: Raumkonzept 3Land 2015 und Planungsvereinbarung 2016 .....	34
5.2 Klybeck-Areal: klybeckplus .....	34
5.3 Hafen- und Stadtentwicklung: Klybeckquai und Westquai .....	35
<b>6. Finanzielle Auswirkungen</b> .....	<b>48</b>
<b>7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung</b> .....	<b>49</b>
<b>8. Anzugsbeantwortungen</b> .....	<b>50</b>
8.1 Berichte zu den Anzügen .....	50
<b>9. Antrag</b> .....	<b>63</b>

## 1. Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Bericht beantragen wir Planungsmittel für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck, für die Beteiligung der Bevölkerung daran sowie für die dafür notwendigen Grundlagenarbeiten und die Entwicklung erster Projektbausteine am Klybeck- und am Westquai.

### 1.1 Ausgangslage

Im Norden von Basel werden national bedeutende Logistikinfrastrukturen ausgebaut und neu strukturiert. Gleichzeitig können grosse Industrie-, Logistik- und Hafenable in den kommenden Jahren ganz oder teilweise neu genutzt werden. Dadurch bietet sich die Chance, bislang geschlossene Areale zu transformieren und für die Bevölkerung zu öffnen. So können durchmischte Stadtteile entstehen, welche die dringend benötigten Wohn- und Arbeitsflächen bereitstellen.

Um diese Entwicklungen gesamthaft zu koordinieren und der Öffentlichkeit zu vermitteln, soll ein Stadtteilrichtplan für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck erarbeitet werden. Er zeigt der Politik und der Bevölkerung die Schnittstellen und Zusammenhänge der verschiedenen Planungen auf. Dieses Instrument ist unabhängig vom Planungsstand einzelner Projekte nötig: Analog dem kantonalen Richtplan berücksichtigt der Stadtteilrichtplan die starke Eigendynamik einzelner Teilbereiche und fördert durch die gegenseitige Abstimmung deren Realisierung.

Mit Beschluss vom 14. Mai 2014 hat der Grosse Rat eine Ausgabe über 1,38 Mio. Franken für Vorarbeiten zur Hafen- und Stadtentwicklung gesprochen (P130732). Die Vorarbeiten dienen zur Klärung der Rahmenbedingungen im komplexen Umfeld der Hafen- und Stadtentwicklung und darüber hinaus im Perimeter des vorgesehenen Stadtteilrichtplans. Dieser Arbeitsschritt nun abgeschlossen und schafft die Basis für eine verbindliche Planung.

Im Zusammenhang mit der Hafen- und Stadtentwicklung hat der Grosse Rat insgesamt zehn Anträge überwiesen, die im vorliegenden Bericht beantwortet werden. Viele der Vorstösse können inhaltlich nur im grösseren Kontext der Stadtteile Kleinhüningen und Klybeck behandelt werden.

Im Jahr 2016 haben der Kanton und die damaligen Grundeigentümer BASF und Novartis eine Planungsvereinbarung zur gemeinsamen Arealentwicklung klybeckplus abgeschlossen. In einem ersten Schritt wurde eine städtebauliche Testplanung durchgeführt, die im Januar 2019 mit der Zusammenfassung der Erkenntnisse in einem Synthesebericht abgeschlossen wurde. Mitte 2019 haben sowohl Novartis als auch BASF ihre Arealteile verkauft. Neue Eigentümerinnen sind die Swisslife AG (ehemalige Arealteile von BASF Schweiz AG) und die Central Real Estate Holding AG (ehemalige Arealteile von Novartis Pharma AG). Die ursprüngliche Planungsvereinbarung bildet weiterhin die Basis für die Transformation.

Bezüglich der Infrastrukturentwicklung sind die Bedingungen für den nächsten Schritt in der Stadtplanung gegeben: Auf dem schweizerischen Areal des Badischen Rangierbahnhofs sollen mit dem Bau des trimodalen Containerumschlag-Terminals inkl. Hafenbecken 3 (Gateway Basel Nord) neue Logistikinfrastrukturen erstellt und an den wichtigsten europäischen Güterkorridor angeschlossen werden. Im Januar 2019 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt) (P181757) überwiesen.

Im Rahmen der trinationalen 3Land-Planung hat der Regierungsrat gemeinsam mit den französischen und deutschen Partnern übergeordnete Strategien erarbeitet. Das Raumkonzept 3Land, die trinationale Verkehrsstudie sowie das Naturschutz- und Freiraumkonzept gilt es im Stadtteilrichtplan auf der lokalen Ebene zu verankern.

## 1.2 Massnahmen

Ziel der anstehenden Planungsphase ist es, den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck als Koordinations- sowie Kommunikationsinstrument zu erarbeiten und durch den Regierungsrat behördenverbindlich festzusetzen. Dies gewährleistet die wichtige Abstimmung der einzelnen Projektbestandteile sowie übergeordneter Themen und schafft Planungssicherheit. Gleichzeitig werden erste Projektentwicklungen am Klybeck- und Westquai vorbereitet.

Folgende Arbeiten sind vorgesehen:

### Stadtteilrichtplan

- **Fachliche Erarbeitung Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck**  
Als Ergänzung zum kantonalen Richtplan hält der Stadtteilrichtplan die Strategie für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf Quartierebene fest. Er steuert diese mit Erläuterungen der dafür notwendigen Planungsschritte und zeigt der Politik sowie der Bevölkerung die Schnittstellen und Zusammenhänge der verschiedenen Planungen auf. Die Öffentlichkeit wird aktiv informiert und in die Erarbeitung einbezogen.
- **Monitoring soziale Entwicklung**  
Ein Monitoring der sozialen und sozio-ökonomischen Entwicklung in den heutigen und zukünftigen Quartieren schafft eine fundierte Datenbasis, um gegebenenfalls auf unerwünschte Entwicklungen reagieren zu können.
- **Beteiligung und Kommunikation**  
Die proaktive Beteiligung und Kommunikation ermöglicht den Dialog zwischen den vielfältigen Interessensvertretungen und informiert laufend über den Arbeitsstand.

### Fachliche Grundlagen

- **Gesamtwirtschaftlichkeit**  
Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Arealentwicklungen und Infrastrukturinvestitionen werden aufgezeigt. Zudem werden Wirtschaftlichkeit sowie volkswirtschaftliche Effekte abgeschätzt.
- **Mobilitätskonzept und Verkehrserschliessung**  
Das Mobilitätskonzept aus der trinationalen Verkehrsstudie 3Land wird zum Zielbild Verkehr für den Stadtteilrichtplan weiterentwickelt. Es dient als Basis für Angebots- und Erschliessungskonzepte auf den Schweizer Teilgebieten. Daraus werden Mobilitätsmassnahmen abgeleitet. Weiter dient es als Grundlage für Vorprojekte und die notwendigen Finanzierungsanträge.
- **Grün- und Freiräume**  
In Vertiefungsstudien wird ein Zielbild zu den Grün- und Freiräumen für den Stadtteilrichtplan-Perimeter entwickelt. Es ist Grundlage für nachfolgende Arealentwicklungen und Varianzverfahren und dient als strategisches Instrument zur Sicherung und Schaffung wertvoller Grün- und Naturräume.
- **Umwelt**  
Die Einhaltung der umweltrechtlichen Vorgaben (Lärm, Störfall, Altlasten usw.) wird mittels Grundlagenarbeiten in verschiedenen Umweltbereichen geprüft. Die daraus notwendigen Massnahmen und Kosten werden aufgezeigt.

### Projektentwicklung

- **Initialprojekt Dreiländereck**  
Ein Projektwettbewerb Dreiländereck dient als Basis für den Brückenschlag von Basel nach Weil am Rhein sowie die Gestaltung der Promenaden und des umgebenden Frei-

raums entlang und um die Landesgrenze. Der Bund hat in Aussicht gestellt, die vorgesehene neue Hafenbrücke am Dreiländereck im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel mitzufinanzieren.

### 1.3 Begehren

Für die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck sowie für im Rahmen der Planungsphase anstehende Massnahmen beantragen wir Ihnen mit vorliegendem Ratschlag, neue Ausgaben von insgesamt 5,736 Mio. Franken zu bewilligen zulasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartements, (Generalsekretariat, Pos. 6018.700.00032)

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat zudem, die Anzüge

- Beat Jans und Konsorten betreffend „Planung eines bahnbrechendes Ökostadtteils am Hafen“ (P105327)
- David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Wohnen im Hafen am Klybeckquai rasch ermöglichen“ (P125256)
- René Brigger und Konsorten betreffend „massgeblicher Berücksichtigung des gemeinnützigen Wohnungsbaus bei der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ (P135171)
- Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen zur positiven Entwicklung des Hafensareals im Klybeckquartier/Kleinhüningen“ (P145244)
- Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Schaffung eines pionierhaften, autofreien Ökostadtteils am Hafen“ (P145245)
- Leonhard Burckhardt und Konsorten betreffend „begleitendes Monitoring der Stadtentwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen“ (P145246)

stehen zu lassen

und die Anzüge

- Heidi Mück und Konsorten betreffend „seriöser und umfassender Prüfung von Alternativszenarien bei der Entwicklungsplanung des Gebietes Klybeckquai/Westquaiinsel“ (P145243)
- Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafenentwicklung“ (P145425)
- Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „transparente öffentliche Vergabeverfahren in den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen“ (P145426)
- Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „Planungszone (gem. Bau- und Planungsgesetz) im Hafensareal“ (P145427)

abzuschreiben.

## 2. Gesamtentwicklung Basel Nord

### Ausgangslage

Im Norden von Basel liegen grosse Industrie-, Logistik- und Hafenable, die in den kommenden Jahren ganz oder teilweise neu genutzt werden können. Die anstehenden Arealentwicklungen sind unter dem Titel „Basel Nord“ zusammengefasst.

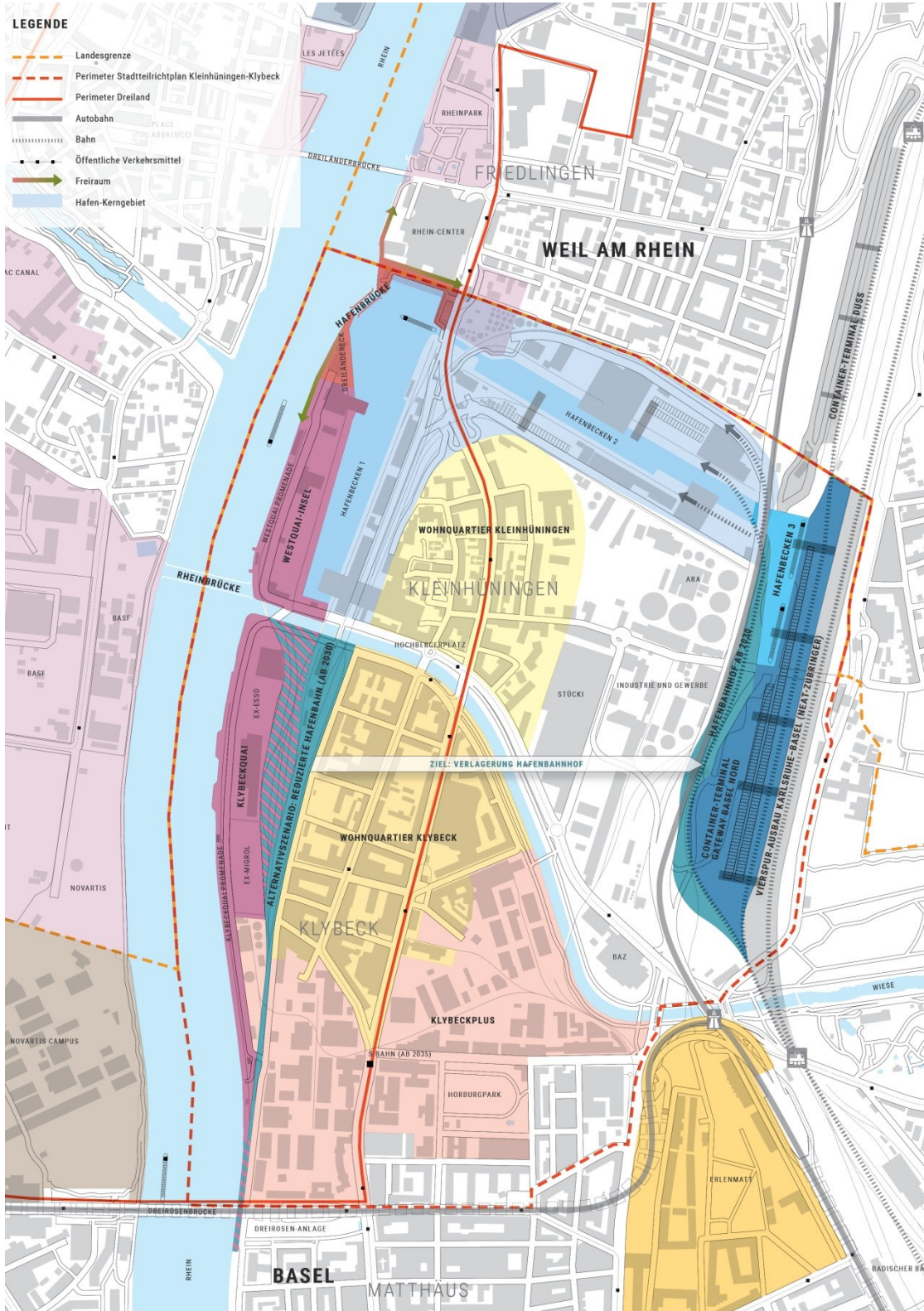


Abb. 1: Perimeter und Teilbereiche des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck

Der Kanton Basel-Stadt hat in den letzten Jahren ein erfreuliches Wachstum zu verzeichnen. Die Bevölkerung und vor allem die Zahl der Arbeitsplätze haben stetig zugenommen. Auch in Zukunft soll Basel weiter wachsen können. Um den angespannten Wohnungs- und Geschäftsimmobiliemarkt zu entlasten und den Pendlerzuwachs zu begrenzen, strebt der Regierungsrat ein ausgeglichenes Wachstum von Wohn- und Arbeitsplätzen an. Der kantonale Richtplan weist ein Wachstumspotenzial für die Zahl der Beschäftigten im Kanton bis 2035 um 40'000 und für die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um 30'000 aus. Realistisch ist aus Sicht des Regierungsrates eine Zunahme der Beschäftigten um 30'000 und der Einwohnerinnen und Einwohner um 20'000 in diesem Zeitraum. Die Arealentwicklungen in Basel Nord leisten zu diesem Entwicklungsziel einen entscheidenden Beitrag.

Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel bietet sich die einmalige Chance, bislang geschlossene Areale zu transformieren und für die Bevölkerung zu öffnen. So können durchmischte Stadtteile entstehen, welche die dringend benötigten Wohn- und Arbeitsflächen anbieten. Um diese Transformation zu ermöglichen, investiert der Kanton einerseits in partnerschaftliche Planungen mit Grundeigentümern (Projekt klybeckplus) sowie in den Ausbau und die teilweise Verlagerung der national bedeutenden Hafen- und Logistikinfrastruktur. Der Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt) (P181757) ist aktuell beim Grossen Rat in Bearbeitung. Gleichzeitig fördert der Kanton die Stadtentwicklung auf frei werdenden Flächen und plant die dafür notwendigen Infrastrukturen sowie Grün- und Freiräume.

Die Gesamtstrategie zur Verdichtung des Siedlungsgebiets ist im kantonalen Richtplan Basel-Stadt festgelegt. Sie sieht die bessere Ausnutzung von Flächen und insbesondere Nutzungsinintensivierungen auf Arealen in Transformation vor. Der Regierungsrat bekennt sich damit zur nachhaltigen und vom Raumplanungsgesetz des Bundes geforderten Innenentwicklung.

Um den kantonalen Richtplan auf Quartierebene zu ergänzen, soll ein Stadtteilrichtplan für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck erarbeitet werden. Er wird alle Entwicklungen abbilden und der Politik und der Bevölkerung die Schnittstellen und Zusammenhänge der verschiedenen Planungsstände aufzeigen. Der Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck umfasst sämtliche Arealentwicklungen sowie Infrastruktur- und Freiraumprojekte in den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck.

Aufgrund der Grenzlage hängen die baselstädtischen Vorhaben stark mit den Entwicklungen in Huningue und Weil am Rhein zusammen. Im Jahr 2016 hat der Regierungsrat mit den elsässischen und badischen Nachbarstädten eine weitere Planungsvereinbarung abgeschlossen, mit der die Fortführung der seit 2011 bestehenden Zusammenarbeit im 3Land gesichert ist. Auf Basis des zwischenzeitlich erarbeiteten trinationalen Raumkonzepts konzentrieren sich nun die Arbeiten auf die Abstimmung der künftigen Nutzungen, grenzüberschreitende Verbindungen mit Brücken, öffentliche Verkehrslinien und zusammenhängende Freiräume.

### **Planungsprozess**

Die Planung in Basel Nord verläuft parallel auf verschiedenen Massstabs- und Konkretisierungsstufen. Diese reichen von kurzfristigen Projekten am zwischengenutzten Klybeckquai bis zur trinationalen Bearbeitung von Verkehrs-, Landschaft-, Städtebau- und Nutzungsplanungen über die Quartierentwicklung bis zur Neuorganisation (inter-)nationaler Logistikinfrastrukturen.

Mit vorliegendem Bericht werden Planungsgelder für die mittel- bis langfristige Transformation beantragt. Temporäre Massnahmen werden entsprechend dem Verlauf der Transformation separat beantragt (z.B. Öffnung Klybeckquai, Zwischennutzungen, temporäre Promenade, IBA Schlusspräsentation 2020).

Die Arbeit am Stadtteilrichtplan und die Planung einzelner Entwicklungsgebiete (klybeckplus, Klybeckquai, Westquai-Insel und Dreiländereck) erfolgen gleichzeitig: Der Stadtteilrichtplan nimmt

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

die Planungsergebnisse aus einzelnen Arealen auf und bildet die Gesamtentwicklung Basel Nord ab. Umgekehrt fliessen die Erkenntnisse aus der Entwurfsarbeit und der Mitwirkung am Stadtteilrichtplan in diese Planungsarbeiten ein.



### **3. Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck**

Die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans basiert im Wesentlichen auf drei Elementen, die nachfolgend erläutert werden:

- 1) Die eigentliche Planungsarbeit, die eine integrale Bearbeitung sicherstellt.
- 2) Ein Monitoring der sozialen und sozio-ökonomischen Entwicklung in den heutigen und zukünftigen Quartieren, das die fundierte Datenbasis zur Beurteilung genannten der Entwicklungen liefert.
- 3) Der Einbezug der Öffentlichkeit bzw. Teilen davon und eine proaktive Kommunikation dienen dem Dialog zwischen den vielfältigen Interessensvertretungen und der kontinuierlichen Information über den Arbeitsstand.

#### **3.1 Fachliche Bearbeitung Stadtteilrichtplan**

##### **3.1.1 Planungsinstrument Stadtteilrichtplan**

Der Stadtteilrichtplan als Planungsinstrument wird im Kanton Basel-Stadt nach festgelegten Grundsätzen erarbeitet.<sup>1</sup> Der Stadtteilrichtplan hält die Strategie einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck fest und steuert diese mit Erläuterungen der dafür notwendigen Planungsschritte.

Die Öffentlichkeit wird aktiv informiert und in die Erarbeitung einbezogen. Dies führt zu politisch abgestimmten Grundsatzentscheidungen für den Entwicklungsprozess, schafft einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessensgruppen und gewährt dadurch eine höhere Planungssicherheit. Der Stadtteilrichtplan führt als Grundlage diejenigen Themen und Massnahmen auf, die in den kantonalen Richtplan übernommen werden. Der Stadtteilrichtplan wird durch den Regierungsrat beschlossen und macht behördenverbindliche Festsetzungen für die Infrastruktur- und Nutzungsplanungen.

Methodisch gilt es, die Eigendynamik einiger Areale und deren Planungsprozesse zu berücksichtigen (besonders klybeckplus und die Hafententwicklung). Eine grobe Etappierung soll aufzeigen, wie unter sich wandelnden Rahmenbedingungen frühzeitig Initialprojekte ermöglicht werden können. Dies im Austausch mit den Nachbarn, besonders den Städten Hunningue und Weil am Rhein.

##### **3.1.2 Massnahmen**

Die fachliche Erarbeitung erfolgt federführend durch das Bau- und Verkehrsdepartement (Planungsamt) gemeinsam mit verschiedenen kantonalen Fachstellen und externen Fachpersonen. Folgende Schritte sind vorgesehen:

###### **Schritt 1: Vorbereitungsphase**

- Kantonsinterne Aufbereitung der bisherigen Planungsarbeiten zu Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr, Umwelt usw. als Diskussionsgrundlage für die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans.

###### **Schritt 2: Entwurfsphase**

- Einarbeiten der Planungsgrundlagen aus den Teilbereichen (Hafen- und Stadtentwicklung, klybeckplus, Fokusbereiche Dreiländereck, ExEsso-Parzelle, 3Land)
- Einarbeiten der fachlichen Grundlagen (Verkehr, Frei- und Grünraum, Naturschutz, Umwelt usw.)
- Proaktive Beteiligung mit unterschiedlichen Formaten und Akteuren
- Konsolidierung und Vorbereitung der Planaufgabe

---

<sup>1</sup> Gemäss Leitfaden Kantonale und Kommunale Richtpläne und Teilrichtpläne; siehe z.B. Stadtteilrichtplan Gundeldingen

Die Elemente der Entwurfsphase sind nicht als separate, chronologisch ablaufende Arbeitsschritte zu verstehen. Vielmehr wird die Planung einzelner Entwicklungsgebiete parallel zur Erarbeitung des Stadtteilrichtplans weitergeführt. Der Stadtteilrichtplan berücksichtigt wiederum die Ergebnisse aus diesen Planungsarbeiten. Umgekehrt fließen die Erkenntnisse aus der Entwurfsarbeit und der Mitwirkung für den Stadtteilrichtplan in diese Planungsarbeiten ein.

**Schritt 3: Öffentliche Auflage**

- Auflage Stadtteilrichtplan
- Bearbeitung der Anregungen, Abwägung und Bereinigung Stadtteilrichtplan

**Schritt 4: Festsetzung**

- Beschluss Stadtteilrichtplan durch den Regierungsrat
- Kenntnisnahme durch den Grossen Rat

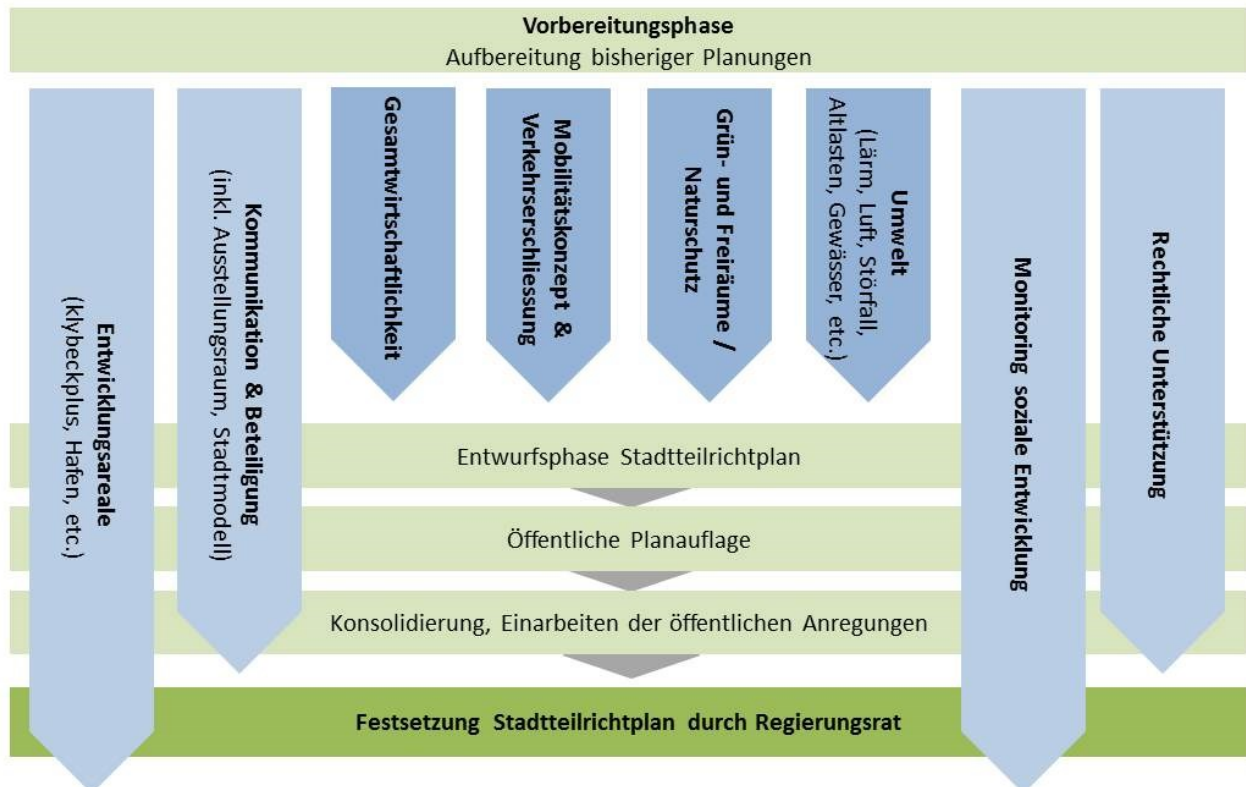


Abb. 2: Schematische Darstellung des Prozesses Stadtteilrichtplan

Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck bewältigen zu können, bedarf es folgender finanzieller Ressourcen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Schritt 1: Aufbereitung der bisherigen Planungsarbeiten	50'000
• Schritt 2: Fachliche Bearbeitung Stadtteilrichtplan (inkl. externer Unterstützung)	300'000
• Schritt 3/4: Konsolidierung inkl. Einarbeitung der öffentlichen Anregungen	100'000
<b>Total</b>	<b>450'000</b>

**3.1.3 Folgeschritte**

Der Stadtteilrichtplan bildet eine Grundlage für nutzungsplanerische Massnahmen wie Bebauungspläne oder Zonenplanänderungen sowie für Infrastruktur- und Freiraumprojekte. Mit dem

Beschluss des Regierungsrats zum Stadtteilrichtplan sollen dem Grossen Rat bereits erste Bebauungspläne zu Teilarealen vorgelegt werden. Eingaben für Infrastrukturprojekte beim Agglomerationsprogramm des Bundes können aktualisiert werden. Weitere Massnahmen, die der Stadtteilrichtplan benennt, wie flankierende Massnahmen für die Quartiere und Pilotprojekte können umgesetzt oder planerisch konkretisiert werden. Nach der Festsetzung des Stadtteilrichtplans werden die relevanten Aussagen bei der nächsten Anpassung in den kantonalen Richtplan übernommen.

## 3.2 Monitoring soziale Entwicklung

### 3.2.1 Ausgangslage

#### Kennzahlenbericht

Im Rahmen der bisherigen Planungsarbeiten zur Hafen- und Stadtentwicklung (Ausgabenbericht P130732) wurde ein Kurzbericht mit den Kennzahlen aus den Bereichen Bevölkerung, Steuern, Wohnen, Bauen, Wirtschaft, Bildung und Soziales, Raum und Umwelt der Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck erstellt. Dabei wurde die Entwicklung der beiden genannten Quartiere separat, für beide Wohnviertel zusammen sowie als Vergleich für die gesamte Stadt Basel ab dem Jahr 2000 wiedergegeben. Die Ergebnisse können im Monitoring Kleinhüningen und Klybeck abgerufen werden, das im Juni 2015 erschienen ist.<sup>2</sup>

#### Befragung

Zusätzlich erfolgte 2015 eine Anwohnerbefragung in den Wohnquartieren Kleinhüningen und Klybeck mit dem Ziel, einen Überblick zur aktuellen Bewertung der Lebensbedingungen im Quartier zu erlangen sowie den Bekanntheitsgrad der geplanten Projekte und mögliche Entwicklungspotenziale und Zukunftsperspektiven der Hafen- und Stadtentwicklung abzufragen.<sup>3</sup>

Grundsätzlich zeigen sich die Befragten mit der Lebensqualität in den Wohnvierteln zufrieden. Als grösste Belastung sehen die Befragten den Lärm, die mangelnde Sauberkeit und die Verkehrssituation. Ein Drittel der Befragten hofft, dass die geplanten Projekte positive Impulse für ihr Quartier haben werden, ein Viertel befürchtet negative Auswirkungen.

### 3.2.2 Fortsetzung Monitoring

Der Kennzahlenbericht und die Befragung machen erste Angaben zu den Entwicklungen. Erst mit einer längeren Messreihe lassen sich Veränderungen feststellen und lässt sich ermitteln, welche allfälligen Massnahmen angezeigt sind. Aus diesem Grund werden beide Erhebungen weitergeführt.

#### Kennzahlenbericht

Es ist vorgesehen, den Kennzahlenbericht durch weitere Erhebungen zu aktualisieren, um so die Entwicklung innerhalb der beiden Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck auch während der weiteren Projektphase und im Gesamtkontext des Stadtteilrichtplans beobachten zu können. Die jüngste Erhebung fand im Sommer 2019 statt, die Resultate liegen voraussichtlich im Herbst 2019 vor.

#### Befragung

Als begleitende Massnahme ist die Wiederholung der Befragung zur Hafen- und Stadtentwicklung im Jahr 2020 geplant.

#### Erwartete Tendenzen im Wohnbereich

Die angestrebten Neubauten in den Entwicklungsarealen schaffen zusätzlichen Wohnraum, was den Druck auf den Bestand in den heutigen Quartieren reduziert. Grundsätzlich kann es zu Sa-

<sup>2</sup> <http://www.statistik.bs.ch> > Analysen und Berichte > Stadtteilanalysen > Klybeck-Kleinhüningen

<sup>3</sup> <http://www.statistik.bs.ch> > Befragungen > Kantonale Befragungen > Stadtteilbefragungen > Hafenstadtbefragung

nierungen kommen, die neue Angebote im Quartier ermöglichen. Diese dürften höhere Mietzinsen aufweisen, die jedoch tendenziell noch immer unter den Mietzinsen von Neubauten liegen. Mit der Teilrevision des WRFG zur Umsetzung der Wohnschutzinitiative (Ratschlag aktuell in Beratung in der BRK und WAK) sollen Mietzinse nach Sanierung, Umbau und Ersatzneubau während fünf Jahren beschränkt und kontrolliert werden. In Kombination mit der Formularpflicht und dem Rückkehrrecht dürfte dies mittelfristig Mietzinssteigerungen dämpfen und Kündigungen weniger wahrscheinlich machen. Dies kommt den Bedürfnissen der wirtschaftlich weniger leistungsfähigen Haushalte entgegen. Von Vorteil ist, dass in den heutigen Quartieren bereits einige Genossenschaften ansässig sind und es damit einen langfristigen Bestand an gemeinnützigen Wohnungen geben dürfte. Mit der Vorgabe des Richtplans, dass insgesamt mindestens ein Drittel preisgünstiger Neubau auf neuen Wohnbauarealen entsteht, ist auch gewährleistet, dass in den Neubauten eine gewisse soziale Durchmischung möglich ist. Weiter können gemeinsam mit den verschiedenen Quartierakteuren Massnahmen umgesetzt werden, die die Entwicklungen im öffentlichen Raum oder im direkten Wohnumfeld begleiten

### Abklärung von Massnahmen

Während der Erarbeitungsphase des Stadtteilrichtplans werden auf der Grundlage der statistischen Daten, der Befragung und der erwarteten Tendenzen im Wohnbereich in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel und lokalen Akteuren der Bedarf und Möglichkeiten für konkrete Massnahmen oder Projekte für die bestehenden Quartiere ermittelt. Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck bewältigen zu können, bedarf es folgender finanzieller Ressourcen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Durchführung Monitoring (Kennzahlenbericht)	40'000
• Befragung Bevölkerung 2020	45'000
• Abklärung Massnahmen Quartiere	35'000
<b>TOTAL</b>	<b>120'000</b>

## 3.3 Beteiligung und Kommunikation

### 3.3.1 Ausgangslage

Für verschiedene Planungen innerhalb des Perimeters des Stadtteilrichtplans gibt oder gab es bereits mehrere Beteiligungsverfahren sowie eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

In der Arealentwicklung **klybeckplus** ist die Öffentlichkeit proaktiv eingebunden. Vor jedem neuen Planungsschritt werden die Anliegen der Bevölkerung abgeholt und anschliessend eingearbeitet. Bis zum Abschluss der Testplanung im November 2017 hatten drei grosse Beteiligungsveranstaltungen und zahlreiche Führungen stattgefunden. Die Planungspartner haben sich dafür entschieden, die erfolgreiche proaktive Beteiligung der Bevölkerung fortzusetzen. Abgestimmt auf die übergeordnete Beteiligung im Rahmen des Stadtteilrichtplans soll die Bevölkerung zu spezifischen Themen und Fragestellungen beigezogen werden. So kann sie analog der Beteiligung von 2017 frühzeitig Input zum städtebaulichen Gesamtkonzept geben können. Die Projektwebseite<sup>4</sup> informiert laufend über den Stand der Planung und stellt die vorhandenen Planungsdokumente bereit.

Für die Studien zur **Tramnetzentwicklung**, in dessen Rahmen auch das Tram Klybeck-Kleinhüningen bearbeitet wird, bestehen zwei Beteiligungsformate: Zum einen ein Forum als öffentliche Veranstaltung, das allen Interessierten offen steht, zum anderen ein Beirat aus Organisationen

<sup>4</sup> [www.klybeckplus.ch](http://www.klybeckplus.ch)

und Verbänden. Beide Formate finden regelmässig statt und befassen sich grundsätzlich mit dem gesamtstädtischen Tramnetz.

Das Mitwirkungsverfahren zur **Hafen- und Stadtentwicklung** Kleinhüningen-Klybeck wurde im Januar 2012 mit einer Begleitgruppe aus den benachbarten Quartieren sowie mit zwei Informationsversammlungen gestartet. Als Ergebnis hat die Begleitgruppe 2014 zuhänden des Grossen Rats und der Planungsbehörden Empfehlungen für die Planung formuliert. Der Bericht mit den Empfehlungen<sup>5</sup> dient als eine von zahlreichen Grundlagen für sämtliche Planungsaufträge.

Auf trinationaler Ebene wurde 2015 das Raumkonzept **3Land** in einer Wanderausstellung in den drei Städten Basel, Weil am Rhein und Huningue vorgestellt. Umrahmt wurde die Ausstellung von zahlreichen Begleitveranstaltungen. In einer Befragung konnten die Besucherinnen und Besucher ihre Meinung und Anregungen zum Raumkonzept äussern. Die Auswertung der Befragung ist Teil der vollständigen Dokumentation des Raumkonzepts 3Land.

### 3.3.2 Aufgabenstellung

Die Entwicklungen, die der Stadtteilrichtplan behandelt, sind weitreichend und sowohl für die bestehenden Quartiere als auch für die gesamte Stadt prägend. Die bevorstehende Erarbeitung des Stadtteilrichtplans ist nicht zuletzt ein wichtiger Kommunikations- und Partizipationsprozess, in dem über die übergeordneten Themen der Stadtentwicklung wie auch über konkrete erste Bausteine verhandelt wird. Es werden unterschiedliche Formate der Kommunikation und Information genutzt, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen und Interessen auszugleichen.

Die Kommunikation zum Stand der Planungen und die Beteiligung zum Stadtteilrichtplan erfolgen kontinuierlich und proaktiv. So werden die anstehenden sowie die abgeschlossenen Arbeitsschritte nachvollziehbar vermittelt. In der Beteiligung findet sowohl ein Dialog zwischen Mitwirkenden, Grundeigentümern und den planenden Behörden als auch zwischen den verschiedenen Interessenvertreterinnen und -vertretern statt. Damit haben möglichst viele Interessierte teil am Entstehungsprozess des Stadtteilrichtplans und können ihre Anliegen in die Planung einbringen.

### 3.3.3 Massnahmen

#### Beteiligung Stadtteilrichtplan

Die Beteiligung baut nach Möglichkeit auf bereits bestehenden Formaten auf. Nach dem politischen Beschluss zum vorliegenden Bericht kann die Beteiligung von den kantonalen Fachstellen in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel geplant und durchgeführt werden.

Zielgruppen sind neben der bestehenden Wohn- und Arbeitsbevölkerung in den Quartieren auch lokale Akteure sowie Grundeigentümer/-innen, Firmen, Vereine und Verbände, und – angesichts der gesamtstädtischen Bedeutung der Entwicklungen – auch die gesamtstädtische Bevölkerung. Dabei sollen unterschiedliche projekt- und zielgruppengerechte Formate für die Beteiligung gewählt und entwickelt werden. Dies um auch Bevölkerungsgruppen zu gewinnen, die sich von gängigen Veranstaltungen weniger angesprochen fühlen.

#### Ausstellungsraum und Modelle Basel Nord

Ein transparenter Planungsprozess mit einer proaktiven Beteiligung der Öffentlichkeit und ein niederschwelliger Zugang zu Informationen sind essentiell für Erfolg und Akzeptanz der Stadtplanung. Zwischenschritte und Ergebnisse sollen vor Ort in den Quartieren ausgestellt und diskutiert werden können.

Als anschauliches Kommunikations- und Arbeitsinstrument soll ein physisches Stadtmodell für den Perimeter des Stadtteilrichtplans vor Ort zur Verfügung stehen. In Kooperation mit den Quar-

<sup>5</sup> <http://kleinbasel.stadtteilsekretariatebasel.ch> > Mitwirkung > Hafen- und Stadtentwicklung

tierinstitutionen und den Eigentümern der grossen Entwicklungsareale soll ein Informations- und Ausstellungsraum geschaffen werden.

### Projektmittel laufende Kommunikation und Information

Die kommunikative Begleitung richtet sich an den oben genannten Zielen aus. Sie erfolgt kontinuierlich über den gesamten Erarbeitungszeitraum und wird abgestimmt auf das Beteiligungskonzept und den jeweiligen Projektstand weiterentwickelt.

Für die laufende Kommunikation und Information werden bestehende Formate fortgeführt und erweitert:

- Die Projektwebseiten im Perimeter<sup>6</sup> (Hafen- und Stadtentwicklung und Arealentwicklung klybeckplus) informieren über den Stand der Arbeiten. Sie stellen die vorhandenen Planungsdokumente bereit.
- Printprodukte in Form von thematischen Karten, Publikationen und Fachartikeln stellen die Themen und Teilbereiche im Perimeter des Stadtteilrichtplans dar und vermitteln die Entwicklungen auf leicht verständliche Art und Weise.

Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck bewältigen zu können, bedarf es folgender finanzieller Ressourcen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Beteiligung Stadtteilrichtplan	200'000
• Anteil an Ausstellungsraum und Modelle Basel Nord	100'000
• Projektmittel laufende Kommunikation	200'000
<b>Total</b>	<b>500'000</b>

### Folgeschritte

Auch die Phase der Nutzungsplanung und Realisierung wird mit einer kontinuierlichen Kommunikation begleitet. Die konkreten Massnahmen bezüglich Mitwirkung, Projektraum und Kommunikation sind nach dem Abschluss des Stadtteilrichtplans festzulegen, wenn die Resultate und Erfahrungen aus diesem Prozess vorliegen.

<sup>6</sup> [www.basel-nord.ch](http://www.basel-nord.ch), [www.hafen-stadt.ch](http://www.hafen-stadt.ch), [www.klybeckplus.ch](http://www.klybeckplus.ch)

## 4. Fachliche Grundlagen

Für den Stadtteilrichtplan sind zahlreiche fachliche Grundlagen und Untersuchungen notwendig. Letztere basieren auf den bisherigen Arbeiten. Die Erkenntnisse fliessen als Zwischenergebnisse und Resultate in den Erarbeitungsprozess des Stadtteilrichtplans ein.

### 4.1 Gesamtwirtschaftlichkeit

#### 4.1.1 Ausgangslage

Sämtliche Planungen im Perimeter des Stadtteilrichtplans umfassen auch Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit, um den projektspezifischen Bedingungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Vorarbeiten der Hafen- und Stadtentwicklung (Ausgabenbericht P130732) erfolgten wirtschaftliche Abklärungen für die städtebauliche Entwicklung am Klybeck- und Westquai.

Die durch die Hafen- und Stadtentwicklung insgesamt ermöglichte Umnutzung von bisherigen Hafensarealen beinhaltet ein grosses volkswirtschaftliches und fiskalisches Potenzial für den Kanton Basel-Stadt. Dem gegenüber stehen die Kosten für die Entwicklung.

Zur Abschätzung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen liess der Kanton bei der Firma EBP, Zürich, eine entsprechende Studie erstellen. Die Abklärungen erfolgen jeweils parallel zur Gesamtplanung, d.h. sie spiegeln den jeweiligen Wissensstand wider und fliessen entsprechend in die Planung ein. EBP hat im Jahr 2012 in einem Bericht bereits aufgezeigt,

- wie eine umfassende Wirtschaftlichkeitsanalyse anzulegen ist und
- welche Wertschöpfungseffekte zu erwarten sind, inkl. erste quantitativen Abschätzungen.

Die Studie wurde unterdessen aktualisiert und inhaltlich erweitert. Der nun vorliegende Bericht legt vor allem einen Fokus auf zu erwartende künftige Land- und Immobilienwerte sowie die mit der Umnutzung einhergehenden volkswirtschaftlichen Effekte (gemessen als Bruttowertschöpfung).

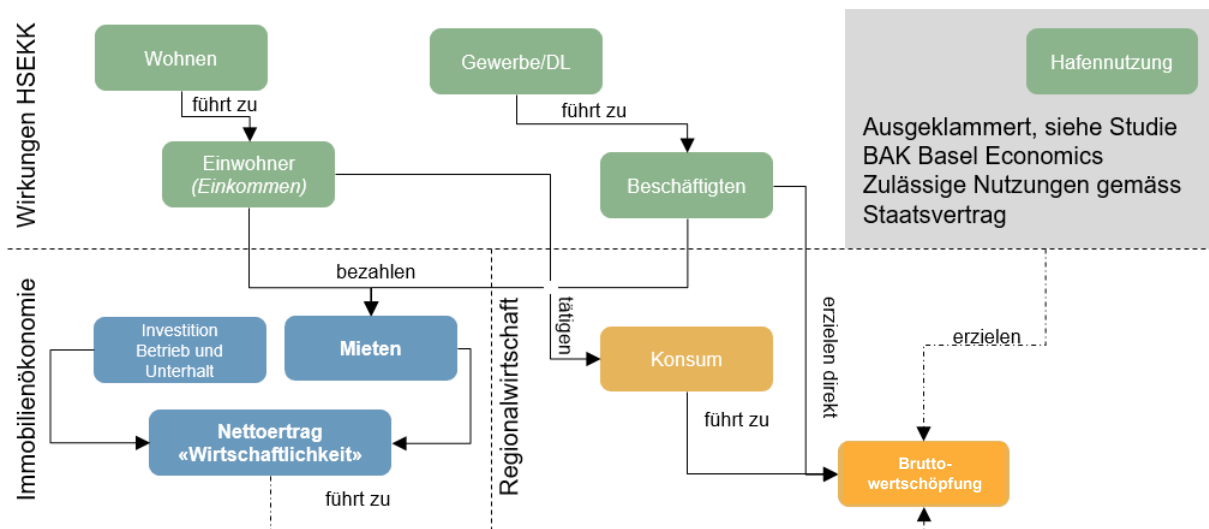


Abb. 3: Schematisches Modell zur Entstehung wirtschaftlicher Potenziale; Darstellung: EBP

In der Abbildung 3 wird schematisch die Wirkungskette von der Flächennutzung zur Entstehung der Landwerte sowie der Bruttowertschöpfung aufgezeigt. Darüber hinaus wurden neu drei Entwicklungsszenarien (vgl. Abbildung unten Varianten Hafenbahn) untersucht:

- Szenario 0: Weiterentwicklung auf Basis Status quo, „hafenauffine“ Nutzungen: In Szenario 0 erfahren die Teilgebiete eine Entwicklung (z.B. durch Verdichtung und veränderte Nutzungen). Die Entwicklungen erfolgen jedoch einzig im Rahmen des Staatsvertrags zur «Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft» (Rheinhafen-Vertrag) und der aktuellen raumplanerischen Rahmenbedingungen.
- Szenario 1: Verlagerung aller Hafenbahnanlagen südlich der Wiese (Variante „Neuhausstrasse“ gemäss Ratschlag P181757): Dieses Szenario enthält das stadtplanerisch angestrebte Zielbild mit einer vollständigen Transformation der Teilgebiete. Es findet eine umfangreiche Umstrukturierung statt hin zu einem durchmischten Stadtteil mit Flächen für Arbeit, Wohnen, Freizeit und Kultur.
- Szenario 2: Optimierung, Reduktion der Hafenbahnanlagen südlich der Wiese (Variante „Altrheinweg“ gemäss Ratschlag P181757): Szenario 2 bildet eine Entwicklung ab, die dem Zielbild von Szenario 1 folgt, aufgrund des Weiterbetriebs der Hafenbahn auf wesentlichen Teilen der heutigen Bahnanlage jedoch keine vollständige Umstrukturierung hin zum Zielbild vollzogen werden kann.

Die drei Szenarien unterscheiden sich in der Nutzungsart und -intensität, jedoch auch in der übergeordneten Erschliessung, die nur ab einer gewissen Nutzungsdichte eine substantielle Aufwertung erfährt.

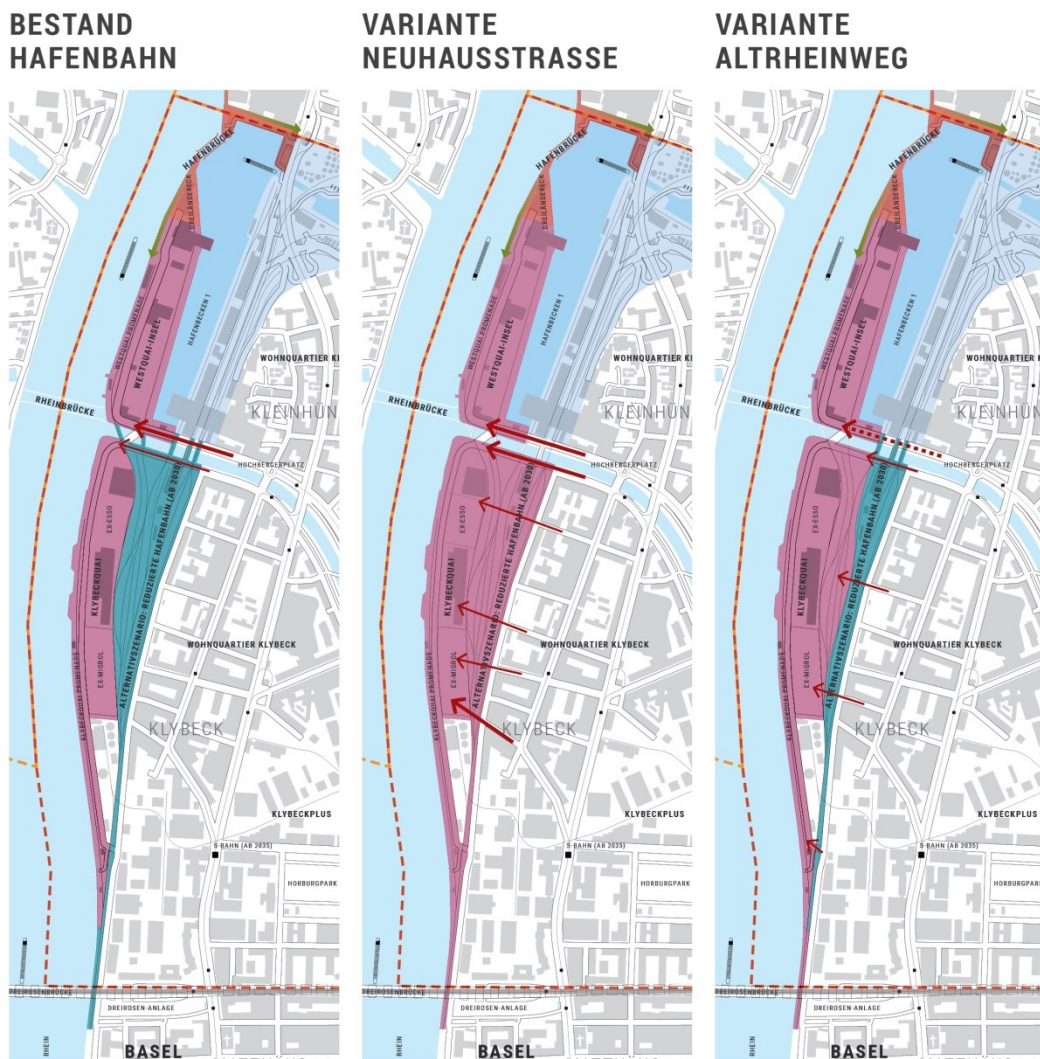


Abb. 4: Varianten der Weiterentwicklung der Hafenbahn



Die potenziellen Landwerte und die Wertschöpfungspotenziale unterscheiden sich deutlich in den drei Szenarien, wie dies in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist.

Erträge	Szenario 0 [Mio. Fr.]	Szenario 1 [Mio. Fr.]	Szenario 2 [Mio. Fr.]
Landwerte (absolut)	123	349	168
Rendite auf Land, pro Jahr (Verzinsung: 4%)	5	14	7
Bruttowertschöpfung pro Jahr	615	656	582

Die Ergebnisse zeigen, dass für Szenario 1 sowohl betreffend Landwert als auch betreffend die Wertschöpfungspotenziale die höchsten Beträge geschätzt werden. Zudem zeigt sich, dass die Szenarien 0 und 2 sowohl bezüglich Landwerte als auch bezüglich des Wertschöpfungspotenzials näher beieinander liegen als zum Szenario 1, sich Szenario 1 also deutlich von den beiden anderen Szenarien abhebt. Dies liegt daran, dass Szenario 1 die umfangreichste Umstrukturierung hin zu einem durchmischten Stadtteil mit Flächen für Arbeit, Wohnen, Freizeit und Kultur ermöglicht. Damit werden im Vergleich zu den anderen Szenarien mehr Geschossflächen und höhere Landwerte ermöglicht.

#### 4.1.2 Aufgabenstellung

Bezüglich der Landwerte und Bruttowertschöpfung führt gemäss Analyse von EBP das Szenario 1 (Hafenbahn-Variante „Neuhausstrasse“) zum besten Ergebnis. Damit ist die Gesamtwirtschaftlichkeitsanalyse jedoch noch unvollständig. Folgende Elemente konnten aufgrund des Planungs- und Informationsstands noch nicht in die Analyse mit einbezogen werden:

- Berücksichtigung der mit den Szenarien verbundenen Kosten, beispielsweise für die Freistellung der Areale, die übergeordnete Erschliessung, die Arealerschliessung, den öffentlichen Raum und die soziale Infrastruktur (z.B. Schulen);
- Berücksichtigung weiterer mit den Szenarien für den Kanton verbundener Erträge, namentlich die aus den entstehenden Arbeitsplätzen und Wohnräumen generierten Steuereinnahmen (Einkommenssteuern, Vermögenssteuern, Unternehmenssteuern) und Abgaben.

Die zentrale Aufgabe in der nächsten Planungsphase wird sein, mit dem fortschreitenden Planungsstand diese noch fehlenden Schätzungen zu erstellen und die Studie zur Gesamtwirtschaftlichkeit entsprechend zu erweitern.

#### 4.1.3 Massnahmen

Die Gesamtwirtschaftlichkeitsstudie zur Hafen- und Stadtentwicklung wird fortgeführt und soweit möglich vervollständigt. Der aktualisierte Bericht wird eine wichtige Grundlage für den Variantenentscheid zur Weiterentwicklung der Hafenbahn darstellen.

Das Projekt „klybeckplus“ verfügt über eigene Mittel zur Betrachtung der Gesamtwirtschaftlichkeit. Im Rahmen des Stadtteilrichtplan-Prozesses werden die separaten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen in sinnvoller Weise auf den gesamten Perimeter ausgedehnt und die Folgen für den öffentlichen Haushalt dargestellt.

#### 4.1.4 Folgeschritte

Folgeschritte werden aufgrund des Planungsstands und der Resultate in der nächsten Planungsphase definiert.

#### Zusammenfassung Massnahmen und Kosten

- Durchführung Studie Gesamtwirtschaftlichkeit Hafen- und Stadtentwicklung Fr. 80'000

## 4.2 Verkehrserschliessung

### 4.2.1 Ausgangslage

Die Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs, die Transformation verschiedenster Areale im Perimeter des Stadtteilrichtplans und die damit verbundene prognostizierte Zunahme der Mobilität machen einen abgestimmten Angebotssprung und damit auch einen umfassenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Eine auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr ausgerichtete Erschliessung des gesamten Perimeters, eine gute Einbindung in das bestehende Quartier und die Verknüpfung mit den benachbarten Städten im 3Land sind dabei zentral. Nur so können die Entwicklungen nachhaltig ausgerichtet und die Auswirkungen der wachsenden Mobilitätsansprüche stadt- und umweltverträglich sowie wirtschaftlich abgewickelt werden.

### Tramnetzentwicklung

Am 19. September 2012 hat der Grosse Rat den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes (kurz Streckenplan) im Kanton Basel-Stadt genehmigt. Er hat zudem eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken zur Umsetzung des Tramstreckenausbaus gesprochen. Der Regierungsrat hat am 7. Juli 2015 den Grossen Rat auf Basis von 2012 ein erstes Mal über den Stand der Tramnetzentwicklung informiert und über die nächsten Ausbaustufen im Tramnetz entschieden. Am 16. Januar 2019 hat der Regierungsrat den zweiten Bericht zur Tramnetzentwicklung (P181730) zuhanden des Grossen Rates verabschiedet. Darin berichtet er zur Aktualisierung der Liniennetzplanung von 2018 und zu den geplanten, vordringlichen Streckenabschnitten des Tramnetzes.

Für die Weiterentwicklung verschiedenster Areale im Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck ist eine effiziente Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine grundlegende Voraussetzung. Daraus ergeben sich Impulse für den gesamten Ausbau des neuen Stadtquartiers. Entsprechend kann das Tram als effizienter Entwicklungsmotor dienen.

Im Rahmen der Tramnetzentwicklung wurden im Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck die Projekte Tram Klybeck (KLY), Tram Klybeck–Westquai (WES) und das Tram Kleinhüningen–Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) (RHE) einer quantitativen Kosten-Wirksamkeits-Analyse und einer qualitativen Vergleichswert- und Risikoanalyse unterzogen. Aufgrund der guten Resultate bezüglich Zweckmässigkeit und den Erkenntnissen aus der Vorstudie zum Tram Klybeck hat der Regierungsrat dieses Streckenelement als vordringliches Projekt eingestuft. Bedingt durch den bereits laufenden Transformationsprozess des Areals klybeckplus zu einem neuen Stadtquartier ist das Projekt Tram KLY mit hoher Priorität weiterzubearbeiten. Die Projekte Tram WES und Tram RHE weisen ebenfalls einen positiven Nutzen auf und sind besonders für die längerfristige Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen sowie die Verbindung innerhalb des 3Lands wesentlich. Der Regierungsrat möchte die beiden Projekte mittel- bzw. langfristig weiterverfolgen.

Mit dem neuen Tram WES durch das Hafengebiet bis zum Westquai soll der baselstädtische Teil des 3Lands erschlossen werden. In einem nächsten Planungsschritt sind die Abhängigkeiten und Auswirkungen der Streckenführung des Trams WES mit einer allfälligen Verlegung der Hafenbahn aufzuzeigen.

Das Mobilitätskonzept zur Erschliessung des Gebiets 3Land im Raum Basel-Nord/Huningue/Weil am Rhein weist neue Tramstrecken aus. Dazu sind abgestimmt auf die laufenden Planungen zur Gebietsentwicklung vertiefte Abklärungen nötig. Besonders gilt es für die grenzüberschreitende neue Rheinbrücke, eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie Machbarkeitsabklärungen bis zu den Anbindungen ans bestehende Tramnetz beidseits des Rheins durchzuführen. Diese künftig wichtige Verbindungsachse soll nebst dem öffentlichen Verkehr auch ein zentrales Element für den Fuss- und Veloverkehr darstellen.

### **Verkehrsstudie 3Land**

Im Rahmen des Projekts 3Land wurde eine trinationale Verkehrsstudie erarbeitet, da die Verkehrsfragen in einem grösseren Perimeter betrachtet werden müssen. Für den Schweizer Teil wurden ergänzend zur Verkehrsstudie 3Land Abklärungen bezüglich Luftschadstoff- und Lärmemissionen in Auftrag gegeben.

Das Ergebnis der Studie ist ein übergeordnetes Mobilitätskonzept. Dabei werden zwei Szenarien unterschieden, die ein unterschiedliches Mass an Entwicklung und einen differenzierten Umgang mit der Parkierung beinhalten. Als Basis für die künftige Entwicklung wird ein autoreduziertes Szenario mit höherem Nutzungspotenzial empfohlen. Dieses bietet den grössten Handlungsspielraum für die Zukunft und garantiert zudem die höchste Qualität und das beste Gleichgewicht in Bezug auf die stadträumliche Entwicklung und verträgliche Integration des Verkehrs.

Die Verkehrsstudie stellt eine wichtige Grundlage für die Entwicklungssteuerung der grenzüberschreitenden Mobilität und den Ausbau der Infrastrukturen dar.<sup>7</sup>

#### **4.2.2 Aufgabenstellung**

Übergeordnetes Ziel der Gesamtentwicklung in Basel Nord ist eine optimale Verkehrsanbindung mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr innerhalb des Kantons, eine dichte und stadtgerechte Erschliessung innerhalb der Entwicklungsgebiete sowie eine gute Vernetzung des neuen Stadtteils mit dem Umfeld – besonders auch grenzüberschreitend. Damit soll einer proportional zur baulichen Entwicklung verlaufenden Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegengewirkt und eine Überlastung des bereits stark belasteten Verkehrsnetzes verhindert werden. Dank der verbesserten Verkehrsanbindung können auch bisherige motorisierte Fahrten verlagert und das Strassennetz weiter zugunsten der Entwicklungen im und rund um das 3Land entlastet werden.

Die konkreten Ziele für die anstehenden Arbeiten zum Verkehr sind:

- Auf Basis des übergeordneten Mobilitätskonzepts sind inhaltlich aufeinander abgestimmte, etappierte Erschliessungskonzepte für die Teilgebiete und daraus abgeleitet nötige Infrastrukturmassnahmen evaluiert, die eine den politischen Zielsetzungen entsprechende nachhaltige Entwicklung unterstützen;
- ÖV-Angebote und entsprechende Ausbauschritte (Etappierung) sind auf die mögliche Entwicklung abgestimmt;
- Machbarkeit und Zweckmässigkeit der weiterzuentwickelnden Verkehrsinfrastrukturen sind nachgewiesen (unter anderem auch diejenigen der Rheinbrücke);
- dynamische und flexible – auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte – Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen auf Basis eines Monitorings ist gewährleistet und die Umsetzungsplanung der Massnahmen ist grenzüberschreitend koordiniert;
- verkehrliche Ausbauschritte sind mit den übrigen Planungen im Perimeter abgestimmt und die nötigen Verfahren aufgegleist (z.B. Aufnahme in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes);
- nötige Ressourcen (finanziell, personell und instrumentell) für eine termingerechte Erstellung der Planungs- und Entscheidungsgrundlagen sowie für eine auf die Entwicklung abgestimmte Umsetzung sind bereitgestellt.

<sup>7</sup> Die trinationale Verkehrsstudie wurde im Juni 2018 publiziert und ist verfügbar unter: [www.3-land.net](http://www.3-land.net) > Downloads.

### 4.2.3 Massnahmen

Neben Überlegungen für den Gesamtverkehr bedarf es auch Massnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel. Die anstehenden Arbeiten basieren auf dem Mobilitätskonzept der trinationalen Verkehrsstudie 3Land und umfassen:

- ÖV-Angebotsplanung für das 3Land: Festlegung der Ausbauschritte ÖV (EtapPIierung) und Erstellung der Angebotskonzepte als Basis für Erschliessungskonzepte der Teilgebiete und Evaluierung der Infrastrukturprojekte
- Definition eines Zielbilds Verkehr für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck
- Erstellung von Erschliessungskonzepten für die Schweizer Teilgebiete sowie Ableitung der Mobilitätsmassnahmen für alle Verkehrsmittel als Detaillierung der trinationalen Verkehrsstudie 3Land
- Evaluation der nötigen Prozesse und Festsetzungen in den einzelnen Planungs- und Verfahrensschritten im Perimeter des Stadtteilrichtplans zur Sicherstellung der abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Variantenstudium für neue Verkehrsinfrastrukturen sowie Überprüfung der groben Machbarkeit und Zweckmässigkeit der daraus festgesetzten Infrastrukturvorhaben (inkl. Tramprojekte, exkl. Rheinbrücke)
- Kosten-Nutzen-Verifizierung und technische Machbarkeitsprüfung der Rheinbrücke sowie Erarbeitung der Vorstudie für Tram Hafen (Linienführung Kleinhüningen–Rheinbrücke) als Grundlage für Finanzierungsanträge (Brücken-Wettbewerb bzw. Vorprojekt)
- Konzepte Mobilitätshubs und -zentren sowie Grobkonzept Mobilitätsmanagement

Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten für diese komplexe Planung bewältigen zu können, bedarf es entsprechender finanzieller (externe Fachaufträge) wie personeller (interne Projektstelle und/oder externe Projektunterstützung) Ressourcen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>		Fr.
• ÖV-Angebotskonzepte (etappiert)		100'000
• Zielbild Verkehr, Erschliessungskonzepte, Prozess- und Massnahmenevaluierung für Stadtteilrichtplan		150'000
• Variantenstudium, grobe Machbarkeit/Zweckmässigkeit der Infrastrukturvorhaben sowie Vorstudie Tram Hafen		350'000
• Kosten-Nutzen-Verifizierung und technische Machbarkeitsprüfung Rheinbrücke		150'000
• Konzepte Mobilitätshubs/-zentren und Grobkonzept Mobilitätsmanagement		100'000
• Projektstelle Amt für Mobilität, 80%, 3 Jahre		450'000
<b>Total</b>		<b>1'300'000</b>

### 4.2.4 Folgeschritte

Weitere Schritte ausgelöst durch die anstehende Planungsphase könnten sein:

- Sicherstellung von Verkehrsmassnahmen über geeignete Planungsinstrumente (z.B. Teilrichtplan Velo)
- Aufnahme von Tramprojekten (z.B. Tram Hafen–Huningue) in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Rahmen des Rechenschaftsberichts zur Tramnetzentwicklung an den Grossen Rat
- Ausarbeitung von Vorstudien und nachgelagerten Vorprojekten für Verkehrsinfrastrukturen
- Aufnahme geeigneter Verkehrsinfrastrukturen in die 10-Jahres-Investitionsplanung bzw. in das Investitionsprogramm und Eingabe im Agglomerationsprogramm, 4. Generation

## 4.3 Grün- und Freiräume

### 4.3.1 Ausgangslage

#### **Freiraum- und Naturschutzkonzept 3Land**

Das „Raumkonzept 3Land“ vom Februar 2015 gibt eine grobe übergeordnete Struktur für die Freiräume vor. In einem noch in Erarbeitung befindlichen Detailkonzept werden diese im Raumkonzept angedachten Grün- und Freiräume auf ihre Realisierbarkeit sowie auf potenzielle Konflikte und Risiken hin überprüft. Ausserdem werden darin konkrete Nutzungen und deren Priorisierung sowie Anforderungen an die künftige Gestaltung festgehalten. Dazu wird im Rahmen der Studie eine umfassende Analyse durchgeführt und die bestehenden Grün- und Freiflächen werden erhoben und bewertet. Die Versorgung mit Grün- und Freiflächen der innerhalb des 3Land-Perimeters lebenden Bevölkerung wird untersucht und auf die zukünftigen Wohn- und Siedlungsstrukturen angepasst, um Lage und Vernetzung von Grünflächen ideal zu gestalten.

Damit sollen folgende Ziele sichergestellt werden:

- ausreichende Dichte, Grösse und hohe Attraktivität der Freiräume für die bestehende und neue Wohn- und Arbeitsbevölkerung in allen drei Ländern
- Durchgängigkeit des Naherholungsnetzes und der ökologischen Vernetzung
- Erhaltung ortsspezifischer Besonderheiten und Funktionen, die sich länderübergreifend ergänzen

Das Freiraum- und Naturschutzkonzept 3Land bildet die Grundlage für die im Folgenden beschriebenen Vertiefungsstudien Kleinhüningen-Klybeck.

#### **Grün- und Freiräume in den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck**

Die Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck liegen heute relativ isoliert und sind umgeben von Industriearealen, der Hafenanlage und dem geplanten Container-Terminal. Aufgrund der dichten Bebauungsstrukturen ist vor allem im Klybeck die Einwohnerdichte hoch. Der Kinder- und Jugendlichenanteil an der Bevölkerung ist einer der höchsten im gesamten Stadtgebiet. Im Freiraumkonzept Basel (2004) wird die Versorgung der Bevölkerung als „knapp versorgt“ dargestellt. Das heisst, der Grünraumbedarf der damaligen Quartierbevölkerung wurde laut dem gewählten Berechnungsmodell zu 61% abgedeckt. Laut Spielplatzkonzept Basel-Stadt (2011) haben 26% der Kinder in Klybeck und 34% der Kinder in Kleinhüningen keine Spielmöglichkeit innerhalb eines 200 m-Radius um ihre Wohnung.

Die bis anhin eingezäunten Firmenareale und Hafeninfrastukturanlagen stellen derzeit grosse Barrieren dar: sowohl in N-S-Richtung zwischen dem dicht bewohnten nördlichen Klybeckquartier und Kleinhüningen und den südlich gelegenen Parkanlagen Horburgpark und Dreirosenanlage, als auch in O-W-Richtung zwischen dem bestehendem Quartier und dem Rheinufer.

Die angestrebten, städtebaulichen Entwicklungen werden sowohl neue Wohnbevölkerung als auch neue Arbeitsplätze für das Quartier bringen. Es wird angenommen, dass sich die Bewohnerschaft der beiden Quartiere mindestens verdoppeln wird. Da die zu entwickelnden Arealflächen in mit Grünräumen heute nur knapp versorgten bzw. unterversorgten Stadtquartieren liegen, ist zur Sicherung einer ausreichenden Wohnqualität der Bedarf an öffentlichen Grün- und Freiräumen auf den jeweiligen Entwicklungsarealen abzudecken (Eigenversorgung) und nachzuweisen. Eine grosse Chance bei diesen Entwicklungen bietet sich insbesondere in der Verbesserung der Grünvernetzung der beiden Quartiere zum Rhein und zum Wieseufer sowie zum Horburgpark und den weiter südlich gelegenen Anlagen.



Abb.5: Einzugsbereiche öffentlicher Grünflächen

### 4.3.2 Aufgabenstellung

Übergeordnetes Ziel ist eine gute Versorgung der bestehenden sowie zukünftigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung mit öffentlichen Grün- und Freiräumen mit ausreichend wohnungsnahen Spielangeboten, mit verkehrsberuhigten Wegeverbindungen, die diese Grünräume innerhalb der Wohngebiete miteinander vernetzen, sowie sonstigen grünen Infrastrukturen. Massnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Freiraumversorgung sollen auf der Ebene des Stadtteilrichtplanes als Basis für die anschliessende Nutzungsplanung behördenverbindlich sichergestellt werden. Zudem soll im Rahmen des Stadtteilrichtplans eine abgestimmte Konzeption der Grün- und Freiräume formuliert werden.

Das Raumkonzept 3Land enthält drei Entwicklungsszenarien für einen Freiraum auf dem Areal des heutigen Hafenbahnhofs. Ziel ist es, im Rahmen des Stadtteilrichtplans eine abgestimmte Konzeption der Grün- und Freiräume zu formulieren.

Das Rheinufer nördlich der Dreirosenbrücke soll als identitätsstiftender öffentlicher Freiraum und übergeordnete bi-(tri)nationale Freiraumachse gestärkt werden und mit dem bestehenden Quartier vernetzt werden. Ebenso soll der Wiesekorridor als übergeordnete Freiraumachse gesichert und weiterentwickelt werden.

### 4.3.3 Massnahmen

Zur Gewährleistung der definierten Freiraumziele sind folgende Massnahmen notwendig:

#### a. Berechnungsmodell zur Grün- und Freiraumversorgung

Die Berechnung der notwendigen Grün- und Freiraumversorgung in Basel orientiert sich bis anhin an den Versorgungsrichtwerten gemäss dem Freiraumkonzept Basel (2004). Dieses Konzept ist sehr statisch und zudem nicht EDV-basiert, so dass es nur mit grossem Aufwand möglich ist, die

Auswirkungen allfälliger Verdichtungsszenarien auf die Freiraumversorgung aufzuzeigen. Viele Schweizer Städte (Zürich, Luzern, Winterthur usw.) arbeiten zwischenzeitlich mit digitalen Berechnungsmodellen zur Klärung und Visualisierung der Freiraumversorgung sowohl bei gewachsenen Stadtstrukturen wie auch bei Arealentwicklungen.

Der Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck beinhaltet viele verschiedene städtebauliche Entwicklungen, die noch in Varianten diskutiert werden und somit auch verschiedene Auswirkungen auf die Freiraumversorgung haben (Lage von Freiräumen, Anbindung usw.). Um die Varianten gesamthaft, also auch hinsichtlich Freiraumversorgung, miteinander vergleichen bzw. gegenüberstellen zu können, ist ein flexibel anwendbares Werkzeug notwendig, mit dessen Hilfe die jeweilige Freiraumversorgung evaluiert und überprüft werden kann. Die Entwicklung und Anwendung eines einfachen digitalen, innerhalb des Kantons abgestimmten, Berechnungsmodells zur Grün- und Freiraumversorgung für den Perimeter des Stadtteilrichtplans bildet die Basis für die nachfolgende Vertiefungsstudie des Grün- und Freiraumkonzeptes. Ein solches Modell lässt sich zudem zu einem späteren Zeitpunkt auch für weitere Quartiere Basels bzw. auf die gesamte Stadt ausdehnen.

#### *b. Vertiefungsstudie Grün- und Freiraum Kleinhüningen-Klybeck*

Das Freiraum- und Naturschutzkonzept 3Land soll auf den Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck ausgedehnt, vertieft und konkretisiert werden, um als fachliche Grundlage für den Stadtteilrichtplan zu dienen und die zuvor genannten Zielsetzungen zu erreichen. Basierend auf den Ergebnissen des Freiraum-Berechnungsmodells soll die ideale Verortung der neuen, differenzierten Grün- und Freiräume evaluiert werden und abgestimmt in einen Idealplan einfließen, der in den Stadtteilrichtplan integriert wird. In diesem Zusammenhang ist auch aufzuzeigen, wie sich welche Gestaltungsintention auf dem Areal des Hafenbahnhofs (Park, Wasser, Naturersatzfläche) auf die übergeordnete Freiraumversorgung auswirkt.

Die Vertiefungsstudie Grün- und Freiraum Kleinhüningen-Klybeck soll die Szenarien und Mechanismen aufzeigen, die für eine entsprechend gesicherte, auch langfristige Umsetzung, notwendig sind. Die Kriterien für eine gute Freiraumversorgung sind hierbei:

- Einhaltung von grundlegenden Richtwerten zur Grün- und Freiraum-Versorgung gemäss dem entwickelten Berechnungsmodell (a)
- gleichmässige Verteilung der differenzierten Freiräume innerhalb der Quartiere Kleinhüningen-Klybeck, d.h. gute Erreichbarkeit der Freiräume abgestimmt auf die Ergebnisse des Berechnungsmodells
- vielfältige und abgestimmte Nutzungen für alle Altersklassen und Bevölkerungsgruppen (Einhaltung der Vorgaben zum Spielplatzkonzept Basel (2011))
- hohe Qualität der Freiräume
- Bezug zum Ort bzw. Quartier, identifikationsstärkende Besonderheiten
- Entwicklung der Freiräume gemeinsam mit den Nutzern

Die Studie zeigt daraus abgeleitet einen Idealplan mit der übergeordneten Verortung und Verteilung von Grün- und Freiräumen in beiden Stadtteilen. Sie berücksichtigt dabei die verschiedenen Ebenen von Freiräumen: grossflächige Parks, Quartiergrünanlagen, -gärten und Spiel- und Sporteinrichtungen sowie attraktive Grünverbindungen und Promenaden. Sie definiert die Grösse, die spezifischen Qualitäten, identitätsstiftenden Eigenheiten sowie die Nutzungen der verschiedenen Freiräume und beschreibt die Grundanforderungen an die bestehenden und neuen Freiräume.

Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten im Bereich Freiraumversorgung bewältigen zu können, bedarf es entsprechender finanzieller (externe Fachaufträge) wie personeller (interne Projektstelle und/oder externer Projektunterstützung) Ressourcen. Die Kosten dafür setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Berechnungsmodell zur Grün- und Freiraumversorgung	50'000
• Vertiefungsstudie Grün- und Freiraumkonzept	150'000
Projektstelle für ausserordentliche Arbeiten über 3 Jahre, Fachbereich Freiraum 40%	204'000
<b>Total</b>	<hr/> <b>404'000</b>

#### **4.3.4 Folgeschritte**

Die Vertiefungsstudie Freiraum (Kleinhüningen-Klybeck) bildet die fachliche Basis für das Zielbild Freiraum im Stadtteilrichtplan. Wesentliche freiraumplanerische Belange werden in den Stadtteilrichtplan eingearbeitet.

Das Zielbild stellt weiterhin ein übergeordnetes Instrument dar, dessen Inhalte in den anstehenden Arealentwicklungen Leitlinien vorgeben.

Nach dem Stadtteilrichtplan erfolgen sukzessive Umsetzungsmassnahmen. Es werden Varianzverfahren für Freiräume durchgeführt (Horbουργpark, Wiesekorridor, Rheinpromenade ...).

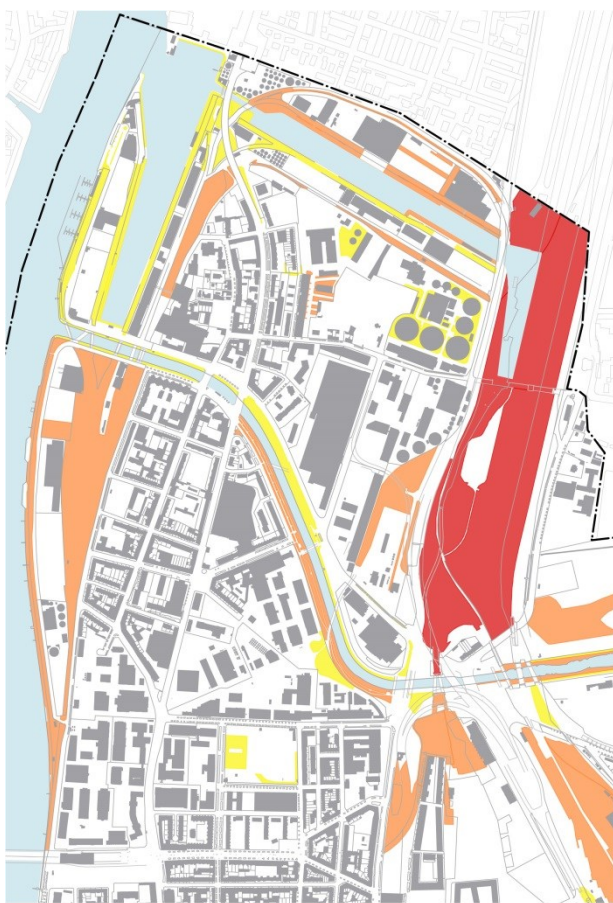


## 4.4 Naturschutz

### 4.4.1 Ausgangslage

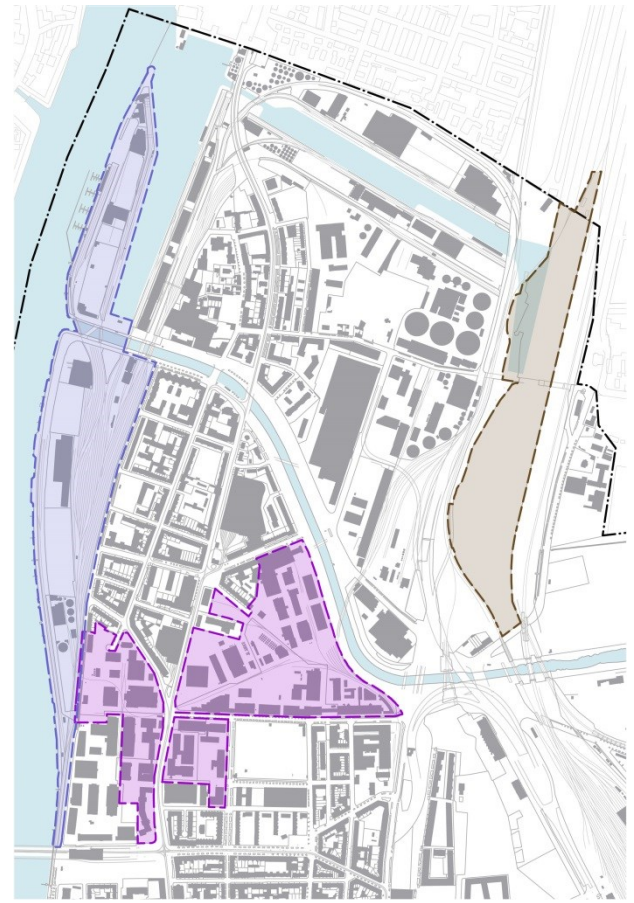
Im Perimeter des Stadtteilrichtplans liegen grossflächige wertvolle Naturflächen, die im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (NIBS, 2011) erfasst sind. Die Artenvorkommen in den meisten Naturobjekten des Entwicklungsperrimeters sind aus regionaler Sicht schützenswert.

Für die Naturflächen des Badischen Rangierbahnhofes sind die Artenvorkommen aus nationaler Sicht bedeutend. Sie befinden sich im Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung nach Artikel 18a des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz. Im aktuellen eidgenössischen Genehmigungsverfahren der auf diesem Areal befindlichen Projekte ist der Kanton in einer Koordinationsrolle eingebunden. Er hat vom Bund die Aufgabe erhalten, die Suche nach Ersatzflächen für alle betroffenen Projekte gegenseitig abzustimmen.



Objekte im Naturinventar  
Lokale Bedeutung Regionale Bedeutung Nationale Bedeutung

Abb. 6: Objekte im Naturinventar



Kartierung  
Kartierung Klybeckinsel Kartierung Containerterminal Kartierung Klybeckplus

Abb. 7: Flächen mit detaillierten Naturwertkartierungen

### Erhebung Naturwerte (Klybeckquai/Westquai, klybeckplus, Badischer Rangierbahnhof)

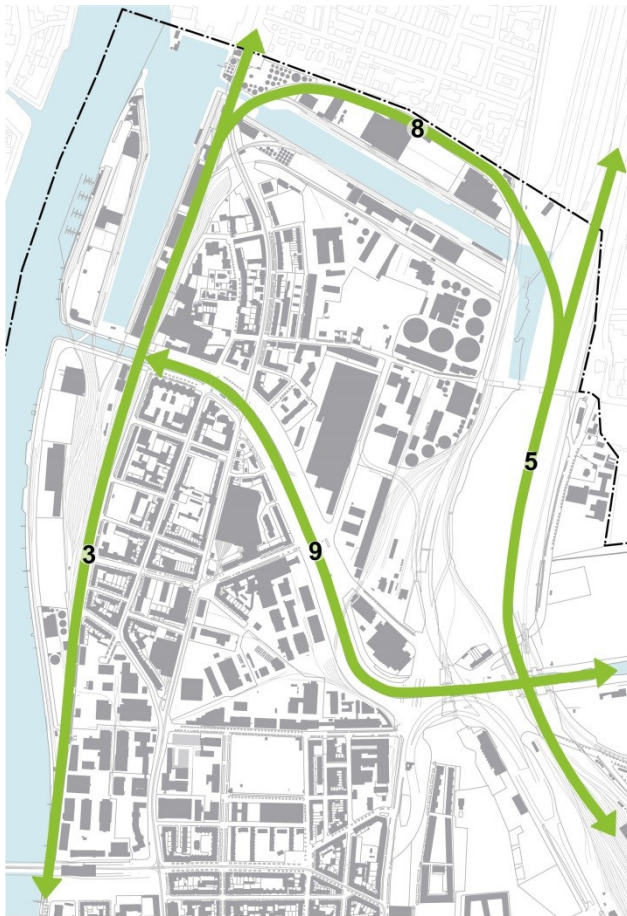
Zusätzlich zum Inventar wurden die Naturwerte einzelner Flächen in den letzten Jahren nochmals detaillierter, d.h. nach einer genaueren Methode kartiert.

Für den Teilbereich Klybeckquai-Westquai wurde 2015 eine Kartierung der Vegetationsflächen (aller unversiegelten Flächen) durchgeführt. Die Untersuchung beinhaltete sowohl eine botanische Kartierung wie auch eine Erhebung der Fauna (Reptilien, Tagfalter und Heuschrecken). Weiter wurde eine Bewertung der Bedeutung der Flächen im Biotopverbund vorgenommen (in Abstimmung mit dem Biotopverbundkonzept Basel-Stadt) sowie eine Einschätzung, ob sich die

Bedeutung gemäss dem Naturinventar Basel-Stadt von 2011 (lokal, regional, national) geändert hat.

Für das Arealentwicklungsgebiet klybeckplus, wurde 2016/2017 eine Kartierung der wertvollen Natursubstanz durchgeführt. Es erfolgte ausschliesslich eine botanische Kartierung. Die Schutzwürdigkeit der erhobenen Teilflächen wurde auf Basis gesetzlicher Grundlagen bewertet; zudem erfolgte eine Kartierung der laut Baumschutzgesetz Basel-Stadt geschützten Bäume im Teilbereich (Bäume >90 cm Stammumfang).

Detaillierten Kartierungen zum Areal des Badischen Rangierbahnhofs erfolgten im Vorfeld zur Aufnahme in das Inventar der Trockenwiesen und –weiden (TWW).



Biotopverbundsachsen			
3	Biotopverbundsachse Rheinböschungen	5	Biotopverbundsachse Alter Badischer Rangierbahnhof - Bahnhof SBB
8	Biotopverbundsachse Bahnböschung Grenzstrasse	9	Biotopverbundsachse Wiese-Ufer

Abb. 8: Objekte im Naturinventar/Biotopverbundachsen

### Biotopverbundsachsen im Perimeter des Stadtteilrichtplans

Im Perimeter des Stadtteilrichtplans verlaufen vier Vernetzungsachsen erster Priorität gemäss des Biotopverbundkonzeptes Basel-Stadt (2016):

- Achse 3: Rheinböschungen (trockenwarme Lebensräume)
- Achse 5: Alter Badischer Rangierbahnhof–Bahnhof SBB (trockenwarme Lebensräume, Wiesen)
- Achse 8: Bahnböschung Grenzstrasse
- Achse 9: Wiese-Ufer (Wiesen, Gehölze, auch trockenwarme Lebensräume)

Biotopverbundachsen gewährleisten die ökologische Vernetzung zwischen wichtigen Lebensräumen. Sie sind essentiell für den Austausch von Individuen und Populationen und damit verbunden dem langfristigen Erhalt der biologischen Diversität.

Durch die Stadtentwicklungsprozesse werden heute industriell genutzte Areale mit hohem Versiegelungsgrad umgenutzt, gleichzeitig ist absehbar, dass grossflächige wertvolle Naturflächen im Perimeter beeinträchtigt werden. Gemäss kantonalem Natur- und Landschaftsschutzgesetz (NLG § 9) und nationalem Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG Art. 18) ist hierfür gleichwertiger Ersatz zu leisten, sofern sich der Eingriff unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden lässt. Bei dem TWW-Objekt von nationaler Bedeutung, für das das Bundesamt für Umwelt (BAFU) verantwortlich ist, kommen strengere Auflagen für einen allfälligen Eingriff zum Tragen (Standortgebundenheit des Eingriffs usw.), die im Rahmen der dort vorgesehenen Projekte näher evaluiert werden.

Aufgrund der beengten Situation im Kanton Basel-Stadt werden Ersatzflächen für trockenwarme Ruderalstandorte, aber auch für andere Lebensraumtypen, immer knapper. Daher müssen neue Strategien und Instrumente (z.B. ein Ersatzflächenpool, kantons- und länderübergreifende Massnahmen o.ä.) entwickelt werden.

#### **4.4.2 Aufgabenstellung**

Übergeordnetes Ziel ist die Entwicklung eines strategischen Instrumentes zur Gewährleistung einer langfristig sinnvoll angelegten und ausreichenden Grün- und Naturraumentwicklung im Perimeter des Stadtteilrichtplans, abgestimmt auf die verschiedenen Planungsprojekte und unter Berücksichtigung vorhandener wertvoller Naturwerte und deren Einbindung. Bestandteil hiervon ist zum einen ein Masterplan für künftige Grün- und Naturräume, in denen auch potentielle Ersatzflächen definiert sind. Zum anderen wird die Entwicklung eines Ersatzflächenpools angestrebt, mit dessen Hilfe notwendige Ersatzflächen über den Projektperimeter hinaus einfacher gefunden werden können.

#### **4.4.3 Massnahmen**

Die Entwicklung des strategischen Instrumentes erfordert folgende Massnahmen:

##### *a. Erfassung und Beurteilung der Naturwerte im Planungssperimeter Stadtteilrichtplan*

Wie oben beschrieben, wurden im Zusammenhang mit einzelnen Planungsprojekten die Naturwerte einzelner, grösserer Flächen detailliert kartiert. Zudem erfolgt derzeit für den Perimeter 3Land im Rahmen der dortigen Freiraum- und Naturschutzstudie eine Luftbildauswertung aller grösseren, begrünter Flächen hinsichtlich der fünf wichtigsten in Basel vorkommenden Lebensraumtypen gemäss Biotopverbundkonzept (trockenwarme Lebensräume, Wiesen, strukturreiches Kulturland, Gehölze, Weiher). Da der Perimeter 3Land nicht den gesamten Perimeter des Stadtteilrichtplans abdeckt, soll der fehlende Teil ebenfalls mit der gleichen Luftbildauswertungsmethode erfasst und hinsichtlich Flächenausdehnung, Qualitäten sowie Berücksichtigung der Lage bezüglich Biotopverbund bewertet werden. Dies ist notwendig, um eine einheitliche Grundlage zur gesamtheitlichen Beurteilung des Perimeters des Stadtteilrichtplans zu erhalten.

##### *b. Naturschutzkonzept*

Um den geforderten Naturersatz (bei absehbarer Beeinträchtigung vorhandener wertvoller Naturflächen) räumlich sinnvoll in den Biotopverbund bzw. in die Freiraumversorgung einzubetten, ist ein abgestimmtes Naturschutzkonzept für den Perimeter des Stadtteilrichtplans auf Basis der Freiraum- und Naturschutzkonzept 3Land notwendig. Auf Grundlage der Kartierungen und Luftbildauswertungen und abgestimmt auf die übergeordneten Entwicklungsplanungen soll das Konzept gesamtheitlich und flächendeckend für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck (sowie die angrenzenden Entwicklungsgebiete) aufzeigen:

- welche wertvollen Naturflächen zu erhalten sind,
- wie diese Flächen weiterentwickelt werden können,
- wo sich bestehende Potenzialflächen befinden, die sich durch Aufwertungen der Biotopqualität als Ersatz eignen können,
- wo sich neue Potenzialflächen befinden,
- wo neue Flächen angelegt werden können,

- kurz: wie die zukünftigen Naturflächen im Perimeter des Stadtteilrichtplans verteilt sind.

Es werden Anforderungen definiert, die aus naturschutzfachlicher (und -rechtlicher) Sicht bei der Neugestaltung der verschiedenen grossflächigen Areale zu berücksichtigen sind, sowie Anforderungen an die Lage und Ausdehnung (Mindestflächen, Breite Vernetzungsachsen), die Pflege und Nutzung von Ersatzflächen formuliert.

*c. Ersatzflächenpool*

Die städtebaulichen Entwicklungen innerhalb des Perimeters des Stadtteilrichtplans erfolgen etappenweise über mehrere Jahrzehnte und auf Flächen unterschiedlicher Grundeigentümer. Dementsprechend ist es schwierig, Ersatzflächen für kurzfristige Baumassnahmen auf der jeweiligen Parzelle des Eingriffs oder im direkten Umfeld vorzunehmen, die dort über mehrere Jahre Bestand haben und sich entwickeln können. Ferner wird es nicht möglich sein, alle Eingriffe in die bestehende Natursubstanz im gleichen Perimeter zu ersetzen.

Es braucht daher ein strategisches Instrument, um die Naturentwicklung im Kanton zu klären und den Vollzug der Naturschutzgesetzgebungen zu vereinfachen. Dieses Instrument soll mittels eines Ersatzflächenpools geschaffen werden: Massnahmen zugunsten des Naturschutzes sollen über enge Perimeter- oder Projektgrenzen hinaus gesammelt und angerechnet werden können. Mit Hilfe eines Ersatzflächenpools soll es künftig zum Beispiel möglich sein, vorgezogene Abbruch- und Entsiegelungsmassnahmen gutschreiben zu lassen, die dann mit einem neuen Eingriff an einem anderen Ort verrechnet werden.

*d. Entwicklung Bewertungsmethode*

Eine bestehende, für das Trimodale Containerterminal entwickelte Bewertungsmethode zum Ersatz und Ausgleich wertvoller trockenwarmer Lebensräume soll weiterentwickelt werden. Momentan kann hiermit nur der gleichwertige Ersatz trockenwarmer Lebensräume ermittelt werden. Neu soll damit auch der Ersatz anderer Lebensraumtypen definiert werden können.

Die Beurteilung der Wertigkeit von kartierten Flächen in mehreren Stufen wird angelehnt an die Publikationen des BAFU (Wiederherstellung und Ersatz im Natur- und Landschaftsschutz, 2002; Bewertung von Eingriffen in schützenswerte Biotope, 2015). Anschliessend wird beurteilt, welche Flächen in den Stadtteilen ersetzbar sind, welche Lebensraumtypen als Ersatzflächen in Frage kommen und welcher Flächenfaktor anzuwenden ist.

Um die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten im Bereich Naturschutz bewältigen zu können, bedarf es entsprechender finanzieller (externe Fachaufträge) wie personeller (interne Projektstelle und/oder externer Projektunterstützung) Ressourcen. Die Kosten dafür setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Erfassung und Beurteilung der Naturwerte im Perimeter	40'000
• Naturschutzkonzept	20'000
• Ersatzflächenpool	90'000
• Entwicklung Bewertungsmethode	40'000
Projektstelle für ausserordentliche Arbeiten über 3 Jahre, Fachbereich Naturschutz 60%	306'000
<b>Total</b>	<b>496'000</b>

#### 4.4.4 Folgeschritte

Die naturschutzfachlichen Belange werden in den Stadtteilrichtplan eingearbeitet. Danach erfolgt die sukzessive Umsetzung von Massnahmen aus dem Natur- und Freiraumkonzept sowie den oben genannten Studien.

### 4.5 Umwelt

#### 4.5.1 Ausgangslage

Wo aufgrund des Planungsstandes möglich, wurden im Rahmen der Vorarbeiten gemäss Ausgabenbericht (P130732) Grundlagenarbeiten zu verschiedenen Umweltbereichen durchgeführt, besonders in den Bereichen Altlasten und Störfall.

Vertiefte Abklärungen erfolgen stufengerecht im Verlauf der weiteren Planung. Die Ergebnisse werden im Stadtteilrichtplan verankert und bilden somit eine Grundlage für die anstehenden Arealentwicklungen und Varianzverfahren. Dies betrifft die Bereiche Altlasten, Lärmschutz, Lufthygiene, Grundwasser und Oberflächengewässer sowie Störfallvorsorge.

#### 4.5.2 Massnahmen

##### **Altlasten Klybeckquai/Westquai: Technische Untersuchung und Sanierungskonzept**

In Hinblick auf bauliche Massnahmen am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel braucht es vollständige Kenntnisse der Belastungen im Untergrund und/oder im Grundwasser sowie verlässliche Angaben zu den allfälligen Sanierungs- und Entsorgungskosten. Einerseits wurde das Gebiet lange industriell genutzt (chemische Produktion, Tanklager, Umschlag, usw.), andererseits wurden grosse Bereiche des Gebiets mit bis zu 4 m Aushub und der ehemalige Rheinarm mit chemisch belasteten Abfällen aufgefüllt.

Für einige Teilbereiche sind gute Kenntnisse über die Belastungen im Untergrund und/oder im Grundwasser vorhanden. Mit einer ergänzenden abfall- und altlastenrechtlichen Untersuchung wurden zwischenzeitlich alle verfügbaren Daten aufgearbeitet und allfällige Wissenslücken über die Belastungen identifiziert. Als Resultat liegt ein detailliertes Konzept für die weiteren technischen Untersuchungen vor. Diese umfassen Bohr- und Sondierungsarbeiten an spezifisch ausgewählten Standorten im Perimeter Klybeckquai/Westquai-Insel sowie die Laboranalysen der Proben. Zusammen mit den bereits vorhandenen Kenntnissen werden anschliessend die Sanierungs- und Entsorgungskosten des belasteten Untergrundes berechnet.

Das Resultat ist eine vollständige Übersicht über die Belastungen im Untergrund und darüber, in welchen Bereichen des Perimeters mit Mehrkosten durch Sanierungs- und Entsorgungsarbeiten zu rechnen ist und wie hoch diese in etwa anzusetzen sind.

Die Altlastensituation bei klybeckplus wird in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern behandelt.

##### **Lärmschutz: Beurteilung der Lärmeinwirkungen**

###### *1. Gutachten zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen der bestehenden Industrie- und Gewerbeanlagen einschliesslich Fahrverkehr und Umschlag aller Verkehrsträger in den Quartieren (LKW, Bahn, Schiff):*

Hierbei sind auch bereits in Planung befindliche Neubau- und Erweiterungsvorhaben zu berücksichtigen, wie der Ausbau der ARA Basel, der Neubau Gateway Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 und die SOVAG Sonderabfalltriagegestelle. Ebenso berücksichtigt werden müssen die Einwirkungen des Industrie- und Gewerbelärms aus dem westlich des Rheins gelegenen Industriegebiet von Huningue. Auch der Betriebslärm der Anlegestellen der Personenschiffahrt, das Anlegen und der Umschlag von Güterschiffen im Hafengebiet und der Betrieb von

Kühlaggregaten u.ä. auf den Gleisen des Rangierbahnhofs unterliegen der Beurteilung nach Industrie- und Gewerbelärm.

Diese Geräuschquellen sind gesamthaft nach Anhang 6 der Lärmschutzverordnung (LSV) zu beurteilen. Das Lärmgutachten hat den Nachweis zu führen, dass gesamthaft die Planungswerte gemäss Anhang 6 LSV eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, mit welchen Lärmschutzmassnahmen die Planungswerte eingehalten werden können.

2. *Lärmgutachten zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen der Bahnanlagen einschliesslich Rangierbahnhof bzw. die geplante Entwicklung der Hafenbahn und zukünftige Frequentierung:*  
Mit dem Lärmgutachten ist der Nachweis zu führen, dass die Planungswerte nach Anhang 4 LSV an den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten werden können bzw. mit welchen Massnahmen die Planungswerte eingehalten werden können.
3. *Lärmgutachten zur Beurteilung des Strassenverkehrslärms:*  
Hierbei geht es von der kleinräumigen Erschliessung des Areals bis hin zum Verkehrsaufkommen auf den öffentlichen Strassen im Rahmen von Verkehrsentwicklungen durch die Erweiterung des Hafengebietes und die Anbindung des Hafensareals an das übrige Verkehrsnetz. Ein besonderes Augenmerk liegt hier auf der geplanten Brücke in Verlängerung zur Hochbergerstrasse zur Anbindung der französischen Rheinseite. In einem Lärmgutachten sind die Lärmeinwirkungen durch die veränderten Verkehrsströme und der damit verursachte Mehrverkehr auf bestehenden Strassen im Sinne von Artikel 9 LSV zu beurteilen. Neue Verkehrswege, u.a. der Brückenabschnitt, müssen die Planungswerte des Anhangs 3 LSV an den nächstgelegenen lärmempfindlichen Gebäuden einhalten. Soweit erforderlich, sind Lärmschutzmassnahmen zu prüfen.
4. *Lärmgutachten zur Beurteilung der Lärmeinwirkungen durch Restaurationsbetriebe und Veranstaltungsorte:*  
Hier empfiehlt sich frühzeitig die Machbarkeit und Einbindung von lärmrelevanten Veranstaltungsorten in der Projektphase zu prüfen.

#### **Lufthygiene: Erhebung und Modellierung Luft- und Geruchsbelastung, Studie Lokalklima**

Ein wesentlicher Problembereich betrifft die Immissionsbelastungen durch den Schiffsverkehr auf dem Rhein und im Hafengebiet insbesondere durch Stickoxide (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM10), Dieseleruss und sowie regelmässige Geruchsbelästigungen. Im Jahre 2012 wurde eine Erhebung der Schiffsemissionen durchgeführt, diese berücksichtigten auch das Hafenbecken 2. Die Berechnungen im Rahmen des Projekts „Aktionsplan gesunde Luft“ zeigen im Hafengebiet eine übermässige Luftbelastung durch Stickoxide.

Im Gebiet Kleinhüningen-Klybeck weisen grosse Gebiete eine schlechte Durchlüftung auf und sind überwärmt. Mit der anvisierten Umgestaltung des ehemaligen CIBA-Areals und der Klybeckquai- und Westquai-Areale, gerade auch im Sinne künftiger Wohnnutzungen, ist das zu beachten. Die Chancen zur markanten Verbesserung sind gross, da es sich um die Umnutzung von heute industriell genutzten Arealen mit hohem Versiegelungsgrad handelt.

Sobald die genauere Angaben zur Bebauungsstruktur und der Dichte vorliegen, sind mit einer Simulation die Auswirkungen auf die Durchlüftung und die Überwärmung zu untersuchen.

#### **Oberflächengewässer/Grundwasser: Grundwassermodell und Gewässerökologie**

Notwendig sind vertiefte hydrologische Abklärungen, ein gewässerökologisches Gutachten und ein Massnahmenplan zur Verbesserung der Vernetzung und der Morphologie entlang des Rheins und im Mündungsbereich der Wiese (z.B. Geschiebetrieb, Aquatische Fauna, Ufervegetation, Hydraulik Mündung).

Alle baulichen Änderungen, die das Grundwasser tangieren, sind hinsichtlich des quantitativen und qualitativen Grundwasserschutzes zu überprüfen. Mit mathematisch/physikalischen Modellen werden die Auswirkungen der baulichen Änderungen auf das Grundwasser prognostiziert und Ausgleichsmassnahmen beurteilt.

**Störfall: detaillierte Risikoanalyse und -beurteilung**

Die Stadtentwicklung am Klybeckquai und Westquai tangiert die Konsultationsbereiche von diversen Gefahrenquellen, wie:

- Rhein
- Tank- und Güterschiffsanlegestellen des Rheins
- Hafenbecken
- Hafenbahn
- Contargo
- Ultra-Brag

Das bedeutet, dass eine Koordination zwischen der Raumplanung und der Störfallvorsorge gemäss Art. 11a StFV stattfinden muss. Zentral bei dieser Koordination ist eine detaillierte Risikoanalyse resp. -beurteilung.

**Übersicht Massnahmen Umwelt**

Um im Umweltbereich die anstehenden ausserordentlichen Arbeiten im Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck bewältigen zu können, bedarf es entsprechender finanzieller Ressourcen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Zusammenfassung Massnahmen und Kosten</b>	
	Fr.
• Altlasten: Technische Untersuchung und Sanierungskonzept	460'000
• Lärmschutz: Beurteilung der Lärmeinwirkungen	280'000
• Lufthygiene: Untersuchungen Luft-/Geruchsbelastung; Stadtklima	200'000
• Gewässer/Grundwasser: Grundwassermodell u. Gewässerökologie	140'000
• Störfall: Risikoanalyse und -beurteilung	200'000
<b>Total</b>	<b>1'280'000</b>

**4.5.3 Folgeschritte**

Die erarbeiteten Planungsgrundlagen im Umweltbereich fliessen in die Festsetzungen des Stadtteilrichtplans ein. Konkrete Massnahmen werden im Rahmen der Nutzungsplanung festgelegt und bei der Projektrealisierung umgesetzt.

#### 4.6 Rechtliche Unterstützung Gesamtprojekt

Die Komplexität des Gesamtprojekts bedingt zahlreiche rechtliche Abklärungen, Verhandlungen mit verschiedensten Planungspartnern sowie das Erstellen von Verträgen, welche nur teilweise über die ordentlichen Ressourcen der Rechtsabteilung des BVD abgedeckt werden können und zusätzlicher externer Ressourcen bedürfen. Besonders hervorzuheben sind folgende Aufgaben:

- Rechtliche Begleitung der Infrastrukturprojekte, DB Vierspurausbau, Containerterminal, Hafenbecken 3 sowie Verlagerung des Hafenbahnhofs, Verhandlungsführungen mit der Deutschen Bahn, dem Bund, der SRH und SBB Cargo, Begleitung der Plangenehmigungsverfahren, Ausarbeiten von Staatsverträgen und Grundstücks- und Dienstbarkeitsverträgen
- rechtliche Abklärungen in Bezug auf Naturschutz (inklusive der Suche nach grenzüberschreitenden Lösungen für Naturschutzflächen) sowie Lärmschutz
- Umgang mit Altlasten und Bodenverunreinigungen
- rechtliche Begleitung der angestrebten Reorganisation der Schiffsliegplätze inklusive Vertragssicherungen
- Sicherung der grenzüberschreitenden Verbindungen, die per Staatsvertrag gesichert werden müssen.

#### Zusammenfassung Massnahmen und Kosten

- |   |             |
|---|-------------|
| • Projektstelle Unterstützung Rechtsabteilung BVD, 50% über 3 Jahre | Fr. 336'000 |
|---|-------------|



## 5. Entwicklungsgebiete

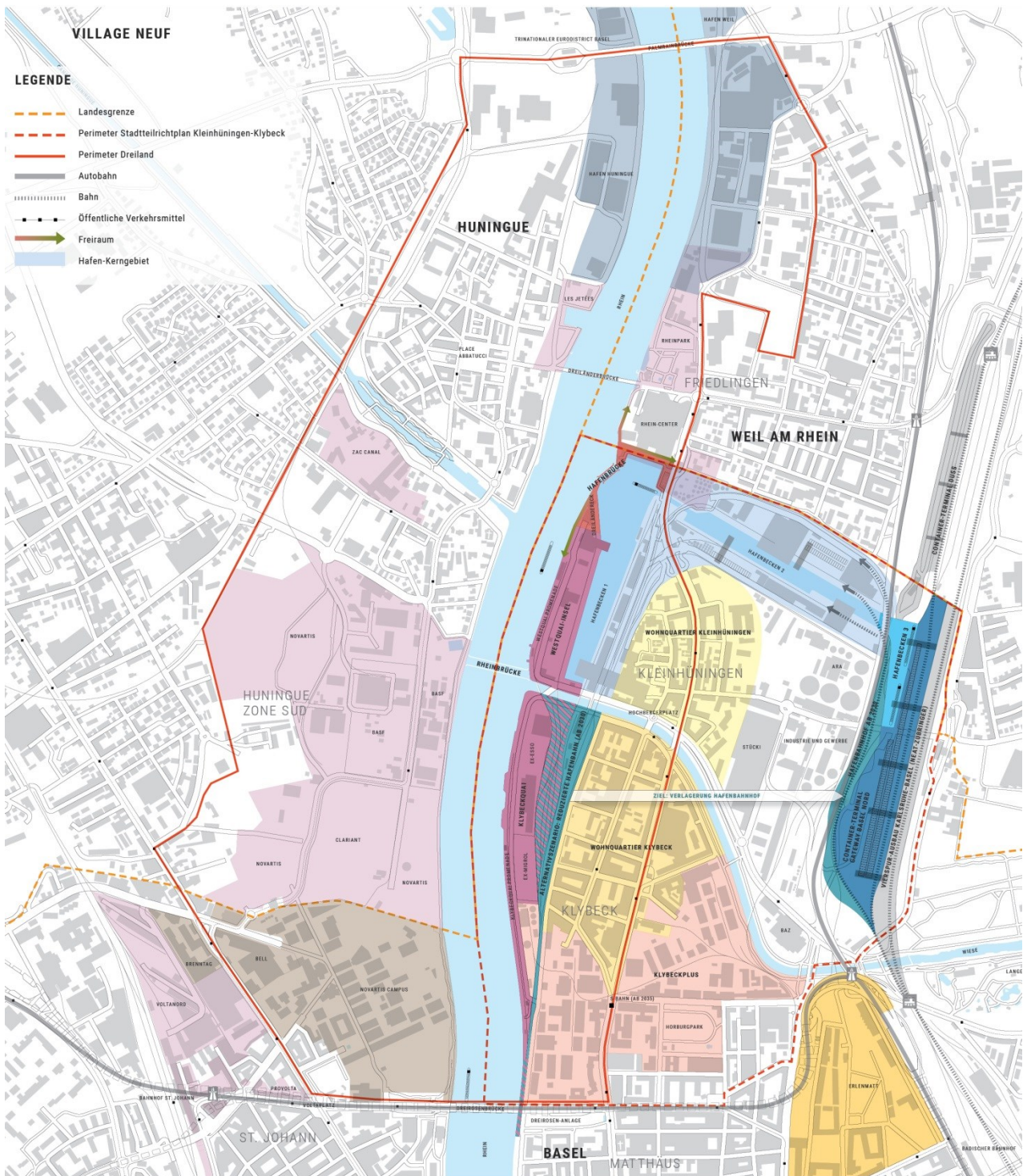


Abb. 9: Entwicklungsgebiete und Perimeter des Stadtteilrichtplans

Im Perimeter des Stadtteilrichtplans Kleinmünchen-Klybeck befinden sich drei grosse städtebauliche Entwicklungsgebiete, die sich teilweise überlappen. Aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse und Rahmenbedingungen sind sie als eigene Projekte organisiert. Die Schnittstellen und Abhängigkeiten werden im Rahmen der Gesamtentwicklung Basel Nord und des Stadtteilrichtplans gesamthaft bearbeitet.

## 5.1 3Land: Raumkonzept 3Land 2015 und Planungsvereinbarung 2016

Seit 2011 arbeiten die Nachbarstädte Basel-Stadt, Weil am Rhein, Huningue und Saint-Louis am gemeinsamen Ziel, zwischen der Dreirosen- und der Palmrainbrücke einen grenzüberschreitenden Stadtteil zu entwickeln und den wirtschaftlichen Strukturwandel aktiv mitzugestalten. Das Potenzial für die Stadt-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung ist gross und als trinationale Aufgabe einmalig in Europa.

Im Jahr 2015 stellten die Planungspartner das Raumkonzept 3Land<sup>8</sup> vor. Es bildet einen gemeinsamen übergeordneten Rahmen, um die Planung auf nationaler, binationaler und trinationaler Ebene weiter zu konkretisieren. Kernelemente sind neue Brückenschläge, zusammenhängende Grün- und Freiräume und eine abgestimmte, sich ergänzende Nutzungsplanung. In einer trinationalen Wanderausstellung wurde das Raumkonzept im Frühjahr 2015 der Öffentlichkeit präsentiert und in zahlreichen Veranstaltungen erläutert und diskutiert.

Auf Basis des Raumkonzepts 3Land vereinbarten die Planungspartner (erweitert um die Stadt Saint-Louis und den Landkreis Lörrach) im Juli 2016 weitere gemeinsame Massnahmen für den Zeitraum 2016 bis 2020. Daraus resultierten eine trinationale Verkehrsstudie (Abschluss 2018), eine gemeinsamer Kriterienkatalog zur Einführung und Umsetzung von Nachhaltigkeitskriterien bei Projektentwicklungen (Abschluss 2019) sowie ein grenzüberschreitendes Grün- und Freiraumkonzept (Abschluss 2019 vorgesehen).

Als zertifiziertes Projekt der IBA Basel 2020 setzt das 3Land das Motto „gemeinsam über Grenzen wachsen“ wörtlich um. An der IBA Schlusspräsentation im Sommer 2020 wird das 3Land aktiv mitwirken.

## 5.2 Klybeck-Areal: klybeckplus

Im Jahr 2016 haben der Kanton und die damaligen Grundeigentümer BASF und Novartis eine Planungsvereinbarung zur gemeinsamen Arealentwicklung des ehemaligen, rund 300'000 m<sup>2</sup> grossen CIBA-Areals abgeschlossen. Die heute geschlossenen Industrieareale sollen für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und unter Berücksichtigung des Erbes der industriellen Nutzung zu einem neuen Stadtteil für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur entwickelt werden. Die Planungspartner haben für diesen Transformationsprozess sechs Phasen vorgesehen, wobei erste Umsetzungen nach neuem Planungsrecht ab 2022/23 angestrebt werden.

In einem ersten Schritt wurde eine städtebauliche Testplanung durchgeführt, die im Januar 2019 mit der Zusammenfassung der Erkenntnisse in einem Synthesebericht<sup>9</sup> abgeschlossen wurde. Dieser dient als Basis für die weiterführenden Planungsphasen.

Mitte 2019 haben sowohl Novartis als auch BASF ihre Arealteile verkauft. Neue Eigentümerinnen sind die Swisslife AG (ehemalige Arealteile von BASF Schweiz AG) und die Central Real Estate Holding AG (ehemalige Arealteile von Novartis Pharma AG). Die ursprüngliche Planungsvereinbarung bildet die Grundlage für den Arbeitsprozess mit den neuen Grundeigentümern, was die Fortsetzung der Entwicklung gewährleistet. Die Vereinbarungen zu den Zwischennutzungen auf dem BASF Areal bleiben bestehen.

---

<sup>8</sup> Das Raumkonzept 3Land ist verfügbar unter: [www.3-land.net](http://www.3-land.net) > Downloads

<sup>9</sup> Der Synthesebericht ist verfügbar unter: [www.klybeckplus.ch](http://www.klybeckplus.ch)

### **5.3 Hafen- und Stadtentwicklung: Klybeckquai und Westquai**

Die Entwicklung des Hafens und der benachbarten Quartiere Klybeck und Kleinhüningen steht in engem 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 für eine Stadterweiterung auf den rheinnahen heutigen Hafenableen.

Die bisherigen stadtplanerischen Überlegungen skizzieren die Vision eines urbanen Stadtteils, mit einem breiten Nutzungsmix und hoher Durchmischung sowie einer zentralen Bedeutung für die trinationale Agglomeration. Bezüglich Nachhaltigkeit und Mobilität bestehen das Potenzial und die Zielsetzung, höchsten Ansprüchen zu genügen.

Voraussetzung dafür sind die Infrastrukturprojekte auf dem Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs. Im Januar 2019 hat der Regierungsrat den Ratschlag für den Beitrag des Kantons an den Bau des neuen Hafenbeckens 3 (115,53 Mio. Franken) sowie für Planungsarbeiten zur Weiterentwicklung der Hafenbahn (3,95 Mio. Franken) an den Grossen Rat überwiesen.

Die städtebauliche Transformation wird in Etappen verlaufen. Als erstes können sich der Klybeckquai sowie die Schnittstelle zum ehemaligen CIBA-Werkareal Klybeck im Süden und das Dreiländereck als Verbindung im Norden entwickeln. In einer späteren Phase (nach Ablauf der Baurechte Ende 2029) steht die Transformation des Westquais an.

#### **5.3.1 Integration der städtebaulichen Vorarbeiten und aktuellen Rahmenbedingungen**

Die bisherigen Vorarbeiten sollten vor allem das grosse Potenzial einer Transformation der Hafenablee ausloten. Sie brachten unterschiedliche städtebauliche Ansätze und Szenarien hervor. Eine verbindliche Festlegung für einen Ansatz konnte bislang noch nicht getroffen werden.

In der Planungsphase der Vorarbeiten gemäss Ausgabenbericht (P130732) legte der Regierungsrat den Schwerpunkt auf die Sicherung der komplexen Grundlagen für die Infrastrukturprojekte. Stadtplanerische Festlegungen waren unter diesen Umständen noch nicht möglich.

Mit dem Fortschritt der Infrastrukturplanung haben sich die Voraussetzungen konkretisiert. Mit dem Projekt klybeckplus ist im Umfeld der Hafen- und Stadtentwicklung eine wesentliche neue Rahmenbedingung hinzugekommen.

Um die vorhandenen Grundlagen aufzuarbeiten und unter neuen Rahmenbedingungen zu aktualisieren hat der Kanton in dieser Planungsphase zwei Studien erarbeitet. Die wichtigsten Erkenntnisse werden im Folgenden zusammengefasst. Die Abschlussberichte beider Studien sind auf der Projektwebseite [www.hafen-stadt.ch](http://www.hafen-stadt.ch) einsehbar.

#### **5.3.2 Programmation 2017**

##### **Ausgangslage**

Das Auftragsziel war es, unter dem Titel „Programmation“ inhaltliche Leitlinien zu den Schlüsselthemen Nutzung und Akteure zu erarbeiten und eine Diskussionsgrundlage für den Stadtteilrichtplan zu erstellen mit Aussagen zu Nutzungsarten, deren Mischung und Verteilung, zu Akteuren, Verfahren und zur zeitlichen Dimension des Transformationsprozesses. Das Ergebnis ist auch im Sinne eines Werkzeugkastens für die langfristige und zeitlich gestaffelte Entwicklung zu verstehen. Zur Aufgabenstellung gehörten zudem die Themen, die gemäss den eingereichten politischen Vorstössen zu prüfen sind.

Der Auftrag wurde von einer Arbeitsgruppe aus Vertretenden des Planungsamts, der Kantons- und Stadtentwicklung und von Immobilien Basel-Stadt betreut. Auftragnehmer war das interdis-

ziplinäre Planungsteam Wüest Partner, Zimraum, Cabane aus den Bereichen Raumplanung, Städtebau, Soziologie, Wirtschaft und Immobilienmarkt.

Grundlage für die Programmationsstudie war eine quantitative und qualitative Erhebung zu Nachfrage und Anbietenden. Das erforderliche Angebot wurde anschliessend anhand der bisherigen städtebaulichen Vorarbeiten überprüft. Das Planungsteam erhob die Sicht verschiedener heutiger und potenzieller Akteure mit einer schriftlichen Befragung. Daran beteiligten sich 33 Investoren (Genossenschaften, institutionelle Investoren, institutionelle Eigentümer, die auch entwickeln, Stiftungen sowie Projektentwickler), 13 Nutzer- und Interessensgruppen (Vertreterinnen und Vertreter aus dem Quartier, von Bildungsinstitutionen, Jugendarbeit, Zwischennutzungen, Gewerbevertretenden sowie Eigentümern und Planungsbüros aus dem Quartier) sowie 12 kantonale Fachstellen. Ergänzt wurden diese Perspektiven um persönliche Gespräche mit relevanten heutigen Akteuren, insbesondere Grundeigentümern, Baurechtnehmern sowie Vertretenden der Hafengewirtschaft.

Um das geeignete Vorgehen zur Aktivierung und Steuerung des Entwicklungsprozesses zu finden, entwickelte das Projektteam unterschiedliche planerische Szenarien und stimmte diese mit parallel stattfindenden Projekten ab. Das Planungsteam machte eine Empfehlung für ein Szenario und prüfte dessen Machbarkeit im Rahmen von je einer Feedbackrunde mit der Steuerungsgruppe und Vertretern aller involvierten Ämter.

Die Programmationsstudie „Grundlagen der Programmation für die Stadtentwicklung auf den rheinnahen Hafengebieten“ ist sehr umfassend. Sie enthält ein breites Spektrum an Ideen für die zukünftige Entwicklung und stellt eine gute Grundlage für den Stadtteilrichtplan und die Entwicklung der Initialprojekte dar. Das Planungsteam bestätigte den im Vorfeld von verschiedener Seite postulierte Grundsatz eines durchmischten Stadtquartiers. In Bezug auf den Prozess zeigt der vorgeschlagene „Akupunkturansatz“ Möglichkeiten auf, um einerseits in dem komplexen Umfeld handlungsfähig zu werden und andererseits die öffentliche Diskussion über Stadtentwicklung anhand von konkreten Projekten zu führen.

## Erkenntnisse

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Programmationsstudie sind:

- *Städtebauliches Gesamtkonzept als Orientierungsleitfaden*  
Eine Kernempfehlung aus der Programmationsstudie ist es, für den Klybeckquai ein städtebauliches Gesamtkonzept als Orientierungsleitfaden für die gesamte Transformation zu definieren. Dies soll die Verbindlichkeit der Entwicklung erhöhen und gleichzeitig eine flexible und parallele Planung ermöglichen. Dies wird im Rahmen des Stadtteilrichtplans, im städtebaulichen Gesamtkonzept, in der Arealentwicklung und unter Anwendung der entsprechenden Mitwirkungsverfahren umgesetzt.
- *Initialprojekte*  
Parallel zur Erarbeitung des Stadtteilrichtplans sollen erste Initialprojekte aufgestartet und umgesetzt werden. Die Planung ist individuell auf das jeweilige Projekt zugeschnitten und berücksichtigt die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung und weiterer Stakeholder.
- *Zeitnah eine kritische Grösse erreichen*  
Für eine Basisnachfrage nach Quartierdienstleistungen wie Alltagsversorgung oder Gastronomie braucht es eine kritische Grösse von ca. 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und eine ausreichende Arbeitsplatzdichte. So kann ein Quartierteil entstehen und gleichzeitig der angespannte Wohnungsmarkt entlastet werden. Büro- und Gewerbeflächen sollen nachfrageorientiert erstellt werden. Eine verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist gemäss den Befragungen ein wesentlicher Faktor für die ersten Entwicklungen. Diese Mindestgrösse soll mit den Entwicklungen auf den heute verfügbaren Arealen am Klybeckquai (ExEsso und ExMigrol) erreicht werden.



Abb. 10: Entwicklungsschwerpunkte, inkl. verschiedenen Optionen für die Nachnutzung des Hafenbahn-Areals

- *Mengengerüst und Nutzungsverteilung der Gesamtentwicklung*  
Die Programmation schätzt die Mindestwerte für eine sinnvolle Quartierentwicklung ab, d.h. eine Entwicklung, mit der die lokale Nachfrage für quartierdienliche Angebote minimal gesichert ist. Diese bilden die Basis für die weiteren Planungsschritte. Die ermittelten Mengen werden im Rahmen der weiteren Planungen überprüft.
- *Abhängigkeiten reduzieren und Entwicklung mit der heutigen Hafentbahn starten*  
Das Planungsteam empfiehlt, mit baulichen Massnahmen nicht abzuwarten, bis der definitive Entscheid zur Zukunft der Hafentbahn vorliegt. Ausgehend von der heutigen Parzellenstruktur soll die Entwicklung frühzeitig so angestossen werden, dass sie flexibel auf den weiteren Verlauf der Infrastrukturplanung reagieren kann. Die Eckpunkte für die Entwicklung sollen im städtebaulichen Gesamtbild resp. mit dem Stadtteilrichtplan entsprechend festgehalten werden.
- *Durchmischung anstreben und steuern*  
Die durchgeführten Befragungen und Markteinschätzungen bestätigen, dass ein breites Spektrum an Wohn- und Gewerbe-/Arbeitsraum nachgefragt wird. Entsprechend soll eine starke Durchmischung im Hinblick auf Eigentumsstrukturen, Bewohnerschaft, Nutzungen, Mietpreise usw. angestrebt werden. Die Vergabeverfahren für neue Baurechte werden diese Aspekte berücksichtigen. Der Kanton verfügt bereits heute über grosse Erfahrung und alle notwendigen Instrumente, um die Baurechtsvergabe sowohl nach inhaltlichen als auch wirtschaftlichen Kriterien zu steuern. Gleichzeitig ist mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen, dass die bestehende Hafent- und Gewerbenutzung am Ostquai für die Zukunft gesichert wird.
- *Freiraumqualität für Quartier und Stadt erhöhen*  
Es ist vorgesehen, die Planung der Rheinuferpromenade entlang des Westquais (inkl. Brückenanbindung Richtung Deutschland) rasch voranzutreiben. Der Bedarf nach zusätzlichen Freiräumen fliesst in den Stadtteilrichtplan ein. In diesem Zusammenhang muss auch die Frage geklärt werden, ob der alte Wasserlauf entlang der Klybeckinsel wieder eingeführt werden soll oder ob an diesem Standort ein Park oder eine Naturschutzfläche entstehen soll. Das Thema Naturersatzfläche wiederum steht in Abhängigkeit zur geplanten Verlagerung der Hafentbahn entlang des Klybeckquais. Erst mit Vorliegen aller Grundlagen kann hierzu im Rahmen des Stadtteilrichtplanes eine Empfehlung zum Freiraumkonzept definiert und dem Grossen Rat unterbreitet werden.

Die Programmationsstudie empfiehlt für das weitere Vorgehen:

- Ein städtebauliches Gesamtkonzept klärt die Rahmenbedingungen für den Stadtteilrichtplan und dient als Grundlage für Wettbewerbe am Klybeckquai und am Dreiländereck.
- Auf den heute verfügbaren Parzellen werden Initialprojekte mittels geeigneter Verfahren initiiert.
- Im Rahmen des Stadtteilrichtplans wird eine Kommunikationsplattform geschaffen, um laufend über den aktuellen Stand der Projekte zu informieren und die Öffentlichkeit aktiv mit einzubeziehen.
- Im Rahmen des Stadtteilrichtplans werden die übergeordneten Aspekte (städtebauliches Gesamtkonzept, Nutzung des Gleisfelds Hafentbahn, Mengengerüst, Quartierentwicklung, Abgleich mit klybeckplus usw.) erarbeitet, diskutiert und abgebildet.

### 5.3.3 Städtebauliches Gesamtkonzept 2019

#### Ausgangslage

Die Aufgabe dieses Arbeitsschritts bestand darin, die bisherigen Arbeiten zu überprüfen und mit weiteren städtebaulichen und infrastrukturellen Entwicklungen abzustimmen. Das Resultat stellt eine Grundlage für den Stadtteilrichtplan dar und klärt die Rahmenbedingungen für erste Wettbewerbe. Im Verfahren eingebunden wurden verschiedene Akteure aus bisherigen Planungen und die betreffenden Fachstellen des Kantons.

Ein Planungsteam um Baukontor Architekten, Zürich erhielt den Auftrag, im Rahmen eines Workshop-Verfahrens einen städtebaulichen Rahmenplan für die Entwicklungsgebiete Klybeckquai und Westquai zu formulieren. Dieser baut auf der Analyse und Interpretation aller bisher erarbeiteten Berichte und Studien auf. Der städtebauliche Entwurf wurde in enger Abstimmung mit den betreffenden Fachstellen des Kantons Basel-Stadt in vier Workshops unter Einbezug eines Gremiums aus Experten, die bereits in den vorausgehenden Studien involviert waren erarbeitet.

Die Aufgabe des Verfahrens umfasst im Wesentlichen fünf Punkte:

- alle vorhandenen Grundlagen und die örtlichen Gegebenheiten analysieren und wertvolle Erkenntnisse daraus für den weiteren Entwurfsprozess ziehen
- Programmationsstudie von Cabane/Wüest Partner/Zimraum unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Quartierbegleitgruppe in einen städtebaulichen Entwurf übersetzen
- bisherige Ergebnisse des Studienauftrags ExEsso im Hinblick auf Dichte und Höhenentwicklung überdenken und mit den weiteren städtebaulichen Entwicklungen (klybeckplus) abstimmen
- Kommunikation und Vermittlung: neue Bilder und Modelle erarbeiten
- Grundlagen für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck entwickeln und Rahmenbedingungen der ersten Wettbewerbe für die ExEsso-Parzelle und für das Dreiländereck klären.

Der städtebauliche Entwurf soll Aussagen zu folgenden Themen treffen:

- Stadtstruktur im Zusammenhang mit den Freiräumen, dem Verkehr und den Nutzungen
- Beschaffenheit der öffentlichen Räume
- Dichte und Höhenentwicklung, Massstäblichkeit und Silhouette der Bebauung in Relation zum Ort und zum Bestand sowie mit Blick auf den gesamtstädtischen Kontext
- Anbindung bestehender Quartiere, Einbindung des Gebäudebestands
- Beziehung zwischen Westquai und Ostquai im Hafenbecken I
- Beziehung von Promenade, Ufer und Wasser in Abhängigkeit von der Nutzung und der angedachten Rochade zu den Schiffsliegeplätzen
- Dreiländereck als besonderer Ort mit internationaler Ausstrahlung
- Leitlinien für die Bebauung
- Umsetzung in Etappen

#### Voraussetzungen: Hafen – Natur – Schifffahrt – Baubestand

Die Entwicklung von Klybeckquai und Westquai zu dichten städtischen Quartieren ist im Wesentlichen von vier Voraussetzungen abhängig: erstens der Verlagerung der Hafenlogistik und Hafenbahn vom heutigen Standort am Westquai und Klybeckquai zum neuen Containerterminal, zweitens dem Erhalt oder Ersatz der heute im Entwicklungsgebiet befindlichen schützenswerten Naturflächen, drittens einem Nutzungskonzept für die Wasserliegeplätze am Rheinufer und viertens der Einbindung des erhaltenen Gebäudebestands sowie denkmal- und ortsbildpflegerischer Grundsätze in die städtebauliche Planung.

## **Leitlinien für die Stadterweiterung am Rhein in 7 Punkten**

Das städtebauliche Konzept formuliert ein Bild für die Stadtentwicklung unter der Annahme, dass eine vollständige Verlagerung der Hafенbahn am Altrheinweg möglich ist und zeichnet die Etappen der Entwicklung vor.

Zusammenfassend macht das Konzept folgende Kernaussagen:

### **1. Stadt weiterbauen**

Am Klybeckquai und auf der Westquaiinsel entstehen dichte, sozial und funktional durchmischte städtische Quartiere für über 8'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte. Die trinationale Vernetzung zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird mit neuen Brücken über Rhein und Hafen vorangetrieben.

### **2. Quartiere am Wasser**

Das Klybeckquartier wird an den Rhein gebracht; die Querstrassen werden bis ans Wasser verlängert.

### **3. Zwei Nachbarschaften mit baulicher und funktionaler Identität**

Am Klybeckquai entsteht ein Stück Stadt mit vielfältiger Hofbebauung und vereinzelt hohen Häusern für Wohnungen, mit Geschäften und einem Quartiersschulhaus. Am Westquai werden die monumentalen Getreidespeicher Teil eines Ensembles aus Hochhäusern mit nutzungsneutralen Strukturen sowie niedrigen Gewerbebauten; die Hafennutzung am gegenüberliegenden Ostquai bleibt weiterhin bestehen.

### **4. Städtische Mobilität**

Der öffentliche Verkehr wird mit neuen Tramlinien und einer Fähre ausgebaut, der Fuss- und Veloverkehr durch ein engmaschiges Wegenetz und autofreie Verbindungen gefördert.

### **5. Uferpromenaden**

Die Kleinbasler Rheinpromenade wird in der charakteristischen Ufergestaltung bis zum Dreiländereck fortgesetzt; die Promenaden an Rhein und Wiese werden zusammengeführt sowie die Ufer und Böschungen als überregionale Biotopverbundachsen erhalten.

### **6. Gleispark**

Auf den Spuren der Hafенbahn wird eine grosszügige öffentliche Grünanlage geschaffen, die Sport-, Freizeit- und Erholungsinfrastruktur für das bestehende und das neue Klybeckquartier mit Rückzugsräumen für Flora und Fauna kombiniert.

### **7. Plätze am Wasser**

An städtebaulich wichtigen Punkten öffnen sich Plätze zum Wasser und bilden einprägsame, besondere Orte der Urbanität am Rhein.



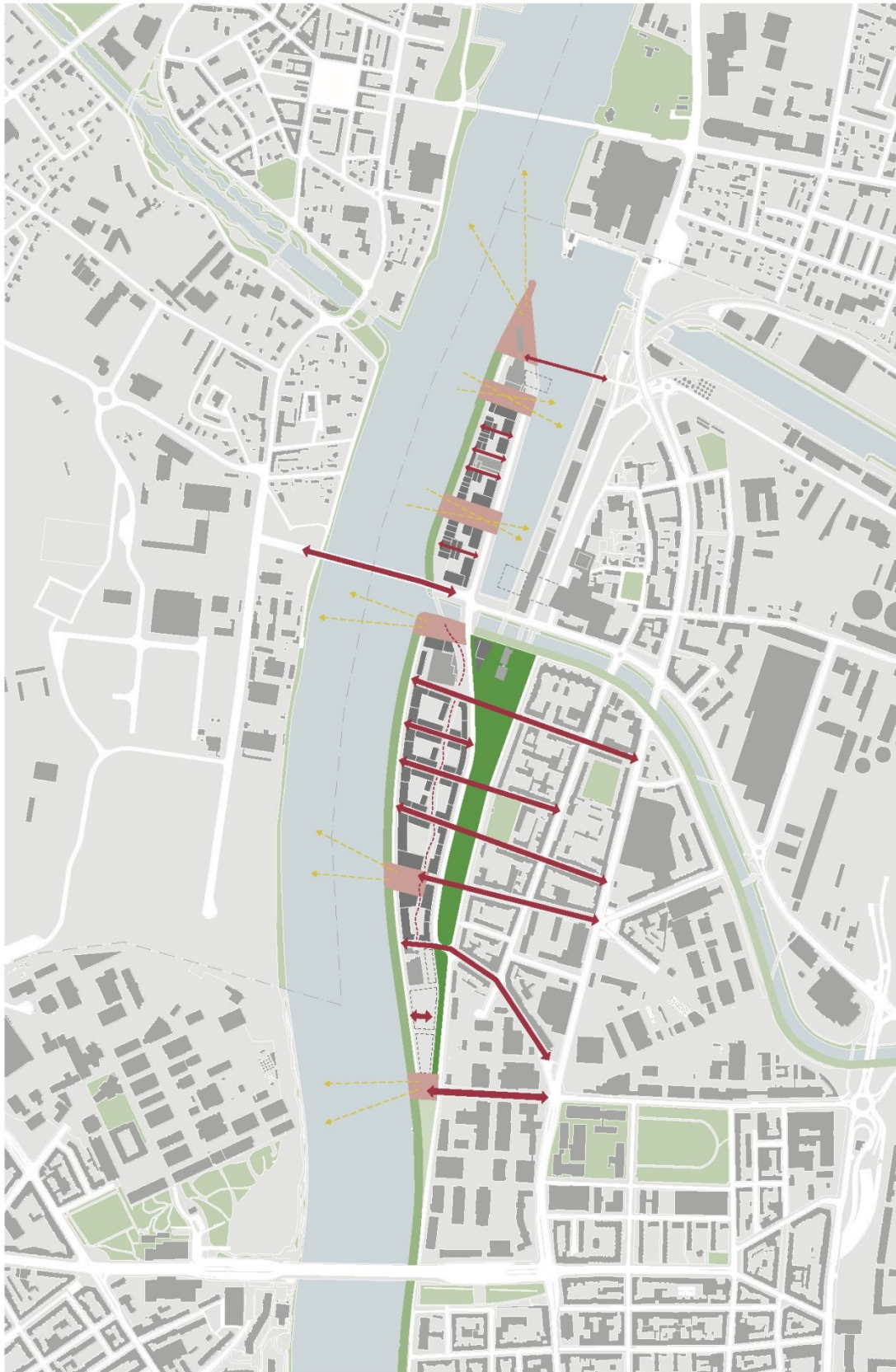


Abb. 11: Grundzüge des städtebaulichen Konzepts

## Etappen auf dem Weg zum Zielbild

### Stadterweiterung ab 2035

Die Stadterweiterung am Rhein erfolgt in mehreren Etappen. Sie findet ihren Abschluss mit der vollständigen Entwicklung von Klybeckquai und Westquai. Auf den Spuren der Hafengleise führt ein langgezogener mäandrierender Park von der Mauerstrasse im Süden bis zur Wiese im Norden und fügt sich als Bindeglied zwischen altem und neuem Quartier ein. Die Querstrassen des Klybeckquartiers werden bis an den Rhein weitergeführt und bilden die Grundstruktur des neuen Quartiers am Klybeckquai. Am Westquai wird ein dichtes und lebendiges Hafenquartier für vielfältige Nutzungen geschaffen. Auch wenn die beiden Gebiete südlich und nördlich der Wiesemündung unterschiedlich gestaltet werden, sind sie durch die Rheinpromenade und die neue Hauptstrasse miteinander verbunden. Zudem verweisen ähnliche stadträumliche Elemente aufeinander, wie die Querstrassen in Ost-West-Richtung und Wasserplätze am Rhein. Neue Brückenverbindungen werden über das Hafenbecken nach Deutschland und über den Rhein nach Frankreich geschlagen. Eine neue Wiesebrücke korrigiert zudem den ungünstigen Verlauf der heute bestehenden. Die bauliche Entwicklung am Dreiländereck im Norden und auf der Novartis-Parzelle im Süden wird bewusst offen gelassen und soll in Verbindung mit der zukünftigen Nutzung und dem konkreten Programm bestimmt werden.

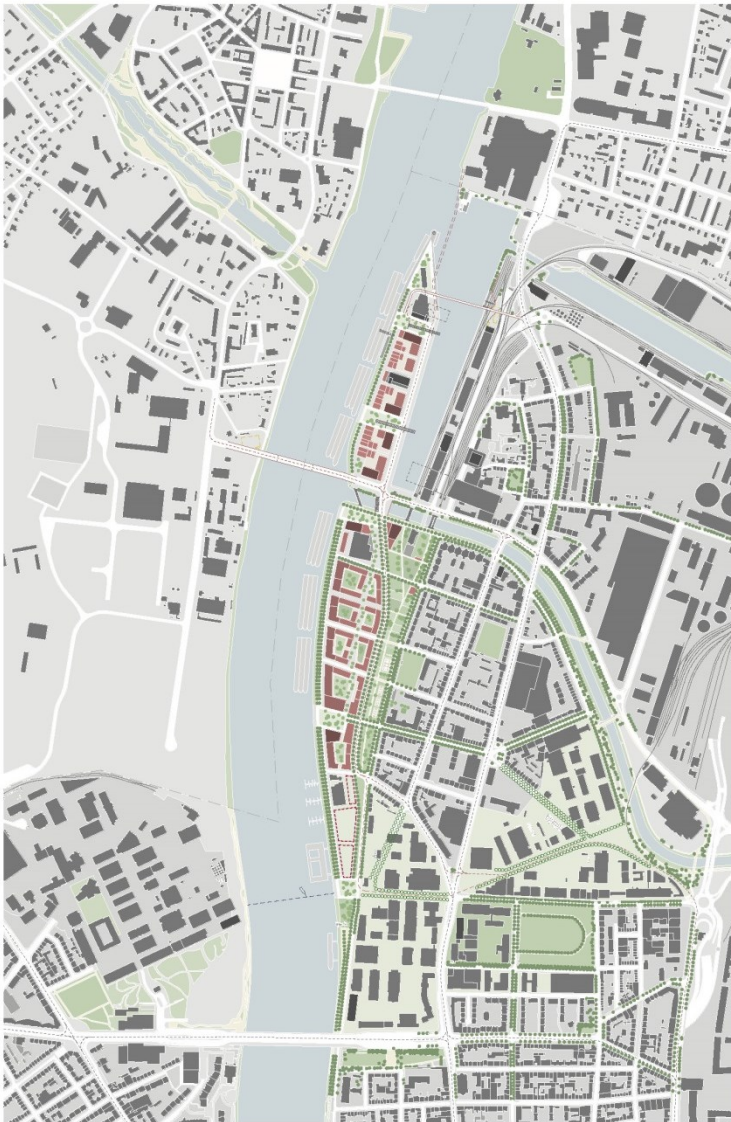


Abb. 12: Etappen der städtebauliche Entwicklung: Zielbild der Stadterweiterung ab 2035

### 1. Phase der Stadterweiterung 2025–30

Mit der Verlegung erster Teile der Hafentbahn werden zwischen 2025 und 2030 die ersten Parzellen am Klybeckquai bebaut und die Rheinpromenade angelegt. Die Zufahrt mit öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr erfolgt temporär über die Uferstrasse am Rhein. Ein provisorischer Fussgängerübergang auf Höhe der Inselstrasse stellt bereits eine erste Verbindung für das bestehende Klybeckquartier an den Rhein her. Am Westquai wird mit der Transformation des Dreiländerecks zum öffentlichen Forum begonnen und die Hafentbrücke Richtung Deutschland errichtet. Flächen für Zwischennutzungen bleiben in dieser Phase auf dem Ex-Migrol-Areal erhalten. Auf dem Areal der Novartis-Wasseraufbereitungsanlage an der Südspitze des Klybeckquais wird ein temporärer Park angelegt, um auch während dieser Zwischenphase für ausreichende öffentliche Freiflächen zu sorgen.

### 2. Phase der Stadterweiterung 2030–35

Per Ende 2029 fallen die Baurechte am Westquai an den Kanton Basel-Stadt zurück. Die Hafentbahn wird nun vollständig verlegt und an deren Stelle ein grosszügiger Gleispark geschaffen. Zudem können die ersten Baufelder am Westquai und sämtliche Parzellen am Klybeckquai entwickelt und die zentrale Hauptstrasse mit einer neuen Tramlinie vom Klybeckplatz bis zum Dreiländereck angelegt werden. Am Westquai werden zunächst Flächen für innovatives Gewerbe, Startups und Ateliers sowie für Zwischen- und Pioniernutzungen reserviert. Ebenso sind auf dem Areal der Novartis-Wasseraufbereitungsanlage temporäre Nutzungen vorgesehen.



Abb. 13: Etappen der städtebaulichen Entwicklung: 1. Phase ab 2025 (links), 2. Phase ab 2030 (rechts)

### 5.3.4 Entwicklung von Teilbereichen

Ausgehend vom Ansatz einer schrittweisen Entwicklung des gesamten Gebiets sollen, wo möglich, frühzeitig erste Bausteine entwickelt werden. Kriterien dafür sind unter anderem die Verfügbarkeit der Parzelle sowie eine möglichst grosse Unabhängigkeit zu anderen Planungen.

Aus diesem Grund liegt der Schwerpunkt der ersten beiden städtebaulichen Projekte bei der Hafenbrücke am Dreiländereck und bei der ExEsso-Parzelle an der Uferstrasse.

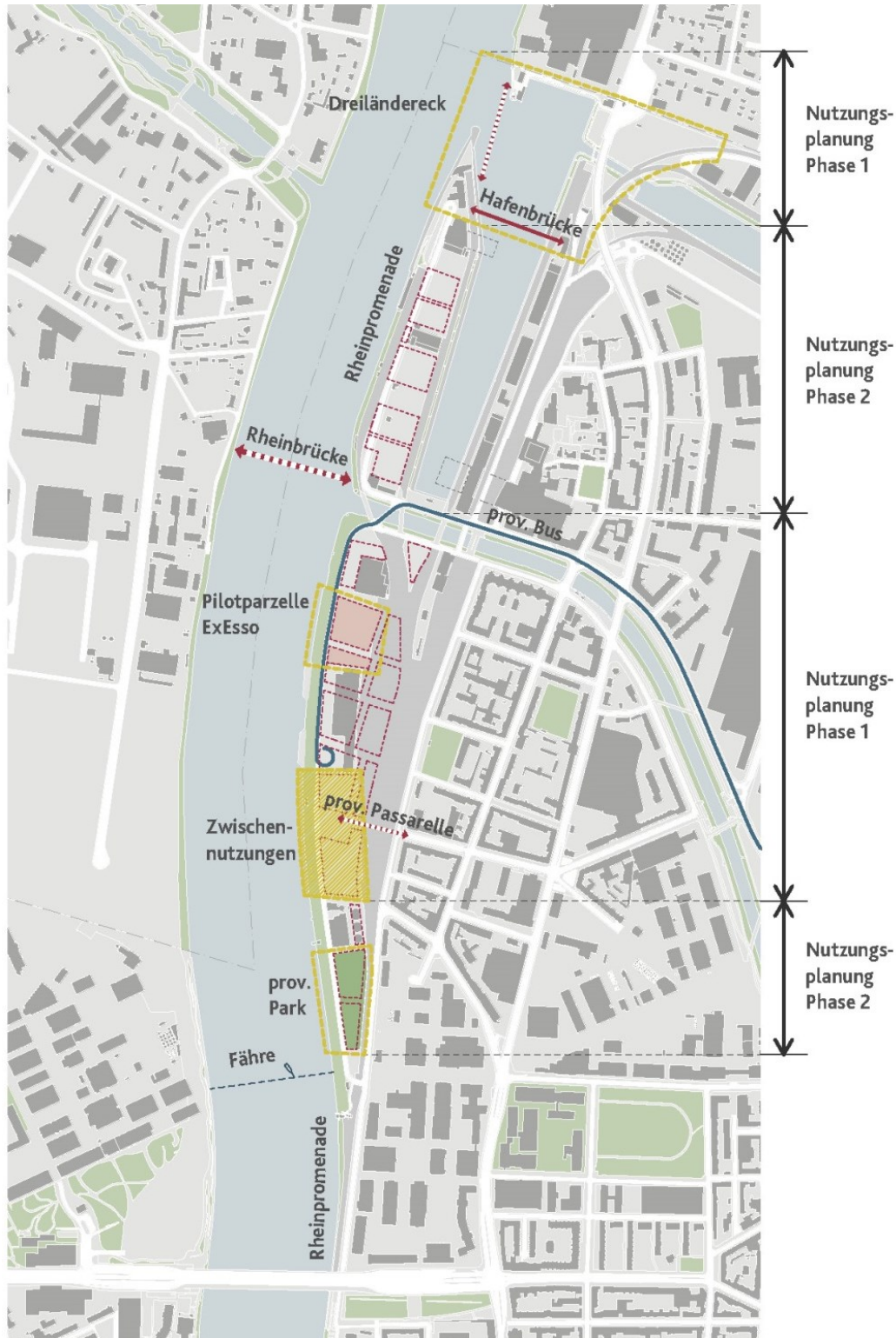


Abb. 14: Schwerpunkte für Initialprojekte

## **I. Dreiländereck und Hafenbrücke**

Wie im kantonalen Richtplan festgehalten und im Rahmen der 3Land-Planungen vereinbart wurde, soll beim Dreiländereck eine neue Brückenverbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Somit entstehen eine durchgängige Rheinuferpromenade und eine neue Erschliessung des Westquais von Norden her. Dadurch wird die binationale Entwicklung beidseits der Brücke massgeblich gefördert. Die Brücke ist im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation, A-Horizont, Baubeginn bis 2025) eingereicht und der Bund hat eine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt. Das Projekt wird prioritär vorangetrieben.

Die Planung der Hafenbrücke wird eingebunden in die Entwicklung der Parzellen an den zukünftigen Brückenköpfen. Dies geschieht abgestimmt mit den Schweizerischen Rheinhäfen und deren Erweiterungsbedarf der Betriebsgebäude inkl. der Revierzentrale, sowie der Basler Personenschiffahrt AG (BPG).

### **Variantenstudium und Machbarkeit Hafenbrücke**

Die Definition der exakten Brückenlage erfordert eine Machbarkeitsstudie vor dem Hintergrund aller übergeordneten Anforderungen. Dies sind insbesondere Fuss- und Velorouten, Freiraumverbindungen, Städtebau und Denkmalpflege sowie nautische Rahmenbedingungen, besonders das für den Schiffsbetrieb notwendige minimale Lichtraumprofil von 9.20 m.

Auf dieser Basis werden zwei mögliche Brückenlagen studiert:

- Variante 1 führt über die Hafeneinfahrt vom Dreiländereck zum Bereich der heutigen Revierzentrale. Diese Linienführung erlaubt eine direkte Verlängerung der Uferpromenade entlang des Rheins und entspricht der bisherigen Annahme für die Lage. Die Platzverhältnisse an den beiden Brückenköpfen und die zu erreichende Höhe von 9.20 m stellen allerdings eine städtebauliche und verkehrstechnische Herausforderung dar (Rampenbauwerke).
- Die Variante 2 führt über das Hafenbecken 1 vom Bereich des heutigen Restaurants Dreiländereck zum Ostquai mit Anschluss an die Hiltalingerbrücke. Diese Linienführung ermöglicht eine direkte Anbindung an Kleinhüningen und Friedlingen. Zudem entlastet sie das Dreiländereck, die Promenaden und das Wendebecken von beachtlichen Rampenbauwerken. Deren heutiger Charakter bleibt erhalten.

### **Varianzverfahren Dreiländereck (Hafenbrücke, Städtebau, Freiraum)**

Mit einem Varianzverfahren Dreiländereck soll die städtebauliche und freiräumliche Einbindung der Hafenbrücke vertieft werden. Ein anschliessender Projektwettbewerb für die Brücke soll den Grundstein für eine baldige Umsetzung legen. Es gilt, eine stimmige und qualitativ hochwertige Neuordnung zu finden und diverse Nutzungsansprüche aufzunehmen.

Die Einwohnergemeinde der Stadt Basel hat 2018 das Baurecht der Liegenschaft Westquaistrasse 62 erworben. Zusammen mit dem Restaurant Dreiländereck und dem BPG-Produktionsstandort bildet die Westquaistrasse die nördlichste Spitze des Westquais. Die prominente Lage bedingt eine spezifische, einzigartige Nutzung. Die Entwicklung der Parzelle wird im Kontext der Infrastrukturbauten (Promenade und Hafenbrücke) und im Zusammenspiel mit den denkmalwürdigen Hafen-Infrastrukturbauten (Silos, Umschlaghalle, Schienen- und Krananlagen) initiiert werden.

In einem grösseren Perimeter sind zudem weitere Entwicklungen absehbar: Beiderseits der Hiltalingerstrasse erfolgte die Rückgabe der Baurechtspartellen durch die Firma Satram Huiles SA. Hier bereiten die Schweizerischen Rheinhäfen eine Nachnutzung mit Gewerbe- und Büronutzungen vor. Unmittelbar vis-à-vis auf der Friedlinger Seite besteht Entwicklungspotenzial für Wohnen und Büronutzungen auf einer Parzelle der deutschen Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Dies bietet die grosse Chance für eine binationale städtebauliche wie auch freiräumliche Entwicklung rund um den schweizerisch-deutschen Zoll.

In Bezug auf den Freiraum stehen die Gestaltung der Aussenräume und der Brückenköpfe sowie der Anschluss an den übergeordneten Freiraum im Zentrum. Freiraumverbindungen von der Mündung der Wiese auf Schweizer Seite bis zur Dreiländerbrücke auf deutscher Seite werden angeschlossen an den geplanten Grenzweg zwischen Weil am Rhein und Basel-Stadt entlang der ehemaligen Satram-Parzelle, dem Zoll und dem Wendebecken. Die Ausgestaltung des Grenzraumes als Verbindungs- und Aufenthaltsort mit hoher Qualität ist besonders zu beachten und binational zu erarbeiten. Zudem ist er auch als ökologischer Korridor zu betrachten.

Ziel des Verfahrens ist es, eine zeitnahe Realisierung der Brücke zu ermöglichen, um den Vorgaben aus dem Agglomerationsprogramm zu entsprechen und so die Mitfinanzierung durch den Bund sicherzustellen.

#### **Zusammenfassung Massnahmen und Kosten**

	Fr.
• Varianzverfahren Dreiländereck (Anteil Hafensbrücke, Freiraum)	770'000

Die Anteile für die städtebaulichen Arbeiten werden aus bestehenden Ressourcen umgesetzt und sind daher nicht Teil des vorliegenden Ratschlags.

## **II Klybeckquai**

Die Einwohnergemeinde der Stadt Basel hat 2012 die Baurechtsparzellen der Logistikfirma Gondrand und 2013 diejenigen der ExMigrol und ExEsso für das Finanzvermögen erworben. Letztere dienen zurzeit verschiedenen Zwischennutzungen. Auf Anfang 2019 hat die Einwohnergemeinde zudem die Baurechtsparzelle an der Uferstrasse 90 von der Firma Grisard erworben.

Ab 2022 strebt Immobilien Basel-Stadt im Bereich ExEsso eine Entwicklung und -Inwertsetzung des Areals im Sinne eines Initialprojekts an. Auf der Parzelle ExMigrol wird die städtebauliche Entwicklung später einsetzen, da dieses Areal in unmittelbarem Zusammenhang mit der südlichen Nachbarparzelle (ehem. Novartis AG, Wasserfassung für die Areale Klybeck und St. Johann) und der Entwicklung klybeckplus steht. Die Projektvorhaben werden mittels Arealstrategie des Finanzdepartementes (Immobilien Basel-Stadt) vom Regierungsrat genehmigt. Die heutigen Nutzer auf der Gondrand-Parzelle verfügen über langfristige Mietverträge.

### **Wettbewerb Pilotentwicklung ExEsso/Klybeckquai**

Für die angestrebte (Teil-)Entwicklung im Bereich ExEsso soll zeitnah ein Wettbewerbsverfahren starten. Grundsätzlich könnte ein erster Teil des Areals mit einer „aufwärtskompatiblen“ Struktur, d.h. innerhalb der bestehenden Zonenordnung, entwickelt werden. Der Kanton verfügt über grosse Erfahrung und alle notwendigen Instrumente, um die Baurechtsvergabe sowohl nach inhaltlichen als auch wirtschaftlichen Kriterien zu steuern. Die Basis für die Wettbewerbsvorgaben bilden die städtebaulichen Leitlinien.

Das Varianzverfahren erfolgt parallel und im Abgleich mit der Arbeit am Stadtteilrichtplan. Dies ermöglicht es, dass sich die Öffentlichkeit in geeigneter Weise direkt in die Entwicklung eines ersten konkreten Projekts einbringen kann.

#### **Zusammenfassung Massnahmen und Kosten**

Diese Arbeiten werden aus bestehenden Ressourcen sowie aus Mitteln des Finanzvermögens (Entwicklung der Baurechtsparzellen im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt) umgesetzt und sind daher nicht Teil des vorliegenden Ratschlags.

### **5.3.5 Folgeschritte**

#### **Nutzungsplanung: Aufnahme der Wettbewerbsresultate in Stadtteilrichtplan und Erarbeitung der Bebauungspläne**

Die Wettbewerbsresultate für die Hafnbrücke und die Pilotentwicklungen werden in den Stadtteilrichtplan aufgenommen, um sie im Gesamtzusammenhang darstellen und diskutieren zu können.

Es ist vorgesehen, mit dem Regierungsratsbeschluss zum Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck auch die Bebauungspläne für die einzelnen Arealentwicklungen dem Grossen Rat vorzulegen.

## 6. Finanzielle Auswirkungen

Insgesamt fallen neue Ausgaben von 5,736 Mio. Franken (inkl. 7,7% MwSt.) zu Lasten der Erfolgsrechnung (ZBE) des Bau- und Verkehrsdepartements an.

<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>		<b>Fr.</b>
<b>Stadtteilrichtplan</b>		<b>1'070'000</b>
Synthese bisheriger Planungen / Vorbereitung Stadtteilrichtplan	50'000	
Fachliche Bearbeitung Stadtteilrichtplan	300'000	
Konsolidierung, Einarbeiten öffentliche Anregungen	100'000	
Beteiligung Stadtteilrichtplan	200'000	
Projektmittel laufende Kommunikation	200'000	
Durchführung Monitoring (Kennzahlenbericht StaA)	40'000	
Befragung Bevölkerung 2020	45'000	
Abklärung Massnahmen Quartiere	35'000	
Anteil Ausstellungsraum und Modelle Basel Nord	100'000	
<b>Projektstelle Rechtsabteilung BVD, 50%, 3 Jahre</b>		<b>336'000</b>
<b>Projektwettbewerb Dreiländereck, Hafenbrücke, Landschaft</b>		<b>770'000</b>
<b>Durchführung Studie Gesamtwirtschaftlichkeit</b>		<b>80'000</b>
<b>Verkehrerschliessung</b>		<b>1'300'000</b>
ÖV-Angebotskonzepte	100'000	
Zielbild, Erschliessungskonzepte, Prozess- und Massnahmenevaluierung	150'000	
Variantenstudium; Machbarkeit/Zweckmässigkeit der Infrastrukturvorhaben; Vorstudie Tram Hafen	350'000	
Kosten-Nutzen und Machbarkeit Rheinbrücke	150'000	
Konzepte Mobilitätshubs/-zentren; Grobkonzept Mobilitätsmanagement	100'000	
Projektstelle Amt für Mobilität, 80%, 3 Jahre	450'000	
<b>Grün- und Freiräume / Naturschutz</b>		<b>900'000</b>
Berechnungsmodell zu Grün- und Freiraumversorgung	50'000	
Vertiefungsstudie Grün- und Freiraumversorgung	150'000	
Entwicklung strategisches Instrument Naturschutz	190'000	
Projektstelle Stadtgärtnerei, 100%, 3 Jahre	510'000	
<b>Umwelt</b>		<b>1'280'000</b>
Altlasten: Technische Untersuchung & Sanierungskonzept	460'000	
Lärmschutz: Beurteilung Lärmeinwirkungen	280'000	
Lufthygiene: Luft-/Geruchsbelastung; Stadtklima	200'000	
Gewässer/Grundwasser: Modell; Gewässerökologie	140'000	
Störfall: Risikoanalyse und -beurteilung	200'000	
<b>Total Ausgaben</b>		<b>5'736'000</b>

Die Angaben enthalten sowohl Kosten für externe Dienstleistungen als auch für interne Projektstellen.



## **7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung**

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

## 8. Anzugsbeantwortungen

### 8.1 Berichte zu den Anzügen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. Januar 2019 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – die folgenden Anzüge stehen lassen:

- Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend „Planung eines bahnbrechendes Ökostadtteils am Hafen“ (P105327)
- Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Wohnen im Hafen am Klybeckquai rasch ermöglichen“ (P125256)
- Anzug René Brigger und Konsorten betreffend „massgeblicher Berücksichtigung des gemeinnützigen Wohnungsbaus bei der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ (P135171)
- Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „seriöser und umfassender Prüfung von Alternativszenarien bei der Entwicklungsplanung des Gebietes Klybeckquai/Westquaiinsel“ (P145243)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen zur positiven Entwicklung des Hafensareals im Klybeckquartier/Kleinhüningen“ (P145244)
- Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Schaffung eines pionierhaften, autofreien Ökostadtteils am Hafen“ (P145245)
- Anzug Leonhard Burckhardt und Konsorten betreffend begleitendes „Monitoring der Stadtentwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen“ (P145246)
- Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafentwicklung“ (P145425)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „transparente öffentliche Vergabeverfahren in den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen“ (P145426)
- Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „Planungszone (gem. Bau- und Planungsgesetz) im Hafensareal“ (P145427)

#### 8.1.1 Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend „Planung eines bahnbrechendes Ökostadtteils am Hafen“ (P105327)

„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:

Die bisherige Planung nimmt das Thema Nachhaltigkeit im Rahmen von Mobilitätskonzepten und einem sozialen Monitoring auf; der vorliegende Ratschlag schlägt Vertiefungen in weiteren Bereichen vor. Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung auf hohem Niveau zu erreichen. Das Thema soll im Rahmen des Stadtteilrichtplans zur Diskussion gestellt werden. Mit Beschluss zum Stadtteilrichtplan wird beantwortet, ob der Anspruch des Anzugs erfüllt werden kann.

Wir beantragen aus diesem Grund, den Anzug stehen zu lassen.

### **8.1.2 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Wohnen im Hafen am Klybeckquai rasch ermöglichen“ (P125256)**

„Für den Klybeckquai wurden Projekte für die Zwischennutzung ausgewählt, es zeichnet sich eine gute und lebendige Bespielung während der wärmeren Phasen des Jahres ab. Die Baurechtsverträge im Hafen laufen hauptsächlich im Jahre 2029 aus. Danach sind interessante und für die Stadtentwicklung wichtige Ideen und Konzepte mit Visualisierungen für einen trinationalen und attraktiven neuen Stadtteil publiziert worden.

Die entscheidende Frage für die Bebauung und Nutzung des Hafens ab 2029 ist, was nun in der Phase 2013 bis 2029 passiert? Die aktuelle Zwischennutzung Klybeckquai sieht das sozio-kulturelle Bespielen von Brachen vor. Nicht vorgesehen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen ist in der Zwischennutzungsphase das Wohnen im Hafengebiet. Im Hafen wohnen dürfen derzeit ausschliesslich Abwarte und Betriebsinhaber der Liegenschaften. Festgehalten ist diese Bestimmung im Staatsvertrag "Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag)" vom 17. Januar 2007.

Es ist davon auszugehen, dass die sozio-kulturell ausgerichteten Zwischennutzungs-Projekte im Hafen zwar ein Industriequartier temporär und punktuell zu beleben vermögen, aber für das künftige Wohnquartier wenig nachhaltige Impulse bewirken können. Die Erfahrungen beim Entwickeln von neuen Wohnquartieren (zum Beispiel Erlenmatt) zeigen aber auf, dass es essentiell ist, frühzeitig zu definieren, welche Zielgruppen bzw. Bevölkerungsschichten dereinst als Hauptnutzer bzw. Bewohner vorgesehen sind und sodann die neuen Stadtteile für das Wohnen frühzeitig schrittweise und organisch zu entwickeln sowie mit flankierenden Massnahmen die Attraktivität des neuen Stadtteils ideal im Sinne der Zielgruppe aufzubauen.

Das Hafengebiet insgesamt wird zwar derzeit benötigt für Umschlag / Logistik, für das Klybeckquai wäre aber denkbar, die Zeichen neben den sozio-kulturellen Projekten auch bereits jetzt auf "Wohnen" zu stellen, und nicht bis ins Jahr 2029 am Ende der Baurechtsverträge zu warten, zum Beispiel könnten nah am Wasser attraktive Wohnungen gebaut werden. Dies würde eine schrittweise organische Entwicklung des Quartiers ermöglichen und würde im Übrigen auch die Zwischennutzung beflügeln ohne diese zu beeinträchtigen. Möglich wäre auch, dabei studentisches Wohnen zu berücksichtigen.

Die Unterzeichneten bitten daher den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,

- wie er es ermöglichen kann, dass möglichst rasch in den Brachen des Klybeckquais neben den Zwischennutzungen Wohngebäude errichtet und bewohnt werden können, ohne die Zwischennutzungen zu verdrängen,
- wie Anreize gesetzt werden können, dass potentielle Investoren in solche Wohngebäude investieren, z.B. mit einem gestaffeltem Baurechtszinsmodell,
- in wie weit gemeinnützige Wohnbaugesellschaften bei der Bebauung berücksichtigt werden können und ob ggf. studentisches Wohnen integriert werden kann,

- welche soziale und sozioökonomische Zusammensetzung der Bevölkerung ab 2029 im neuen Quartier angestrebt wird und ob es nicht ein Ziel sein sollte, zum wesentlichen Teil Steuern zahlende mittelständische Haushalte mit Kindern in das neue Quartier zu bringen,
- welche flankierenden Massnahmen in den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck notwendig sind, um die Zielsetzung der Bewohnung auf der Klybeckinsel und eine spätere Durchmischung zwischen den Quartieren zu erreichen, zum Beispiel S-Bahn Anschluss oder Entwicklung eines attraktiven Primarschulangebotes.

David Wüest-Rudin, Aeneas Wanner, Salome Hofer, Helen Schai-Zigerlig, Alexander Gröflin, Tobit Schäfer, Urs Schweizer, Mirjam Ballmer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Das Thema Wohnen geniesst in der Planung Priorität. Ziel ist es, eine Umzonung der heutigen Industriezone mit der Lärmempfindlichkeitsstufe IV zu einer Mischzone zu erreichen. Die Vorarbeiten zum Ratschlag haben gezeigt, dass eine kurzfristige Umsetzung von Wohnnutzungen aufgrund des Rheinhafenvertrags nicht möglich ist. Es ist aber erklärermassen das Ziel, mit einem möglichst frühen Schritt eine Umzonung zu erreichen.

Im Bereich des Klybeckquais hat der Kanton, wo möglich, die dazu notwendigen Baurechte bereits übernommen. Die vorliegenden Planungsgrundlagen (Programmation, städtebauliches Gesamtkonzept, vgl. Kap. 5.3) sehen eine rasche Entwicklung auf den verfügbaren Parzellen vor. Gemäss der Analyse ist das Interesse unterschiedlicher Investorenarten (institutionelle, gemeinnützige, private) gross und die Bereitschaft vorhanden, sich an Vergabeverfahren zu beteiligen, die konzeptionelle Vorgaben machen. Die Analyse hat zudem aufgezeigt, was primäre Wohnzielgruppen sein können – nicht aus fiskalischen Überlegungen, sondern aus der Bedarfssicht. Darin zeigt sich, dass u.a. bei Einpersonenhaushalten in allen Alters- und Einkommensgruppen eine hohe Nachfrage besteht. Zudem sind Angebote für Grossfamilien, Studierende und wenig Verdienende nachgefragt. Vergabeverfahren mit entsprechenden Vorgaben ermöglichen es, eine grosse Bandbreite an Programmen zu realisieren, die auch spezifische Wohnbedürfnisse berücksichtigen.

Die Schnittstellen und Massnahmen in den bestehenden Wohnquartieren sind im Prozess des Stadtteilrichtplans und im Abgleich mit der Entwicklung klybeckplus zu eruieren. Der Stadtteilrichtplan wird, je nach Bedarf, sowohl die allfälligen flankierenden Massnahmen für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck als auch konkrete Projekte auf den ersten Parzellen festlegen.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug stehen zu lassen.

### **8.1.3 Anzug René Brigger und Konsorten betreffend „massgeblicher Berücksichtigung des gemeinnützigen Wohnungsbaus bei der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ (P135171)**

„Die Wohnbaugenossenschaften als stärkste Träger des gemeinnützigen Wohnungsbaus nach WFG (SR 842) sind im unteren Kleinbasel stark vertreten. Allein im unteren Kleinbasel besitzen 17 Wohngenossenschaften total über 100 Mehrfamilienhäuser, was geschätzt gegen 1'000 Wohnungen ergibt (Mozaik, 1/2013, Seite 14).

In der "Vision 3Land - Entwicklung einer trinationalen Teilstadt" (für 20'000 Personen) wurde am 25.09.2012 eine Planungsvereinbarung mit den Nachbarn in Deutschland und Frankreich unterzeichnet. Die weiteren Planungsschritte sind u. a. dort festgehalten. Es wird 2013 ein Planungskredit an den Grossen Rat in Aussicht gestellt. Der Mitwirkungsprozess mit der Quartierbevölkerung wird fortgesetzt resp. intensiviert werden. Der Anzug Beat Jans betr. Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen ist bereits im März 2011 vom Grossen Rat überwiesen worden. Aufgrund des frühen und offenen Planungsstandes gibt es im direkt betroffenen Quartier Klybeck/Kleinhüningen grosse Bedenken. Es geistert auch der Begriff "Rheinhattan" in der Diskussion herum.

Neben den bereits im Anzug Jans deponierten ökologischen Überlegungen ist es jedoch wichtig,

dass bei der zukünftigen Planung der gemeinnützige Wohnungsbau möglichst früh und direkt einbezogen wird. Ohne eine massgebliche Beteiligung des gemeinnützigen Wohnungsbaus an der Stadtentwicklung am Hafen ist dieses grosse Projekt nicht mehrheitsfähig. Der gemeinnützige Wohnungsbau bietet im Kanton Basel-Stadt Wohnungen an, welche gemäss kantonaler Mietpreisstatistik 30% günstiger sind als der private resp. renditeorientierte Wohnungsbau. Auch ist die Beteiligung der Mieter als Mitglieder stärker und deren Verankerung im Quartier ausgeprägter (tiefere Fluktuationsrate, wirtschaftliche Positionierung zwischen Miete und Eigentum).

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob

1. die bestehenden Wohnbaugenossenschaften im Quartier beim kommenden Mitwirkungsprojekt direkt und spezifisch zu kontaktieren sind und deren Vertretung stark in die weitere Planung einzubeziehen sind.
2. beim geplanten Wohnungsbau ein Mindestanteil für den gemeinnützigen Wohnungsbau angestrebt bzw. gar zugesichert werden kann.
3. davon ausgegangen werden kann, dass der Boden einerseits im Baurecht weitergegeben wird und andererseits die "Filetstücke" nicht überwiegend renditeorientierten Bauträgern übergeben werden.

René Brigger, Jörg Vitelli, Sibylle Benz, Daniel Jansen, Thomas Grossenbacher, Roland Lindner, Peter Bochsler, Mirjam Ballmer, Philippe Pierre Macherel, Daniel Goepfert, Brigitta Gerber“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Das Thema Wohnbaugenossenschaften ist bereits in der Planung aufgenommen. Die vorliegenden Planungsgrundlagen (Programmation, städtebauliches Gesamtkonzept, vgl. Kap. 5.3) beinhalten eine breit angelegte Umfrage bei unterschiedlichen Investorengruppen (institutionelle, gemeinnützige, private), zu der auch die lokalen Wohnbaugenossenschaften eingeladen wurden.

Die Analyse zeigt den Bedarf nach Wohnangeboten, die häufig von gemeinnützigen Wohnungsbauträgern realisiert werden. Die Umsetzung wird primär auf die Definition des zu schaffenden Angebots sowie die dazu geeigneten Vergabeverfahren fokussieren und nicht auf vorgängig festgelegte Investorengruppen. Der Kanton verfügt über die notwendigen Instrumente, um Baurechte anhand von überzeugenden Konzepten zu vergeben. Der Stadtteilrichtplan wird das Thema zur Diskussion stellen. Mit Beschluss des Stadtteilrichtplans kann das Anliegen des Anzugs beantwortet werden.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug stehen zu lassen.

#### **8.1.4 Anzug Heidi Mück und Consorten betreffend „seriöser und umfassender Prüfung von Alternativszenarien bei der Entwicklungsplanung des Gebietes Klybeckquai/Westquaiinsel“ (P145243)**

„Nachdem der Grosse Rat dem Ausgabenbericht für die Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung der Hafens- und Stadtentwicklung Kleinhüningen / Klybeck (13.0732.01) zugestimmt hat, wird die Planungsarbeit für dieses Gebiet nun definitiv konkretisiert.

Aus diesem Grund ist es stossend, dass im erwähnten Ausgabenbericht die Alternativszenarien nur in aller Kürze abgehandelt und voreilig verworfen wurden. Kritische LeserInnen erhielten den Eindruck, dass die zuständigen Planungsstellen gar kein Interesse daran haben, Alternativen zu prüfen, weil sie schon genau wissen, in welche Richtung es geht (Stichwort „Rheinhattan“).

Der Mitwirkungsprozess, der mit der Schaffung einer Begleitgruppe vor längerer Zeit angestossen wurde, muss leider als völlig misslungen bezeichnet werden. Die Begleitgruppenmitglieder erhielten kaum Informationen und ihre Anliegen wurden nur ernsthaft angehört, wenn ihre Vorschläge ins Schema passten. Kein Wunder geistert die Idee einer „hidden agenda“ in den Köpfen zahlreicher QuartierbewohnerInnen herum. Die Menschen haben den Eindruck, dass die PlanerInnen schon jetzt genau wissen, in welche Richtung die Klybeckinsel entwickelt werden soll, sie kritisieren deshalb die Mitwirkung als Farce und sind der Meinung, dass die Behörden sowieso machen, was sie wollen.

Mit einer solchen - durchaus berechtigten – Haltung ist konstruktives Mitarbeiten undenkbar, denn das Vertrauen in Mitwirkungsprozesse ist nachhaltig gestört. Die Zusage, dass mögliche Alternativszenarien ernsthaft geprüft werden, könnte hier vertrauensbildend wirken. Insbesondere die im erwähnten Ausgabenbericht aufgeführten Alternativszenarien mit dem Titel

- "Ausschliessliche Freiraumentwicklung"
- "Verzicht auf Altrheinarm / Wasserbecken zugunsten Freiraum"
- "Entwicklung ohne neue Zentralität"
- "Entwicklung als Erweiterung des Klybeckquartiers"
- "Preisgünstiges Quartier"
- "Reduktion der baulichen Dichte"

sollen dabei im Vordergrund stehen. Diese Szenarien beinhalten zentrale Anliegen der Quartierbewohnenden von Klybeck und Kleinhüningen: Keine Abtrennung eines exklusiven Stadtteils von den bestehenden Quartieren, Verzicht auf ein Hochhausquartier, Gestaltung eines grosszügigen grünen und öffentlich nutzbaren Rheinufer, Gewinnung von vielfältigen Frei- und Grünräumen, Vermeidung von zusätzlicher Verkehrsbelastung sowie Verhinderung von Verdrängungsprozessen.

Aus diesen Gründen bitten die Unterzeichnenden die Regierung um eine seriöse und umfassende Prüfung der oben erwähnten Alternativszenarien, um deren konkrete Ausarbeitung in Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung und um einen Einbezug dieser Szenarien in die weitere Planung.

Heidi Mück, Patrizia Bernasconi, Michael Wüthrich, Brigitta Gerber, Talha Ugur Camlibel, Anita Lachenmeier-Thüring, Pascal Pfister, Sarah Wyss, Sibel Arslan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die vorliegenden Planungsgrundlagen (Programmation, städtebauliches Gesamtkonzept, vgl. Kap. 5.3) beinhalten eine breit angelegte Analyse der bisherigen Überlegungen und Szenarien. Eingeflossen sind die Empfehlungen der Begleitgruppe aus dem Mitwirkungsprozess, eine Umfrage bei Fachstellen der Verwaltung, möglichen Investoren und Projektentwicklern sowie Interviews mit heutigen Baurechtnehmern im Hafen. Das Konzept verdeutlicht, dass die vorgeschlagenen Grundsätze für die Entwicklung grösstenteils mit jenen Anliegen der Quartierbewohnenden übereinstimmen:

- Schaffung von grosszügigen öffentlichen Freiräumen und Uferpromenade
- sehr gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr, um eine zusätzliche Verkehrsbelastung zu vermeiden
- differenzierte Wohn- und Arbeitsangebote mit unterschiedlichen Bauträgern
- keine volle Ausschöpfung von vorgängig in den Testplanungen ermittelten maximalen Potenzialen
- Vernetzung zu den bestehenden Quartieren durch Freiräume, Wegeverbindungen und gemeinsam genutzte Infrastrukturen und Versorgungsangebote
- Verlegung resp. Optimierung / Reduktion der Hafenbahn

Diese Ergebnisse der Programmation wurden in einem nächsten Schritt in ein städtebauliches Gesamtkonzept überführt. Dieses klärt die Rahmenbedingungen für den Stadtteilrichtplan und ist gleichzeitig Grundlage für die Ausschreibung von Wettbewerben. (vgl. Kap. 5.3.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug abzuschreiben.

#### **8.1.5 Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen zur positiven Entwicklung des Hafensareals im Klybeckquartier/Kleinhüningen“ (P145244)**

„Mit dem Ausgabenbericht 13.0732.01 beschliesst der Grosse Rat die weiteren Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung (Planungsphase 2013-2014) Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck:

- Zentrale inhaltliche Aspekte betreffen erstens 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.

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

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

Das Klybeckquartier gehört zu den sehr dicht besiedelten Quartieren in Basel und sogar schweizweit. Viele Quartierbewohnerinnen und -bewohner empfinden das als Qualität und schätzen den städtischen Charakter. Doch kann dieser Nutzungsdruck auch negative Folgen haben. Die Bilder der Klybeckinsel, überbaut mit Hochhäusern, haben in einem Teil der Quartierbevölkerung deshalb starke Reaktionen hervorgerufen. Ängste vor Verdrängung, Steigerung der Boden- und Immobilienpreise, Verlust von Freiräumen und damit von Lebensqualität werden geäussert. Diese Befürchtungen sind zwar nicht unbegründet, sie sind aber im jetzigen Planungsstadium auch nicht direkt aus den vorgeschlagenen Planungsmassnahmen ableitbar. Um eine positive Planung unter Einbezug der Bevölkerung zu erreichen, sollen flankierende Massnahmen entwickelt werden, die solch negativen Entwicklungen entgegenwirken.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat deshalb innerhalb der ersten Planungsphase (2013-2014) zu prüfen und zu berichten,

- mit welchen konkreten Massnahmen einer Verdrängung der ansässigen Bevölkerung durch den Aufwertungsprozess (Gentrifizierung) des Klybeckquartiers entgegengewirkt werden kann
- wie sich die Boden- und Immobilienpreise in diesem Zeitraum verändern und Massnahmen zur Abfederung einer negativen Entwicklung dadurch zu entwickeln
- wie im Planungssperimeter genügend Grün- und Freiraum geschaffen werden kann.

Mirjam Ballmer, Leonhard Burckhardt, Aeneas Wanner, Martina Bernasconi, Daniel Goepfert, Thomas Grossenbacher, René Brigger, Jürg Meyer, Martin Lüchinger“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die Fragen, welche Bedürfnisse das Quartier hat und welche Massnahmen einer Verdrängung entgegenwirken, werden im Rahmen des Stadtteilrichtplans in der Planung bearbeitet. Der Regierungsrat anerkennt die Notwendigkeit, eine Strategie im Umgang mit den bestehenden Quartieren zu entwickeln und beantragt deshalb in diesem Rahmen auch Mittel für das Monitoring der sozialen Entwicklung. Dieses begleitet die Transformation längerfristig und leistet einen wichtigen Beitrag, um die Veränderungen in den bestehenden Quartieren zu beobachten. Veränderungen von Boden- und Immobilienpreisen sind ebenfalls dort zu erfassen.

Während der Erarbeitungsphase des Stadtteilrichtplans werden in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel und lokalen Akteuren der Bedarf und die Möglichkeiten für konkrete Massnahmen oder soziale Projekte für die heutigen Quartiere ermittelt. Allfällige Massnahmen könnten, je nach Bedarf, bereits im Stadtteilrichtplan festgelegt werden (vgl. Kap. 3.2).

Bezüglich Grün- und Freiräumen sieht die Planung grosszügige öffentliche Flächen vor, die sowohl den Bedarf der neuen wie auch der bestehenden Quartiere abdecken sollen. Die erste Festlegung von Grün- und Freiräumen erfolgt mit dem Stadtteilrichtplan. Die dazu stattfindenden Diskussionen dienen als Basis für Grundsatzentscheide zum weiteren Vorgehen.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug stehen zu lassen.

### 8.1.6 **Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Schaffung eines pionierhaften, autofreien Ökostadtteils am Hafen“ (P145245)**

„Mit dem Ausgabenbericht 13.0732.01 hat der Grosse Rat die weiteren Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung (Planungsphase 2013-2014) Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck beschlossen. Damit wurde auch der Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadtteils am Hafen (10.5327) stehen gelassen.

Wie von Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung, beschrieben, sind bei der Schaffung eines nachhaltigen Ökostadtteils die beiden Faktoren Siedlungsentwicklung und Mobilität entscheidend. Damit tatsächlich ein pionierhafter Ökostadtteil am Hafen entstehen kann, ist dieser neue Stadtteil ohne motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verwirklichen. Ausnahmen für Feuerwehr, Krankentransporte, Menschen mit Behinderung, Umzüge und weitere Dienstleistungen sind jedoch selbstverständlich. Für die Verwirklichung einer 2000-Watt-Gesellschaft sind autofreie Quartiere, wie sie zum Beispiel im Quartier Bümpliz in Bern umgesetzt sind, ein zentrales Element. Autofreie Quartiere werden aber auch aus anderen Gründen wie zum Beispiel kein Verkehrslärm, bessere Aufenthaltsqualität oder weniger Verkehrsgefahren von Bürgerinnen und Bürgern begrüsst. Sie bilden eine sinnvolle Ergänzung zum bereits bestehenden Arbeits- und Wohnangebot in unserer Stadt.

In Städten wie Freiburg, Tübingen, Münster, Bremen, Köln oder Amsterdam haben Bürgerinnen und Bürger mit der Unterstützung der Politik im letzten Jahrzehnt das Entstehen von autofreien Wohngebieten aktiv vorangetrieben und umgesetzt. Mit der Entwicklung des Hafenareals bietet sich auch für Basel-Stadt die einmalige Chance, dieses in unserer Stadt noch fehlende Modell an einem prädestinierten Ort umzusetzen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat deshalb innerhalb der ersten Planungsphase (2013 - 2014) zu prüfen und zu berichten, wie das am Klybeck- und Westquai geplante neue Arbeits- und Wohnquartier autofrei umgesetzt werden kann.

Thomas Grossenbacher, Leonhard Burckhardt, Mirjam Ballmer, Philippe P. Macherel, René Brigger, Christian von Wartburg, Sarah Wyss, Daniel Goepfert, Danielle Kaufmann, Toya Krummenacher, Kerstin Wenk, Aeneas Wanner, Bruno Jagher“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Das Thema Nachhaltigkeit ist in der Planung im Rahmen von Mobilitätskonzepten und einem sozialen Monitoring aufgenommen worden. In Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten in Deutschland und Frankreich wurde eine trinationale Verkehrsstudie 3Land erarbeitet (vgl. Kap. 4.2 und 5.1). Die Studie empfiehlt, auf ein autoreduziertes Entwicklungsszenario zu setzen, das einen grösseren Handlungsspielraum für künftige Entwicklungen zulässt. Das entsprechende übergeordnete Mobilitätskonzept weist Erschliessungskonzepte für alle Verkehrsmittel im 3Land und Vorgaben für die weiteren Planungen auf. Das städtebauliche Gesamtkonzept (vgl. Kap. 5.3) bestätigt die Stossrichtung eines autoreduzierten Quartiers deutlich.

Auf Basis dieses Mobilitätskonzepts werden gemäss vorliegendem Ratschlag inhaltlich aufeinander abgestimmte Mobilitätsmassnahmen evaluiert, die eine den politischen Zielsetzungen entsprechende nachhaltige Entwicklung unterstützen. Ziel ist es, für die geplante Stadtentwicklung eine Erschliessung mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Nachbarquartiere zu gewährleisten.

Das Thema Verkehr wird im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zum Stadtteilrichtplan diskutiert. Mit Beschluss des Stadtteilrichtplans sollen Grundsatzentscheide zum weiteren Vorgehen und zur Verkehrserschliessung gefällt werden.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug stehen zu lassen.



### 8.1.7 Anzug Leonhard Burckhardt und Konsorten betreffend „begleitendes Monitoring der Stadtentwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen“ (P145246)

„Der geplante und notwendige Aus- und Umbau des Basler Rheinhafens zu einer trimodalen Verkehrsdrehscheibe wird auch für die umliegenden Stadtquartiere Kleinhüningen und Klybeck massive Veränderungen mit sich bringen. Dem Ausgabenbericht 13.0732 kann entnommen werden, in welche Richtungen gedacht wird. Es ist mit einem erheblichen städtebaulichen, wirtschaftlichen, demographischen und kulturellen Wandel zu rechnen, der die Zusammensetzung der Bevölkerung, die Verkehrsströme, das Dienstleistungsangebot des Kantons und von Privaten, die Grün- und Freiflächenanteile beeinflussen und damit, kurz gesagt, das Gesicht der Quartiere stark erneuern wird.

Nicht von ungefähr sieht der Regierungsrat denn auch vor, erhebliche Mittel in die Planung zu investieren. Die erhoffte Aufwertung dieser Stadtteile und die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität kann freilich nur mit und nicht gegen die jetzt dort lebende Bevölkerung erreicht werden. Anzustreben ist dabei eine ausgewogene Entwicklung, die sowohl eine Abwertung wie eine Gentrifizierung des Quartiers vermeidet: Weder "Verelendung" noch "Verdrängung" ist gewünscht. Beides kann aber bei einem unbeobachteten, unbegleiteten und ungesteuerten Verlauf des Prozesses bis zu einem gewissen Grad eintreten.

Die Unterzeichneten schlagen vor, Planung und Umsetzung der Stadtentwicklung Kleinhüningen/Klybeck durch ein qualitatives und quantitatives Sozialmonitoring zu begleiten, wie dies im Übrigen auch von Teilen der Quartierbevölkerung ausdrücklich gewünscht wird. Damit ist ein Verfahren gemeint, welches die Quartierentwicklung einerseits tendenziell eher retrospektiv durch quantitative Grössen erfasst, aber andererseits durch begleitende Elemente auch möglich macht, dass alle Beteiligten auf laufend gemessene Daten und Entwicklungen reagieren können. Die verschiedenen Interessen können dabei zum Ausdruck gebracht und, soweit es die Umstände erlauben, ausgeglichen werden.

Besonders im quantitativen Bereich ist Sozialmonitoring eine wissenschaftlich etablierte Methodik, die Entwicklung urbaner Räume erfasst und unterstützt. Es können dabei Kompetenzen der an der Universität Basel oder der FHNW vertretenen Fächer Soziologie, Sozialplanung, Stadtentwicklung, Architektur und weitere zum Tragen kommen.

Die Unterzeichneten bitten in diesem Sinne den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,

- ob und wieweit ein quantitatives und qualitatives Sozialmonitoring den Planungsprozess in den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck ergänzen kann
- welche Bilanz über die Erfahrungen neuerer Quartierentwicklungen wie beispielweise in der Erlenmatt und im unteren St. Johann zu ziehen ist, wie diese für die genannten Stadtteile fruchtbar gemacht und welche Lehren daraus gewonnen werden können
- ob und wieweit weitere kompetente und ausgewiesene Partner wie die Hochschulen, Stiftungen oder andere in den Entwicklungsprozess einbezogen werden können.

Leonhard Burckhardt, Thomas Grossenbacher, Philippe P. Macherel, Martina Bernasconi, Daniel Goepfert, Mirjam Ballmer, René Brigger, Helen Schai-Zigerlig“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Im Rahmen der nun abgeschlossenen Vorarbeiten gemäss Ausgabenbericht 13.0732 wurde ein Monitoring der sozialen Entwicklung eingerichtet, um die Veränderungen in den bestehenden Quartieren längerfristig zu beobachten und die Transformation zu begleiten. Dieses Monitoring basiert auf zwei Massnahmen:

- Erstens beauftragte die Kantons- und Stadtentwicklung das Statistische Amt mit der Erarbeitung eines Kennzahlenberichts, der die Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck behandelt. Ziel des Berichts war die Erarbeitung und Darstellung von Kennzahlen aus den Bereichen Bevölkerung, Steuern, Wohnen, Bauen, Wirtschaft, Bildung und Soziales, Raum und Umwelt. In grafischen Darstellungen wurde die Entwicklung der beiden genannten Quartiere separat, für beide Wohnviertel zusammen sowie als Vergleich für die Stadt Basel ab dem Jahr 2000 wiedergegeben. Die Ergebnisse können im Monitoring Kleinhüningen-Klybeck abgerufen werden, das im Juni 2015 erschienen ist.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> <http://www.statistik.bs.ch> > Analysen und Berichte > Stadtteilanalysen > Klybeck-Kleinhüningen

- Zweitens führte das Statistische Amt (ebenfalls im Auftrag der Kantons- und Stadtentwicklung) 2015 eine Anwohnerbefragung in den Wohnquartieren Kleinhüningen und Klybeck durch. Ziel dieser Befragung war es, einen Überblick zur aktuellen Bewertung der Lebensbedingungen im Quartier zu erhalten sowie den Bekanntheitsgrad der geplanten Projekte und mögliche Entwicklungspotenziale und Zukunftsperspektiven der Hafens- und Stadtentwicklung zu erfragen.<sup>11</sup>

Grundsätzlich zeigen sich die Befragten mit der Lebensqualität in den Wohnvierteln zufrieden. Als grösste Belastung sehen die Befragten den Lärm, die mangelnde Sauberkeit und die Verkehrssituation. Ein Drittel der Befragten hofft, dass die geplanten Projekte positive Impulse für ihr Quartier haben werden, ein Viertel befürchtet negative Auswirkungen.

Der Kennzahlenbericht und die Befragung geben erste Angaben zu den Entwicklungen. Erst mit einer längeren Messreihe lassen sich Veränderungen feststellen und ermitteln, welche allfälligen Massnahmen angezeigt sind. Aus diesem Grund werden beide Erhebungen weitergeführt. Dafür wird die Kantons- und Stadtentwicklung wiederum das Statistische Amt beauftragen. Die Aktualisierung des Kennzahlenberichts erfolgt 2019, die nächste Anwohnerbefragung erfolgt 2020.

Ergänzend werden im Rahmen der Erarbeitung des Stadtteilrichtplans in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel und lokalen Akteuren begleitende Massnahmen in den Quartieren evaluiert, die die Entwicklungen unter anderem mit identitätsstiftenden Aktivitäten im öffentlichen Raum und im direkten Wohnumfeld begleiten. Allfällige Massnahmen sollen im Stadtteilrichtplan festgelegt werden.

In diesem Zusammenhang ist das vom europäischen Programm INTERREG V sowie von Schweizer Bundes- und kantonalen Mitteln geförderte trinationale Kooperationsprojekt „MARGE – Einbindung benachteiligter Quartiere im Oberrheingebiet“ zu erwähnen. Ziel von MARGE ist, den Austausch zwischen den Professionellen aus Verwaltung und Sozialer Arbeit aus Quartieren der Länder Frankreich, Deutschland und der Schweiz in der Oberrheinregion systematisch zu fördern. Mittels einer Austauschplattform sowie einem trinationalen Weiterbildungsprogramm sollen soziale Innovationen ermöglicht und unter Berücksichtigung kontextueller Rahmenbedingungen grenzüberschreitend übertragen werden. Das Projekt hat eine Laufzeit von 2017 bis 2019 und wird getragen durch die FHNW und die Fachhochschulen in Freiburg und in Strassburg. In Basel sind die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck und somit das Stadtteilsekretariat Kleinbasel und die Kantons- und Stadtentwicklung (PD) als Projektpartner beteiligt.

Die Kantons- und Stadtentwicklung hat 2011 gemeinsam mit dem Planungsamt eine umfangreiche Befragung durchführen lassen, um die Einschätzungen der betroffenen Anwohnerschaft, Neumieter/-innen und Gewerbetreibenden zur Aufwertung und Entwicklung des St. Johannis zu erfahren.<sup>12</sup> Die Wahrnehmung der Gewerbetreibenden zeigt ein insgesamt positives Bild: 68% beurteilten die jüngste Quartierentwicklung als positiv, ebenso war die Mehrheit mit Geschäftsverlauf und Kundschaft sowie mit den Räumlichkeiten und den Mietpreisen zufrieden. Insgesamt wurde die räumliche Quartieraufwertung von allen Befragten als sehr positiv erachtet, vor allem in Punkto Gestaltung öffentlicher Raum, Verkehrsberuhigung sowie Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten. Verbesserungspotenzial wurde vor allem bei den Themen Sauberkeit und Grün geäussert. Ein Grossteil teilt die Einschätzung, dass der Vogesenplatz noch kein Mittelpunkt des Quartiers ist.

Bis sich in einem Quartier ein Zentrum und lebendige Strassenzüge entwickeln, braucht es Zeit. Die neuen Räume müssen von der Quartierbevölkerung angeeignet werden, gerade bei nutzungsoffenen Räumen wie dem Vogesenplatz findet dies nicht von heute auf morgen statt. Die Befragung lieferte erste wertvolle Hinweise zur Stimmungslage im Quartier. Die positive Wahr-

<sup>11</sup> <http://www.statistik.bs.ch> > Befragungen > Kantonale Befragungen > Stadtteilbefragungen > Hafensstadtbefragung

<sup>12</sup> <http://www.entwicklung.bs.ch> > Grundlagen > Lebensqualität > Stadtleben > Befragung ProVolta

nehmung durch die Quartierbevölkerung ist ein erster Schritt in diese Richtung zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität, die neuen Räume werden grundsätzlich angenommen.

An der persönlichen Wohnsituation hat sich bei den meisten langjährigen Anwohnerinnen und Anwohnern nichts verändert. Ein weiträumiger Anstieg der Mieten konnte 2011 nicht festgestellt werden. Mehr als die Hälfte der Neumieter/-innen in den Volta-Gebäuden zog aus einem anderen Quartier in Basel zu, aus dem Ausland kamen hingegen nur 13%. Die Neubauten haben das Wohnungsangebot im Kanton erweitert und den innerkantonalen Markt belebt.

Aufgrund der Fortführung des Monitorings beantragen wir, den Anzug stehen zu lassen.

### **8.1.8 Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafententwicklung“ (P145425)**

„Das Bild von „Rheinhattan“ hat wie eine Bombe eingeschlagen und damit auch entsprechende Gegenreaktionen provoziert. Um zu verhindern, dass destruktive Proteste zu einem Stocken oder sogar zu einem Halt bei der Entwicklung des Hafens führen, sollte ein Strategiewechsel stattfinden. Anstatt dass die Stadtentwicklung Basel Nord von einem festgelegten Ziel her rückwärts definiert wird, sollte ein Prozess eingeleitet werden, in welchem die Entwicklung schrittweise stattfindet und in welchem alle Betroffenen einbezogen sind. Eine konsequente Partizipationsstrategie bietet eine bessere Gewähr für eine erfolgreiche Hafententwicklung.

Eine Form, die Betroffenen in einen aktiven Prozess einzubeziehen, ist die Struktur einer Entwicklungsgenossenschaft. In einer Entwicklungsgenossenschaft können alle wichtigen Stakeholder (Kanton, Investoren, Hafen, Zwischennutzer, Quartiervertretungen) Einsitz haben und gemeinsam Ideen, Konzepte und Planungsschritte diskutieren und erarbeiten. Eine Entwicklungsgenossenschaft wird dadurch zu einem wesentlichen Instrument der Partizipation und Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Sobald die Ziele und Standpunkte definiert und mit dem Grundeigentümer, in diesem Fall der Stadt Basel, als Basis für die Entwicklung und Nutzung verbindlich vereinbart sind, können die Beteiligten auch in der Realisierungsphase Verantwortung mittragen. Als Beispiel für einen solchen partizipativen Prozess kann die Entwicklungsgenossenschaft Tempelhoferfeld in Berlin dienen.

Der Anzugssteller bittet deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob sie gewillt ist folgendes Anliegen umzusetzen.

Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafententwicklung, in welcher alle wichtigen Stakeholder Einsitz haben.

Thomas Grossenbacher, Anita Lachenmeier-Thüring, Michael Wüthrich, Stephan Luethi-Brüderlin, Mirjam Ballmer, Leonhard Burckhardt, Elisabeth Ackermann, Brigitta Gerber, Nora Bertschi, Sibel Arslan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die vorliegenden Planungsgrundlagen (Programmation, städtebauliches Gesamtkonzept, vgl. Kap. 5.3) sehen einen kooperativen Entwicklungsprozess vor, der die verschiedenen Akteure in den Prozess einbindet. Im Hinblick auf die nächste Planungsphase werden entsprechende Formate geschaffen. Wichtige Kriterien sind die breite Abstützung, transparente Kommunikation und Kontinuität.

Die Genossenschaftsform eines solchen Gremiums wäre nur dann sinnvoll, wenn ihm auch die Kompetenzen übertragen würden, über das Grundeigentum resp. die Baurechtsvergabe zu verfügen. Ein solches Modell hat in der Schweiz nicht dieselbe Tradition und Legitimation wie etwa in Frankreich, wo grosse Arealentwicklungen von staatlich beauftragten, aber unabhängig agierenden Organisationen realisiert werden. Je nach Art der Entwicklungsgesellschaft beschleunigen solche Formen zwar den Prozess, entziehen ihn aber auch weitgehend der demokratischen Kontrolle.

Der Regierungsrat spricht sich dafür aus, die Steuerung des Prozesses und die Kontrolle über das eigene Grundeigentum bei der öffentlichen Hand zu behalten und kantonsintern breit in den beteiligten Departementen (FD, PD, BVD, WSU) abzustützen.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug abzuschreiben.

### **8.1.9 Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „transparente öffentliche Vergabeverfahren in den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen“ (P145426)**

„In den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen stehen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten grosse Veränderungen an. Mit den Hochhaus- und Inselbildern wurde in vielen Köpfen bereits das Bild einer auf Gewinnmaximierung ausgerichteten, allein marktwirtschaftlich begründeten Bodenpolitik geschaffen. Ob gewollt oder nicht, entspricht dieses Bild nicht der gewünschten Entwicklung. Um dies in eine positive Planung, an welcher die Bevölkerung mitwirken kann, zu drehen, müssen einerseits neue Bilder, andererseits aber auch neue Instrumente geschaffen werden, damit eine auch gesellschaftlich nachhaltige Entwicklung der Hafenuartiere Klybeck und Kleinhüningen möglich wird.

Die Tatsache, dass sich riesige Entwicklungsgebiete im Hafengebiet im Eigentum des Kantons Basel-Stadt befinden, eröffnet die einmalige Chance, eine Entwicklung über die Vergabepraxis von Baufeldern an qualifizierte Immobilienakteure (Genossenschaften, Stiftungen, Baugruppen, Institutionelle, Fonds, Private etc.) in Gang zu setzen. Parzellen sollen nicht an den höchstbietenden Investor (unabhängig der Rechtsform) vergeben werden, sondern an diejenigen, welche neben architektonischen Zielsetzungen auch die besten inhaltlichen Konzepte und Zielsetzungen eingeben. Vergabeverfahren dieser Art wurden schon erfolgreich in Zürich (Zollhaus Lagerstrasse) von der Hafencity GmbH in Hamburg oder bei der Blumenmarkthalle im Kunst- und Kreativquartier Südliche Friedrichsstadt durchgeführt. Der Begriff "Stadtrendite" aus Deutschland kann als Beispiel dafür dienen, dass die Entwicklung am gesellschaftlichen Mehrwert zu messen und nicht monetär zu bestimmen ist.

Um eine transparente und qualifizierte Vergabepraxis von städtischen Grundstücken und eine Qualitätssteigerung durch mehr Wettbewerb zu gewährleisten, bitten die Anzugstellenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- Wie die Gleichberechtigung der sozialen, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Ziele in der Liegenschaftspolitik gewährleistet werden kann
- Mit welchen transparenten, öffentlichen Vergabeverfahren bei der Vergabe von Baufeldern die Entwicklung eines durchmischten, vielfältigen und lebendigen Stadtquartiers gefördert werden kann
- Mit welchen Ausschreibungskriterien eine nachhaltige Entwicklung des Hafengebiets gewährleistet werden kann. Dabei sollen die Entwicklungsziele für die jeweiligen Baufelder präzisiert, die Investoren (Zielgruppen) qualifiziert und bei der Vergabe neben architektonischen Kriterien vor allem das Nutzungskonzept stark gewichtet werden.

Mirjam Ballmer, Thomas Grossenbacher, Martina Bernasconi, Aeneas Wanner, Brigitta Gerber, Daniel Goepfert, Jörg Vitelli, Salome Hofer, Patrizia Bernasconi, Heidi Mück“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die Fragen, wie Nutzer/-innen sowie Investorinnen und Investoren einbezogen werden können und welche Verfahren sich hierzu eignen, sind in den vorliegenden Planungsgrundlagen (Programmation, städtebauliches Gesamtkonzept, vgl. Kap. 5.3) bereits aufgenommen. Dieses zeigt in seiner Analyse auf, dass das Interesse unterschiedlicher Investorenarten (institutionelle, gemeinnützige, private) gross und die Bereitschaft grundsätzlich vorhanden ist, sich an Vergabeverfahren zu beteiligen, die konzeptionelle Vorgaben machen. Derartige Vergabeverfahren mit entsprechenden Vorgaben ermöglichen es, eine grosse Bandbreite an Programmen zu realisieren, die auch spezifische Wohnbedürfnisse berücksichtigen.

Die Baurechtsvergaben des Kantons erfolgen bereits heute nach öffentlichen, standardisierten und transparenten Prozessen. Der Kanton verfügt über grosse Erfahrung und alle notwendigen Instrumente, um die Baurechtsvergabe sowohl nach inhaltlichen als auch wirtschaftlichen Krite-

rien zu steuern. Ein in diesem Zusammenhang bewährtes Vorgehen ist z.B. die beim Felix Platter-Areal erfolgte Baurechtsvergabe an den Verband der Wohnbaugenossenschaften NWCH, der dann seinerseits in einer transparenten, internen Ausschreibung geeignete Genossenschaften auslobt.

Auch im Hafengebiet sind Ausschreibungen vorgesehen, bei denen das beste Gesamtpaket hinsichtlich Inhalt und Wirtschaftlichkeit den Zuschlag erhält – unabhängig von der Organisationsform der Teilnehmer. Die konkreten Verfahren und Zuschlagskriterien werden kontextabhängig pro Baufeld bestimmt und können aus diesem Grund heute noch nicht festgelegt werden. Sie werden sich im Wesentlichen auf die im Stadtteilrichtplan festgelegten Ziele stützen.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug abzuschreiben.

#### **8.1.10 Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „Planungszone (gem. Bau- und Planungsgesetz) im Hafeneal“ (P145427)**

„In den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen stehen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten grosse Veränderungen an. Durch den Rückbau früherer Chemieareale und die dadurch möglich gewordene Reorganisation der Hafeneale entstehen in Basel Nord Freiräume für die Entwicklung der Stadt. Riesige Chancen tun sich auf, die man aber auch vertun kann.

Im Hinblick auf die städteplanerische Entwicklung der freierwerdenden Hafeneale in Abstimmung mit den Nachbarn Huningue und Weil entstand die 3Land-Studie. Die im Rahmen dieser Testplanung veröffentlichte Computervisualisierung der Klybeckinsel als Hochhauslandschaft "Rheinhattan" hat falsche Bilder und Vorstellungen in die Welt gesetzt, die massive Kritik bis zum Aufruf "Rheinhattan versenken" provozierte.

In Frage gestellt werden soll nicht die städtebauliche Entwicklung, sondern der von oben diktierte Planungsprozess mit fragwürdigen Entwicklungszielen, welche die von der Planung Betroffenen statt zu Beteiligten zu Gegnern der Planung macht. Um einen positiven Planungsprozess einzuleiten, an welchem die Bevölkerung mitwirken kann, müssen auch neue Instrumente geschaffen werden, damit eine gesellschaftlich nachhaltige Entwicklung der Hafenuartiere Klybeck und Kleinhüningen möglich wird.

Die Tatsache, dass sich riesige Entwicklungsgebiete im Hafengebiet im Eigentum des Kantons Basel-Stadt befinden, eröffnet die einmalige Chance, eine Entwicklung über die Vergabepaxis von Baufeldern an qualifizierte Immobilienakteure (Genossenschaften, Stiftungen, Baugruppen, Institutionelle, Fonds, Private etc.) in Gang zu setzen.

Die Art der zukünftigen Nutzung des Hafeneals spielt für die künftige Stadtentwicklung Klybeck/Hafen eine grosse Rolle.

Die Anzugstellerin bittet den Regierungsrat deshalb:

- Die fragwürdigen "architektonischen" Visionen und Bilder in einem partizipativen Prozess mit den relevanten Stakeholdern abzulösen
- Statt einer Masterplanung eine rollende Planung einzuführen. Nicht ein am Anfang definiertes Entwicklungsziel, sondern offene Grundlagen müssen am Anfang der Planung stehen. Das Aussehen des zukünftigen Quartiers soll sich schrittweise in einem Prozess als Resultat der Partizipation entwickeln.
- Die Stadt- und Quartierentwicklung parallel zum Veränderungsprozess im Hafen zu entwickeln.
- "Zwischennutzungen" sollen möglichst in den längerfristigen Transformationsprozess einbezogen und dadurch zu Pionieren des zukünftigen Quartiers werden.
- Diese Planungsschritte mit einer Planungszone im zu entwickelnden Hafeneal gem. Bau- und Planungsgesetz § 116f umzusetzen.

Mirjam Ballmer, Thomas Grossenbacher, Aeneas Wanner, Brigitta Gerber, Jörg Vitelli, Salome Hofer, Martina Bernasconi, Patrizia Bernasconi, Heidi Mück“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Für die Stellungnahme zu den ersten drei Punkten verweisen wir auf die Kapitel 8.1.4 und 8.1.5.

Dass sich heutige Zwischennutzungen zu langfristigen Nutzungen und Angeboten weiterentwickeln könnten, ist durchaus wünschenswert, um so einen Teil der neu geschaffenen Identität weiterzuführen. Wie weit das möglich ist, hängt nicht nur von der Planung, sondern auch von den Zielen und Strukturen der Zwischennutzenden ab. Im Rahmen des Stadtteilrichtplans sollen alle Betroffenen in den Planungsprozess einbezogen werden. Es wird ebenfalls zum Thema gemacht, wie die Planung umgesetzt werden kann (siehe auch Kap. 8.1.9).

Da der Kanton Grundeigentümer des Hafengebiets ist, ist er voll handlungsfähig, sobald er auch die darauf bestehenden Baurechte zurückgenommen hat oder die Baurechtnehmer als Entwicklungspartner findet. Beim Klybeckquai ist dies bereits vollständig der Fall. Bei der Westquai-Insel hingegen laufen die Baurechte noch bis 2029 über Hafenfirmer, die sie weiterhin nutzen wollen. Eine Verhandlung über einer Rücknahme von Baurechten ist solange nicht angezeigt, als der Rheinhafenvertrag nicht entsprechend angepasst ist. Dem Ansatz einer schrittweisen aber zeitnah einsetzenden Entwicklung wäre mit einer Planungszone nicht gedient.

Die Kernforderungen des Anzugs sind bereits in den Anzügen Heidi Mück und Konsorten (Kap. 8.1.4) sowie Mirjam Ballmer und Konsorten (Kap. 8.1.5) enthalten oder sie sind, wie zuvor dargelegt, nicht zielführend.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragen wir, den Anzug abzuschreiben.

## 9. Anträge

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. Die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes;
2. folgende Anzüge abzuschreiben:
  - Heidi Mück und Konsorten betreffend „seriöser und umfassender Prüfung von Alternativszenarien bei der Entwicklungsplanung des Gebietes Klybeckquai/Westquaiinsel“ (P145243)
  - Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Einsetzen einer Entwicklungsgenossenschaft zur Hafenentwicklung“ (P145425)
  - Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „transparente öffentliche Vergabeverfahren in den Industriezonen Klybeck und Kleinhüningen“ (P145426)
  - Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „Planungszone (gem. Bau- und Planungs-gesetz) im Hafenaerial“ (P145427);
3. folgende Anzüge stehen zu lassen:
  - Beat Jans und Konsorten betreffend „Planung eines bahnbrechendes Ökostadtteils am Hafen“ (P105327)
  - David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Wohnen im Hafen am Klybeckquai rasch ermöglichen“ (P125256)
  - René Brigger und Konsorten betreffend „massgeblicher Berücksichtigung des gemeinnüt-zigen Wohnungsbaus bei der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ (P135171)
  - Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen zur positiven Ent-wicklung des Hafenaerials im Klybeckquartier/Kleinhüningen“ (P145244)
  - Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Schaffung eines pionierhaften, auto-freien Ökostadtteils am Hafen“ (P145245)
  - Leonhard Burckhardt und Konsorten betreffend „begleitendes Monitoring der Stadtent-wicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen“ (P145246)

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### zum Ratschlag betreffend „Planung Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck“

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck die einmaligen Ausgaben von insgesamt Fr. 5'736'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale Planungsamt zu bewilligen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.