Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt
Kanton Basel Stadt

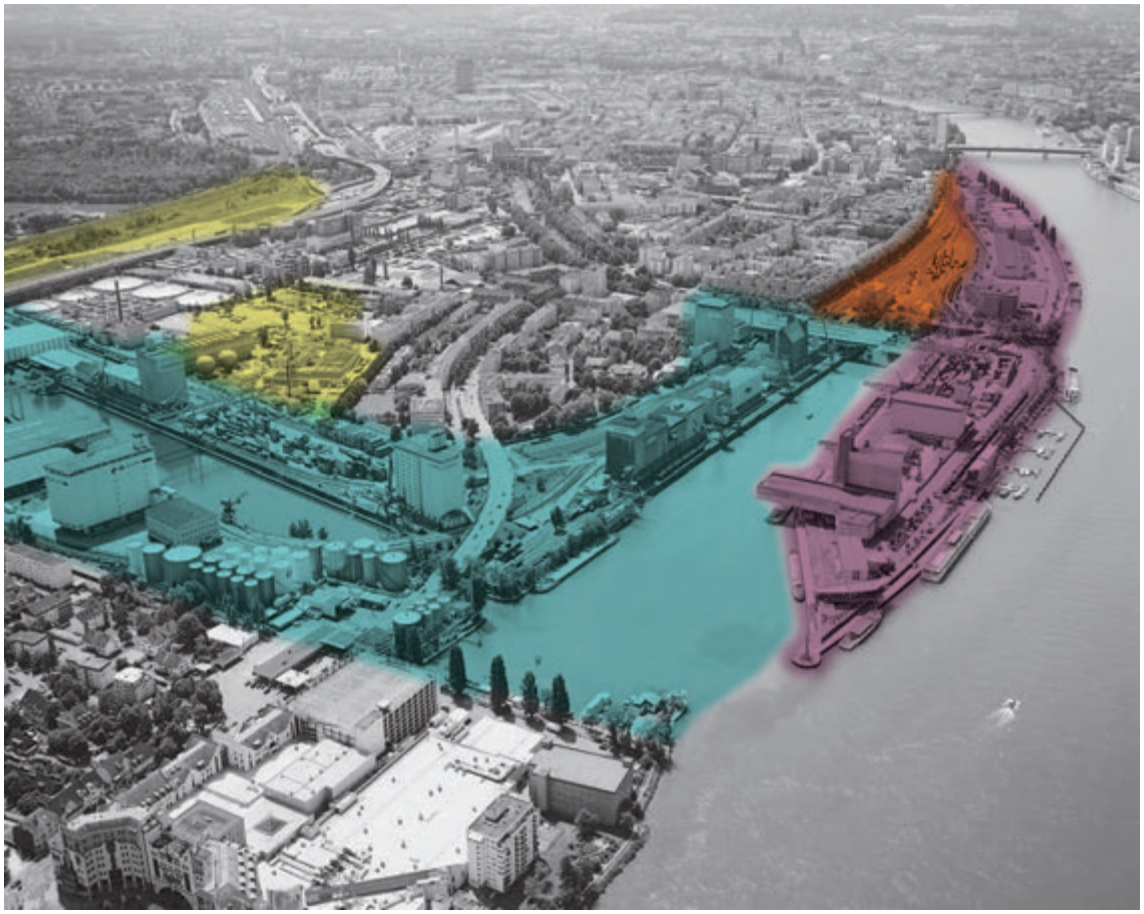
PORT OF SWITZERLAND

Hafen- und Stadtentwicklung

Klybeck – Kleinhüningen

Synthesebericht Städtebauliche Testplanung mit Optionen Hafenlogistik

Basel, 16. Juni 2010



Impressum

Herausgeber
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt

Schweizerische Rheinhäfen
Port of Switzerland

Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt
Amt für Wirtschaft und Arbeit

Inhalte
Mitglieder der Projektorganisation

Fachliche Begleitung, Moderation und Redaktion
Feddersen & Klostermann
Städtebau – Architektur – Landschaft
Neumarkt 6, 8001 Zürich

Rainer Klostermann
Christian Blum

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1.	Einleitung	6
	1.1 Ausgangslage	6
	1.2 Ziele	6
	1.3 Übersichtsplan	7
	1.4 Projektorganisation	8
2.	Testplanung – Grundlagen und Aufgaben	9
	2.1 Immobilienstrategie – Input von Immobilienakteuren	9
	2.2 Ablauf der Testplanung	10
	2.3 Ziele	10
	2.4 Synthese	10
	2.5 Teilnehmende Teams	11
	2.6 Aufgabenstellung – Übersichtsplan	12
	2.7 Aufgabenstellung	13
3.	Teambeiträge – Resultate der städtebaulichen Testplanung	14
	3.1 Team HHF AWP	14
	3.2 Team ASTOC LOST	18
	3.3 Team MVRDV / Cabane / Josephy	24
4.	Beurteilungen	30
	4.1 Team HHF AWP	30
	4.2 Team ASTOC LOST	34
	4.3 Team MVRDV / Cabane / Josephy	38
5.	Anforderungen Entwicklung / Ersatz Hafenareale	42
	5.1 Anforderungen Umnutzung Westquai / Klybeckquai	42
	5.2 Anforderungen Umnutzung Areal Hafenbahnhof / Gleisanlagen	44
	5.3 Anforderungen Optimierung Hafenlogistik	46
	5.4 Potenzialfläche SBB-Areal Basel-Nord	46
	5.5 Anforderungen an eine Terminalstrategie aus Sicht Standort Basel-Nordwestschweiz	48
6.	Erkenntnisse der Testplanung	50
	6.1 Strategie und Entwicklung	50
	6.2 Stadtraum / Städtebau	50
	6.3 Öffentlicher Raum / Freiraum	51
	6.4 Nutzung	51
	6.5 Verkehr	51
	6.6 Skizze Leitbild	53
7.	Wirkungsabschätzungen	54
	7.1 Verkehr	54
	7.2 Wirkungsabschätzungen – Wirtschaftlichkeit	56
	7.3 Umwelt	60
	7.4 Optimierung Hafenlogistik	61
	7.5 Ersatzflächen Hafennutzungen	64
	7.6 Reorganisation Hafenbahninfrastruktur	65
	7.7 Reorganisation Hafeninfrastrukturen	67
8.	Synthese	69
	8.1 Strategie und Entwicklung	70
	8.2 Stadtraum / Städtebau	72
	8.3 Öffentlicher Raum	74
	8.4 Nutzung	76
	8.5 Verkehr	80
	8.6 Hafenlogistik	82
	8.7 Wirtschaftlichkeit	84
	8.8 Organisation / Prozesse	85
	8.9 Umwelt	86
	8.10 Etappierung	88
	8.11 Grundzüge der Synthese	90

Zusammenfassung

Der Klybeckquai und die Westquai-Insel zählen zu den spektakulärsten Lagen im begrenzten Stadtgebiet von Basel, die urbane Transformation dieser Hafenareale ist seit Jahren Wunschthema der Stadtentwickler. Damit soll der hohen Nachfrage nach neuen Arbeitsgebieten und zusätzlichem Wohnraum entsprochen und gleichzeitig der Hafen reorganisiert und erneuert werden.

Ausgangslage
Basierend auf dem Hafen- und Stadtentwicklungskonzept von 2006 legte der Regierungsrat im aktuellen Richtplan behördenverbindlich fest, die Hafenareale Klybeckquai und Westquai-Insel langfristig in Richtung eines urbanen Stadtteils zu transformieren und wertschöpfungs-intensiv zu nutzen. In Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafenbetreiber und mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen soll ein Nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und soweit möglich Wohnen entstehen.

Städtebauliche Testplanung
Die städtebauliche Testplanung hat aufgrund eines Workshop-Verfahrens und dem Einbezug von externen Experten mit drei Planerteams ein breiter Fächer räumlicher Konzeptskizzen mit einer grossen Bandbreite möglicher städtebaulicher Entwicklungen aufgezeigt:

- Das Team HHF Architekten, Basel / AWP Landschaftsarchitekten, Paris hat sich intensiv mit der Reorganisation der Hafenlogistik, der Hafenbahn und der Einführung einer S-Bahn-Linie auseinandergesetzt. Die städtebauliche Umsetzung dazu ist ökologisch, land-schaftsarchitektonisch und baulich eher zurückhaltend ausformuliert.

- Das Team ASTOC Architekten und Planer, Köln / LOST Architekten, Basel schlägt eine radikal unterschiedliche Interpretation der Transformation südlich und nördlich der Wiese vor, mit einer Blockrandstruktur am Klybeckquai und einer dichten und spektakulären Bebauung auf der Westquai-Insel.

- Das Team MVRDV Rotterdam / Cabane, Basel / Josephy, Basel will mit der „Wiederbelebung“ des Altrheinlaufes eine neue identitätsstiftende Rheininsel schaffen, die Lagen am Wasser maximieren und eine „trinationale Identität“ über die Grenzen schaffen. Gleichzeitig werden überlegte Entwicklungsperspektiven für die Hafenwirtschaft aufgezeigt.

Die Synthese dieser Konzeptskizzen hat anschliessend die Schlüsselanforderungen und -spielräume herauskristallisiert und zeigt das weitere Vorgehen auf.

Erkenntnisse
Die Qualität der besonderen Lage am Rhein, die Erzielung einer ausreichenden Wertschöpfung sowie die mögliche Etappierung legt nahe, die bestehenden Hafenareale auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai zu einem eigenständigen und dichten Hafenquartier zu entwickeln. Die vom Team MVRDV/Cabane/Josephy aufgezeigte Strategie einer Maximierung der Uferlagen durch die Schaffung einer Rheininsel bildet die künftige Leitstrategie. Das neue Hafenquartier soll in einen trinationalen Kontext positioniert werden und dem ganzen Raum rund um das Dreiländereck bedeutende Impulse für ein neues trinationales Zentrum mit Entwicklungen weiterer

Potenzialgebiete geben. Grosse Beachtung muss dabei den Erschliessungslösungen geschenkt werden, da diese einen entscheidenden Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeiten und -intensitäten haben. Die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie das Langsamverkehrsnetz müssen frühzeitig verbessert werden, damit die angestrebte Entwicklung erfolgversprechend sein und der Modalsplit frühzeitig beeinflusst werden kann.

Randbedingungen
Der Hafen Basel-Stadt ist sowohl regional als auch national von grosser Bedeutung und soll daher im Hafenkerngebiet fortgeführt, wo sinnvoll ergänzt und verdichtet werden. Das Kerngebiet ist mit einem neuen Hafenbecken III auf das SBB-Areal Basel-Nord zu erweitern, um Logistiknutzungen sowie Hafenbahninfrastrukturen dorthin zu verlagern und eine trimodale Umschlagsdrehscheibe des kombinierten Verkehrs zu entwickeln. Damit – und mit einer verbesserten Zusammenarbeit mit den Rheinports Mulhouse (Huningue) und den Häfen Weil am Rhein – können erst die entsprechenden Flächen auf der Westquai-Insel und des heutigen Hafenbahnhofs südlich der Wiese für eine Nachnutzung freigemacht werden.

Synthese
Die Stadt Basel soll ihren landesweit bedeutenden Hafen behalten und durch gezielte Investitionen in einen hocheffizienten trimodalen Umschlag umgebaut werden. Dabei zieht der Hafen vom Rheinufer zum ehemaligen badischen Rangierbahnhof um und gibt an den besten Lagen Standorte für zusätzlichen Wohnraum und Arbeitsgebiete frei. Die heutigen Nutzungen am Rheinufer werden in den kommenden Jahren schrittweise zu einem neuen urbanen, mischgenutzten Hafenquartier transformiert. Mit einer hohen Verdichtung soll die besondere Lage am Rhein genutzt werden, um eine neue Identität im Dreiländereck zu etablieren. Der trinationale Kontext soll in Abstimmung mit Huningue und Weil am Rhein durch die Reurbanisierung von weiteren Flächen gestärkt werden. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens ist insbesondere die Erschliessung durch den Öffentlichen und Langsamverkehr massgeblich zu verbessern.

Weiteres Vorgehen
Der vorliegende Synthesebericht bildet das Kondensat der Erkenntnisse aus der städtebaulichen Testplanung und skizziert eine Lösung für die dafür notwendigen infrastrukturellen Massnahmen und Verlagerungen. Für eine Umsetzung dieses Leitbilds bedarf es in einem ersten Schritt der Sicherung der aufgezeigten Optionen, der Untersuchung und Vertiefung von offenen Fragestellungen und der Koordination der verschiedenen Themenbereiche, der Erarbeitung von Planungs- und Umsetzungsmodellen sowie der Einstieg in einen politischen Prozess. Dazu soll der Synthesebericht zu einem Stadtteilrichtplan weiterbearbeitet werden. Dabei soll der räumliche Perimeter ausgeweitet und eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten Huningue und Weil am Rhein gefunden werden. Dabei ergeben sich auch für die Areale der Pharmakonzerne Novartis, BASF, Clariant neue Chancen. Eine Reorganisation des Hafens und seiner Infrastruktur ist eng mit den Hafenfirmen, die Verlagerungsoptionen mit den Eigentümern der Schlüsselparzellen (SBB/DB) abzustimmen.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Basierend auf dem neuen kantonalen Richtplan Basel-Stadt entwickelt das Bau- und Verkehrsdepartement, das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt und die Schweizerischen Rheinhäfen Perspektiven für den Hafen Klybeck-Kleinhüningen als Teil einer langfristigen Hafen- und Stadtentwicklung.

Auslöser für diese Planung war das Projekt Novartis Campus mit dem Rückbau des Hafens St. Johann. Die ursprünglich vorgesehene Verlegung der St. Johann-Hafennutzung an den Klybeckquai und die geschlossene politische Opposition gegen dieses Vorhaben führte zu einer Ersatzstandortdiskussion. In diesem Rahmen stimmten die ehemalige Rheinschifffahrtsdirektion Basel, RSD und das Hochbau- und Planungsamt (HPA) 2005/06 in gemeinsamer Arbeit die Perspektiven der Stadt- und Hafenentwicklung aufeinander ab. Es konnten alternative Standorte für die zu transferierende St. Johann-Hafennutzung gefunden werden. Durch die Zusammenlegung der Rheinschifffahrsdirektion Basel-Stadt und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) am 1. Januar 2008, wird verstärkt die strategische Ausrichtung der Hafenentwicklung in einem neuen, regionalen Zusammenhang gesehen, dies auch mit dem angrenzenden Ausland.

Aufbauend auf dieser Ausgangslage, der Synthese 2006 der Hafen- und städtebaulichen Entwicklung für den Hafen Klybeck-Kleinhüningen und den Aussagen des kantonalen Richtplans Basel-Stadt 2009, werden die Nutzungs-, Städtebau- und Etappierungsperspektiven konkretisiert.

1.2 Ziele

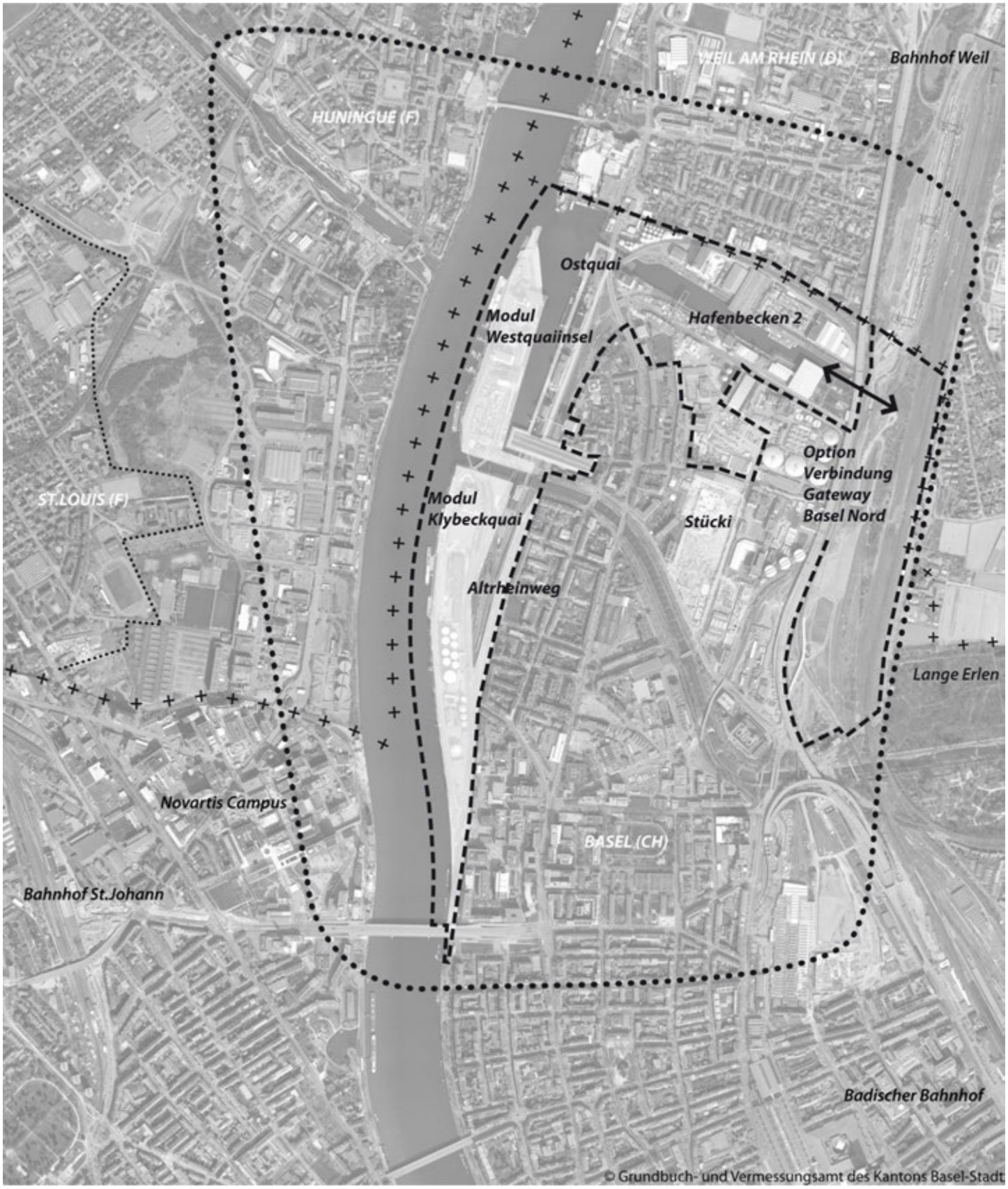
- Konkretisierung der Nutzungsoptionen / Nutzungsmix und den Anforderungen einer abgestimmten Hafen- und städtebaulichen Entwicklung für den Klybeckquai und den Westquai (der Ostquai und das Hafenbecken 2 bilden das künftige Hafenkerngebiet) als Grundlage für eine stufen- und phasengeeignete Urbanisierung inkl. Rahmen für Pioniernutzungen.

- Aufzeigen von Lösungen für die zukünftige Koexistenz zwischen lärmempfindlichen Nutzungen (u.a. Wohnen), Hafennutzung und neuen wirtschaftlichen Nutzungen. Die Sicherstellung der Betriebe am Ostquai und der Hafenbahn wird gewährleistet.

- Aufzeigen von Optionen für Alternativstandorte bzw. Ersatz der Hafenlogistik am Westquai als Voraussetzung für eine städtebauliche Entwicklung des Westquais.

- Erarbeiten einer abgestimmten Entwicklungsperspektive für den Hafen Kleinhüningen aus städtebaulicher und wirtschaftlicher / standortpolitischer Sicht sowie für die Hafenlogistik und deren finanzielle Dimension (Kosten, Wertschöpfung).

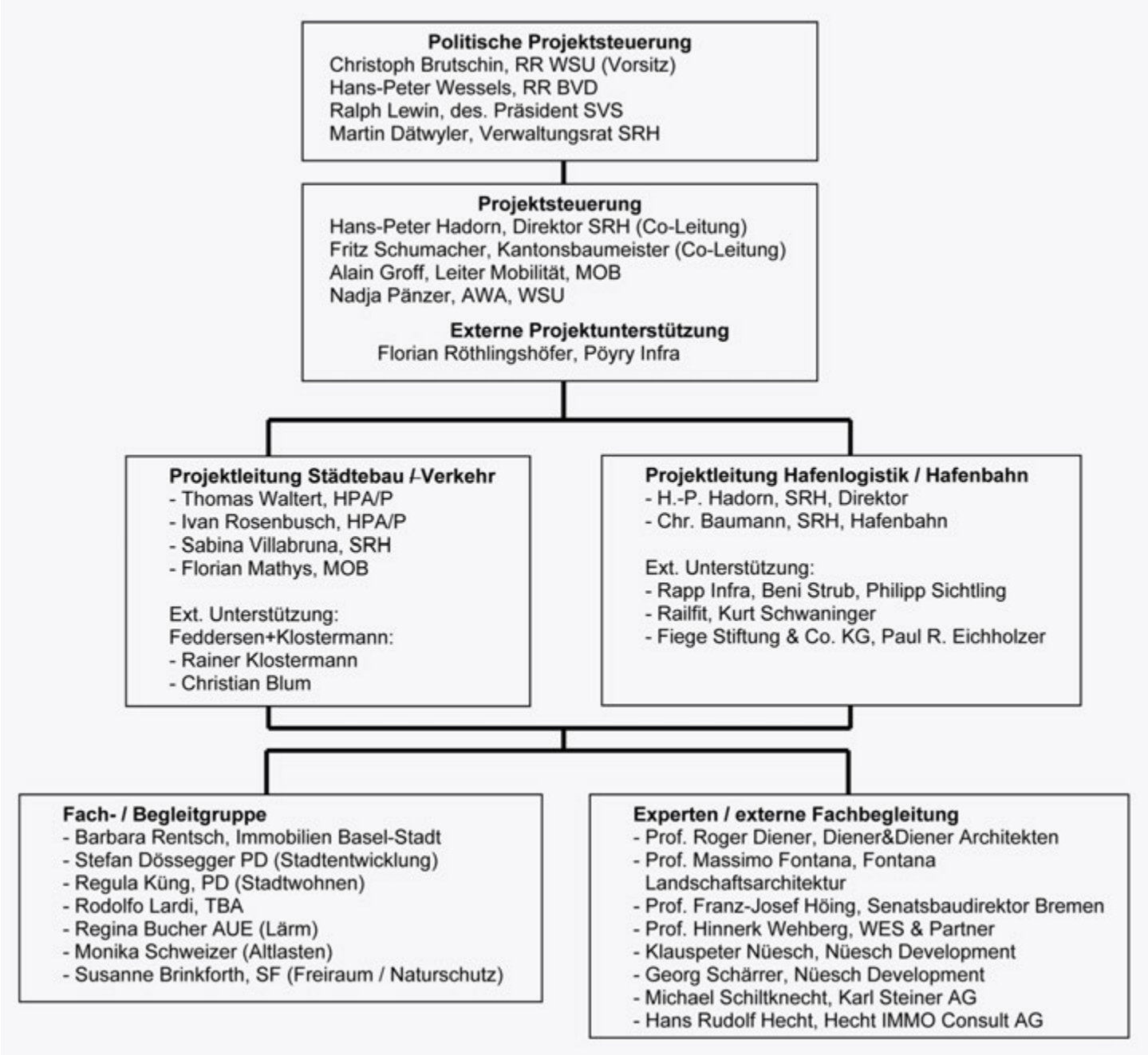
1.3 Übersichtsplan



1.4 Projektorganisation

Die Testplanung wird gemeinsam durch SRH und HPA gesteuert, finanziert und kommuniziert. Sie wird abgestimmt auf die parallel laufenden Projekte:

- Verkehrskonzept Hafen 2012+
- Stadtteilentwicklung Klybeck / Kleinhüningen
- Trinationale Hafenoptionen (Rheinports Basel – Mulhouse – Weil)



2. Testplanung – Grundlagen und Aufgaben

2.1 Immobilienstrategie – Input von Immobilienakteuren

Im Vorfeld der Testplanung haben die Auftraggeber bei anerkannten Immobilien-Akteuren die Erarbeitung von Immobilienstrategien in Auftrag gegeben. Diese sollen für die eigentliche städtebauliche Testplanung skizzieren, wie mögliche Strategien aussehen könnten, um neue Nutzungen in den Arealen mit marktfähigen Konzepten zu entwickeln.

Folgende Firmen und Arbeitsgemeinschaften haben ihre Strategien präsentiert:
- Nüesch Development
- Karl Steiner Immobilien-Entwicklung
- Fiege Engineering
- R. Lindner, S. Kloess, H.-J. Fankhauser, P. Staub
- Agility Logistics, Bodoky & Heusler Architekten AG / Brügger + Schwarz Arch. GMBH

Die wichtigsten Erkenntnisse:
Es besteht Einigkeit darüber, dass der Hafen Klybeck-Kleinhüningen das Potential für hochwertige Nutzungen hat. Insbesondere die Westquaiinsel wird als „Avantgarde“ mit neuen Wahrzeichen gesehen, wo Trends gesetzt werden. Entscheidend für die Positionierung des Areals wird die Bedeutung des Stadtentwicklungsgebietes im Kontext der trinationalen Stadtregion sein, es gilt zudem die Erschliessungs- und Verknüpfungsoptionen zu klären: Das Hafenareal stellt einen zentralen Ort im Eurodistrict Basel dar, ist aber heute verkehrlich nicht entsprechend angebunden. Die Vorstellungen über mögliche Nutzungen und deren räumliche Verteilung gehen auseinander, Konsens besteht jedoch bezüglich Konzentration von öffentlichen Räumen und Nutzungen auf der Westquai-Insel.

Kritisch wurde die Situation der angrenzenden Quartiere betrachtet, vor allem von Kleinhüningen. Diese sollen aus ihrer Isolation befreit und aufgewertet werden. Thema war daher auch die Verträglichkeit von neuen Nutzungen mit dem Bestehenden (Hafen und Quartiere), mit Vorschlägen von überlagernden Strukturen.

Mit der Baurechtsverlängerung vor 10 Jahren wurde eine politische Aussage zugunsten der Hafenlogistik getroffen, mit dem Hafen als Anschluss an die Welt. Eine Entwicklung ist daher verknüpft mit einer Neuordnung des Hafens. Mit einem neuen, optimierten trimodalen Umschlagsplatz (Wasser - Strasse - Schiene) mit Verlängerung des Hafenbeckens 2 könnten neue Chancen geschaffen werden. Da die heutige Hafenbahn eine Entwicklung am Rhein erschwert, wurde auch eine weitestgehende Neukonzipierung der bestehenden Hafenbahn-Erschliessung angeregt.

Der Ostquai entspricht mit seinen dominanten Silobauten am ehesten dem Bild eines Hafens. Von den Immobilienakteuren wird die Prüfung von Zwischennutzungen am Ostquai angeregt, welche dem Areal im Sinne einer „Hafenromantik“ ein positives Image geben können und eine Initialzündung für eine anschliessende hochwertigere Nutzung und Entwicklung des Umfeldes darstellen können.

2.2 Ablauf der städtebaulichen Testplanung

Die städtebauliche Testplanung wurde im Rahmen von Studienaufträgen erarbeitet, die im freihändigen Einladungsverfahren an drei Büros vergeben wurden.

Zweck der Testplanung war nicht eine Konkurrenz um die beste Lösung, sondern das Ausloten unterschiedlicher Entwicklungsszenarien und zeitlicher Entwicklungen im Dialog zwischen Teams, Experten und Verwaltung.

Im Rahmen von vier Workshops, zu denen Fachexperten aus unterschiedlichen Disziplinen (Städtebau/Architektur, Hafenlogistik, Immobilien, Wirtschaftlichkeit, etc.) beigezogen wurden, sind unterschiedliche Lösungsansätze geschärft, Ideen ausgetauscht und Planungsvorgaben konkretisiert worden.

2.3 Ziele

Ziel der Testplanung war ein Fächer räumlicher Konzeptskizzen. Mit der Testplanung sollte die Bandbreite der möglichen städtebaulichen Entwicklungen innerhalb des weiter funktionierenden Hafens Kleinhüningen erarbeitet werden. Dabei sollten einerseits die städtebaulichen Chancen, Qualitäten und Perspektiven mittels Entwürfen zu urbanen, freiräumlichen Strukturen, zur Nutzungsverteilung und Bauvolumina und andererseits der Nutzen für die betroffenen Akteure und Gebietskörperschaften aufgezeigt werden.

Ausgehend von den Entwicklungsspielräumen, Einschränkungen und der zeitlichen Etappierung sollten diejenigen Schlüsselanforderungen an die zukünftige Entwicklung herauskristallisiert werden, die massgeblich für eine zielgerichtete Entwicklung der spezifischen Orte sein werden und dennoch genügend Spielräume für spätere bedarfsgerechte Projektplanungen lassen.

Eine wichtige Komponente ist die Ökonomische; die Erlöse sollen mithelfen die notwendigen Investitionen der urbanen Transformation zu finanzieren (Verkehrsinfrastrukturen, Grün- und Freiräume, öffentliche Bauten, Sanierungskosten, Hafeninfrastruktur, etc.)

2.4 Synthese

Ergebnis der Testplanung ist ein breites Variantenspektrum, aus dem die Projektsteuerung/ -leitung die vorliegende Synthese und daraus abgeleitete die Strategie für das weitere Vorgtehen erarbeitet hat. Dabei wurden parallel erarbeitete Entwicklungsstudien, die ökonomischen und stadtsoziologischen Belange mitberücksichtigt. Weitere, parallel erarbeitete Inputs zur Entwicklung der zukünftigen Hafenplanung, wie Hafenbahn-, Lärm- und Altlastengutachten etc. wurden aufgenommen.

Die Synthese soll dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Entwicklungen im Hafen Klybeck-Kleinhüningen dienen und stellt die Grundlage für die nachfolgende Erarbeitung eines Stadtteilrichtplanes dar, auf welchem dann die spezifischen Arealentwicklungen basieren werden.

2.5 Teilnehmende Teams

Team HHF AWP

. HHF Architekten, Basel
. AWP agence de reconfiguration territoriale, Paris
Simon Hartmann, Tilo Herlach, Simon Frommenwiler, Marc Armengaud, Matthias Armengaud und Alessandra Cianchetta mit Kasia Maksel, Caroline Notari, Mio Tsuneyama

Team ASTOC LOST

. ASTOC Architects and Planners, Köln
Markus Neppl mit Tim Bruckhoff, Judith Freund, Silke Grapenthin, Ingo Kanehl

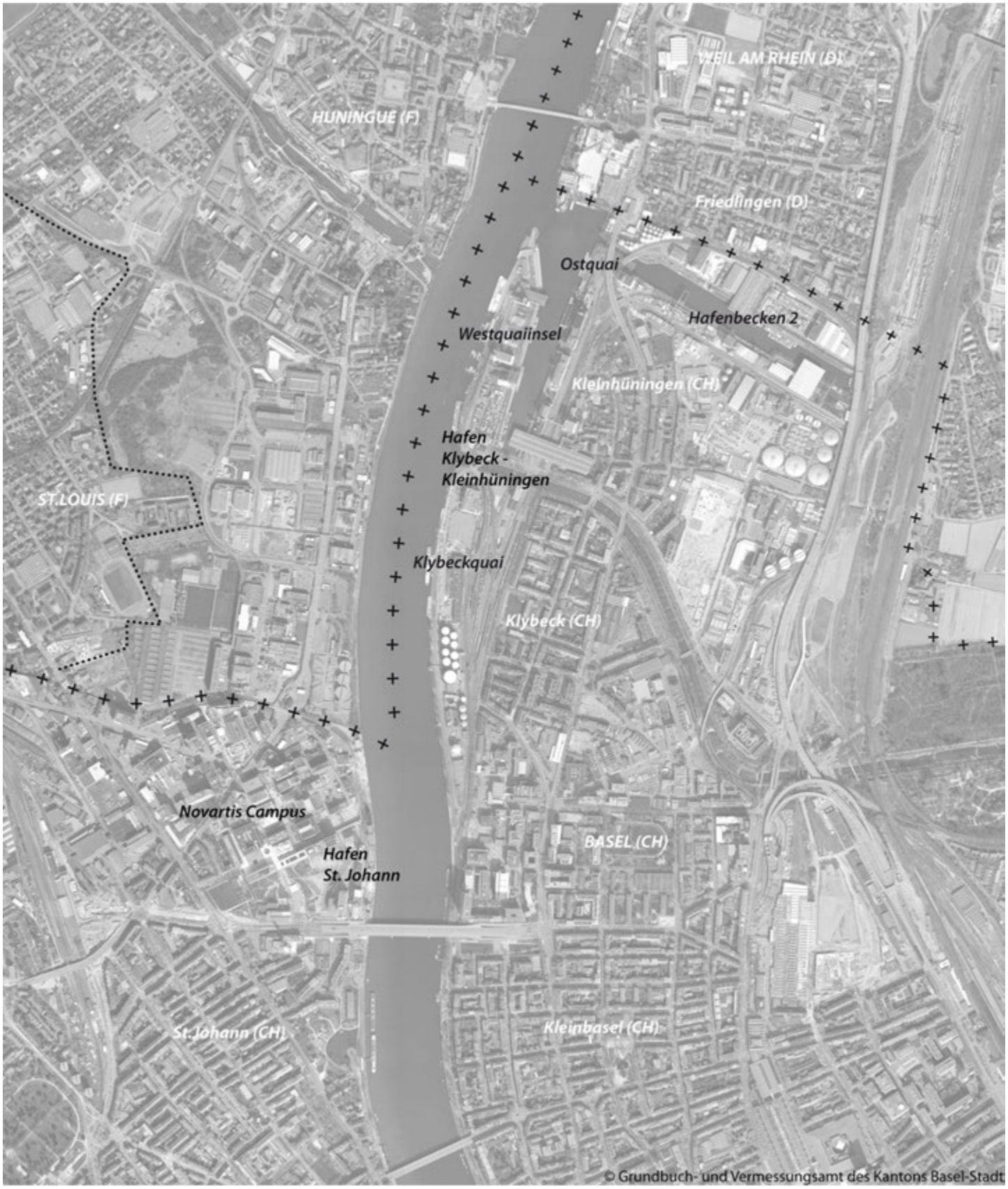
. LOST Architekten, Basel
Dietrich Lohmann und Christoph Standke mit Sven Flanderka, Axel Rupp

Team 3 MVRDV / Cabane / Josephy

. MVRDV, Rotterdam
Winy Maas, Jacob van Rijs, Nathalie de Vries mit Johannes Schele, Silke Volkert, Nacho Velasco, Zhou Jungang, Gustavo van Staveren
. Martin Josephy; Architekt / Stadtplaner; Basel
. Philippe Cabane, Urbane Strategien - Projektentwicklung - Kommunikation, Basel

Beratung Flussbau: Prof. Dr. Peter Gonsowski; FHNW Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik, Basel / Muttenz

2.6 Aufgabenstellung – Übersichtsplan



2.7 Aufgabenstellung

Bearbeitungsmodule

Die primären Gebiete für die Testplanung waren die Module Westquaiinsel und Klybeckquai. Überlegungen zur architektonischen Inwertsetzung und prozessualen-städtebaulichen Entwicklung der Baustruktur am Ostquai waren erwünscht. Mögliche Massnahmen werden einer starken Abhängigkeit zur zukünftig benötigten Hafeninfrastruktur unterliegen.

Räumliche Fragestellungen

Erwartet wurden Aussagen zur grundsätzlichen funktionalen Positionierung des Areals innerhalb der trinationalen Stadtregion, Ansprüche an die Erschliessungsqualität im regionalen Kontext und die räumliche Vernetzung, Aussagen zu Städtebau (Volumetrie, grossräumige Freiraumstrukturen, Dichte), Nutzungsarten / Nutzungsflexibilitäten und architektonischem Ausdruck jeweils in Abhängigkeiten zur Etappierung / zeitlichen Entwicklung.

Positionierung, Verknüpfung, Chancen und Risiken des Vis-à-Vis

Von Interesse waren Aussagen zur funktionalen Anbindung in die unmittelbare Umgebung (Klybeck und Kleinhüningen) sowie Reaktionen auf das Vis-à-Vis von Friedlingen, Huningue und St. Johann (mit Novartis Campus).

Öffentlicher Raum, Freiraumstrukturen

Es wurden Aussagen zur Nutzung und Bespielung des öffentlichen Raums und die gegenseitigen Auswirkungen mit den vorgeschlagenen baulichen Nutzungen erwartet. Dazu war das für den Ort angemessene Spektrum von Dichte und Leere sowie daraus abgeleitet Aussagen zu Wasser- und Freiraumstrukturen, zur Höhenentwicklung und zum Mass der Nutzung auszuloten.

Nutzungsflexibilität von Bauten, Typologien, architektonischer Ausdruck

Aufzuzeigen war, wie baulich-architektonische Interventionen eine – unter Umständen erst Jahre nach Erstellung der vorgesehenen Bauwerke – Umnutzung in hochwertige und städtische Mischnutzung zulassen. Von Interesse sind die Konsequenzen, die eine solche aufwärts kompatible Nutzerfolge aus typologischer Sicht haben werden. Gefragt waren im Weiteren Strategien zum Umgang / der In-Wertsetzung vorhandener Bausubstanz wie Ostquai, Silo-Bauten, Kran- und Hafenanlagen, Ufer- und Bermeninfrastrukturen, etc.

3. Teambeiträge – Resultate der städtebaulichen Testplanung

3.1 Team HHF AWP

Entwicklungszenarien für den Umbau der Hafenbahn

A

1. SRH, SBB und Kanton einigen sich **NICHT** auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen **NICHT** dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann **KEIN** Ersatzstandort gefunden werden.

Szenario für Etappe 1

B

1. SRH, SBB und Kanton einigen sich **NICHT** auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen **NICHT** dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann ein Ersatzstandort gefunden werden.

C

1. SRH, SBB und Kanton einigen sich auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann **KEIN** Ersatzstandort gefunden werden.

Szenario für Etappe 2

D

1. SRH, SBB und Kanton einigen sich auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann ein Ersatzstandort gefunden werden.

Szenario für Etappe 3

Etappierung

Etappe 1
2009 - 2019

Zwischennutzungen
Nachtleben, Schwimmende Attraktoren, Experimentelles Wohnen

Aussenräume
Phytoreinigung der Böden
Baumpflanzungen

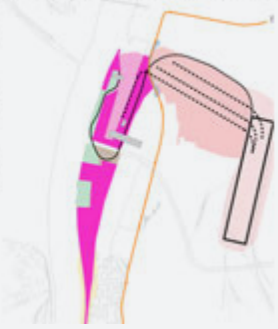
Pionierbauten:
Bediente Wohnungen?
Büros
Nachtleben

Zeit für Planung und politische Prozesse

Etappe 2
2019 - 2029

Bis auf ein wenig befahrenes Geleise ist die Bodenebene Trennung durch die Hafenbahn aufgehoben und die grossflächige Entwicklung des neuen Stadtquartiers kann einsetzen.

Erfüllen der Baurechtsverträge



Etappe 3
2029 - 2039

Kompletter Rückbau der Hafenbahn auf Strassenebene

Vollständige Entwicklung des Klybeckquai.

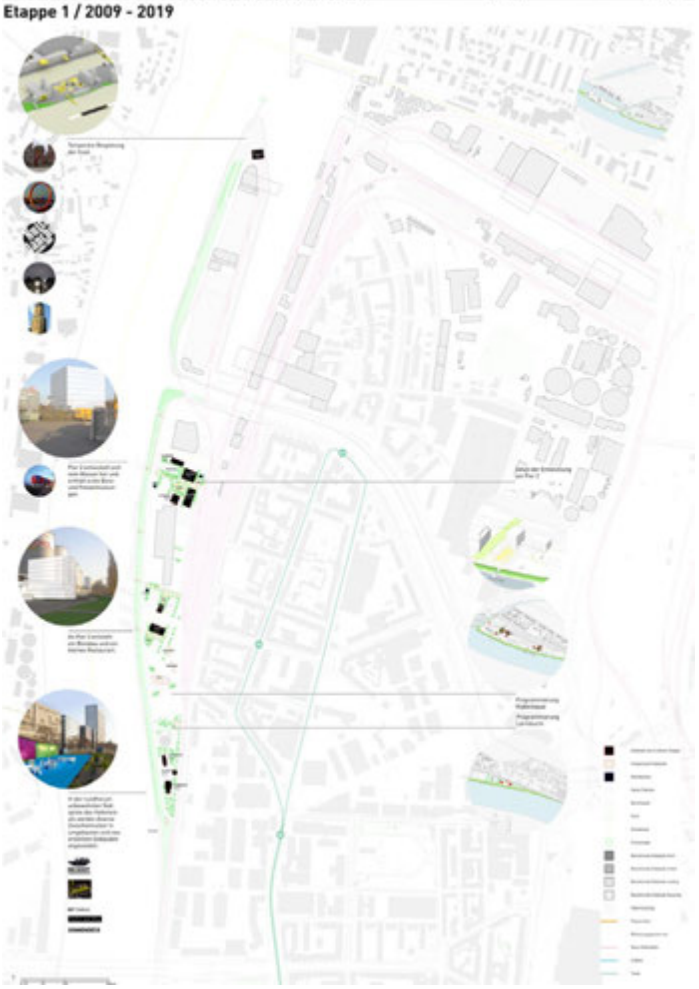
S-Bahn

Etappe 4
+ 2039

Verdichtung
Ausbau des Hafens unter der Logistikplattform

Island
Hotel and Spa would be installed after the S- bahn
Klybeck quai
School might be required after the development.
The "Public Squre" allow to have flexibility to have program necessary by the time.
Gebäude neu in dieser Etappe
Umgenutzte Gebäude
Kleinbauten
Harte Flächen
Bio Ground
Park
Sichtachse
Promenade
Bestehende Gebäude hoch
Bestehende Gebäude mittel
Bestehende Gebäude niedrig
Bestehende Gebäude Gewerbe
Hafennutzung
Passerelles
Bebauungsgrenze neu
Neue Hafenbahn
S Bahn
Tram

Etappe 1 / 2009 - 2019



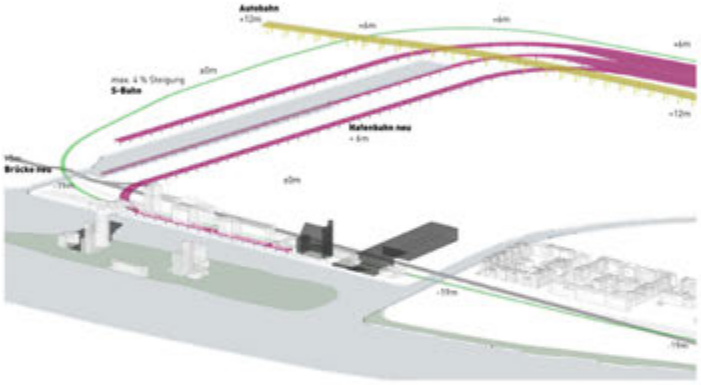
Etappe 2 / 2019 - 2029

Etappe 3 /2029 - 2039

Etappe 4 / + 2039

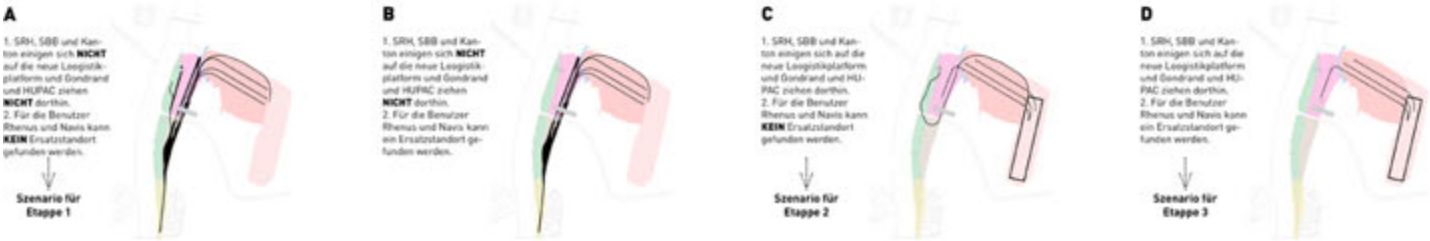
Der Hafen ist eine Bereicherung für Basel - Die Hafenbahn nicht

Das Anheben der Hafenbahn ist die Grundlage von "Reharbour"



Schnitt durch das Hafenbecken 2
Schnitt durch das Hafenbecken 1

Entwicklungszenarien für den Umbau der Hafenbahn


A
1. SRH, SBB und Kanton einigen sich **NICHT** auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen **NICHT** dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann **KEIN** Ersatzstandort gefunden werden.
Szenario für Etappe 1
B
1. SRH, SBB und Kanton einigen sich **NICHT** auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen **NICHT** dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann ein Ersatzstandort gefunden werden.
C
1. SRH, SBB und Kanton einigen sich auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann **KEIN** Ersatzstandort gefunden werden.
Szenario für Etappe 2
D
1. SRH, SBB und Kanton einigen sich auf die neue Loogistikplatform und Gondrand und HUPAC ziehen dorthin.
2. Für die Benutzer Rhenus und Navis kann ein Ersatzstandort gefunden werden.
Szenario für Etappe 3

"Reharbour" ist ein räumlicher, infrastruktureller und landschaftlicher Masterplan

Etappierung von "Reharbour"

Etappe 1
2009 - 2019
Zeit für Planung und politische Prozesse
Zwischennutzungen
Nachtleben, Schwimmende Attraktoren, Experimentelles Wohnen
Aussenräume
Phytoreinigung der Böden
Baumpflanzungen
Pionierbauten:
Bediente Wohnungen?
Büros
Nachtleben
Etappe 2
2019 - 2029
Erfüllen der Baurechtsverträge
Bis auf ein wenig befahrenes Geleise ist die Bodenebene Trennung durch die Hafenbahn aufgehoben und die grossflächige Entwicklung des neuen Stadtquartiers kann einsetzen.
Etappe 3
2029 - 2039
S-Bahn
Kompletter Rückbau der Hafenbahn auf Strassenebene
Vollständige Entwicklung des Klybeckquai.
Etappe 4
+ 2039
Verdichtung
Ausbau des Hafens unter der Logistikplattform

3.2 Team ASTOC LOST

Basel

Die Transformation des Basler Hafenareals vollzieht sich in einem langen Prozess, der in seinen einzelnen Phasen lange unscharf bleiben wird. Da das Areal aber eine der wichtigsten und gleichzeitig die spektakulärste Flächenreserve der Stadt Basel ist, kann man davon ausgehen, dass bei den richtigen Weichenstellungen sehr schnell eine schwer kontrollierbare Dynamik entstehen kann. Die wichtigste Frage in diesem Zusammenhang ist sicherlich: Wie kann sich ein Nebeneinander von städtischen und hafentypischen Nutzungen entwickeln? Viele Beispiele zeigen, dass dieses Nebeneinander oft nur ein sehr labiler und kurzer Zustand ist. Solange die Hafennutzungen mit ihren Gesetzmäßigkeiten dominant sind, können sich allenfalls Zwischennutzungen oder temporäre Events in ihrem Umfeld behaupten. Jegliche Nutzungen, die eine Einschränkung des Hafenbetriebs zur Folge hätten, sind schwer zu etablieren. In Basel befindet man sich gegenwärtig in einer Grundsatzdiskussion über ein tragfähiges Hafen- und Logistikkonzept für den gesamten trinationalen Metropolraum. Die Überlegungen reichen von einer moderaten Aufgabenteilung der bestehenden Standorte bis hin zu einem kompletten Neubau einer Hafen und Logistikumschlagzone.

Strategie

Unter diesen Umständen gehen wir für das Gesamtareal von folgenden Basisannahmen aus:

1. Es gibt zwei grundsätzlich unterschiedliche Entwicklungszonen. Die Halbinsel zwischen Rheinquai und Westquai und das Gleisgelände zwischen Klybeckquai und Altrheinweg.
2. Die Entscheidungen in den frühen Phasen dürfen die Entwicklungsoptionen in den später folgenden Phasen nicht radikal einschränken.
3. Alle Phasen müssen so stabil sein, dass es nicht zu einer unkontrollierten Fragmentierung kommen kann.
4. Neben den eher unproblematischen Büro- und Gewerbenutzung soll ein möglichst großes Wohnangebot realisiert werden.

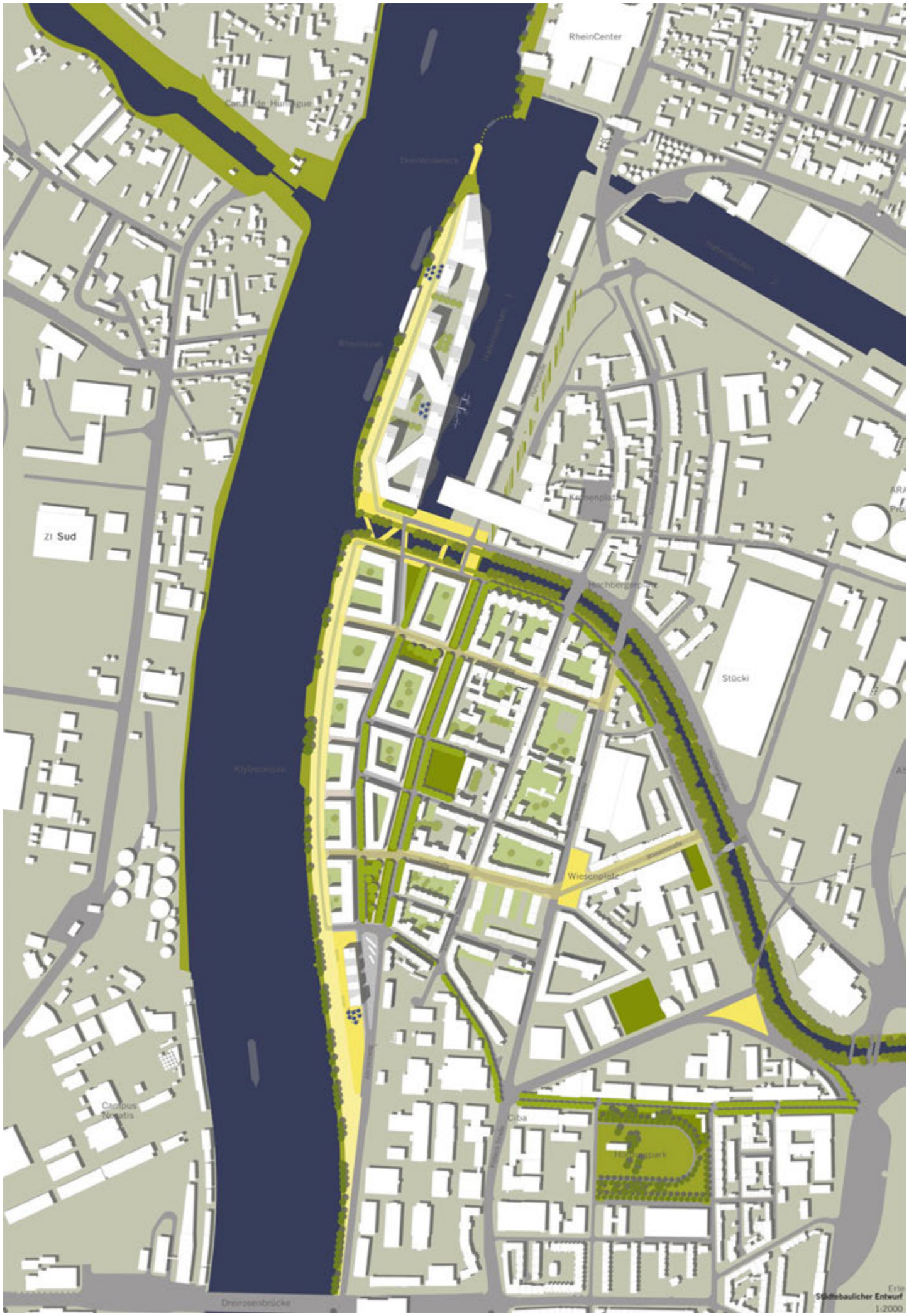
Aus diesen Schlüsselannahmen folgt eine sehr einfache Strategie. Während die Klybeckseite in der Maßstäblichkeit und der Typologie des angrenzenden Stadtteils entwickelt wird, kann die Insel eine eigenständige und unabhängige Attraktion werden. Diese zwei gegensätzlichen Entwicklungsrichtungen schaffen unterschiedliche Optionen.

Hoch und spektakulär

Das „Layout“ der Halbinsel ist durch die logistischen Funktionszusammenhänge geprägt. Die Quais, die Be- und Entladebrücken, die Bahntrassen, die Lagerplätze und die Speichergebäude bedingen sich gegenseitig. Wenn man dem Gleisrückbauszenario folgt, wird sich der Güterumschlag in zwei Stufen von der Halbinsel zurückziehen. Das bedeutet, dass relativ schnell auf der Halbinsel die ersten neuen Gebäude entstehen können. Da aber im Hafenbecken 1 weiterhin Hafennutzungen stattfinden werden, bilden sich zwei unterschiedliche Nutzungszonen. Am Rhein eine eher öffentlich geprägte Promenade mit durchlässiger Struktur und zum Hafenbecken eine eher abschirmende und das Hafenbecken fassende Bebauung. In unserem Bebauungsszenario haben wir den Versuch unternommen eine Struktur zu entwickeln, die diese Grundlagen reflektiert und in die dritte Dimension überträgt. Die Form, die Lage und die Grundstücksverfügbarkeit der Halbinsel verführt dazu, große und hohe Gebäude nach und nach dort „abzustellen“. Die Folge wäre ein „wer zuerst kommt, malt zu erst - Städtebau“. Unsere Gegenthese ist ein kompaktes und zusammenhängendes Gebäudeensemble, das aus einzelnen Bausteinen in Etappen entwickelt werden kann.

Flach und harmlos

Noch prägender als für die Halbinsel ist das Gleisrückbauszenario für die Fläche zwischen Altrheinweg und Klybeckquai. Die vier Rückbaustufen sind in der Fläche präzise lokalisierbar in der zeitlichen Abfolge aber abhängig von der Aufgabe der einzelnen Grundstücke und der Logistikfunktionen. In einer ersten Stufe werden die Gleise direkt am Rheinufer aufgegeben. Auf diesen Flächen könnte relativ schnell eine Fortsetzung des Rheinuferboulevards realisiert werden. Die ersten frei werdenden Grundstücke könnten mit diesem öffentlichen Raum verbunden werden und in Kombination mit der vorhandenen Bausubstanz zunächst temporär besiedelt werden. Mit der Aufgabe der beiden südlichen Tanklager könnte der erste Teil der Rheinuferbebauung begonnen werden, der sukzessive nach Norden weiterentwickelt wird. Mit dem Wegfall der Grundstücksversorgungsgleise kann der Rheinstreifen komplettiert und mit einer eigenen rückwärtigen Erschließung versehen werden. Dieser Zustand wird so lange Bestand haben, solange es noch Logistikfunktionen im Hafenbecken 1 gibt. Erst wenn diese wegfallen, können die Flächen bebaut werden. Aber auch in dieser Phase müssen die vier Gleise am Altrheinweg in Funktion bleiben. Diese können erst nach Aufgabe des Hafenbetriebes in Becken 2 aufgegeben werden, also nach der Gesamtverlagerung des Hafenbetriebes. Um diesem sehr komplizierten Szenario Rechnung tragen zu können, haben wir eine möglichst einfache Basisstruktur entwi-

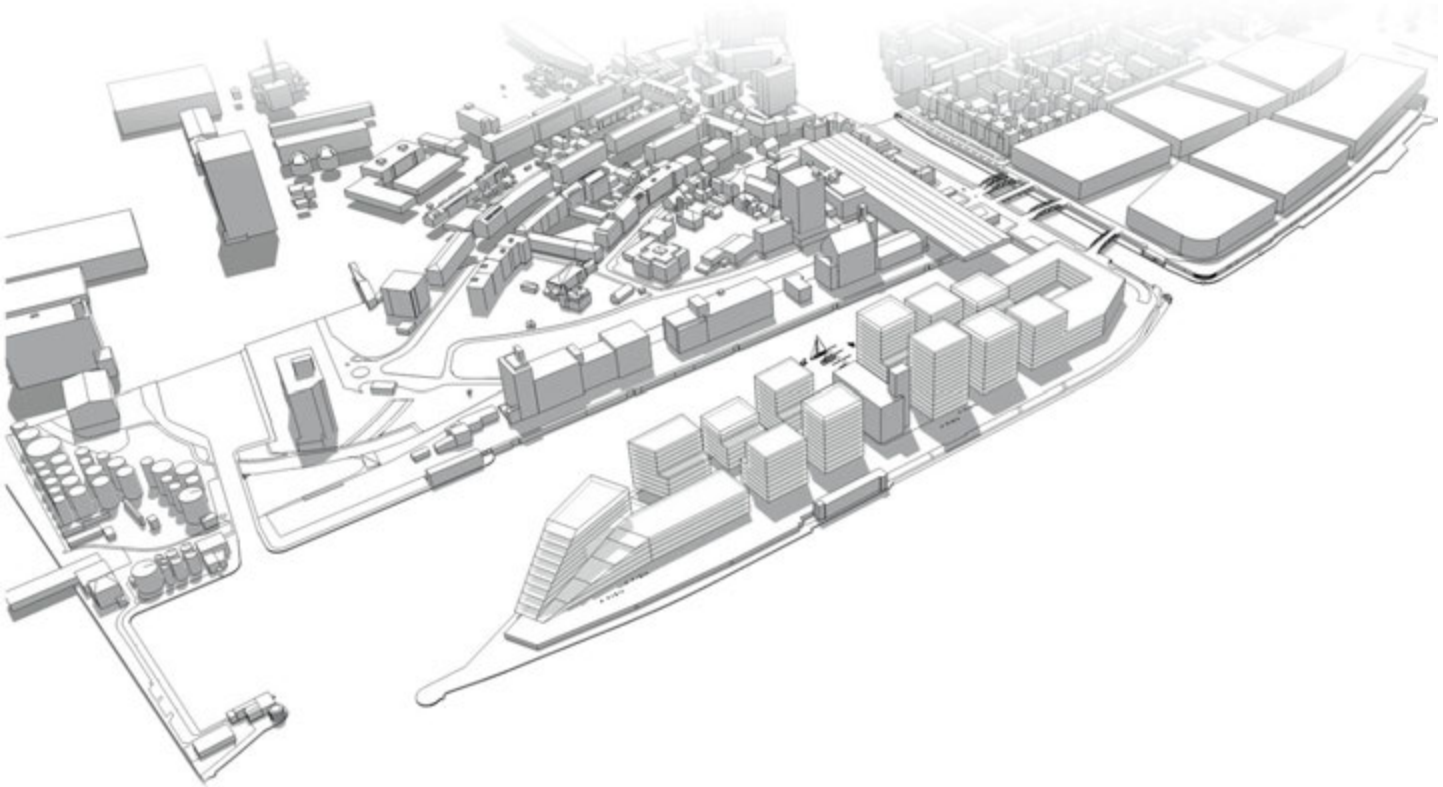

RheinCenter
Canal de Huningue
Dreiländereck
Rheinstrasse
Kronenplatz
ZI Sud
Hochbergerplatz
Stücki
Klybeckplatz
Wiesenplatz
Campus Novatis
Ciba
Hochbergpark
Dreirosenbrücke
Städtebaulicher Entwurf
1:2000

ckelt. Sie besteht aus einem Rheinstreifen und einem Klybeckstreifen. Diese beiden Bänder werden je nach Grundstücksverfügbarkeiten und Anschlusserfordernissen aufgeteilt und durch einen zentralen Straßenraum erschlossen. Es entsteht ein Muster, welches innerhalb konkreter Regeln durch unterschiedliche Blocktypologien interpretiert werden kann. Die entstehenden Baufelder können nun nach Lage- und Nutzungserfordernissen entwickelt werden. Die nun entwickelte Struktur versucht mit relativ strikten Vorgaben die langfristige Verbindung des Stadtteils Klybeck mit dem Rheinufer möglich zu machen. Es soll vermieden werden, dass durch die Bebauung der ersten verfügbaren Grundstücke eine wahrscheinlich sehr massive Barriere entsteht und jede weitere Entwicklung dadurch erschwert wird.

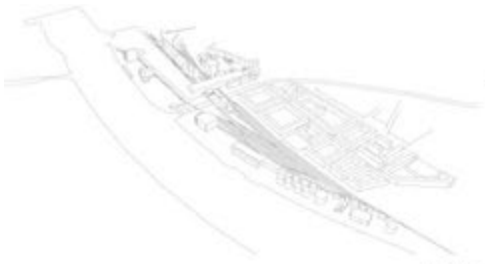
Fazit

Nach den diversen Arbeitsschritten und Workshops ist für uns deutlich geworden, dass die Entwicklung des gesamten Areals ein langwieriger und schwer zu rhythmisierender Prozess sein wird. Den unmittelbaren Begehrlichkeiten nach Wohn- und Gewerberaum stehen vielfältige Restriktionen gegenüber, die letztendlich mit großräumigen Grundsatzentscheidungen über die gesamte Basler Hafenentwicklung zu tun haben. Es wird kein ganz einfaches Nebeneinander von Stadterweiterung und Hafenbetrieb geben können. Die Logistikeinrichtungen und auch die Widmung des Gebiets werden immer Kompromisse verlangen. Wir möchten mit unserem Beitrag der Frage nachgehen, ob eine tiefgreifende Fragmentierung des gesamten Stadtteils mit der Transformation verhindert werden kann? Unser gezeichnetes Bild verfolgt deswegen einen harmonischen durchgängigen Charakter, wohlwissend dass es ein bloßes „weiterbauen“ nicht geben kann. Die erarbeiteten Strukturen sollen die Ausgangsfrage illustrieren und die Entwicklungspole zwischen der Halbinsel und dem Klybeckerufer aufzeigen.

Skulpturales Layout der Halbinsel

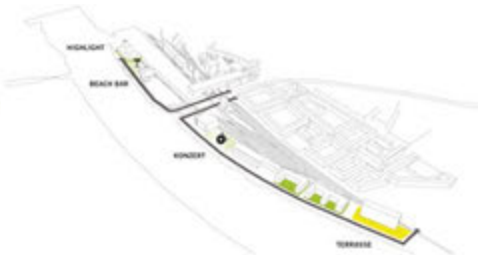


Variante mit aufgelöstem Layout der Halbinsel
(Überarbeitung nach dem letzten Workshop der Testplanung)



Situation

Phase 0
Rhein- und Wieseufer



Phase 1
Erste Bausteine und temporäre Nutzungen

U-Typologie Klybeckufer

6 Geschosse
Wohnen und Büro/Dienstleitstung

Parken in der Tiefgarage
Privater Hof 1/2 Geschoss erhöht
Erschließung über neue Mittelstraße

Block-Typologie Klybeckufer

5 Geschosse
Wohnen und Büro/Dienstleitstung

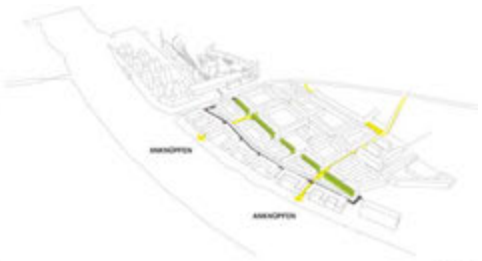
Parken in der Tiefgarage
Privater Hof
Erschließung über neue Mittelstraße

Schnitt Klybeckufer
Phase 4 - 1:500

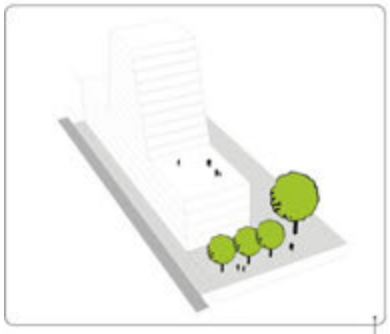
Städtebaulicher Entwurf
Ausschnitt Klybeck 1:500

Phase 2
Vervollständigung Uferbebauung, Mittelerschließung Klybeck

Phase 3
Vervollständigung Westinsel und Klybeck



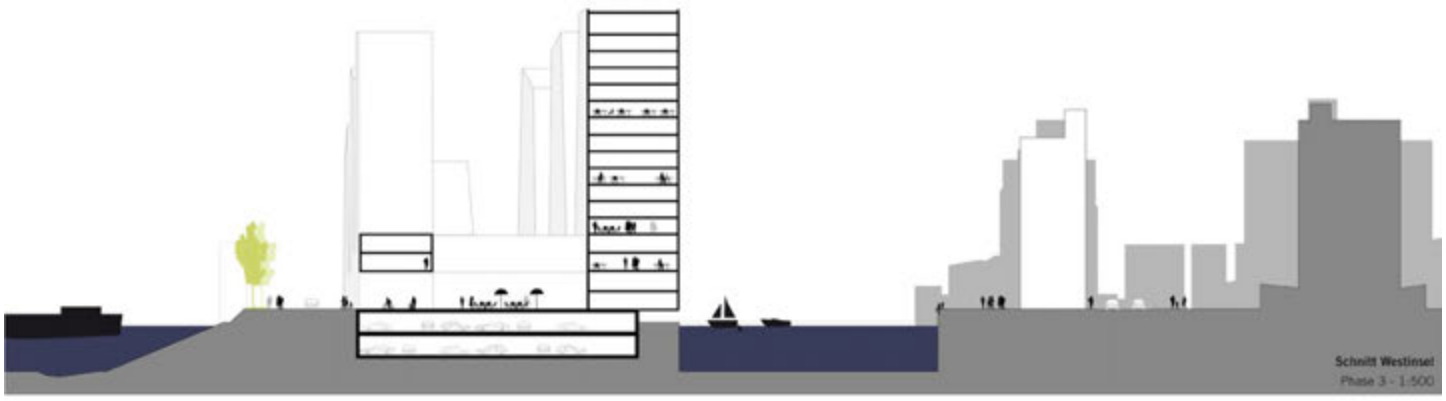
Phase 4
Grüner Gleispark, Verbinden der Straßen



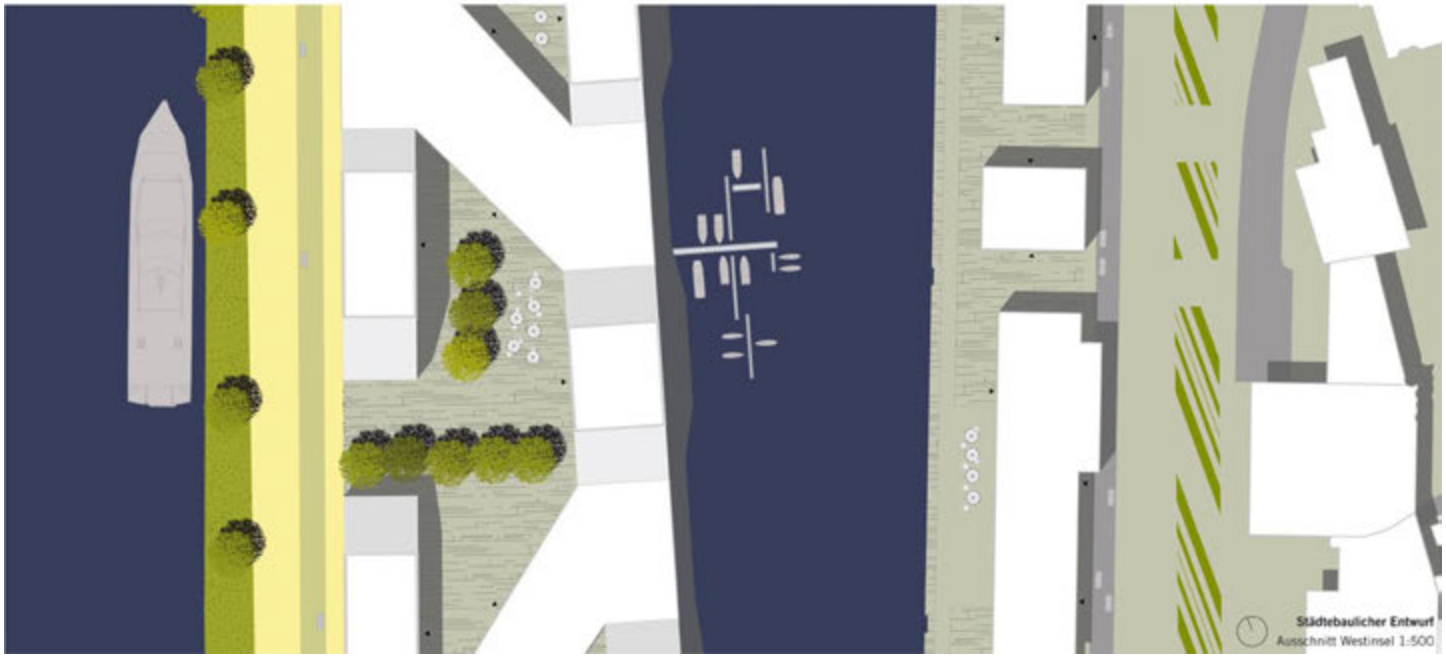
Sockel-Turm-Typologie Westinsel

Sockel 3-6 Geschosse, Turm 11-21 Geschosse
Gastronomie, Büro/Dienstleitstung und Wohnen

Parken in der Tiefgarage
Öffentlicher Hof als städtischer Platz
Erschließung über bestehende Westquaistraße



Schnitt Westinsel
Phase 3 - 1:500



Städtebaulicher Entwurf
Ausschnitt Westinsel 1:500

3.3 Team MVRDV / Cabane / Josephy

Trinationale Wasserstadt

Basel ist eine Hafenstadt inmitten Europas! Die Existenz von vier Rheinhäfen an verschiedenen Standorten, die teils veralteten und platzraubenden Infrastrukturen sowie die in Zukunft wachsende Bedeutung der Schifffahrt als umwelteffizientes Transportmittel verlangen nach neuen Überlegungen zur möglichen Bedeutung und Organisation des Basler Rheinhafens Kleinhüningen. Soll er an seinem Standort bleiben oder weiter rheinabwärts zu einem starken Logistik-Zentrum inmitten Europas gebündelt werden? Oder ist es pragmatischer und effektiver, ihn entlang der A2 als trimodalen Umschlagplatz zu reorganisieren? Auch wenn diese Fragen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantwortbar sind, bietet sich in jedem Fall die Chance, zwischen Dreiländereck und Dreirosenbrücke ein wertvolles Entwicklungsgebiet am Basler Rheinufer zu schaffen. Die Lage im Herzen Europas und inmitten von drei europäischen Staaten gibt dem Standort die Chance, sich als europäisches Stück Stadt zu artikulieren. Wie aber lässt sich eine solch langfristige räumliche Entwicklung des Hafengebiets flexibel, offen und in jeder Phase kostendeckend gestalten? Eine Antwort gibt die Vision Wasserstadt. Durch den sukzessivem Ausbau von neuen Wasserbecken und Quaianlagen wird ein städtebaulicher Footprint geschaffen, um längerfristig ein attraktives Stück Stadt mit durchgehend öffentlichen Quais und hochwertigen Baulandparzellen zu realisieren.

Eine Rheininsel als Kernstück

Kernstück und identitätsstiftendes Element der Wasserstadt ist eine neue Rheininsel. Sie entsteht durch die Realisierung eines zweiten Rheinarms vom Hafenbecken 1 bis zum Novartis Werk Klybeck. Dank der Insel verdoppelt sich das Ufer nicht nur im südlichen Teil der Insel, sondern auch das Klybeckquartier gewinnt eine neue Rheinfront mit grossem Entwicklungspotenzial. Als starkes identifizierbares landschaftliches Element bietet eine Insel ideale Voraussetzung zur Schaffung einer gemeinsamen trinationalen Identität.

Kurzfristige Ersatzstandorte - langfristige Potenziale

Ein erster zwingender Entwicklungsschritt besteht in der Realisierung neuer Hafenbecken und Ersatzstandorte entweder im Umfeld des DB-Containerbahnhofs entlang der A2 oder im Hafenbecken als Grenze. Die Umlegung heutiger Hafen- und Bahnnutzungen sind Voraussetzung für die Umsiedlung der heutigen Hafennutzungen entlang des Rheins. Sollte in mehreren Jahrzehnten weiter rheinabwärts ein neuer internationaler Hafen realisiert werden, so liegen hier wichtige Potenziale für eine weitere städtebauliche Entwicklung am Wasser.

«Lac de Lysbüchel»

Auch im gegenüberliegenden Industriegebiet Huningens kann Wasser in das Landesinnere gebracht werden. So können mit der Realisierung eines neuen mit zwei Kanälen gespiesenen Sees bei der ehemaligen Kiesgrube nicht nur neue Wohngebiete geschaffen werden. Das heute durch die Industriezone Huningues stark vom Rhein getrennte südliche Saint-Louis bekommt durch diesen neuen Landschaftsraum eine stadträumlich sinnhafte Anbindung an den Rhein.

Trinationales Brückennetz

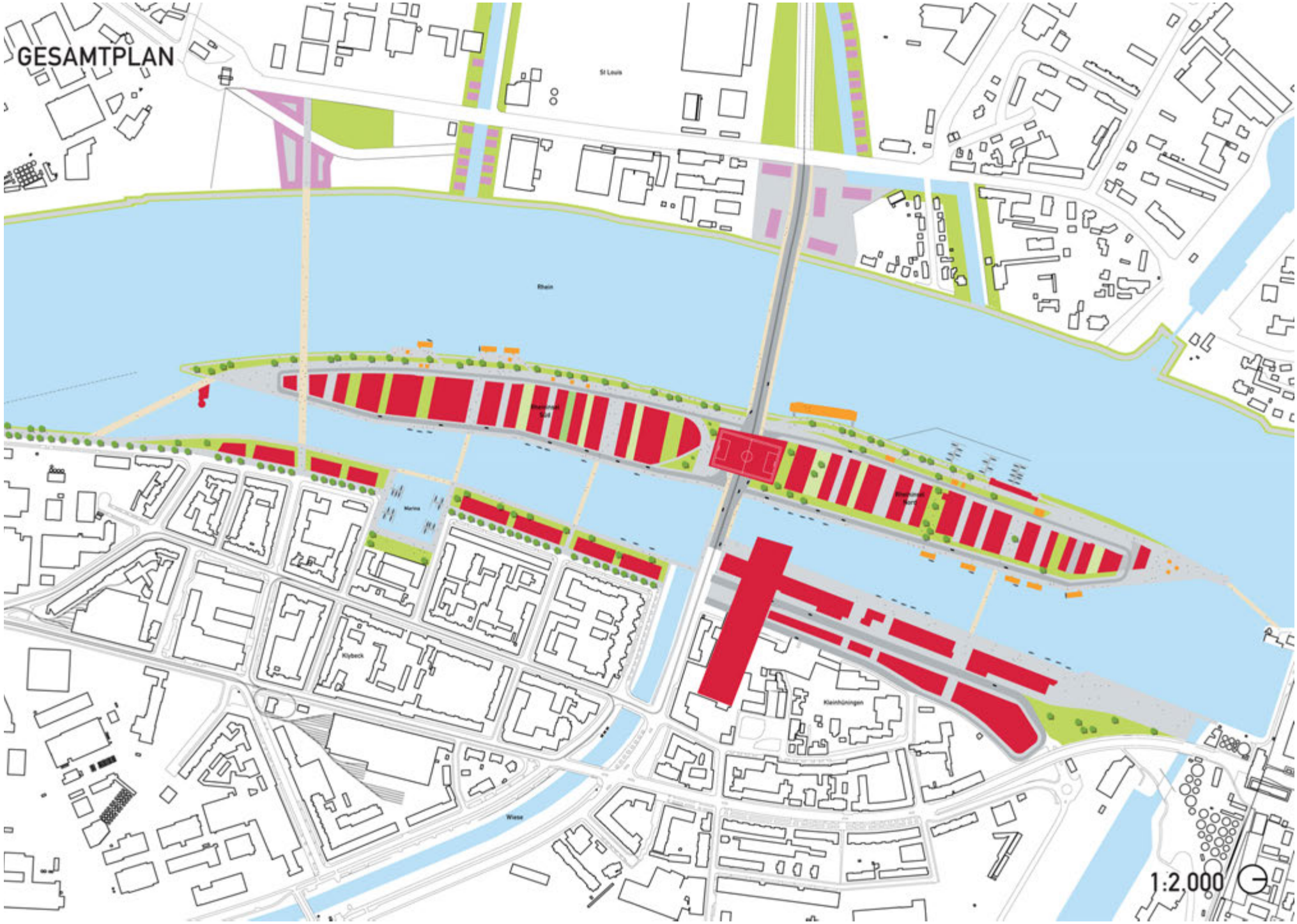
Die Absenz von Brücken unterhalb der Dreirosenbrücke und die Präsenz von Industriezonen machen deutlich, welch separierende Wirkungen von den Landesgrenzen ausgeht. Welche Wirkung von Brücken ausgeht, zeigt die kürzlich realisierte Dreiländerbrücke. Mit der Realisierung des Bauwerks verschmelzen sich Huningue und Weil-Friedlingen nicht nur städtebaulich, sondern auch sozial. Mit von zwei zusätzlichen Rheinbrücken und ein dichtes Netz von kleinerern Brücken auch ins benachbarte Weil am Rhein wachsen die neuen Stadtteile zu einer trinationalen Wasserstadt zusammen.

Die trinationale Rheininsel

Der neue Wasserlauf des Rheins schafft eine städtische Insel mit Räumen und Angeboten, die in der heute beengten Situation dringend benötigt werden. Grosszügige Promenaden als Freiräume, Wohn- und Geschäftshäuser mit belebten Erdgeschossen, öffentliche Plätze und Aussichten in alle Richtungen, Brücken und viel Wasser sind die charakteristischen Elemente dieser neuen Stadt. Durch Erhalt und Umnutzung einzelner Bauten und Infrastrukturen bleibt die historische Identität des Hafenviertels bildhaft in Erinnerung. Die Insel teilt sich in zwei Abschnitte mit unterschiedlichen Bezügen und Nutzungsschwerpunkten: Im Süden die Verbindung mit Basel und der Schweiz, im Norden der offene Blick nach Europa. Die Insellage erlaubt eine höhere und dichtere Bebauung als an jedem anderen Ort der Stadt. Dadurch entsteht ein Quartier mit einer individuellen, für Basel einmaligen Prägung; zugleich können damit die Umlagerung der Hafeninfrastruktur, Altlastensanierung, Flussbauten und Uferpromenaden selbsttragend finanziert werden.

Global geprägte Identität der Westquaiinsel

Mit dem Dreiländereck und der charakteristischen Hafenarchitektur am gegenüber liegenden Ostquai bietet die Nordinsel beste Voraussetzungen für ein repräsen-


GESAMTPLAN
St Louis
Rhein
Rheinhalle Süd
Rheinhalle Nord
Marina
Klybeck
Kleinhüningen
Wiese
1:2,000

tatives und lebendiges Geschäfts- und Vergnügungsviertel von internationalem Rang und Ausstrahlung. Das Wohnungsangebot ist hier vorwiegend auf ein jüngeres und kaufkräftiges Publikum und temporäre Wohnformen (Hotels, Appartements etc.) ausgerichtet. Repräsentative Firmensitze sowie Wassersport-, Freizeit- und Wellnessanlagen in Hallen und im Freien geben dem Standort die Identität einer rund um die Uhr belebten, internationalen Wasserstadt.

Lokal vernetzte Klybeckinsel

Als Wohnviertel mit der Option für einen neuen Universitätscampus weist die Südinsel im Gegensatz zur global geprägten Nordinsel eher lokale Bezüge auf. Mehr Wohneigentum, eine stabilere Bevölkerung durch ein familienfreundliches Umfeld und lokal verankertes Gewerbe sind die Ziele für die Entwicklung dieses Quartiers. Mehrere Brücken und eine neue Häuserzeile am Altrheinweg begünstigen die räumliche und soziale Verschränkung der Südinsel mit dem heutigen Klybeckquartier. Ein Torgebäude – Eurogate – an der Wiesenmündung, bei der S-Bahn-Station und über der Strassenbrücke nach Frankreich, könnte dereinst zum Emblem für die neue Stadt werden.

Barcode-Parzellierung als flexibles Organisationsprinzip

Aufgrund mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten gegenüber Baurechtnehmern wird die Parzellenstruktur als regulatives Strukturelement des Wandels angenommen. Durch Teilung der bestehenden Parzellen quer zum Rhein entsteht das städtebauliche Muster eines Barcodes, wobei jede Liegenschaft zwei Adressen hat: eine zum Ostrhein und eine zum Westrhein. Als entscheidende Qualität des Standorts ist in dieser Typologie auch die Sicht aufs Wasser nahezu ausnahmslos gewährleistet. Das vorgeschlagene Parzellenmuster erlaubt eine hohe Flexibilität, sei es für Wohnungsbau, Bürobauten, Schulen oder die Umnutzung bestehender Strukturen. Die Notwendigkeit spezifischer, aufeinander abgestimmter Programme wird zur entscheidenden, identitätsstiftenden Qualität: Jede Parzelle kann von einem anderen Architekten gebaut werden, was eine echte «Sammlung» von vielfältigen «Sprachen» generiert. Nach dem gleichen Prinzip werden die Zwischenräume entwickelt. Auch hier sollen verschiedene Landschaftsarchitekten eine breite Palette von Freiraumtypologien realisieren (Strassenräume, Pocket-Parks, Plätze, Spielstrassen u.a.m.).

Diversifizierte Investorengruppen

Über die formal gestalterischen Aspekte hinaus erlaubt die Barcode-Parzellierung auch die gezielte Ansiedlung unterschiedlicher Investionsformen. Ein breit gestreuter Investorenmix ist die Basis für eine vielfältige, nachhaltig tragfähige Nutzung des ganzen Gebiets. Vor allem kleinere Investoren wie selbstverwaltete Genossenschaften, Stiftungen oder Baugruppen bereichern mit spezifischen, mitunter lokal verankerten Programmen das Spekturm der in der Regel an konventionelle Standards gebundenen Angebote auf dem Immobilienmarkt.

Erdgeschossnutzungen

Die Erdgeschossnutzungen bestimmen wesentlich den Charakter und die Funktionsweise der öffentlichen Strassen, Promenaden und Plätze. Die Angebote in den Erdgeschossen sind sorgfältig und gemäss einem übergeordneten Leitbild zu entwickeln. Die Fokussierung auf publikumsorientierte Nutzungen und genügend finanzieller Spielraum für preisgünstige Mieten sind wesentliche Faktoren für die gezielte Ansiedlung von Angeboten, die zur erfolgreichen Entwicklung der öffentlichen Räume und damit des ganzen Gebiets beitragen. Die Uferpromenaden sind grosszügig dimensioniert, so dass sie Raum für Sitzstufen, Terrassen, Buvetten, Veloweg und städtische Vegetation lassen und eine Fortsetzung der für Basel charakteristischen Kleinbasler Riviera bis zum Dreiländereck ermöglichen.

Strassen- und Wegenetz

Ein dichtes Strassen- und Wegenetz verbindet die Insel mit den angrenzenden Quartieren und der gegenüberliegenden Rheinseite. Uferzonen und Quais werden prinzipiell als öffentlicher Raum entwickelt. Über zwei Brücken an der Süd- bzw. Nordspitze wird das westliche, rheinseitige Ufer zum essentiellen Bindeglied einer durchgehenden Rheinpromenade, die vom Kraftwerk Birsfelden über das Wettsteinquartier, die Innenstadt und das Klybeckquartier künftig bis Weil-Friedlingen führen wird. Auf der Ostseite dient ein neuer Quai der rückwärtigen Erschliessung der Grundstücke. Querverbindungen sind durch mehrere Fusswege und Strassen an ausgezeichneten Stellen gewährleistet.

Wiesezufluss und «Altrhein»

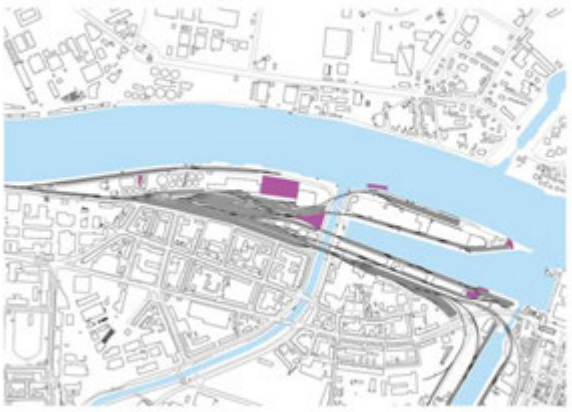
Aufgrund der periodisch zu erwartenden Hochwassersituation wird die Wiesemündung in den Rhein in der heutigen Form beibehalten. Die Realisierung des «Altrheins» und der damit verbundene Durchstich zum heutigen Hafenbecken 1 bedarf einer vorgängigen Abklärung der künftigen Strömungsverhältnisse anhand eines Modellversuchs. Um alfälligen Behinderungen des Schiffsverkehrs im Bereich der Einfahrt zum Hafenbecken 2 entgegenzuwirken, ist an der Südspitze der Insel in jedem Fall ein Einlaufbauwerk vorzusehen. Mit weiteren Massnahmen könnten Wasserqualität und Strömungsverhältnisse für Schwimmer und andere Wassersportler optimiert werden.

RHEININSEL

BLICK VON DER DREIROSENBRÜCKE

PHASE 00

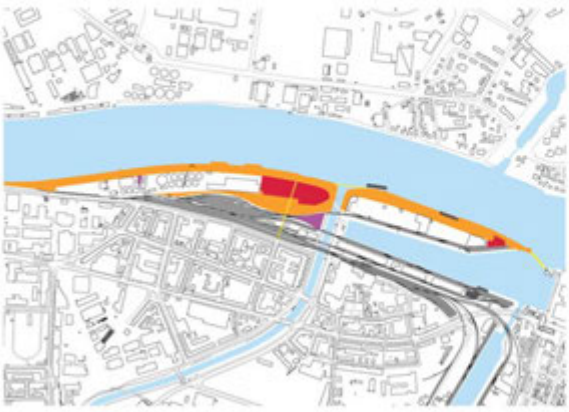
Phase 0: Konsolidierung bestehender kultureller Angebote und gezielte Ansiedlung von Pionieren.



Pioniere

PHASE 01

Phase 1: Rückbau erster Gleisstrang. Erste größere Investements im Umfeld Grisard und Restaurant Dreiländerck.



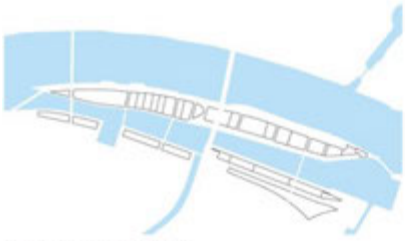
Öffentl. Raum: 70.500 m²
Bauland: 16.700 m²
GESAMT: 87.200 m²

PHASE 02

Phase 2 und 3: Teilweiser Rückbau G
Neuüberbauung auf den freien Parze

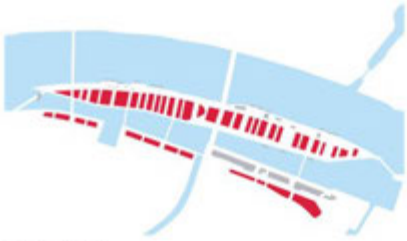
Öffentl. Raum: 52.200 m²
Bauland: 30.700 m²
GESAMT: 170.100 m²

PARAMETER



PARZELLENSTRUKTUR

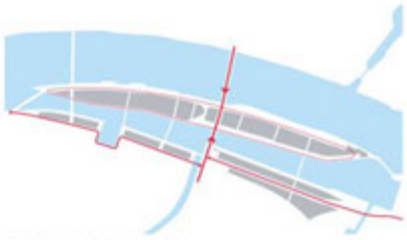
ÖFFENTLICHER RAUM



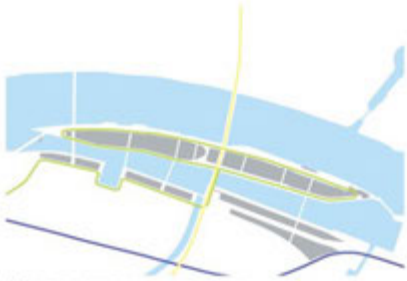
FOOTPRINT

DURCHLÄSSIGKEIT DER F

FUSSLÄUFIGE VERBINDUNGEN



ERSCHLIESSUNG AUTO



ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

NUTZUNG

IDENTITÄT

global: internationales Geschä
lokal: städtisches Wohn- und

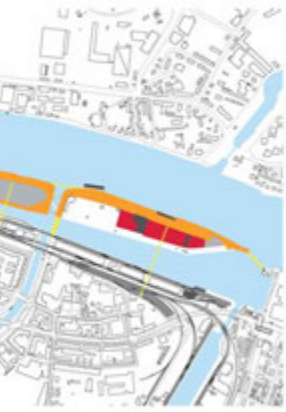
leise und Realisierung der Insel.
llen der Insel.

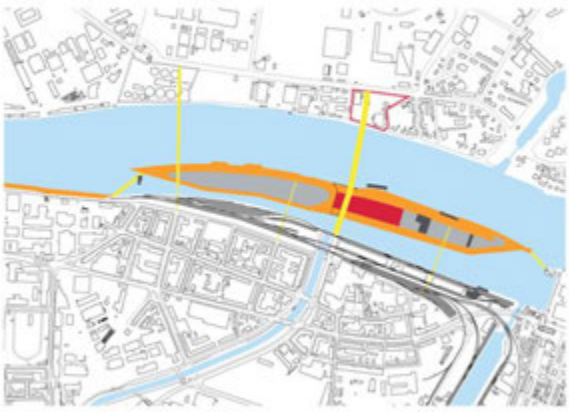
PHASE 03

Phase 2 und 3: Teilweiser Rückbau Gleise und Realisierung der Insel.
Neuüberbauung auf den freien Parzellen der Insel.

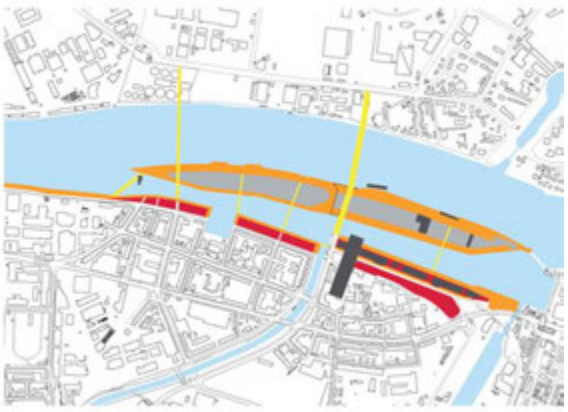
PHASE 04

Phase 4: Vollständiger Rückbau Gleise





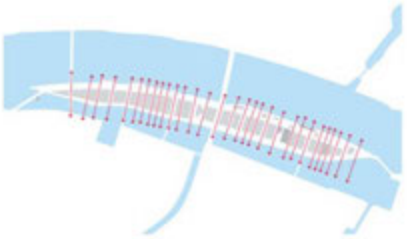
Öffentl. Raum: 68.600 m²
Bauland: 45.000 m²
GESAMT: 283.700 m²



Öffentl. Raum: 96.400 m²
Bauland: 79.400 m²
GESAMT: 459.500 m²

REIRÄUME

DIVERSITÄT DER FREIRÄUME



TRANSPARENZ

ERHALT UND UMNUTZUNG

fts- und Vergnügungsviertel
Universitätsviertel

PROGRAM

- kulturelle Nutzung, Umnutzung
- Freizeit, Sport, Bildung
- Universität
- Wohnen
- Büro, Hotel, Wohnen

INVESTMENTPAKETE

- global
- institutionell
- gemeinschaftlich
- individuell
- öffentl. Hand

ERDGESCHOSSNUTZUNG

- Universität
- Dienstleistung/Wohnen
- Freizeit, Tourismus, Gastro, Gewerbe, Nachtleben, Dienstleistungen
- Kultur, Freizeit, Gastro, Gewerbe

4. Beurteilungen

Zweck der Testplanung war nicht eine Konkurrenz um die beste Lösung, sondern das Ausloten unterschiedlicher Entwicklungsszenarien und zeitlicher Entwicklungen. In diesem Sinne stellen die folgenden Beurteilungen keine Rangierung dar, sondern eine Sammlung von Argumenten und Meinungen, die dem Ausloten tragfähiger Ansätze zur Herleitung der Synthese dienten.

Im Anschluss an die Schlusspräsentation der Testplanungsteams verfassten die externen Fachexperten Statements und Einschätzungen zu den einzelnen Beiträgen. Diese Fachmeinungen und die abgebenen Materialien der Teams, insbesondere die Modelle, bildeten die Basis für die Diskussion der einzelnen Konzepte und Quervergleiche im Rahmen eines Workshops der Projektsteuerung/ -leitung. Die Erkenntnisse dieser Diskussion wurden mit fachthemenspezifischen Mitberichten angereichert.

4.1 Team HHF AWP

Positionierung, Verknüpfung, Chancen und Risiken des Vis-à-Vis

Die Auseinandersetzung fokussiert sich auf das Organisieren des Neben- und Miteinander von Hafen und neuen Stadtteilen. Die Bezugnahme auf die angrenzenden Stadtquartiere ist weniger intensiv ausgeprägt. Betont wird die prozessuale Entwicklung und der Erhalt eines permanenten Provisorium. Eingebettet ist die städtebauliche Konzeption in eine stark auf den Bereich Ökologie / Nachhaltigkeit fokussierte Bearbeitung mit einem freiräumlichen „Touch“. Das vorgeschlagene Miteinander von Siedlung und Natur ist durchaus interessant. Leider wird mit dem Verzicht auf ein starkes, prägendes Bild eine Chance vertan, dem Hafen als einem neuen Stadtraum eine eigenständige, authentische Gestalt zu verleihen.

Räumlich-architektonische Fragestellungen

Es wird in Frage gestellt, ob die vergleichsweise lockere Bebauung der Piers eine ausreichende Dichte generiert, um den grosszügig dimensionierten Freiräumen und der Nord-Süd-Achse auf dem Klybeckquai ein spannungsvolles Gegengewicht und eine Fassung zu verleihen. Die Achse erscheint zudem ziellos. Die strukturelle Grenze Klybeckstrasse erscheint dagegen als logischer Vorschlag. Die Querstrassen des Klybeckquartiers werden als Freiräume bis zum Rhein fortgesetzt. Dadurch wird eine einfache Orientierung ermöglicht. Das Konzept auf der Westquainsel weist keine Raffinesse auf. Ein Park an diesem prominenten Ort erscheint eher als Verlegenheitslösung denn als Idee, welche das einzigartige Potenzial auslotet.

Öffentlicher Raum, Freiraumstrukturen, räumliche Vernetzung

Der räumliche und auch atmosphärische Bezug zum Rhein und zur Hafennutzung ist leider nicht sehr ausgeprägt. Das Versprechen, den Freiraum als identitätsstiftende Marke zu nutzen, wird gestalterisch nicht eingelöst. Ein ortsspezifischer Ansatz fehlt. Die evozierte Nutzung des Freiraums für das Vergnügen oder als Naturlandschaft wirft an diesem prominenten Ort Fragen auf. Der Ökopark als Ersatz der Kläranlage macht durch seine periphere Lage und die schlechte Anbindung nur bedingt Sinn.

Nutzung, Nutzungsflexibilität von Bauten

Leider ist es dem Beitrag nicht gelungen, mit dem Nebeneinander von Hafenlogistik und Stadt ein neues lebendiges Stadtquartier zu entwickeln. Ob eine positive Wechselwirkung ausgeschlossen werden muss, kann nicht abschliessend beurteilt werden. Sicher aber sind die Entfaltungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen Cluster eher begrenzt und möglicherweise eher von kürzerer Lebensdauer. Zudem kann vermutet werden, dass die einzelnen Gebilde eher autonom bleiben werden und sich nicht zu einem Quartier zusammenschliessen. Wird aber ein kürzerer Entwicklungshorizont betrachtet, rückt die Frage des geeigneten Impulsgebers in den Vordergrund. Hier kommt dem Cluster wieder eine zentrale Rolle zu. Das Team HHF AWP hat mit den sogenannten Piers versucht, solche Impulsgeber zu implantieren und zu entwickeln. Dies ist ein wirtschaftliches und sofort anwendbares Prinzip.

Infrastruktur / Verkehr

Grundlage für das Konzept ist die Hochlegung der Hafenbahn. Dies ist technisch machbar. Die Höhenlage der neuen Hochbahn zwingt aber zu Zugeständnissen bei der Andienung des Hafenbeckens 1 und 2, die nur schwer zu realisieren wären und die die logistische Arbeit erheblich beeinflussen würden. Der Ansatz der Hochbahn macht einen nicht aufgezeigten Ersatz für die heutige Sortier- und Rangieranlage notwendig. Positiv an der aufgezeigten Lösung ist, dass der Klybeckquai zu einem relativ frühen Zeitpunkt von Hafengleisen befreit wird und das Hafenbecken 2 trotzdem langfristig mit einer Bahn erschlossen bleibt.

Die vom Team vorgeschlagenen Entwicklungen ziehen eine, im Vergleich zu den anderen Teams, moderate Verkehrsentwicklung nach sich. Die Zunahme an MIV wird im Mittelwert auf ca. 10'000 zusätzliche Fahrten pro Tag geschätzt, was etwa dem neuen Stadtquartier Erlenmatt entspricht. Das Konzept erscheint kompatibel mit zusätzlichen Massnahmen zur Verlagerung des Modal-Splits hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Entlastung des Strassennetzes.

Die vertiefte Auseinandersetzung mit den Aspekten Hafenbahn, Hafenentwicklung und Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Tram / S-Bahn) wird positiv gewürdigt.

Wirtschaftlichkeit

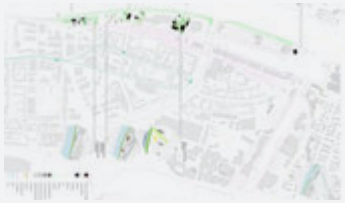
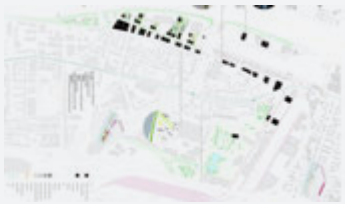
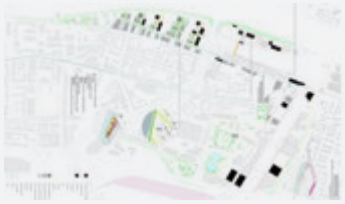
Die Entfaltungsmöglichkeit der vorgeschlagenen Cluster ist eher begrenzt und eher von kürzerer Dauer. Die Cluster wären als mögliche, kurzfristige Impulsgeber interessant. Es bestehen komplexe Abhängigkeiten zur Hafenbahn / Hochbahn. Die Dichte ist zu gering für eine Wirtschaftlichkeit. Dieses Konzept hat die geringste Ausnutzung gemessen an der Bruttogeschossfläche und erwirtschaftet mit 40 % den höchsten prozentualen Bruttolandwert. Der Bruttolandwert berechnet sich aus dem Ertragswert abzüglich der Baukosten. Der Ertragswert ergibt sich aus der mit einem Zinssatz 6.5% kapitalisierter Jahresmiete. Sowohl beim Kapitalisierungssatz als auch bei den Werten für die Miete wurde von heute üblichen Erfahrungswerten ausgegangen. Aber die Realisierbarkeit wird durch komplexe Abhängigkeiten im Phasenplan in Frage gestellt. Zudem sind marketinggetriebene Mehrwerte durch Imagegewinn kaum erkennbar, die grossen Chancen an den Rheinlagen bleiben weitgehend ungenutzt.

Etappe		*BGF m2*	*Ertragswert in Mio. CHF*	**Baukosten** *in Mio. CHF*	**Bruttoland-wert (BLW)** *in Mio. CHF*	*Prozentuale Verteilung BLW in den Etappen*
1	< 2019	26‘405	84,4	42,7	41,7	11%
2	< 2029 (Bahn)	153‘134	458,2	271,2	187,0	48%
3	< 2029	69‘156	208,3	129,4	78,9	20%
4	< 2039	76‘837	223,6	141,7	81,9	21%
Total		*325‘532*	*974,5*	*585,0*	*389,5*	*100%*

Instrumente / Spielregeln

Für die vorgesehenen offenen Bebauungsformen sind in Basel-Stadt neue Regelwerke zu schaffen. Hierbei ist jedoch offen, inwieweit die Bebauungsformen vorab zu definieren wären. In der ersten Phase des Konzepts könnte eine Transformation mit Hilfe von Zwischen- und Pioniernutzungen ohne Veränderungen des Planungsrechts angestossen werden.

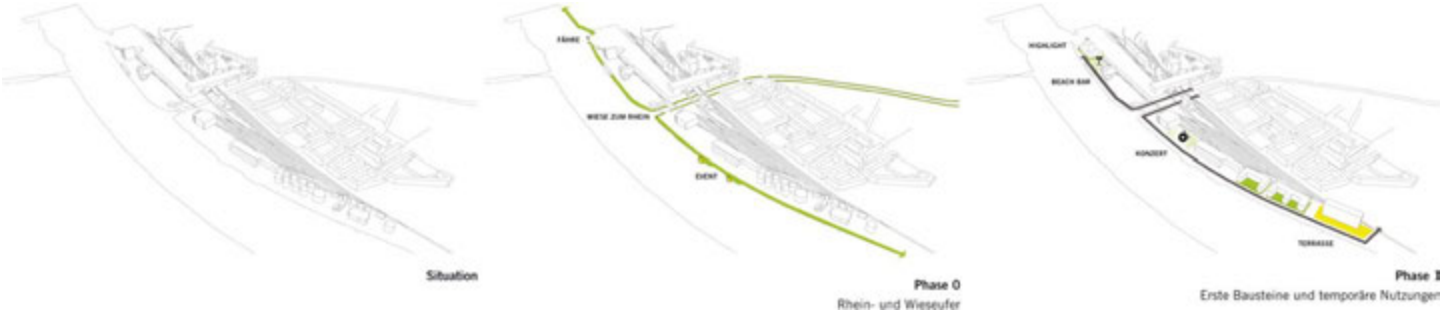
Übersicht nach Etappen

Phase	*Instrumente / Spielregeln*	*Bemerkungen / Fragen*
1		
	• bestehende Zone 7/ ES IV (solange kein Wohnen)	• planungsrechtliche Einschränkung der Verkehrserzeugung MIV (Widerspruch zu Pioniernutzung?) • v.a. ohne ausreichende öffentliche Verkehrserschliessung
2		
	• Klybeckquai: Umzonung und erster Bebauungsplan: neues Regelwerk für offene Bebauungsformen • östlich der Hafenstrasse: bestehende Zone 7/ ES IV, mit zweitem Bebauungsplan • Zone NöI: neue Grünanlage	• Klybeckquai: Festlegung Bauvolumina unklar • Westquai: planungsrechtliche Einschränkung wie Etappe 1 • östlich der Hafenstrasse: problematische Nachbarschaft
3		
	• Klybeckquai: Fertigstellung • Westquai: Umzonung und dritter Bebauungsplan • Brückenkopf Hiltalingerbrücke: bestehende Zone 7, Teil dritter Bebauungsplan	• Westquai: Vermeidung einzelprojektbezogene Planungsverfahren mit mehreren Schritten? • qualitätssichernde Varianzverfahren
4		
	• Westquai: Fertigstellung • rund um neuen Stadtpark/ Randbereiche: Umzonung in Industrie-/ Mischzone und vierter Bebauungsplan	

Emissionen

Dieses Team beschäftigt sich mit der Anhebung der Hafenbahngeleise und der Verlegung des „Rangierbahnhofs“ der Hafenbahn auf das DB-Areal im Osten. Letzteres wird seitens des Lärmschutzes sehr begrüsst. Eine Anhebung der Gleiskörper führt jedoch in den meisten Fällen zu einer Verschlechterung der Lärmsituation, da die Lärmabstrahlung damit verändert wird.

4.2 Team ASTOC LOST



Positionierung, Verknüpfung, Chancen und Risiken des Vis-à-Vis

Das besondere dieses Konzepts ist die radikal unterschiedliche Vorstellung darüber, wie sich die Transformation des Hafens Klybeck-Kleinhüningen oberhalb und unterhalb der Wiesenmündung entwicklen soll. Abgeleitet von einer vereinfachten Lektüre der Morphologie der angrenzenden Hafen- und Stadtquartiere erfolgt die Gebietsentwicklung oberhalb der Wiese-Mündung „flach und harmlos“, der Blockrandbebauung des Klybeckquartiers angeglichen und unterhalb der Mündung „hoch und spektakulär“, in Analogie zu den Ostquai-Silobauten.

Räumlich-architektonische Fragestellungen

Auf dem Klybeckquai wird die Struktur, die Massstäblichkeit und die Typologie des angrenzenden Stadtteils weiterenwickelt. Diese Referenz an das Quartier findet Sympathie. Es besteht aber die Gefahr, dass diese hochwertige Struktur eine sterile weil zu homogene Atmosphäre aufweisen wird. In der Mittelfristperspektive weist diese tradierte Stadtvorstellung eine hohe Verträglichkeit gegenüber bestehenden Strukturen wie Gondrand auf. Die im Schnitt aufgezeigte räumliche Trennung zwischen öffentlichem Aussenraum und halbprivatem Wohnhof ist denkbar, das Wohnumfeld wäre gegenüber dem öffentlichen Raum erhöht und dadurch kontrollierbar. Das „überspielen“ des erst langfristig nicht mehr genutzten Gleisfeldes mit einer Blockrandbebauung wirft Fragen bezüglich der Angemessenheit der Aussagen für diesen entfernten Planungshorizont auf. Die Einführung einer stadtstrukturellen Schnittstelle in der Verlängerung der Klybeckstrasse ist richtig. Die als „Pionier“ gelesene Bauform südlich der Klybeckstrasse wirkt unbeholfen.

Die Ausformung der Bebauung auf der Insel weist in der ursprünglichen Fassung eine hohe skulpturale Qualität auf. Die Umsetzung dieser konkreten Vorstellung ist eine offene Frage. Die Dichte ist gross. Die unterschiedliche Ausformulierung der Wasserkante (rheinseitig grosszügig-öffentlich, beckenseitig gefasst-privater) wird in der gezeigten Form als nicht zielführend angesehen. Der Bezug zum Wasser in Querrichtung ist nicht sehr ausgeprägt. Die überarbeitete Fassung mit der aufgelösten Form auf der Westquaiinsel hat diese kritischen Punkte aufgenommen und verarbeitet.

Phase 2
Vervollständigung Uferbebauung, Mittelerschließung Klybeck

Phase 3
Vervollständigung Westinsel und Klybeck

Phase 4
Grüner Gleispark, Verbinden der Straßen

Öffentlicher Raum, Freiraumstrukturen, räumliche Vernetzung

Die frühe Schaffung einer öffentlichen Promenade entlang der Uferkante des Rheins wird begrüsst. Im Bereich des Klybeckquais bleibt diese Promenade langfristig unbelastet von der Erschliessungsfunktion. Die Erschliessung liegt Mittig, am Rand des Gleisfeldes. Die linearen Strassenräume beim Klybeck sollten differenziert und abgestimmt auf ihre Funktion dimensioniert werden. Die räumlich im Vergleich zu den bestehenden Strukturen leicht versetzte Anordnung der Quergliederung erzeugt spannungsvolle Situationen. Die Freiraumstruktur auf der Halbinsel ist primär einseitig entlang des Rheins und überdies mit der Erschliessung belastet. Die Fassade entlang der Ostseite des Hafenbeckens liegt in der gleichen Lage wie die Quaikante. Die aufgezeigte arkadenartige Verbindung entlang der Beckenkante wird als beengend beurteilt. Es wird bedauert, dass die Binnenräume vom Wasser entkoppelt sind. Vermisst wird die Anbindung der Entwicklungsgebiete mit den Potentialräumen auf der anderen Rheinseite in Huningue.

Nutzung, Nutzungsflexibilität von Bauten

Die Bebauung auf dem Klybeckquai weist für Investoren eine vernünftige Körnung und Dichte auf. Sie ist verträglich für eine Wohnnutzung. Für die „Rücken“ der dreiseitig gefassten Höfe wäre eine aufwärtskompatible Nutzerfolge zu untersuchen.

Infrastruktur / Verkehr

Der bewusste Verzicht der Autoren auf Brücken für eine grossräumige Vernetzung wird abgelehnt. Die Strassenerschliessung im rückwärtigen Bereich des Klybeckquais muss relativ früh gesichert werden können. Die Anordnung von strategisch möglicherweise interessanten Passagiersteiger an der Hafenkante ist hier gut möglich; die Anbindung dieser Steiger an Carstellplätzen und Tramhaltestellen ist zu prüfen. Die Stadtentwicklungsetappen sind lobenswerterweise mit dem Schritt-für-Schritt Gleisrückbauszenario abgestimmt.

Die Verkehrserzeugung beim MIV erzeugt als Grössenordnung ca. 17‘000 neue Fahrten pro Tag. Die im Konzept vorgeschlagene Dichte führt damit zwingend zu komplett neuen Infrastrukturen für den Endzustand auf dem Strassennetz. Die Verlagerungspotentiale einer hochwertigen Erschliessung durch den ÖV und für Fussgänger und Velos werden aufgrund des städtebaulichen Vorschlags als eher gering eingestuft.

Wirtschaftlichkeit

Die vernünftigen, wirtschaftlich gebauten südlichen Baugebiete werfen einen überdurchschnittlichen Entwicklungsmehrwert ab, da sie einerseits sehr dicht und andererseits kostengünstig zu erstellen sind. Die Etappierung ist unbedenklich und selbstverständlich. Zunächst waren in der Planung hochkonzentrierte Bauten auf der Westqui-Insel vogesehen, die sich in der vorgeschlagenen, skulpturalen Form kaum vermarkten lassen. Sie bringen zwar eine sehr hohe Ausnutzung, verbrauchen aber die geschaffenen Mehrwerte durch teure Bauformen. Nach einer Überarbeitung wurden sie durch eine moderatere Bebauung ersetzt. Die vorgesehene Etappierung ist suboptimal, da sie die teuren Lagen auf der Westqui-Insel erst in der 3. Phase vorsieht. Mit 33 % liegt der prozentuale Bruttolandwert dieses Konzepts zwischen den beiden anderen.

Etappe		*BGF m2*	*Ertragswert in Mio. CHF*	**Baukosten** *in Mio. CHF*	**Bruttoland-wert (BLW)** *in Mio. CHF*	*Prozentuale Verteilung BLW in den Etappen*
1	< 2019	89’360	243,5	184,0	59,4	12%
2	< ca. 2025	180’717	517,9	345,0	172,9	35%
3	> Rückbau Bahn	240’600	706,6	449,9	256,7	52%
4	Keine Gebäude					
Total		*510’677*	*1467,9*	*978,9*	*489,0*	*100%*

Instrumente / Spielregeln

Mit der vorgesehenen Etappierung könnte der Umfang der einzelnen Planungsschritte einerseits in einem räumlich beschränkten Rahmen gehalten und jeweils an die Entwicklung angepasst werden, andererseits würden sich dadurch für die vorhergehenden Etappen nachträglich immer wieder die Rahmenbedingungen ändern (insbesondere an den langfristigen Schnittstellen zum Hafenbetrieb, die später in die Quartierstruktur integriert werden). Daher müssten in den ersten drei Phasen auch für relativ konventionelle Bebauungsformen Sondernutzungsplanungen durchgeführt werden. Für die Westquaiinsel ist für die aufgezeigte Dichte bei einer kleinteiligen Parzellierung ein komplexes Regelwerk notwendig.

Die erste Phase des Konzepts wäre aus planungsrechtlicher Hinsicht ungünstig, da ein hoher Aufwand und umfangreiche Massnahmen relativ wenig neuen Nutzungen gegenüber stehen würden. Dies gilt ebenso für die Etappierung der Westquai-Insel in eine westliche und eine östliche Hälfte.

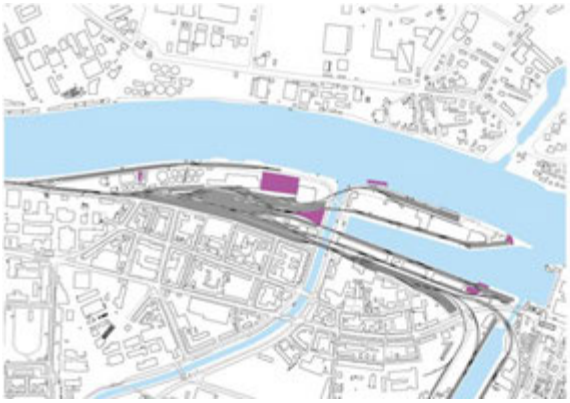
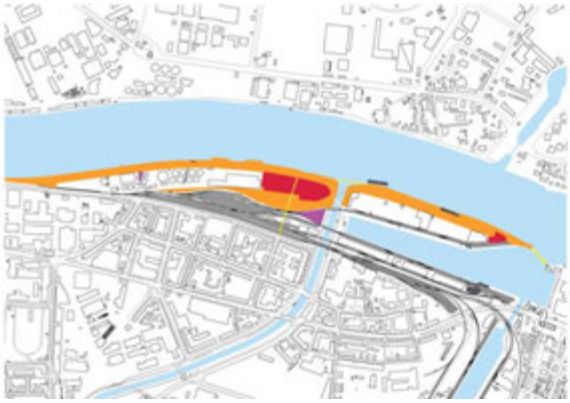
Übersicht nach Etappen

Phase	*Instrumente / Spielregeln*	*Bemerkungen / Fragen*
1	• bestehende Zone 7/ ES IV • Teilbereich Klybeck Süd: Umzonung und erster Bebauungsplan	• planungsrechtliche Einschränkung der Verkehrserzeugung MIV (Widerspruch zu Pioniernutzung?), v.a. ohne ausreichende öffentliche Verkehrserschliessung
2	• Teilbereich Klybeck Nord: analog zum Teilbereich Klybeck Süd • Westquai: Umzonung und zweiter Bebauungsplan: komplexes Regelwerk	• zeitlich unabhängige Entwicklung der Ost-/ Westhälfte Westquai problematisch
3-4	• Westquai: siehe Phase 2 • entlang des Altrheinwegs: Umzonung, ev. dritter Bebauungsplan	• konventionelle Bebauungsformen auch ohne Sondernutzungsplanung

Emissionen

In den Phasen 0 und 1 sind Standorte für Events und Konzerte im Bereich des Hafens Klybeck und eine „Beachbar“ am Westquai geplant. In einem geordneten Rahmen wird es gegen diese Zwischennutzungen keine Einwände geben. Jedoch bestehen bereits heute wegen Events im Bereich des Westquais Lärmrequisitionen aus Frankreich und Deutschland, da hier durchaus sensible Wohnnutzungen tangiert werden. In der Phase 1 kommt es zudem zur Überbauung des heutigen Migrolgeländes im Hafen Klybeck mit lärmempfindlicher Nutzung, dabei müsste die Empfindlichkeitsstufe (ES) mindestens auf die Stufe III herabgesetzt werden. In den Phasen 2 bis 3 erfolgt ein stufenweiser Rückbau der Industriebetriebe im Hafen Klybeck und am Westquai bzw. der vollständige Rückbau der Gleisanlagen der Hafenbahn. In diesen Phasenabschnitten bildet der Zeitfaktor eine entscheidende Rolle, wie sehr bereits heranwachsende lärmempfindliche Überbauungen sich noch vor bestehenden Industriebetrieben und Gleisanlagen durch Lärmschutzmassnahmen schützen müssen. Erfolgt die stufenweise Erschliessung des Hafenareals mit lärmempfindlicher Nutzung über einen längeren Zeitrahmen, muss der Lärmschutzthematik erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die geplante Koexistenz von Hafennutzungen und einem stufenweisen Ausbau der Westquai-Insel und des Klybeckquais muss mit intelligenten Entwicklungskonzepten versehen werden, wie z.B. Anordnung lärmunempfindlicher Räume, indirekte Lüftungsmöglichkeiten gegen die Lärmquelle oder mit aufwärtskompatiblen Gebäuden.

4.3 Team MVRDV / Cabane / Josephy

Positionierung, Verknüpfung, Chancen und Risiken des Vis-à-Vis

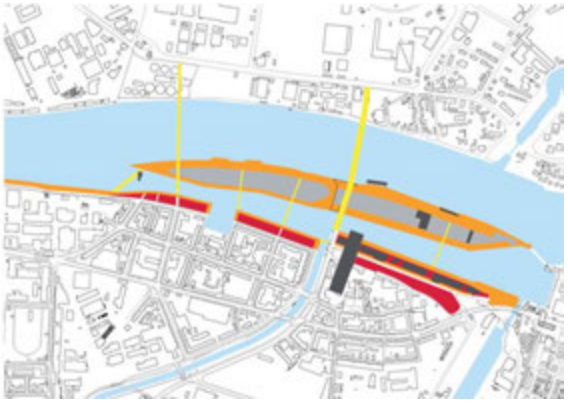
Der Beitrag postuliert einen selbstbewussten und bildstarken Auftritt einer neuen Stadt, welche inselartig von den bestehenden Strukturen und Massstäben abgelöst ist. Dieses Prinzip des Maximierens der Uferzone ist vielversprechend, da eine Vielzahl von hochattraktiven Uferlagen geschaffen werden können. Spannend ist die hier geführte Diskussion, ob die aufwändige Investition in die Insel notwendig ist, um das logische Prinzip zu etablieren und damit die selbstständige Entwicklung zu ermöglichen. Das aufgezeigte Bild des „Mini-Manhatten“ hat einen hohen Identifikationswert.

Räumlich-architektonische Fragestellungen

Die Insel als übergreifendes Element der Landschaftsgestaltung ist eine spektakuläre und visionäre Geste. Die aufgezeigte Dichte und Bebauungsart wird als überzeichnet-provozierend interpretiert. Das evozierte spannungsvolle Nebeneinander unterschiedlicher Gebäudetypen wirft die Frage nach den Spielregeln auf, um das Werden einer solche Komposition über die Zeit steuern zu können. Die serielle Reihung als Abschluss des Klybeckquartiers wird als spannungslos beurteilt. Es besteht die Gefahr, dass diese Zeile zu autonom wirkt.

Öffentlicher Raum, Freiraumstrukturen, räumliche Vernetzung

Die deutlich von den Ufern abgerückten Baulinien ermöglichen einen grosszügigen Frei- und Erschliessungsraum. Die aufgezeigten Brücken sind in Anzahl und Lage gut und gewährleisten die Vernetzung mit dem bestehendem Quartier, sie haben aber auch eine regionale Bedeutung durch die dadurch angebotene Verbindung nach Frankreich und Deutschland. Der Bedarf danach ist gross. Die „Flutung“ des Gleisfeldes und des Geländes vor dem Novartis-Areal provoziert spannende Fragen. Braucht es das Durchfliessen eines „Klybeck-Rheins“ oder kann eine andere Form des Elementes Wasser an dieser Stelle einen ähnliche Wirkung hervorbringen ohne die hydraulischen Probleme mit der Wiese hervorzubringen? Was ist vor dem Wasser? Kann der Kanal oder ein Becken weniger breit sein zu gunsten einer grossflächigeren Bebauung entlang des Klybeck-Quartiers?



Die Wiese kann aus ökologischen und wasserbaulichen Gründen nicht vom Rhein entkoppelt werden. Bereits heute bildet die Wiese ein Delta im Rhein, das von Zeit zu Zeit ausgebaggert werden muss, da der Rhein infolge der Stauhaltung durch das Kraftwerk Kembs eine unzureichende Transportkraft des Wassers aufweist. Durch die angestrebte Insellösung und der damit verbundenen Schaffung eines Nebenarmes des Rheines (zusammen mit dem heutigen Hafenbecken 1), wird die Transportkraft weiter reduziert. Dadurch würden die Sedimente der Wiese deutlich schneller zu einer Verlandung des Nebenarmes führen. Um den Inseleffekt zu erreichen, müssten andere wasserbauliche Lösungen geprüft werden.

Nutzung, Nutzungsflexibilität von Bauten

Eine Trennbarkeit des städtebaulichen Verhaltens Westquaiinsel - Klybeckquai erscheint möglich. Eine Eigenständigkeit der Westquaiinsel ist denkbar. Der Bereich des Gleisfeldes, resp. des „Altrheins“ könnte als Freiraum im planerischen Sinne, als Potenzial für zukünftige Generationen verstanden werden. Die Parzellierung ist kleinteilig. Es könnte ein Mangel an grossen, zusammenhängenden Grundflächen entstehen. Die Parzelle der Novartis Pharma AG liegt im Bereich des „Altrheins“.

Infrastruktur / Verkehr

Konsequente und frühe Aufhebung der Kernfunktion der Hafenbahn und der Logistik zu Gunsten einer länderübergreifenden Stadt- und Verkehrsentwicklung. Das zusätzliche Rheinbett wird einige nautische Probleme aufwerfen, da zum einen ein erheblicher Staudruck auf einfahrende Schiffe in das Hafenbecken 2 wirken wird und zum zweiten die sehr oft hochwasserführende Wiese sich im Mündungsbereich nur sehr schlecht entlasten kann. Hier wurde im ersten Ansatz über Wehre und Strömungsleitquais nachgedacht. Die Erschliessung wirft, wie bei allen Teams, Fragen auf. Welche Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr wird angestrebt? Wie kann die MIV-Erschliessung via der Hochbergerstrasse sichergestellt werden? Kann eine Tiefgarage im Wasser erstellt werden und könnte der Aushub als Aufschüttung, als Vergrösserung der Insel verwendet werden?

Das Konzept von MVRDV erzeugt vor allem durch den überdurchschnittlich hohen Anteil an Freizeitnutzung eine massive Verkehrserzeugung. Die Berechnungen ergeben einen Mittelwert von ca. 30‘000 neuen MIV-Fahrten pro Tag. Das Konzept mit einer grossen Insel öffnet Raum für innovative Konzepte zur Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr. Neue Infrastrukturen für den MIV sind auf jeden Fall aber unumgänglich.

Wirtschaftlichkeit

Das Maximieren der Uferzone generiert eine hohe Wertschöpfung, bedingt aber auch eine aufwändige Investition. Die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen grossstädtischen Dichte als weitgehende Neuanlage ist zu überpüfen. Die vielen Hochhäuser erzeugen hohe Baukosten. Die erste Etappe (mit bestehender Hafenbahn) dürfte bescheidener als die dargestellte Lösung ausfallen. Realistischerweise wird die Entwicklung der Westquai-Insel in zwei Etappen abgewickelt werden. Ein erster Schritt beinhaltet den Bereich vom Dreiländereck bis und mit den Recycling-Anlagen. Der zweite Schritt umfasst die Container-Terminals. Das konsequente Konzept konzentriert fast die gesamte Nutzung auf die künstliche Insel und ermöglicht damit maximalen Spielraum in der Gestaltung der einzelnen Phasen. Das damit entstehende „Mini-Manhattan“ hat einen hohen Identifikationswert. Fraglich ist jedoch, ob die Kosten für die Schaffung der Insel, welche bereits zu einem frühen Zeitpunkt anfallen, dann schon finanzierbar / tragbar sind. Die vorgeschlagene Überbauungsdichte entspricht zwar derjenigen von gewachsenen, umgenutzten Hafenvierteln in Grossstädten, ihre Realisierbarkeit in Basel als weitgehende Neuanlage ist aber zu überprüfen. Der vergleichsweise geringe prozentuale Bruttolandwert von 30 % ist die Folge der vielen teuren Hochhäuser. Eine Verringerung der Ausnützungsziffer würde voraussichtlich den Wohnwert im Quartier ohne Verlust an Mehrwert steigern.

Etappe		*BGF m2*	*Ertragswert in Mio. CHF*	**Baukosten** *in Mio. CHF*	**Bruttoland-wert (BLW)** *in Mio. CHF*	*Prozentuale Verteilung BLW in den Etappen*
1	< 2019	86‘700	229,0	169,3	59,7	14%
2	< 2029 ?	200‘700	527,2	390,6	136,6	33%
3	< 2029 ?	94‘100	235,0	203,7	31,3	8%
4	Ostquai frei	136‘000	406,4	218,4	188,0	45%
Total		*517‘500*	*1‘397,5*	*982,0*	*415,5*	*100%*

Instrumente / Spielregeln

Aufgrund der besonderen Situation der Parzellierung, der Vielfältigkeit und Ausrichtung der Gebäude, der Erstellung in Etappen sowie der Beeinträchtigungen aus der Umgebung ist ein komplexes neues Regelwerk aus einem Guss aufzustellen. Zusätzlich zu den planungsrechtlichen Bestimmungen ist die Betreuung des Transformationsprozesses durch ein Entwicklungsmanagement notwendig, um die angestrebte Vielfalt von Eigentümerschaften, Bauten und Nutzungen in einer vereinbarten Form zu ermöglichen.

Die erste Phase des Konzepts wäre aus planungsrechtlicher Hinsicht ungünstig, da ein hoher Aufwand und umfangreiche Massnahmen relativ wenig neuen Nutzungen gegenüber stehen

würden. Für die letzte Phase sind erneute Nutzungsplanänderungen notwendig, jedoch mit geringerer Komplexität. Offen bleibt, wie die baulichen Qualitäten des Ostquais in dieser Phase gesichert werden können

Übersicht nach Etappen

Phase	*Instrumente / Spielregeln*	*Bemerkungen / Fragen*
1		
	• bestehende Zone 7/ ES IV • Teilbereiche: ggf. Umzonung und erster Bebauungsplan	• schwierigste Phase dieser Konzeption, Überspringen dieser Phase?
2/3		
	• Klybeck-/ Westquai: Umzonung und zweiter Bebauungsplan: komplexes Regelwerk • Auszonung der neuen Wasserflächen	• (hoher) Aufwand für Entwicklungsmanagement
4		
	• entlang des Altrheinwegs / östlich Hafenstrasse: Umzonung, ev. dritter Bebauungsplan • Auszonung weiterer Wasserflächen	• Sicherung der baulichen Qualitäten des Ostquais? • Parzellenzuschnitte und Lagequalitäten östlich Hafenstrasse unklar

Emissionen

Die Verlegung der bestehenden Hafennutzungen Richtung Osten durch eine Erschliessung neu anzulegender Hafenbecken über das heutige Hafenbecken 2 erscheint aus der Sicht des Lärmschutzes sinnvoll und machbar und vermeidet sehr teure Lärmschutzmassnahmen (die bei der Planung des Team ASTOC entstehen), soweit ein Nebeneinander von industrieller und lärmempfindlicher Nutzung über einen längeren Zeitabschnitt erfolgt. Dennoch bleibt auch hier die Lärmproblematik mit den Industrieanlagen auf der französischen Rheinseite, die sich noch etwas verschärft, da die Bebauung durch die Inselbildung deutlich gegen Westen rückt. Dagegen wird Abstand zu den verbleibenden Hafenfirmen am Hafenbecken 2 gewonnen. Dies wirkt sich wiederum positiv auf notwendige Lärmsanierungsmassnahmen und Nutzungsbeschränkungen aus. Insgesamt wird dieses Projekt seitens des Lärmschutzes priorisiert, da die räumliche Trennung von Industrie und lärmempfindlicher Nutzung deutlicher hervorgeht und Lärmschutzmassnahmen daher gebündelter und damit kostenreduzierter realisiert werden können.

5. Anforderungen Entwicklung / Ersatz Hafenareale

5.1 Anforderungen Umnutzung Westquai / Klybeckquai

Westquai

a. Hafenbetriebe
Gemäss Regierungsratsbeschluss des Kantons Basel-Stadt von 1999 laufen die Baurechte für Hafennutzung auf der Westquai-Insel per Ende 2029 aus. Ab spätestens 2030 sollen die Areale auf dem Westquai einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden. Dies setzt voraus, dass für die heutigen Hafen- firmen bzw. Baurechtnehmer rechtzeitig Optionen für Ersatzstandorte evaluiert und in einem zweiten Schritt Ersatzlösungen ausgehandelt werden können. Die bestehenden Hafennutzungen Containerterminal (Swissterminal), Getreidesilo (Rhenus Port Logistics), Recycling-Logistik (Rhenus Port Logistics) und Trockengüter-Umschlag (Rhenus Port Logistics und Navis) können auf den verbleibenden Hafenteilen (Ostquai, Hafenbecken 2, Hafen Birsfelden und Auhafen) nicht aufgenommen bzw. verlagert werden, da nicht ausreichend freie Flächen zur Verfügung stehen.

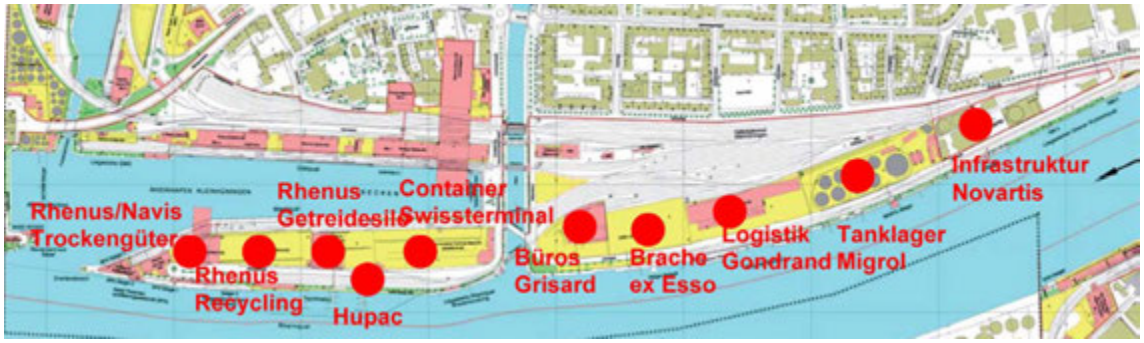
Eine besondere Herausforderung stellt die Suche eines Ersatzstandortes für das Containerterminal (am Westquai) mit Wasseranschluss dar. Die Ersatzfläche muss folgenden Kriterien genügen:

- Hafenbecken bzw. Quaikante mit Umschlagsmöglichkeiten
- in etwa analoge Landflächen für die Ansiedlung von Hafenfirmen
- Sicherstellung eines leistungsfähigen Gleisanschlusses
- Containerterminal: Anbindung an die Nord-Süd-Achse der Bahn

b. Rollende Landstrasse der Hupac (Kleinhüningen Hafen – Lugano-Vedeggio)
Der Hafenstandort Kleinhüningen wird täglich als Verlade- und Entladestation für 1 Zugspaar der Rollenden Landstrasse (in beide Richtungen) benutzt. Diese Verkehre werden durch die Hupac als (abgeltungsberechtigter) Bestellverkehr des Bundes im Rahmen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes geführt. Bei einer Aufkündigung des Hafenstandortes als Verladestation ist von einer Vorlauffrist von zwei Jahren auszugehen (ggfs. für die Suche eines Ersatzstandortes im Raum Basel). Die Zuständigkeit für einen Ersatz liegt beim Bundesamt für Verkehr.

Klybeckquai

Am Klybeckquai ergibt sich eine im Vergleich zum Westquai (mit intakter Hafennutzung) bereits aufgelockerte Hafennutzung. Die Parzelle der Grisard Management AG entspricht mit der im Ausbau befindlichen Büronutzung bereits der in der Testplanung zu prüfenden Mischnutzung. Der neu Richtung Süden ausgerichtete Haupteingang des Gebäudes erfordert eine gestalterische und funktionelle Abstimmung mit der Nutzungsplanung für die anschliessende brachliegende Parzelle (ex Esso). Bei der Entwicklung dieser Parzelle muss in jedem Fall die (noch nicht erfolgte) Altlastensanierung berücksichtigt werden. Das anliegende Speditionszentrum Gondrand ist erst rund sieben Jahre alt. Aus heutiger Sicht ist von einer Weiterführung dieser Nutzung auszugehen, auch wenn die Spedition keine Hafennutzung darstellt. Um die Option für die Transformation zu einem Mischquartier offen zu halten, muss eine Verlagerung der Nutzung



Bestehende Hafennutzungen Westquai/ Klybeckquai

im Auge behalten werden, resp. bereits heute mitgedacht werden. Das Tanklager der Migrol AG wird per Ende 2012 an die Schweizerischen Rheinhäfen als Baurechtsgeber vorzeitig heimfallen und altlastensaniert zurückgegeben; für diese Parzelle ist analog zur ex-Esso-Parzelle die zukünftige Entwicklung noch zu bestimmen. Die Richtung Dreirosenbrücke befindliche dreieckige Parzelle der Novartis (Enklave im Hafengebiet, heute umgeben von der Hafenbahn) beherbergt u.a. die Wasserfassung für das Industriegebiet Klybeck.

5.2 Anforderungen Umnutzung Areal Hafenbahnhof / Gleisanlagen

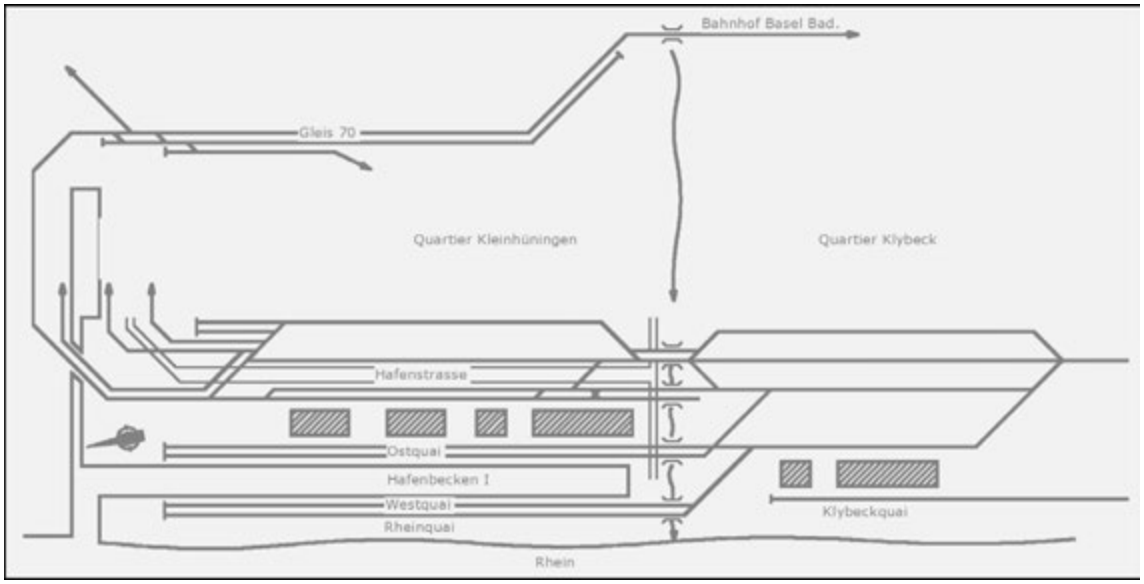
Funktion Hafenbahn heute

Die heutige Lage des Hafenbahnhofs am Klybeckquai ist mit der Überwindung des unterschiedlichen Geländeniveaus zwischen der Zufahrt vom Badischen Bahnhof hinunter auf die Ebene der Quais im Hafen Kleinhüningen zu erklären. Dabei müssen die Bahnwagen zuerst Richtung Süden einfahren (Höhe Klybeckquai), bevor sie nordwärts auf die verschiedenen Quaigeleise (Rheinquai, Westquai, Ostquai, Südquai, Nordquai) zu den verschiedenen Hafenfirmen verteilt werden und umgekehrt wieder eingesammelt und im Hafenbahnhof am Klybeckquai wieder zu ausgehenden Güterzügen zusammengestellt werden können.

Der Hafenbahnhof erfüllt dabei folgende Funktionen:

- in der Ein- und Ausfahrgruppe erfolgen Annahme und Versand der Ganzzüge (Mineralöl, Stahlprodukte, Papier, Container) sowie der Wagengruppen für alle Güterarten des Einzelwagenverkehrs (diese Züge kommen unsortiert vom Rangierbahnhof Muttenz der SBB)
- in der Richtungsgruppe werden die Wagengruppen für je 2-3 Hafenfirmen nach den einzelnen Quais sortiert und wieder gesammelt
- auf den Abstellgleisen werden die benötigten Wagenarten für Ent- und Beladung der Güterschiffe für die folgenden 24 bis 36 Stunden bereitgestellt sowie die Huckepack-Wagen für die Rollende Landstrasse, welche werktäglich Basel mit Lugano-Vedeggio in beiden Richtungen verbindet, tagsüber abgestellt.

Im Jahr 2009 wurden im Hafenbahnhof Klybeck an einem durchschnittlichen Werktag 360 Wagen im Eingang und Ausgang verarbeitet.



Schemaskizze bestehende Hafenbahnanlagen/ Gleisgruppen (Rapp Trans)

Rahmenbedingungen für die Reorganisation der Hafenbahninfrastruktur

Die Hafenbahn bildet in verkehrslogistischer wie auch in verkehrspolitischer Sicht den siamesischen Zwilling zur Schifffahrt. In den Rheinhäfen werden rund 70% des schiffsseitigen Güterumschlags landseitig per Bahn transportiert, daher kommt der bahnseitigen Erschliessung strategischer Charakter zu, sie ist für den effizienten Betrieb der Rheinhäfen unverzichtbar. Aufgrund des bei Schiffsankünften kurzfristig anfallenden hohen Wagenbedarfs müssen Wagenabstellgleise in unmittelbarer Nähe des Hafens angesiedelt sein.

Eine Verlegung des Hafenbahnhofs muss folgenden Kriterien genügen:

- Aufzeigen von etappierbaren Optionen / Entwicklungsmodulen in Funktion der städtebaulichen Entwicklungsschritte am Rheinquai und am Westquai wie auch für die Ersatzstandorte der Hafenlogistik
- Sicherstellung der Bedienung der Hafenlogistik in jeder Entwicklungsetappe
- keine Einschränkungen der Bedienungszeiten
- Aufzeigen einer Ersatzfläche des Hafenbahnhofs ab dem Zeitpunkt, wenn Klybeck- und Westquai nicht mehr für Hafenlogistik benötigt werden (jedoch weiterhin Bedienung des Hafenkerngebiets Ostquai und Hafenbecken II)
- Reduktion der Betriebskosten

Rückbau Gleisanlagen Klybeckquai/ Westquai

Die uferseitigen Gleise können am Klybeckquai in einem ersten Schritt sofort und beim Westquai in einem zweiten Schritt – bei Verlagerung der Verladestation der Rollenden Landstrasse – zugunsten einer Uferpromenade für den Langsamverkehr und einer Anlegestelle für die Kabinenschifffahrt zurückgebaut werden. Allerdings fiele dabei die bahnseitige Bedienung des heutigen Silos auf dem Westquai weg.

5.3 Anforderungen Optimierung Hafenlogistik

Das Anfang 2009 vom eidgenössischen Parlament verabschiedete Güterverkehrsverlage-rungs-gesetz (GVVG) sieht vor, die Rheinschifffahrt punkto Verlagerungsrolle der Bahn gleichzustellen. Damit werden in Zukunft neu auch alpenquerende Containerverkehre via Rheinhäfen auf die Bahn umgeladen (bis heute fast ausschliesslich Import/Export-Verkehre). Die drei Hafenstandorte der Schweizerischen Rheinhäfen werden gemäss ihren spezifischen Standortvorteilen wie folgt entwickelt:

Hafen Birsfelden

Stärkung des Clusters Hafenlogistik in Kombination mit Produktion / Montagefertigung, Zentrum für Stahl/Metallprodukte, Mineralölprodukte, Container und Distributionslogistik.

Auhafen Muttenz

Langfristige Konzentration der Betriebe gemäss Störfallverordnung, Mineralölprodukte, Dünger/ Futtermittel, Schwergut, verkehrslogistische Vernetzung mit dem anschliessenden Industriegebiet Schweizerhalle.

Hafen Kleinhüningen

Schwerpunkt Entwicklung trimodaler Containerumschlag (mit direkter Anbindung an die Bahn-Nord-Süd-Achse auf SBB-Areal Basel-Nord), Zentrum für Agrargüter und Stahl-/ Metallgüterumschlag, Distributionslogistik.

Benachbarte Häfen der Region

Zusammenarbeit/ Verträge/ Vereinbarungen Hafen Weil/ Rheinports Mulhouse (Standort Huningue) mit BS/BL und mögliche Verlagerungsoptionen.

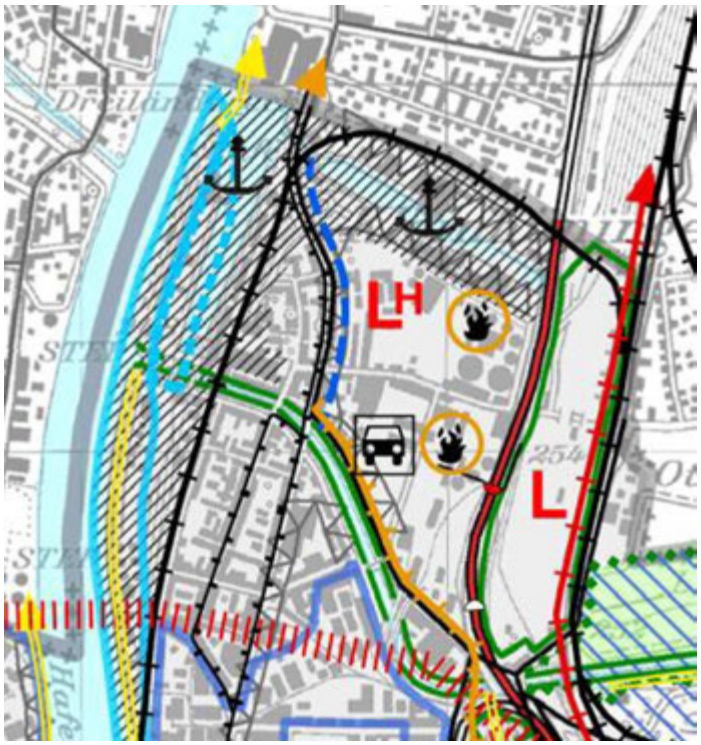
5.4 Potenzialfläche SBB-Areal Basel-Nord

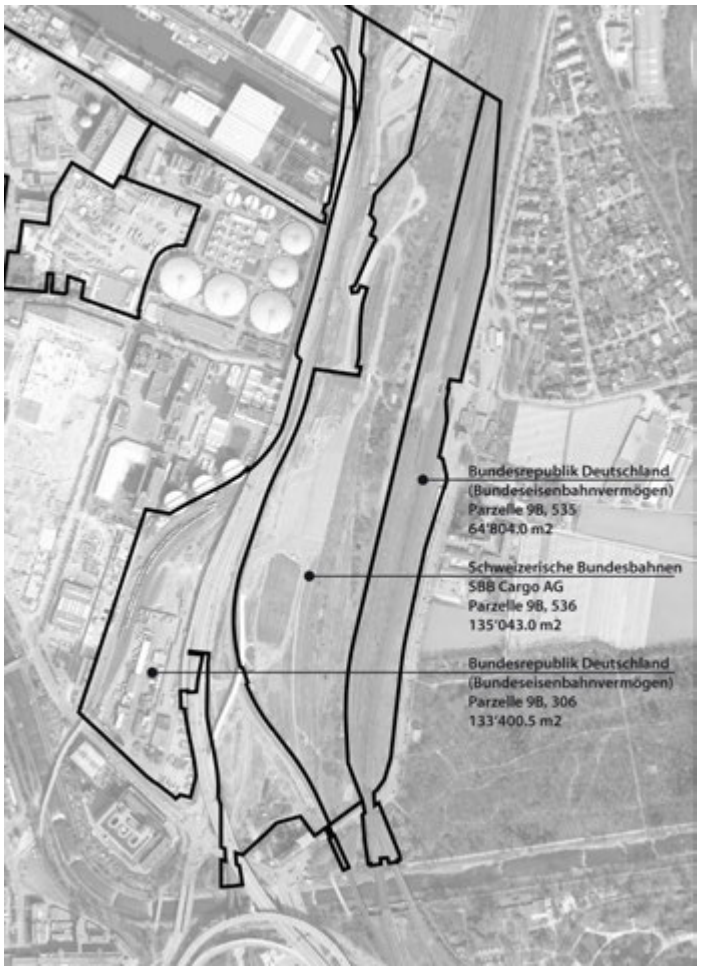
Das Bahngelände zwischen der Wiese und der Grenze Schweiz-Deutschland (ehemaliger badischer Rangierbahnhof, in Betrieb bis ca. 1995) wird zur Zeit bahnseitig nur noch durch die Hafenbahn, den Transitgüterverkehr Deutschland – Schweiz, der lokalen Bedienung des Chemieclusters Klybeck sowie strassenseitig durch die PEZA (provisorisch erweiterte Zollanlage zur Entlastung des Autobahnzolls Weil am Rhein für den LKW-Transitgüterverkehr) genutzt. Die übrigen Flächen liegen seit dem Verzicht auf eine Verlagerung der Messe Schweiz auf dieses Areal brach. Seither ist das Areal für Logistiknutzungen sowie den Ausbau der Bahnstrecke Basel - Karlsruhe im Gespräch. 1996 wurde es aufgrund seiner besonderen Flora und Fauna im kantonalen Naturschutzkonzept als Vorranggebiet des Naturschutzes bezeichnet. Mit dem

kantonalen Richtplan 2009 hat der Regierungsrat deshalb den Flächenanspruch für Güterlogistik (rotes „L“ im Plan), den Ausbau der Bahnstrecke (rote Linie mit Querstrichen) sowie das Areal auch als wertvolle Fläche für den Naturschutz definiert (grüne Umrandungslinie). Der Bau eines Containerterminals steht für die Güterlogistik im Vordergrund. Sofern dieser ausreichende unversiegelte Flächen freilässt, können auch die Anforderungen des Naturschutzes erreicht werden.

Eigentumsverhältnisse

Die mittlere, langgezogene Parzelle auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn (DB) wurde 2003 auf Veranlassung des Bundes von SBB Cargo gekauft. Die beiden westlich und östlich davon verlaufenden langgezogenen Parzellen gehören der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) und dienen dem Personenverkehr und dem Güterverkehr auf dem Netz der Deutschen Bahn. SBB Cargo hat ihre Parzelle dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) für Bau und Betrieb der PEZA provisorisch vermietet. Die östliche Parzelle der DB bzw. des Bundeseisenbahnvermögens wird für den Ausbau der Bahnstrecke und Wartegleise des Bahngüterverkehrs vorgehalten. Ausserhalb des SBB-Areals befindet sich zudem die Strassenzufahrt ab Neuhausstrasse (Seite Schweiz) zum Umschlagterminal der DB auf deutscher Seite (DUSS-Terminal).





Ausschnitt Richtplan Kanton Basel-Stadt und Eigentumsverhältnisse im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn.

5.5 Anforderungen an eine nationale Terminalstrategie aus Sicht Standort Basel-Nordwestschweiz

Die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz ist die nachfragestärkste Quell-/Zielregion der Schweiz für den maritimen und kontinentalen Containerverkehr. Zusammen mit der zweitstärksten Region Aargau-Zürich decken die beiden Regionen rund 80% der zukünftigen Nachfrage ab.

Die heutige Abdeckung mit KV-Terminals (kombinierter Verkehr, insbesondere mit Containern) präsentiert sich jedoch geografisch sehr dispers und daher ineffizient, d.h. im Vergleich mit ausländischen (meistens doppelt so grossen Terminals) mit deutlich höheren Betriebskosten. Beide Regionen benötigen zur effizienten Abwicklung der zukünftigen Containerströme je eine strategische Umschlags-Drehscheibe. Für die Region Aargau-Zürich-Ostschweiz plant die SBB einen „Gateway Limmattal“ (Terminal mit Umschlag insbesondere Schiene-Schiene) zur Verteilung der Import-/ Exportcontainerverkehre im schweizerischen Mittelland. Für die Nordwestschweiz ist der Standort SBB-Areal Basel-Nord der bestgeeignete für die effiziente Bündelung des Import-/ Exportverkehrs. Im Unterschied zum Standort Limmattal eignet sich dieser Standort zusätzlich für den direkten Anschluss der Wasserstrasse bzw. der Containerschifffahrt sowie für die Bündelung von alpenquerenden Verkehren (trimodaler KV-Terminal).

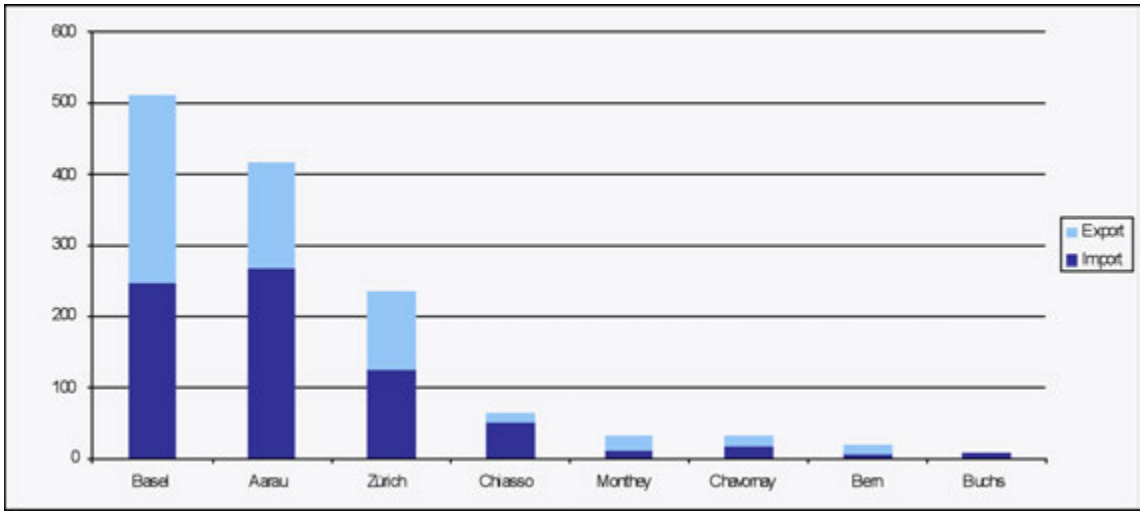
Falls das Projekt „Gateway Limmattal“ nicht zustande kommt, benötigen die SBB einen entsprechenden Ersatzstandort. Aus Sicht der SBB steht dazu das SBB-Areal Basel-Nord im Vordergrund. Dieses Gateway würde die ganze Parzelle der SBB in Anspruch nehmen und damit den Anforderungen zur Optimierung der Hafenlogistik (Kap. 5.3) nach einem trimodalen Terminal Nordwestschweiz verunmöglichen. Eine Alternative bestünde im SBB-Rangierbahnhof Muttenz II: Für die Richtungsgleisgruppe Süd-Nord ist ab ca. 2017 eine technische Sanierung geplant, bei welcher die Anzahl Gleise für den Wagenladungsverkehr reduziert wird. Der gewonnene Platz könnte zugunsten eines „Gateways Basel-Muttenz“ (Umschlag Schiene-Schiene) umgenutzt werden.

Nachnutzung provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA)

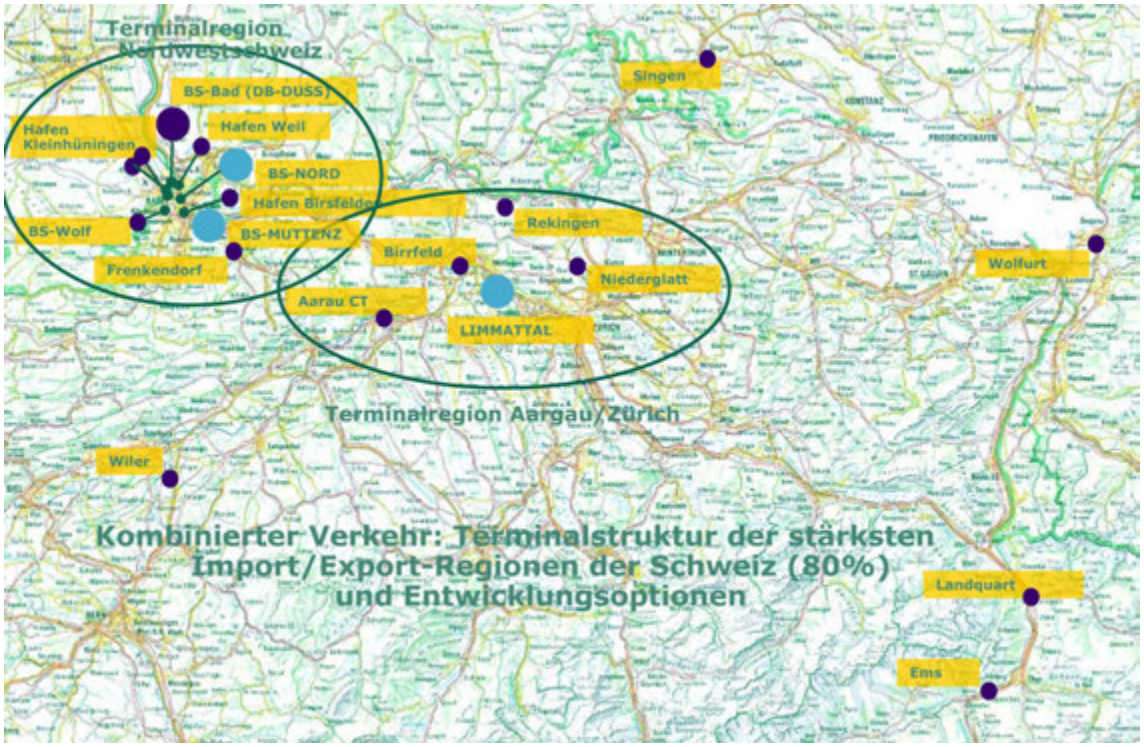
Auf der Basis der bereits bestehenden Planungen der SBB Cargo für ein KV-Terminal wurde vom Bund die PEZA erstellt. Diese ist somit zum grossen Teil als Vorinvestition für ein KV-Terminal bestimmt. Nach der Errichtung der neuen Hochstände für die Zollabfertigung der LKW beim Autobahnzollamt Weil am Rhein mit einer wesentlichen Reduktion des Bedarfs an Stauflächen für den LKW-Verkehr könnte ein grosser Teil der PEZA als Vorstauraum des Terminals verwendet bzw. neu genutzt werden.

Rahmenbedingungen zur Verlagerung von Hafeninfrastrukturen

Die Nutzung des SBB-Areals Basel-Nord durch Hafeninfrastrukturen sowie einen trimodalen KV-Terminal ist nur dann möglich, wenn dort kein Gateway der SBB (Umschlag Schiene-Schiene) gebaut wird. Daher wäre aus Sicht des Kantons Basel-Stadt mit der SBB eine alternative Lösung auf dem Areal des Rangierbahnhofs Muttenz II anzustreben, falls der „Gateway Limmattal“ nicht realisiert werden könnte.



Kombinierter Verkehr: Import/ Export-Prognose 2015 nach Regionen (Rapp Trans / Hanseatic Consulting)



Kombinierter Verkehr: Terminalstruktur der stärksten Import-/ Export-Regionen der Schweiz und Entwicklungsoptionen.

6. Erkenntnisse der Testplanung

6.1 Strategie und Entwicklung

Die Qualität der besonderen Lage am Rhein, die Erzielung einer ausreichenden Wertschöpfung sowie die mögliche Etappierung legen nahe, die bestehenden Hafenareale auf der Westquaiinsel und am Klybeckquai zu einem eigenständigen und dichten Hafenquartier zu entwickeln. Der Hafenstandort Kleinhüningen soll in konzentrierter Form in die Zukunft geführt werden. Die Umnutzung bestehender Hafenareale sowie die Verlagerung und Reorganisation der Hafenbahninfrastruktur als Voraussetzung für eine Transformation erfordern jedoch zusätzliche Flächen im Osten und Süden des Hafenbecken 2 . Eine ausreichende Wertschöpfung ist Grundvoraussetzung dafür, dass entsprechende Aufwendungen für diese Verlagerung getätigt werden können. Das neue Hafenquartier wird in einen trinationalen Kontext positioniert, bei dem eine enge Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften von grosser Bedeutung ist. Die Transformation zu einem neuen Hafenquartier und die Einbindung innerhalb des Trinationalen Eurodistricts (TEB) können dem ganzen Raum rund um das Dreiländereck bedeutende Impulse für ein neues trinationales Zentrum mit Entwicklungen weiterer Potenzialgebiete geben. Insbesondere steht die Transformation zu einem neuen Hafenquartier in enger Abhängigkeit mit einer möglichen Entwicklung am gegenüberliegenden Ufer der Stadt Huningue. Die Konzentration und die Verlagerung der Hafennutzungen um das Hafenbecken 2 sind zudem direkt mit der Stadt Weil am Rhein abzustimmen.

6.2 Stadtraum / Städtebau

Die Westquaiinsel mit dem Dreiländereck ist einerseits von ihren Lagequalitäten und Bedeutung für die Stadt sowie andererseits von den Möglichkeiten einer frühzeitigen Entwicklung prädestiniert für hohe bauliche Dichten und Höhen. Dabei spielen Bezüge zum Wasser und zur Umgebung (Ostquai, Kirche Huningue, Dreiländerbrücke, Schetty-Areal Friedlingen), neue Verbindungen (Brücken, Stege, Fähren) sowie Qualitäten bestehender Bausubstanz für eine qualitätvolle Transformation eine wesentliche Bedeutung. Der Ostquai weist hohe atmosphärische Qualitäten auf, welche für die Transformation der Hafenareale und insbesondere der Westquaiinsel als direktes Gegenüber von grosser Bedeutung sind. In Bezug zu Kleinhüningen sollen Möglichkeiten geschaffen werden, dessen strukturelle Isolierung aufzubrechen und das Nebeneinander von Quartier und Hafen zu verbessern. Der Klybeckquai ergänzt die Entwicklung auf der Westquaiinsel nach Süden. In Anlehnung an das angrenzende Klybeckquartier sollen hier Dichten und Höhen dafür generell etwas reduziert werden. Die Transformation ist nach Westen in unmittelbaren Bezug zu einer Entwicklung am Ufer Huningue zu setzen, auch mit einer neuen direkten Verbindung (Steg, Fähre). Nach Osten, zum Klybeckquartier ist die Entwicklung auf die Verlagerung und Reorganisation der Hafenbahn abzustimmen. Die Klybeck-Bebauungsstruktur soll die wichtigsten Querachsen aufnehmen, um eine spätere Einbindung und Erweiterung des Quartiers zu ermöglichen. Nach Süden soll die Bebauung einen Abschluss so finden, dass der Freiraum Hafenbahnhof/ „Altrhein“ eine Sichtverbindung zum Rhein erhält und als Insel erkennbar ist.

6.3 Öffentlicher Raum / Freiraum

Die Transformation der Hafenareale hat den Anspruch, auch städtischen und regionalen Anforderungen an den öffentlichen Freiraum zu genügen. So soll die Kleinbasler Rheinuferpromenade bis zum Dreiländereck als besonderer Anziehungspunkt fortgeführt werden und eine Verbindung an den nördlich anschliessenden Rheinpark und die Dreiländerbrücke erhalten. Über die Wiese wird das Naherholungsgebiet Lange Erlen angebunden. Für die neuen zusätzlichen Einwohner/innen und Arbeitnehmer/innen sind Grünflächen in der Grössenordnung von ca. 30‘000m^2 Fläche erforderlich, in Form der Uferbereiche aber auch von neuen Quartiergrünanlagen. Dazu bietet sich der heutige Hafenbahnhof am Ort des ehemaligen Rhein-Altarms („Altrhein“) an, der nach einer Verlagerung zu einem Freiraum (optional als grosse Wasserfläche) ausgestaltet werden kann. Dieser soll ebenso der Aufwertung der angrenzenden Quartiere dienen, die heute zu wenig Grünflächen aufweisen. In ökologischer Hinsicht erfüllen die Ufer und Böschungen von Rhein und Wiese eine übergeordnete Funktion im Biotopverbund Gewässer. Bei einer Verlegung des heute ökologisch wertvollen Hafenbahnhofs ist in den neuen öffentlichen Grünanlagen Ersatz und Ausgleich zu schaffen.

6.4 Nutzung

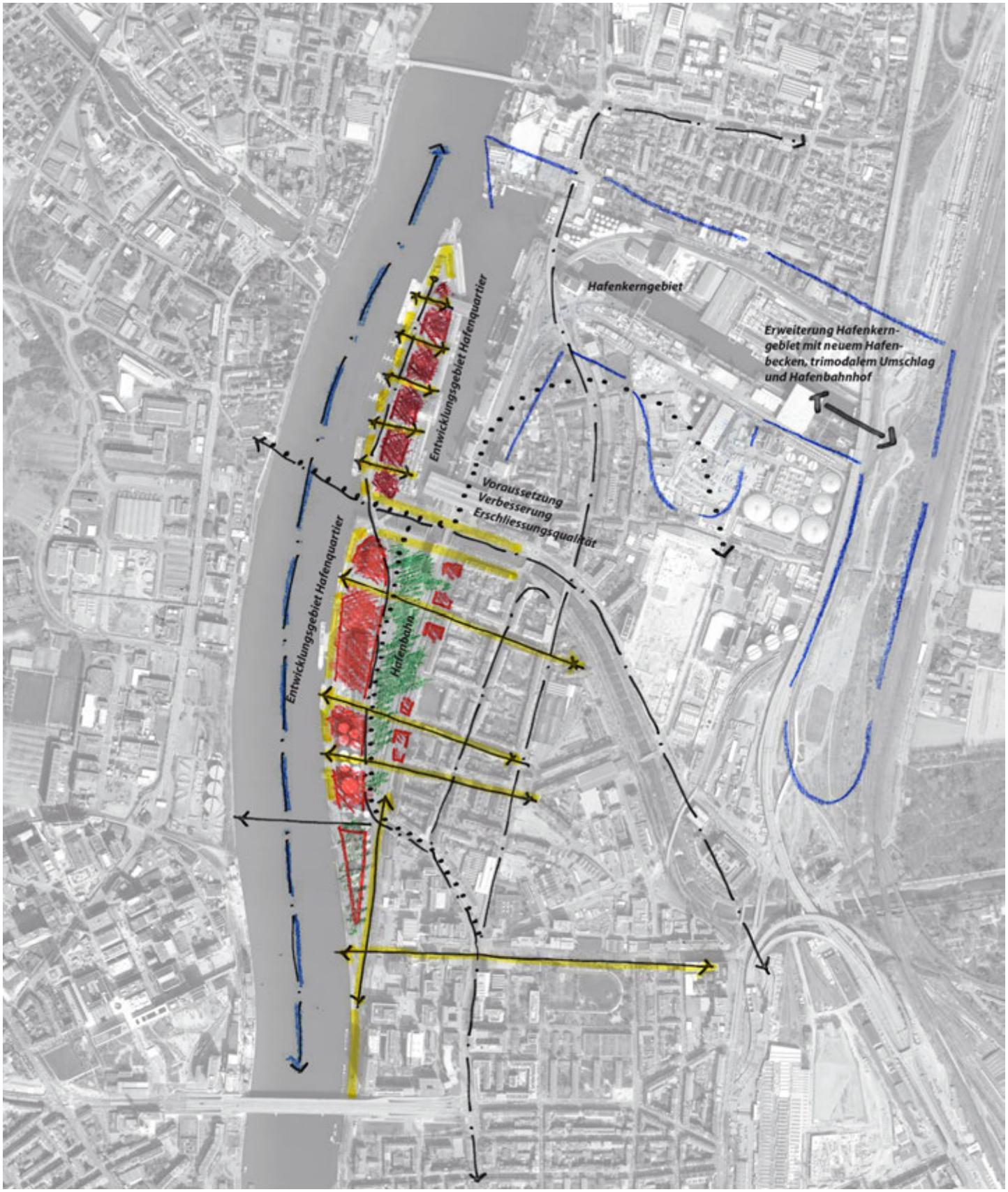
Die Transformation des Hafens stellt eine grosse Chance für die Ansiedlung neuer Nutzungen dar. Verkehrsimmissionen und -kapazitäten sind bezüglich der motorisierten Verkehrserzeugung jedoch limitierende Faktoren einer Transformation. Die angestrebte Nutzungsintensivierung durch bauliche Verdichtung und neue, stark verkehrserzeugende Nutzungsarten muss daher durch geeignete, verkehrliche Massnahmen begleitet werden. Es sind steuernde Massnahmen zur Erhöhung des Anteils von ÖV und LV zu ergreifen, auch in strukturell-baulicher Form (z.B. Quartierversorgung, Anordnung Parkplätze). Die Transformation schafft einerseits notwendige Flächen als neuer Arbeitsstandort für Unternehmen verschiedener Branchen (bspw. Hochtechnologie, Gewerbe u.a.) und bietet Raum auch für neue Unternehmen. Andererseits wird die einmalige Lage am Rhein für neue Wohnqualitäten genutzt. Darüber hinaus soll das bisher nicht ausgeschöpfte touristische Potential des Areals aktiviert werden. Da die bestehenden Hafenbetriebe am Standort Kleinhüningen fortgeführt werden (Hafenkerngebiet), sind mögliche Konflikte frühzeitig in die Planungen einfliessen zu lassen. Zudem ist die Transformation auch mit den angrenzenden Quartieren und Gemeinden abzustimmen. Eine Transformation erfolgt über einen langen Zeitraum, dabei ist das Gebiet insbesondere in der Anfangszeit gezielt zu beleben und eine Identität zu schaffen. Für eine neue Urbanität mit einer stabilen Struktur sind unterschiedliche Akteure und Trägerschaften bei der Realisierung einzubinden.

6.5 Verkehr

Die Berechnung der Verkehrserzeugung für die einzelnen Testplanungsprojekte für alle Verkehrsarten (insbesondere MIV und ÖV) und die verkehrsplanerische Betrachtung von Basel Nord zeigen, dass nur ein Bruchteil des neu generierten Verkehrs durch die bestehenden Infrastrukturen aufgefangen werden kann. Das Strassennetz für den MIV ist bereits heute sehr stark ausgelastet und kann aus planerischer Sicht ohne grössere Ausbauten nicht zusätzlich belastet werden – zumindest nicht während der Spitzenstunden (Stichworte: Hochbergerplatz, System Wiesenkreisel). Die Weiterleitung des Strassenverkehrs in Richtung Schweiz ist durch die Kapazitätsbeschränkung auf der Osttangente im Raum Breite / Hagnau behindert. Eine

massgebliche Verbesserung stellt sich erst durch eine allfällige Kapazitätssteigerung auf dem Hochleistungsstrassennetz (Strukturverbesserung Osttangente, STOT) ein. Die Tramlinie 8 von Kleinhüningen in Richtung Zentrum und Bahnhof SBB ist bereits heute die am stärksten genutzte Linie im Netz der Basler Verkehrsbetriebe und hat nur eine begrenzte Aufnahmefähigkeit für zusätzliche Passagiere. Bei der urbanen Transformation sind deshalb einerseits innovative Lösungen zur Verhinderung von Verkehr (Stichwort: Nutzungslenkung) resp. zur Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Stichwort: Mobilitätsmanagement) und andererseits der Ausbau der Infrastruktur zur Verbesserung der Anbindung für den ÖV und MIV anzustreben.

6.6 Skizze Leitbild



7. Wirkungsabschätzungen

7.1 Verkehr

Allgemeines

Die Berechnungen des erzeugten Verkehrs basieren auf den Bruttogeschossflächen- und Nutzungsangaben des betrachteten Gebiets. Nach Festlegung der Anzahl Parkplätze (PP) je Nutzung kann mittels spezifischen Verkehrspotentials (SVP) die Verkehrserzeugung für den MIV berechnet werden. Aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen ist dabei immer von einer Bandbreite auszugehen. Die verwendeten Werte sind Mittelwerte. Insbesondere bei den Freizeitnutzungen ist die Bandbreite in der Verkehrserzeugung sehr hoch (Theater: 2.5 Fahrten pro PP / Einkaufszentrum: 11 Fahrten pro PP). Zur Plausibilisierung wurden die Werte mit den Stadtentwicklungen im Dreispitz und Erlenmatt sowie der Verkehrserzeugung des Einkaufszentrums Stücki verglichen. Zur Berechnung der ÖV- und LV-Verkehrserzeugung ist eine Umrechnung mittels Modal-Split durchgeführt worden. Es ist dabei von einem Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel von 58% ausgegangen worden.

MIV

Die Verkehrserzeugung des MIV auf dem Strassennetz ist eines der begrenzenden Elemente im Schritt zwischen den Testplanungsprojekten und der Synthese. Die mittlere, berechnete Verkehrserzeugung für das Syntheseprojekt im Endzustand geht von ca. 15‘000 neuen MIV-Fahrten aus. Die Begrenzung erfolgt dabei vor allem durch den Verkehr in Richtung Region CH und in die Restschweiz (rund 60%). Der Anschluss an das übergeordnete Netz (Autobahnen) soll möglichst direkt und ohne das Tangieren von lärmempfindlichen Wohngebieten erfolgen. Die Umfahrung Kleinhüningen führt den Verkehr rund um die stark belasteten Knoten sowie die Wohngebiete Kleinhüningens direkt zur Autobahn. Mit der Süd-Anbindung in Richtung Klybeck, Dreirosenbrücke können vor allem die lokalen Verkehrsströme bedient werden. Die Brücke nach Huningue schliesst die Anbindungslücke nach Westen und kann neben der Anbindung Frankreichs auch jener der Gemeinden im Südwesten von Basel dienen.

ÖV

Die Verkehrsnachfrage des öffentlichen Verkehrs zeigt einen deutlich höheren Anteil an lokalem Verkehr als jene für den MIV. Rund 50% der Fahrten sind als Binnenfahrten innerhalb der Stadt Basel zu erwarten. Das Gebiet ist heute am Rand durch die Tramlinie 8 bedient. Die Distanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle sind jedoch je nach Standort sehr lang. Es kann aufgrund der Berechnungen von ca. 11‘000 neuen ÖV-Fahrten pro Tag ausgegangen werden. Ein erster Schritt in der Verbesserung der ÖV-Anbindung kann die Weiterführung der neuen Tramlinie Erlenmatt – Kleinhüningen in den Hafen sein. Die Anbindung in Richtung Stadt und Bahnhof SBB wird durch eine Buslinie «Zentrum» als Vorläuferbetrieb für das Tram sichergestellt. Der Anschluss an ein innovatives Verkehrssystem auf dem Rhein (Vaporetto) mit Verbindungen in die Innenstadt und zu den Standorten der Chemie stellt eine sinnvolle Ergänzung des Netzes dar. In weiteren Schritten sind die Weiterführung der Tramlinie nach Huningue (- St. Louis) via neue

Brücke Huningue und auch der Ersatz der Buslinie «Zentrum» durch eine Tramlinie zu prüfen. Als Alternative / Ergänzung zu den zwei Tramlinien im Endzustand ist insbesondere bei einer stärkeren Entwicklung in Basel Nord (inkl. Huningue und D) die Anbindung an das S-Bahn-Netz sinnvoll.

LV

Dem Langsamverkehr kommt nicht nur mit Blick auf den Freizeitverkehr im Gebiet hohe Bedeutung zu. Insbesondere zur Verlagerung des Modal-Splits hin zu stadtverträglichen, umweltfreundlichen Verkehrsmitteln muss das Netz auch den Ansprüchen von Pendlern und Nutzverkehr entsprechen. Die unterschiedlichen Anforderungen müssen durch die Ausgestaltung der Infrastruktur für den Langsamverkehr abgedeckt werden. Im Zentrum steht die grosszügige und qualitativ hochstehend ausgestaltete Uferpromenade. Mit Brückenverbindungen in Richtung Deutschland und Frankreich (bei der Landesgrenze) wird das Netz ergänzt und eine Alternative zu grösseren Wegen für den MIV geschaffen. Die möglichst feine Verwebung mit den Stadtquartieren stellt die Anschlüsse aus dem Osten und der Stadt sicher.

Verlagerung

Die Aussagen im Kapitel 6.5 (Erkenntnisse der Testplanung) weisen darauf hin, dass beim Strassenverkehr eine grosse Abhängigkeit zu teuren Infrastrukturausbauten besteht, welche zudem grösstenteils nicht in der alleinigen Entscheidungsgewalt des Kantons resp. der SRH stehen. Um die gewünschte Entwicklung vorantreiben zu können, sind deshalb flankierende Massnahmen zur Erhöhung des Anteils an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unabdingbar. Die Handlungsfelder sind dabei einerseits die Erhöhung der Qualität der Anbindung an die Netze des ÖV und des Langsamverkehrs sowie gleichzeitig restriktive Massnahmen beim MIV-Verkehr zur Reduktion der Attraktivität. Folgende Massnahmen stehen beispielhaft für einen ganzen Strauss an Möglichkeiten und sind grösstenteils beliebig kombinierbar:

Förderung ÖV
- Erschliessung der Gebiete bereits mit Umnutzung der ersten Parzellen. Erstellung ÖV-Angebot als Vorinvestition
- Ausrichtung der Entwicklungen auf das ÖV-Angebot

Förderung LV
- hochklassiges LV-Netz mit Anbindungen in alle Richtungen (inkl. Brücken D und F)
- Förderung von Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort durch nutzungsplanerische Massnahmen

Einschränkung MIV
- Reduktion Parkplätze je Nutzung
- Bonus-Malus-System für den Verzicht auf Parkplätze und MIV-intensive Nutzungen
- Parkraumbewirtschaftung

kombinierte Massnahmen
- Mobilitätsmanagement
- autofreies Wohnen

7.2 Wirkungsabschätzungen – Wirtschaftlichkeit

Die Ergebnisse der Testplanung zeigen, dass der Hafen vielfältige Chancen bietet, um positive Impulse für die Entwicklung der Wirtschaft des Kantons Basel-Stadt und der Region zu geben. Um dies zu erreichen, gilt es zum einen den Planungsperimeter als Wirtschaftsstandort zu erhalten sowie den Fortbestand des Hafens und der dortigen Logistik auch langfristig zu sichern und zum anderen Raum für neue Nutzungen zu schaffen. Hier kann der Kanton einen wichtigen Beitrag zur Standortförderung leisten, indem bestehende Nutzungen im Hafen erhalten bzw. an alternative Standorte verlagert werden und neue wirtschaftliche Nutzungen sowie auch Wohn-, Freizeitnutzungen ermöglicht werden.

Basel-Stadt ist der einzige Schweizer Kanton, in dem die langfristige Nachfrage (bis 2030) nach Flächen für Arbeitsnutzungen die Fläche der Baureserven übersteigt [1)]. Die Folge ist eine Abwanderung von Arbeitsplätzen insbesondere ins untere Baselbiet und somit der Verlust von Steuersubstrat. Eine Studie der Credit Suisse im Auftrag des Amts für Wirtschaft und Arbeit aus dem Jahr 2008 zeigt, dass Basel-Stadt sowohl beim Wachstum von Unternehmen als auch bei der Binnenmigration im Vergleich zu den umliegenden Regionen und anderen Grossstädten schlecht abschneidet (Zeitraum 1995 bis 2005). Ein Grund dürfte das ungenügende Angebot an Flächen sein. Hier kann die Entwicklung des Hafens einen positiven Beitrag zur Förderung der Wirtschaftsregion Basel leisten.

Im transformierten Bereich des Hafens soll auch neuer Wohnraum entstehen. Das 2001 gestartete, kantonale Projekt „5000 Wohnungen in 10 Jahren“ hat der hiesigen Neubautätigkeit neuen Schwung verliehen. Aufgrund des steigenden Bedarfs an Wohnraum (in qm) pro Person, ist bei einer Stabilisierung der Einwohnerzahl wohl auch langfristig nicht mit einem Rückgang der Nachfrage zu rechnen.

Neben Wohnnutzung braucht es wie erläutert zwingend Raum für wirtschaftliche Nutzungen. Dazu zählen neben den bestehenden logistischen und den Hafenunternehmen zukünftig auch Unternehmen aus anderen Branchen. Ein abgestimmtes Angebot für Unternehmen verschiedener Branchen (Hochtechnologie, Gewerbe und anderen) und in verschiedenen Phasen des Unternehmenszyklus (von der Gründung über die Wachstumsphase bis zur langfristigen Etablierung) ist Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung. Basel-Nord ist von strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort, was auch im Richtplan durch die Zuordnung zu den wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten sowie Mischgebieten zum Ausdruck kommt. Dem muss durch die Entwicklung im Hafen Rechnung getragen werden. Die Nähe zum Stücki Business Park, dem Inkubator und den grossen Unternehmen aus den Branchen Chemie, Pharma und Logistik bilden bereits heute gute Voraussetzungen und bietet Potential für Synergien.

Die in der Synthese skizzierte Arealentwicklung auf der Westquai-Insel und dem Klybeckquai (vgl. Kapitel 8) soll das bereits angesprochene und notwendige Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen – Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Bildung und andere Nutzungen – ermöglichen. Ausgehend von der Bruttogeschossfläche ergäbe sich in der Synthese Raum für etwa 3400 Einwohner/innen [2)] sowie bis zu 4000 Arbeitsplätze [3)].

Neben der langfristigen Sicherung des Hafenbetriebs ist die Schaffung von Flächen für die Ansiedlung neuer und das Wachstum bereits in Basel-Stadt domizilierter Unternehmen ein

gewichtiges Ziel der Arealentwicklung. Im Hafenareal bietet sich die Möglichkeit, grosse, zusammenhängende Flächen für wirtschaftliche Nutzungen zu realisieren. An diesen besteht auf Kantonsgebiet ein Defizit und die Nachfrage übersteigt das Angebot. Der Kanton würde von zusätzlichen Arbeitsplätzen und Unternehmen profitieren, nicht zuletzt durch eine Erhöhung des Steuersubstrats.

Ein weiteres Augenmerk im Rahmen der zukünftigen Nutzungsvielfalt sollte auf dem touristisch bisher nicht voll genutzten Potential (sowohl am Dreiländereck als auch an anderen Standorten im Perimeter) liegen. Hier besteht Bedarf an einer vertieften Untersuchung der Möglichkeiten. Langfristig könnten auch hier Einnahmen generiert werden und zudem die Ausstrahlung Basels regional und überregional erhöht werden. Generell führt die angestrebte Verdichtung der Nutzung zu einer höheren Auslastung und kann dabei die Rentabilität und Attraktivität der Areale erhöhen u.a. für Investoren.

Neben dem genannten Nutzen einer Transformation der Hafenareale in ein neues Hafenquartier, werden auch einerseits Infrastrukturkosten und andererseits Abgaben und Einnahmen der neuen Nutzer ausgelöst. Diese fallen bei unterschiedlichen Kostenträgern an und es ist auf eine verträgliche Verteilung zu achten.

Grobkostenschätzung

Die Grobkostenschätzung basiert einerseits auf dem übergeordneten Verkehrskonzept (Infrastrukturmassnahmen) sowie dem Gebäudebestand auf der Westquai-Insel und dem Klybeckquai (Rückbau). Sie basieren jeweils auf Einheitspreisen. Nicht enthalten sind allfällige Massnahmen an der Uferbefestigung der Ostseite der Westquai-Insel. Wenn die Bebauungsvariante mit einer zweiten Insel Klybeck zum Tragen käme, müssten hierfür noch weitere Kosten für die Ufergestaltung (Ostseite) sowie evtl. zusätzliche Brücken zum „Festland“ Klybeck eingerechnet werden. Gemäss den Aufstellungen in Tabelle 1 kann mit Kosten (Genauigkeit ± 30 %) für Rückbau- und Infrastrukturmassnahmen im Umfang ca. CHF 330 Mio. gerechnet werden. Darin nicht enthalten sind die Kosten für die Altlastensanierung, da zu deren Höhe ohne weitere Abklärungen derzeit keine seriöse Aussage gemacht werden kann.

[1)] Studie Fahrländer und Partner 2008
[2)] Angenommener Flächenbedarf pro Person von 60 qm
[3)] Angenommen wurde ein fifty-fifty Aufteilung der Arbeitsplätze in Dienstleistung und Büro (mit einem Bedarf 30qm je Arbeitsplatz) sowie Gewerbe (mit 60qm je Arbeitsplatz).

Tabelle 1 Kosten

Kostenarten		***Westquai-Insel***	***Klybeck-quai***	***Allgemein***	***Gesamt***
Werkleitungen	Kanalisation	1.17	1.17		2.34
	Strom, Gas, Wasser	1.30	1.30		2.60
Ufergestaltung (nur Westufer)				22.40	22.40
Freiraumgestaltung (gedeckt durch die Einnahmen aus der Mehrwertabgabe)					0.00
Verkehr	MIV	1.44	2.16	3.60	7.20
	ÖV (Tramerschliessung)	6.30	7.00		13.30
	Langsamverkehr			14.56	14.56
	Brücke nach Huningue			80.00	80.00
	Schifffahrt (Steiger)			0.60	0.60
Verkehr gesamt					115.66
Ausgleichszahlungen bei vorzeitigem Heimfall		44.80	13.45		58.25
Rückbau bestehender Bauten		5.64	5.01		10.65
Altlastensanierung					-
Investitionen Ersatz Containerterminal Westquai und Kapazitätserweiterung und Hafenbeckenausbau eine Schiffslänge				80.00	80.00
Investitionen für Ersatzstandorte der übrigen Hafen-logistik (Rhenus+Navis; CHF 200/m2)		20.00			20.00
Verlagerung Hafenbahn (Rückbau und Neubau)		0.53	1.99	18.40	20.92
Neues Hafenbecken und Gateway Basel Nord				79.02	79.02
SUMME (ohne Altlastensanierung)					***332.82***

Angaben in Mio. CHF ohne MwSt. und ohne Honorare

Ausser den Kosten sind auch die zu erwartenden Erträge zu berücksichtigen. Nachfolgende Tabelle 2 liefert einen ersten Überblick über die Landwerte des Synthesemodells. Der Landwert entspricht 25 % des Ertragswertes gemäss allgemein anerkannten Schätzregeln. Der Ertragswert ergibt sich aus der mit einem Zinssatz 6.5% kapitalisierter Jahresmiete. Sowohl beim Kapitalisierungssatz als auch bei den Werten für die Miete wurde von heute üblichen Erfahrungswerten ausgegangen.

Tabelle 2 Landwert

Areale	***m2***	***BGF m2***				***Ertragswert***	***Landwert***
		Freizeit/ Bildung, andere Nutzungen 10%	Arbeiten 40%	Wohnen 50%	Total	in Mio. CHF	in Mio. CHF
Westquaiinsel	28’858	17’925	71’700	89’625	179’250	637	159
Klybeckquai	101’503	21’350	85’400	106’750	213’500	759	190
Total	**130’361**	**39’275**	**157’100**	**196’375**	**392’750**	**1396**	**349**

Berechnung durch die Firma Nüesch Development

Neben diesen betriebswirtschaftlichen Erträgen sind darüber hinaus auch der zu erwartende Nutzen für den Standort Basel-Stadt zur berücksichtigen. Die Entwicklung und damit verbundene Aufwertung des Perimeters erhöht die Lebensqualität in Basel-Nord und kann zu einer Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Basel beitragen. Die zusätzlichen Flächen führen zudem zu einer Erhöhung des Steuersubstrates, zum einen durch die neuen Bewohner

des Areals sowie natürlich auch durch den zusätzlichen Raum für Unternehmensansiedlungen und -expansionen. Quantitativ lassen sich diese positiven Effekte nur schwer abschätzen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher leider noch keine konkrete Aussage zur Gesamtrentabilität respektive einer Kosten-Nutzen-Rechnung aus kantonaler Sicht gemacht werden. Es wird angestrebt, im weiteren Verlauf der Planungen und Abklärungen die verfügbaren Informationen zu konkretisieren, um somit genauere Aussagen zur Gesamtrechnung zu ermöglichen.

Bei der Entwicklung des Hafens handelt es sich um ein langfristiges Investitionsprojekt, bei dem Kosten und Erträge nicht immer zum gleichen Zeitpunkt anfallen. Gerade aus Sicht der öffentlichen Hand ist vermutlich mit zum Teil erheblichen Vorleistungen zu rechnen. Der bisher erarbeitete Überblick zeigt in etwa ein ausgeglichenes Bild bezüglich den potentiellen Aufwändungen und möglichen Erträgen, berücksichtigt man die gesamtwirtschaftlichen Faktoren wie potentielle Steuererträge, Mehrwerte, Attraktivitätssteigerungen, etc. resultiert für den Kanton Basel-Stadt ein durchaus positives Gesamtbild.

Neben der reinen Höhe der Kosten und Erträge spielt somit die Aufteilung der Kosten und Erträge eine entscheidende Rolle. Tabelle 3 bietet hierzu eine erste Übersicht, bei welchen Trägern die verschiedenen Kosten anfallen.

Tabelle 3 Verteilung der Kosten

Kostenarten		***Kostenträger*** Bund	Kanton Basel-Stadt	SRH	Hafenfirmen	Investoren (Dritte)
Baukosten für neue Nutzungen						X
Tiefbau (Ver- und Entsorgung)			X			
Ufergestaltung (nur Westufer)		X (7)	X			
Freiraumgestaltung			X (8)			
Verkehr	MIV		X			
	ÖV (Tramerschliessung)	X (7)	X			
	Langsamverkehr	X (7)	X			
	Brücke nach Huningue	X	X			X (9)
	Schifffahrt (Steiger)			X		
Ausgleichszahlungen bei vorzeitigem Heimfall			X	X		
Rückbau bestehender Bauten				X (1)	X	
Altlastensanierung			X (2)		X	
Rückbau Gleisanlagen entlang der Quais			X	X		
Investitionen Ersatz Containerterminal Westquai und Kapazitätserweiterung und Hafenbecken		X (4)	X (3)	X (3)		X (5)
Investitionen für Ersatzstandorte der übrigen Hafenlogistik			X	X		
Verlagerung Hafenbahn (Rückbau und Neubau)		X (6)	X	X		

(1) nur bei vorzeitigem Heimfall auf Wunsch Baurechtsgeberin
(2) für Altlasten, entstanden vor der Hafenzusammenlegung (1.1.2008) sind die Vertragskantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft jeweils für ihr eigenes Grundeigentum haftbar
(3) Investitionen Landerwerb, Anpassung Hafenbecken, Tiefbau, Strassenerschliessung, Terminalinvestition (1:1-Ersatz)
(4) Förderbeiträge Schnittstelle Hafen - Bahn und Terminalinvestition
(5) Anteil Terminal-Erweiterungsinvestitionen
(6) via konzessionierte Hafenbahn
(7) Beitrag aus Agglomerationsfonds; +/-40% der Gesamtkosten [Seite St.Johann ist Beitrag des Bundes CHF 4 Mio.]
(8) Finanzierung aus Mehrwertabgabefonds; 100% der Gesamtkosten [In diesem Sinne keine Neu-Investitionen]
(9) allenfalls Mit-Finanzierung durch EU- / Interreg-Gelder / …

7.3 Umwelt

Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist die Transformation der Hafenareale umwelt- und ressourcenschonend umzusetzen. Insbesondere ist aufgrund der heute bestehenden Vorbelastungen (insbesondere Luftschadstoffe) eine intensivere Nutzung nur mit in Zukunft geringeren Belastung als heute möglich. Ressourcen sind so wenig wie möglich zu verbrauchen, der knappe Raum ist optimal und haushälterisch zu nutzen.

Lärm

Sobald Gebiete auch für lärmempfindliche Nutzungen geöffnet werden, sind sie in die Empfindlichkeitsstufe ES III umzuzonen. Grundsätzlich ist eine unmittelbare Nachbarschaft von Hafenbetrieb und Wohnen problematisch. Dabei sind die Anordnung der Nutzungen zueinander sowie der Zeitfaktor und die Etappierung entscheidend. Lösungen sind schon in der Planung zu finden, mögliche Massnahmen sind einerseits die Orientierung der lärmempfindlichen Nutzung nach Westen mit Pufferzonen von Arbeitsnutzungen zum Hafenbetrieb und andererseits mit einer Lärmsanierung der Betriebe am Ostquai (zulasten der geplanten Neunutzungen) oder einer Verlegung der Hafenbahn-Rangiergruppe. Damit sollen Lärmschutzwände zu den Gleisanlagen vermieden werden. Die Entwicklung von Immissionen (insbesondere der heutigen Industrieanlagen in Huningue, die mit einem neuen Hafenquartier saniert werden müssten) und der Emissionen des verdichteten Hafenbetriebs (insbesondere gegenüber Weil-Friedlingen) ist in die Planung einzubeziehen.

Altlasten

Flächendeckende Auffüllungen zur Landgewinnung und Befestigung der Uferdämme von Rhein und Wiese sowie die Auffüllung des Altrheinarmes einerseits sowie langjährige altlastenrelevante Tätigkeiten (Betrieb Grosstanklager, Umschlag von Kohle und Metallen) andererseits haben starke und grossflächige Belastungen des Untergrundes im Hafenareal zur Folge, deren genaue Ausdehnung unbekannt ist. Auch wenn keinerlei Sanierungszwang besteht, ist bei allen Baumassnahmen und Aushubarbeiten mit teilweise stark belastetem Material und damit hohen Kosten zu rechnen.

Störfälle

Im und rund um das Hafenareal befinden sich massgebliche Störfallbetriebe. Diese müssen sich grundsätzlich einer Entwicklung des Hafenareals anpassen. Im Sinne der Störfallvorsorge muss die Transformation mit neuen empfindlichen Nutzungen jedoch die bestehenden Betriebe und deren Fortbestand oder Veränderungen berücksichtigen und die Zuständigkeit für notwendige Massnahmen klären.

Grundwasser / Hydrologie

Die Realisierung einer Wasserfläche „Altrhein“ wäre aus ökologischen und wasserbaulichen Gründen nicht als Nebenarm des Rheins möglich, sondern nur als neues oberwasserseitiges

Wasserbecken. Dabei würde die Wiese mittels zweier Dämme mit dem Rhein verbunden. Das neue Becken müsste mit dem heutigen Hafenbecken 1 mittels Düker verbunden werden, um so einen generellen Wasseraustausch sowie den Abfluss bei Hochwasser zu gewährleisten.

7.4 Optimierung Hafenlogistik

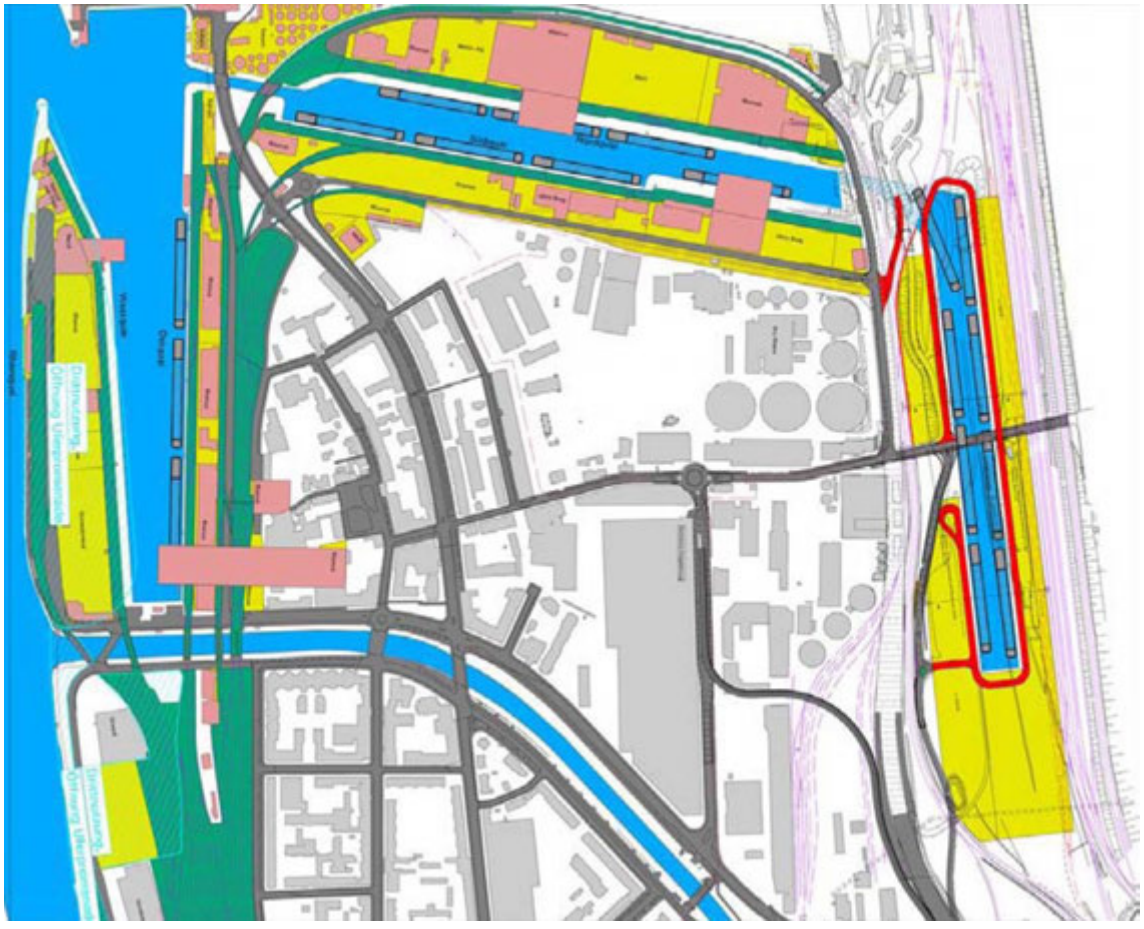
Dem SBB-Areal Basel-Nord kommt für die zukünftige Entwicklung des Logistikstandortes Region Basel eine strategische Bedeutung zu. In der Region bildet das Gelände – neben dem Rangierbahnhof SBB in Muttenz – den letzten, dafür aber idealen Standort zur Entwicklung einer trimodalen Umschlagsdrehscheibe im Kombinierten Verkehr (insbesondere Schiff-Bahn und Bahn-Strasse) in unmittelbarer Nähe aller drei Verkehrsträger (Hafenbecken II des Rheinhafens, Nord-Süd-Achse des EU-Bahn-Korridors Rotterdam-Basel-Genua sowie des zukünftigen Halbanschlusses der Rheinhäfen an die Nord-Süd-Achse der Autobahn A2). Deshalb ist die Optimierung der Hafenlogistik mit einem möglichen KV-Terminal der SBB auf dem Gelände zu verknüpfen.

Parallel zur Testplanung wurde Rapp Infra AG beauftragt, eine erste Grob-Evaluation der Ersatzoptionen (Design und Prüfung technische Machbarkeit, Kapazitätsabschätzung und Kostenschätzung Ersatzbauten) für mögliche Ersatzstandorte der Hafenlogistik am Westquai vorzunehmen, davon zwei Optionen unter Einbezug des SBB-Areals Basel-Nord. Die denkbaren Varianten werden im folgenden kurz vorgestellt.

Option Hafenbecken lang

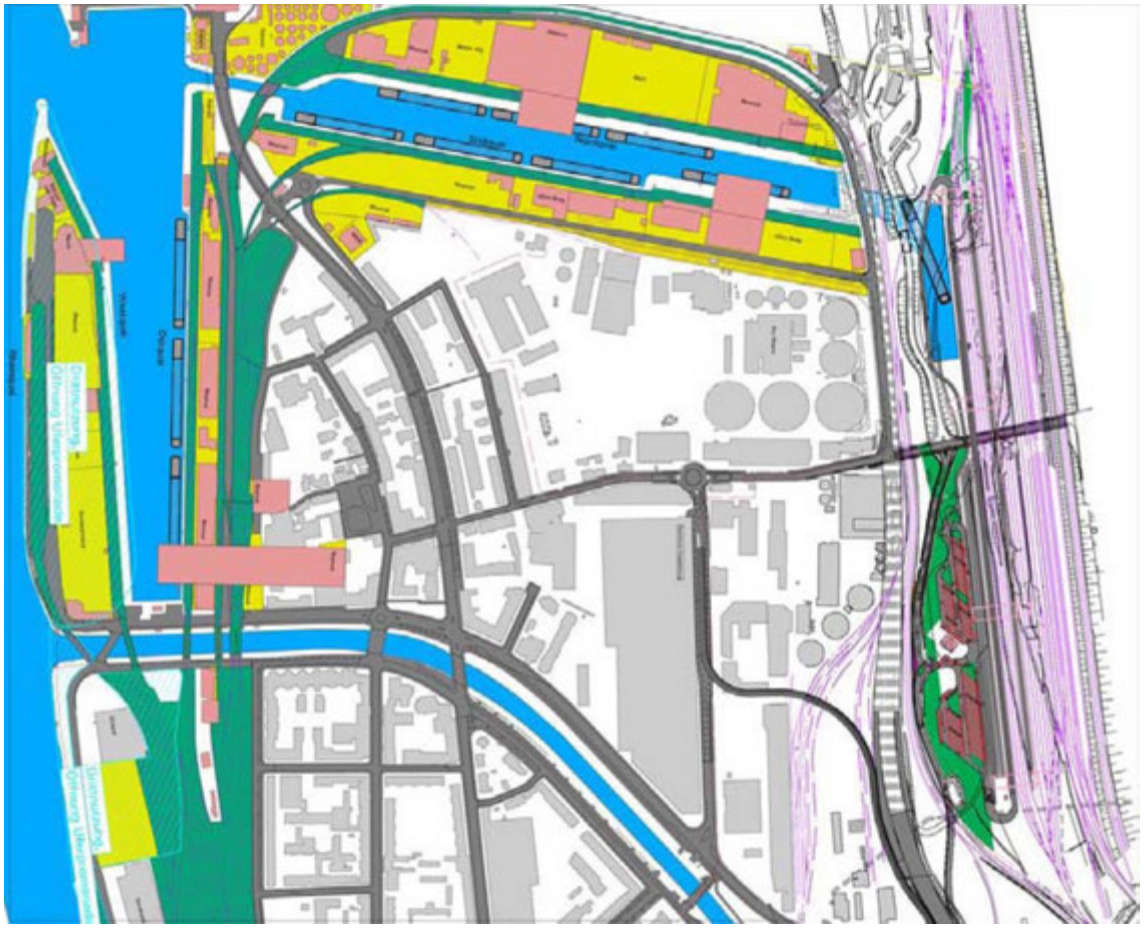
Die Option Hafenbecken lang stellt planerisch dar, wie das gesamte Gelände für die Hafennutzung optimal erschlossen werden könnte (Annahme: es wird kein Gateway (Umschlag Schiene-Schiene) gebaut, die Grundeigentümerin SBB Cargo AG verkauft das Gelände, DB Netz und DUSS-Umschlagsgesellschaft gewähren Durchleitungsrecht). Damit würde eine optimale Verknüp-fung Schiff – Bahn wie auch des Lkw-Verkehrs direkt mit dem neuen Autobahn-Halbanschluss Rheinhafen erreicht. Diese Variante würde darüber hinaus für den Containerverkehr (inkl. alpenquerendem Verkehr) und die Distributionslogistik Erweiterungsmöglichkeiten bieten.

Im Süden des Geländes besteht nach Prüfung der Fiege Engineering ausreichend Raum für ein trimodales Logistik-Distributionszentrum. Mit der ingenieurtechnisch machbaren, aber anspruchsvollen Verlängerung des Hafenbeckens II Richtung Osten sind entsprechende Kosten verbunden, die gesamten Ersatzkosten werden auf CHF 118 Mio. geschätzt.



Option Hafenbecken kurz

Die Option „Hafenbecken kurz“ geht davon aus, dass auf dem SBB-Areal Basel-Nord ein Terminal für den kombinierten Verkehr im Umschlag Wasser-Schiene (Anbindung Rheinschifffahrt im alpenquerenden und im Import/Export-Verkehr) und im Umschlag Schiene-Strasse (Import/Export-Verkehr) gebaut wird (wie im Richtplan BS vorgesehen), und sieht daher eine dem Layout des KV-Terminals angepasste, reduzierte Verlängerung des Hafenbeckens II vor. Diese Option würde für die Hafenlogistik die wasserseitige Anbindung an den alpenquerenden Containerverkehr wie auch eine Effizienzsteigerung im Import-/ Exportverkehr zu einem günstigen Kosten/ Nutzen-Verhältnis ermöglichen. Sie würde möglicherweise kapazitätsmässig die Verlagerung des Stadtterminals Wolf ermöglichen (dies muss mit der SBB im Detail noch verifiziert werden). Gleichzeitig würde die Weiterführung einer reduzierten PEZA-Funktion wie auch die Option zur Verlagerung des (reduzierten) Hafenbahnhofs aufrechterhalten. Die geschätzten Ersatzkosten belaufen sich auf CHF 39 Mio.



7.5 Ersatzflächen Hafennutzungen

Da die bestehenden Hafennutzungen auf den verbleibenden Hafenteilen (Ostquai, Hafenbecken 2, Hafen Birsfelden und Auhafen) höchstens teilweise aufgenommen bzw. verlagert werden können, müssen Ersatzflächen ausserhalb des heutigen Hafenperimeters erschlossen werden. Falls dies nicht gelingt, könnte eine schrittweise Entwicklung / Öffnung des Westquais nicht vor 2029 erfolgen und hätte auch für die Hafenlogistik und für die Zukunft des Hafens Kleinhüningen einschneidende Folgen.

Option Hafenbecken lang

Die Option „Hafenbecken lang“ würde einen vollständigen Ersatz der Hafenlogistik auf dem Westquai ermöglichen.

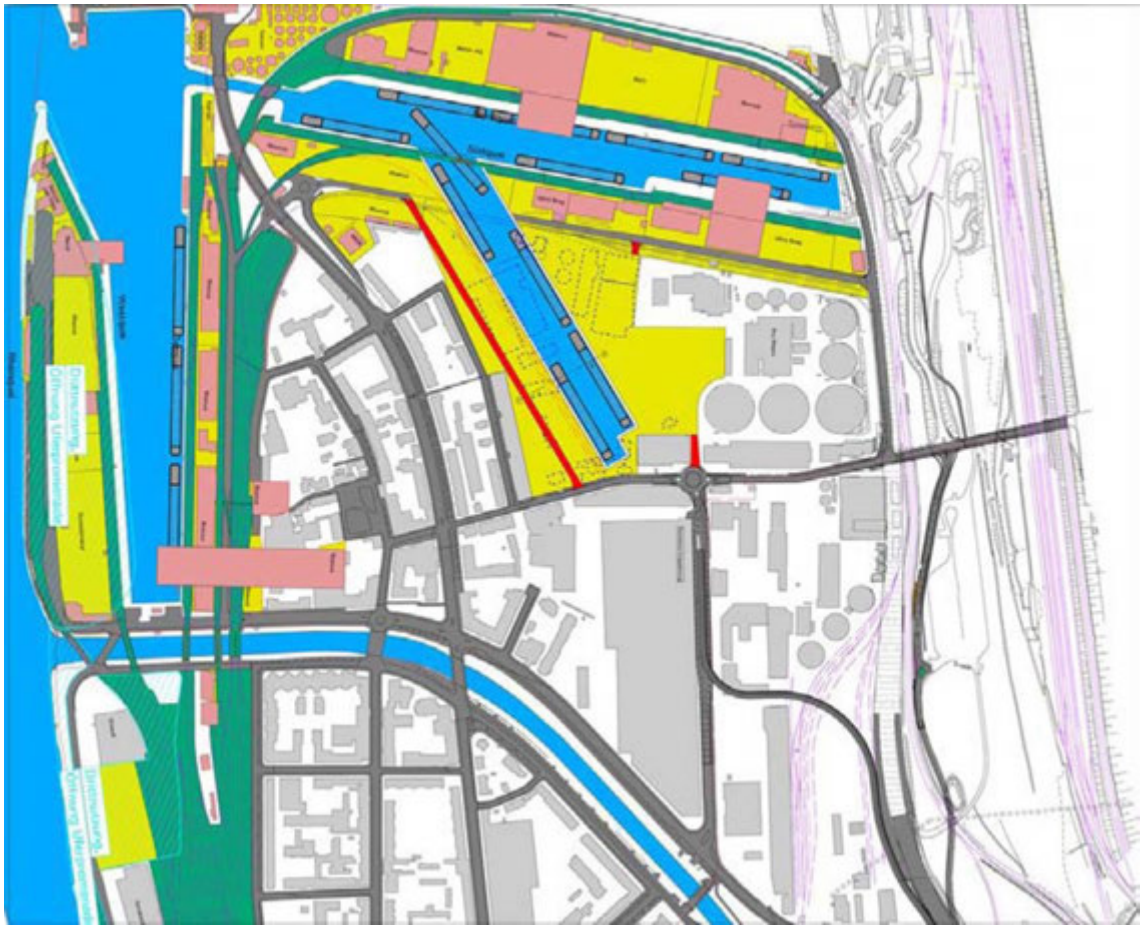
Option Hafenbecken kurz

Die Option „Hafenbecken kurz“ würde ermöglichen, einen Teil des Import-/ Exportverkehrs vom Containerterminal am Westquai zu verlagern. Für den vollständigen Ersatz der Hafenlogistik am Westquai müssen bei dieser Option – insbesondere für die Recycling-Logistik/Trockengüterumschlag und für Teile des Containerterminals – weitere Ersatzstandorte evaluiert werden; dabei stehen für die SRH im Rahmen der trinationalen Kooperationsgespräche der Rheinports Basel – Mulhouse – Weil Optionen in den Häfen Huningue und Weil am Rhein im Vordergrund. Wesentliche Voraussetzung dabei ist die Harmonisierung der Geschäftsmodelle mit dem Landlord-Modell der SRH (diese Stossrichtung wird zurzeit konkret geprüft).

Option Hafenbecken 3 Süd

Diese Option geht davon aus, dass eine kantonsinterne Ersatzlösung für die Westquaiinsel gefunden werden müsste (Annahme: keine Möglichkeiten sowohl auf dem SBB-Areal Basel-Nord wie auch trinational). Eine solche Lösung zeigt sich mit einem neuen Hafenbecken südlich abzweigend vom Hafenbecken 2 als machbar (ist im Richtplan BS auch festgehalten). Sie würde den Ersatz des Containerterminals und der Recycling-Logistik am Westquai ermöglichen. Jedoch würde der Eingang des neuen Hafenbeckens das bestehende Containerterminal der BMT am Südquai durchschneiden und würde dessen Ersatz auf dem Nordquai in Verlängerung des dortigen neueren Terminals bedingen. Ausserdem setzt diese Variante die Verlegung der heutigen Gebäude und Flächen der IWB voraus. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen belaufen sich die geschätzten Ersatzkosten insgesamt auf CHF 118 Mio.

Insgesamt ist diese Option nur als letzte Rückfallebene zu betrachten; sie steht auch aufgrund der ungünstigen Kosten/Nutzen-Relation nicht im Vordergrund.



7.6 Reorganisation Hafenbahninfrastruktur

Option Verlagerung Hafenbahnhof

Eine Ersatzfläche für den Hafenbahnhof wäre alternativ zum heutigen Standort Klybeck im Bereich des SBB-Areals Basel-Nord denkbar, nicht jedoch weiter entfernt wie z.B. im SBB-Rangierbahnhof Muttenz. Nach Angaben der SBB kann die Vorsortierung für die Quaigleise u.a. aufgrund der heute und in Zukunft fehlenden Anzahl Zielgleise für die Wagenformation nicht bereits dort vorgenommen werden.

In Kombination mit einer Optimierung der Hafenlogistik und Ersatzflächen für Hafennutzungen wäre eine Verlagerung Hafenbahnhof nur mit der aufgezeigten Option „Hafenbecken kurz“ möglich.

Option Reduktion Hafenbahnhof

Die Verlagerung des Hafenbahnhofs auf das Areal des SBB-Areals Basel-Nord würde eine Aufhebung aller bestehenden Gleise südlich der Wiese und auf dem Westquai ermöglichen und damit Platz schaffen für neue Nutzungen.

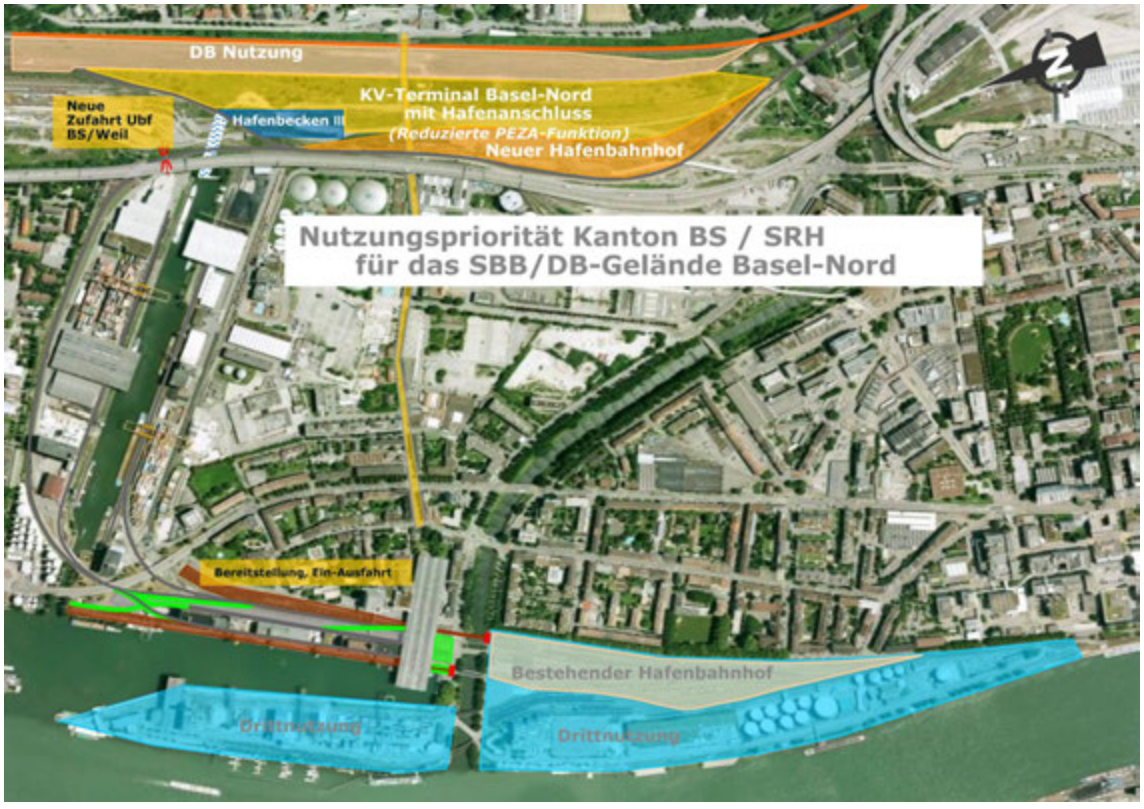
Verlagerung des Hafenbahnhofs auf das SBB-Areal Basel-Nord mit Neuerschliessung der Gleise Ostquai und Rückbau des Hafenbahnhofs südlich der Wiese. (Rapp Infra)

7.7 Reorganisation Hafeninfrastrukturen

Zur Umnutzung von Westquai und Klybeckquai ist eine Reorganisation der Hafenstrukturen der beiden Quais notwendig. Die Optimierung Hafenlogistik Westquai mit einer Reorganisation der Hafenbahninfrastruktur und der Bereitstellung von Ersatzflächen für Hafenbetriebe sind zu koordinieren:

- Aus hafenlogistischer wie auch aus städtebaulicher Sicht ist die Option „Hafenbecken 3 kurz“ mit trimodalem KV-Terminal auf dem SBB-Areal Basel-Nord in Kombination mit trinationalen Ersatzmodulen und der Verlagerung des Hafenbahnhofs am zielführendsten und daher in erster Priorität weiterzuverfolgen und mit den entsprechenden Partnern nach Möglichkeit soweit zu konkretisieren, dass Anfang 2011 eine Grundsatzentscheidung getroffen werden kann. Für die Verlagerung der Recycling- und der Trockengüterlogistik am Westquai müssen bei dieser Variante allerdings weitere Ersatzstandorte ausserhalb des Hafenperimeters evaluiert und erschlossen werden; entsprechende Optionen werden auch im Rahmen der Rheinports Mulhouse (Standort Hüningen) und Weil am Rhein abgeklärt; institutionell machbare Lösungen sind dabei ab ca. 2013 zu erwarten.

- Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass die SBB bezüglich der Standortentwicklung – in logistischer wie auch in städteplanerischer Hinsicht – eine Schlüsselrolle einnehmen; es ist daher für die oben skizzierte Lösungsfindung von grundlegender Bedeutung, dass der Kanton BS (inkl. SRH) die Gesamtinteressen parallel zur Ersatzstandortlösung bündelt und mit der SBB gezielt abstimmt.



Nutzungsprioritäten für das SBB-Areal Basel-Nord

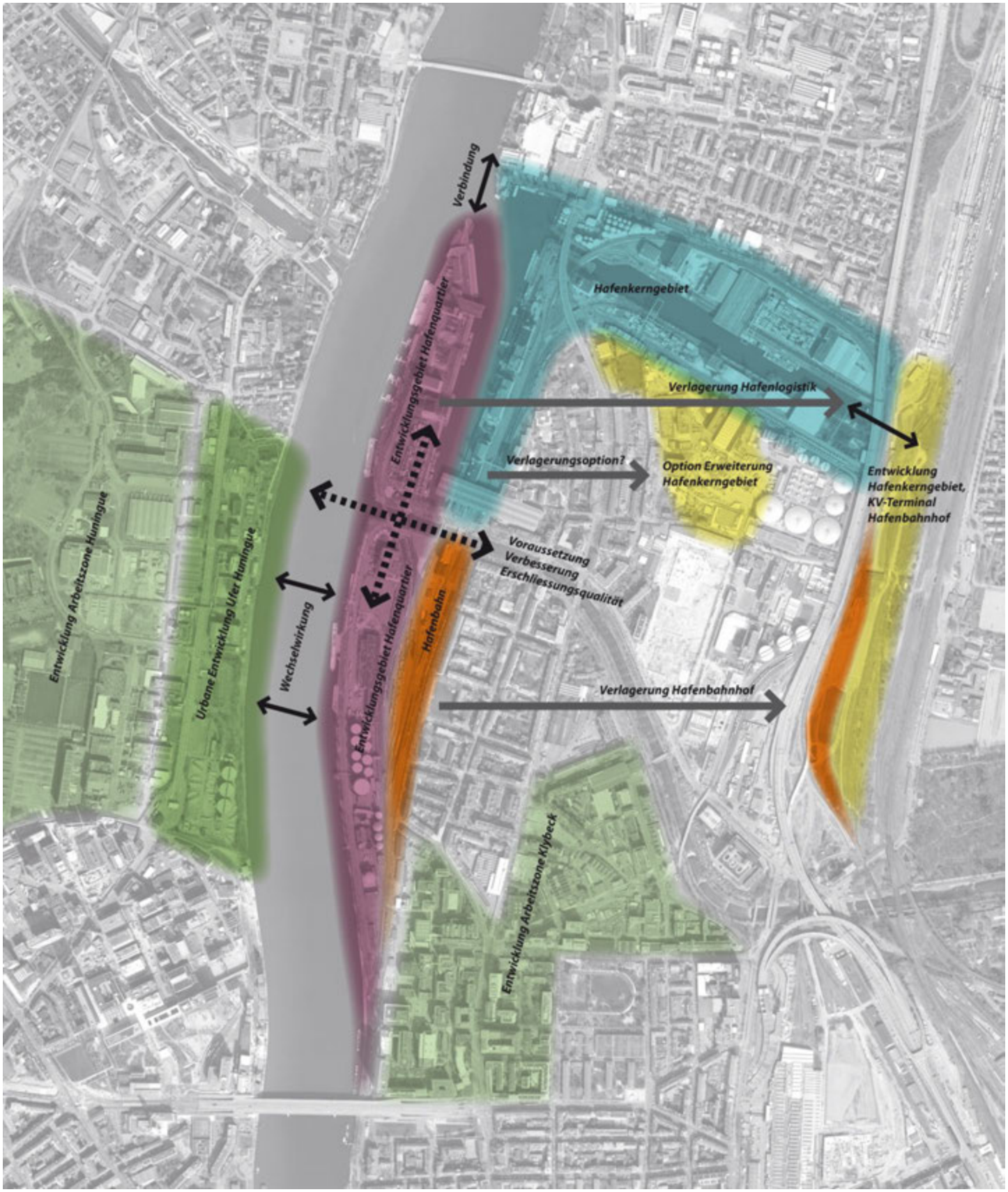
8. Synthese

Legende ganze Tabelle

Priorität / Ziel:
1 = zwingend für Hafenentwicklung
2 = zwingend, auch in anderer Form denkbar
3 = sinnvolle Ergänzung

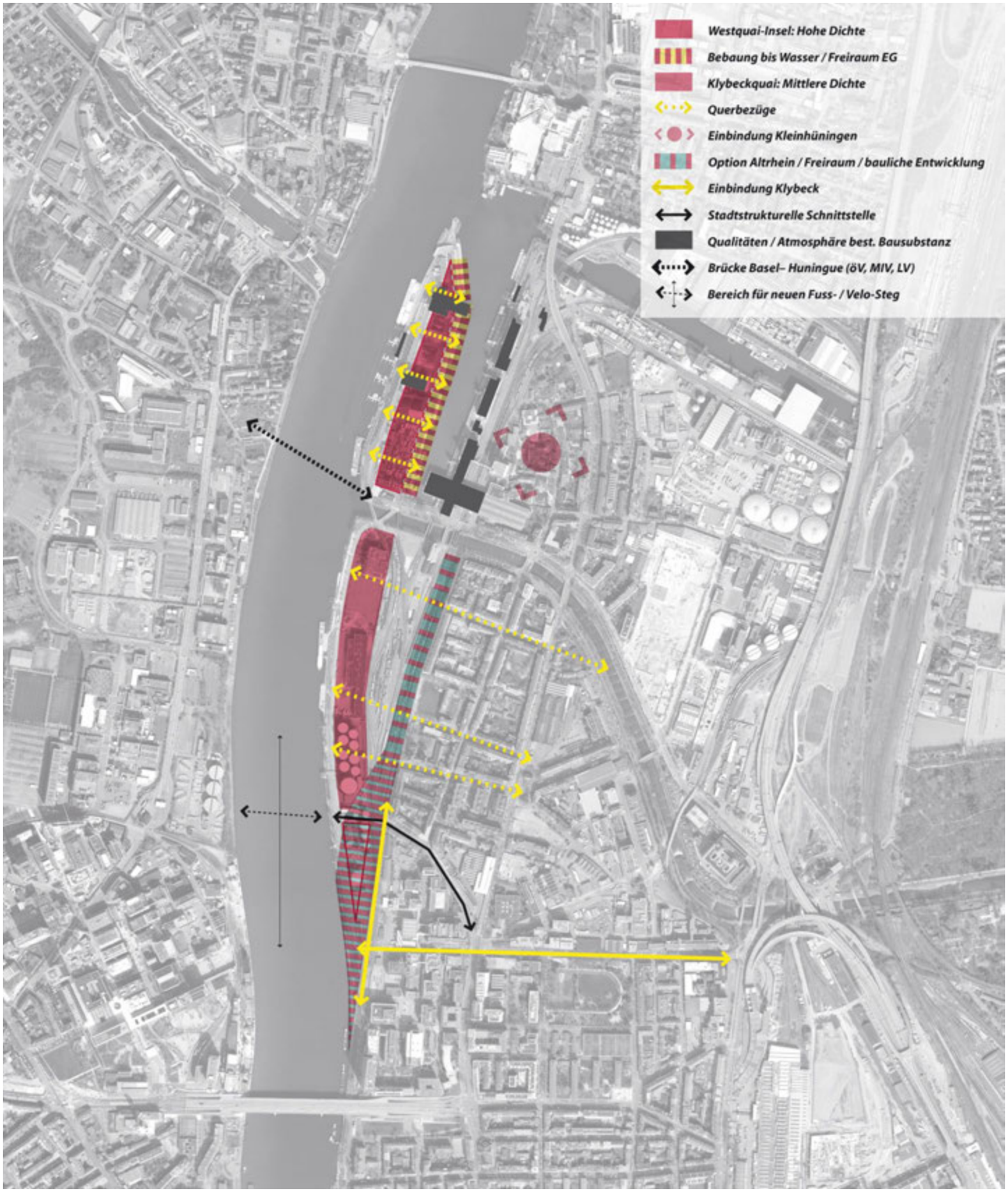
Etappierung I-IV:
gemäss Etappenplänen
A = alle Etappen

8.1 Strategie und Entwicklung



	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
1.	**Alternativer Hafenstandort** Die logistischen Abläufe der Häfen im Eurodistrict Basel sind grenzüberschreitend zu optimieren und mit der Stadtentwicklung abzustimmen. Der Hafenstandort Kleinhüningen dient als trimodale Umschlagsstelle und trägt bedeutend zur Landesversorgung der Schweiz bei. Sein Modal-Split Schiff – Bahn von 70% setzt die Verlagerungspolitik des Bundes um. Die Verlagerung der Logistiknutzungen am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel bildet die Voraussetzung zur Umnutzung dieser Areale.	A	1
2.	**Transformation zu einem neuen urbanen, mischgenutzten Hafenquartier** Die Logistiknutzungen auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai sollen nach einem vorzeitigen oder regulären Heimfall zu einem dichten, urbanen, mischgenutzten Quartier mit Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur und Freizeit transformiert werden, im Sinne einer baulichen Innenentwicklung innerhalb des trinationalen Eurodistricts.	A	1
3.	**Massgebliche Erhöhung Anteil ÖV/LV** Um beim Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (Fuss/Velo, LV) am Modal-Split ein möglichst hohes Niveau zu erreichen, sollen diese Verkehrsträger bei der Transformation priorisiert werden und die dazu notwendigen Investitionen vorgängig bzw. gleichzeitig mit der Entwicklung des neuen Hafenquartiers umgesetzt werden.	A	1
4.	**Einbezug der Nachbarstädte und Abstimmung der Transformation** Die urbanen Potentiale sind trinational.Die Industriezone Huningue Sud weist ein grosses Veränderungspotential auf. Der Transformationsprozess soll mit den Städten Huningue und Weil am Rhein in geeigneter Form abgestimmt und gemeinsam angegangen werden.	A	1

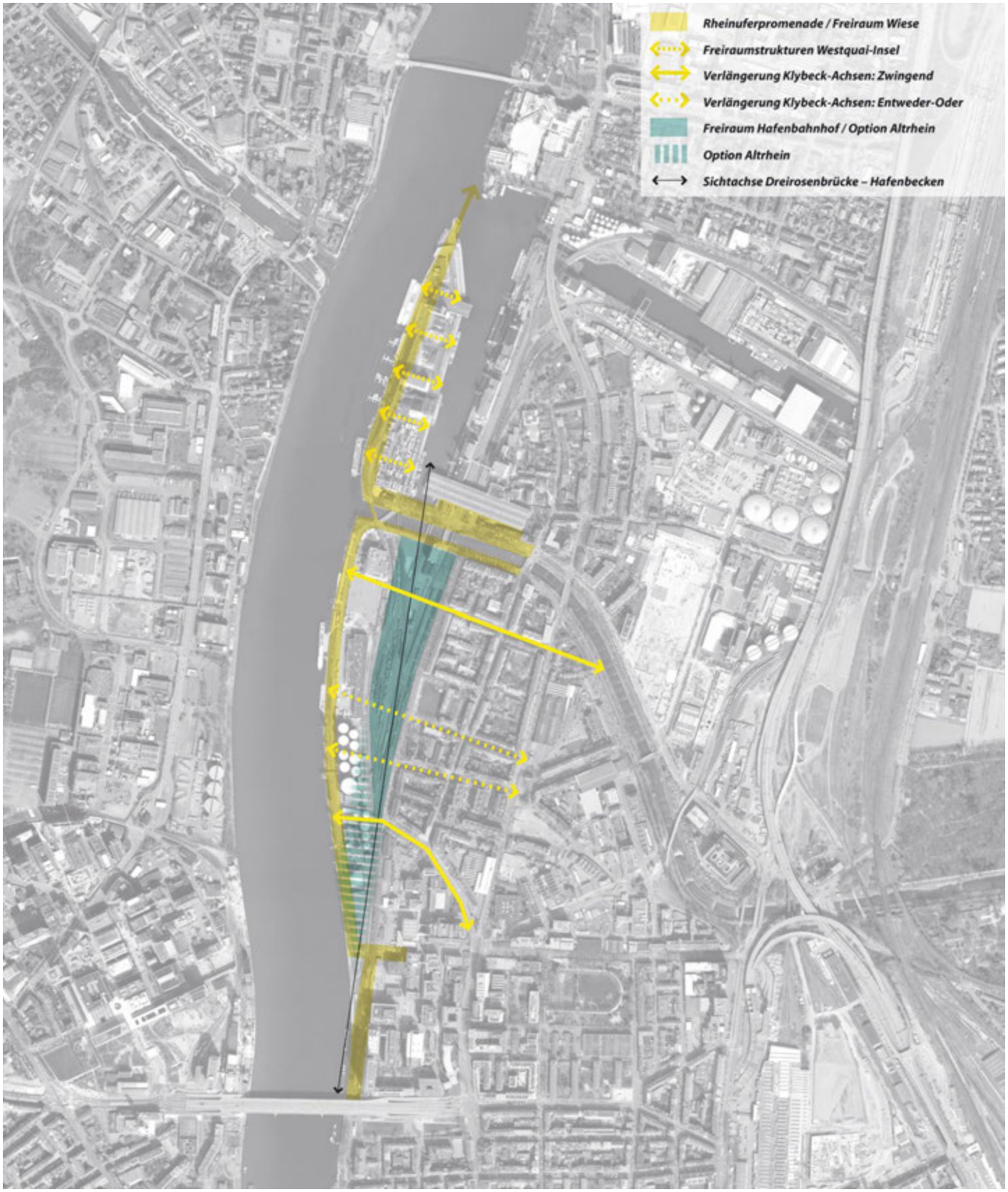
8.2 Stadtraum / Städtebau



	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
5.	**Bebauung Westquai-Insel mit hoher Dichte** Auf der Westquai-Insel soll städtebaulich eine dichte Bebauungsstruktur mit einem Nebeneinander von verschiedenen dichten Bebauungsformen mit grosser baulicher Höhe entstehen. Auf der Westquai-Insel soll der Raum zum Rhein hin baulich weitgehend freigehalten werden (Westseite), während zum Hafenbecken eine Bebauung bis ans (ev. über das) Wasser denkbar ist, solange ein durchgehender ebenerdiger Freiraum eingehalten wird und ohne dass eine geschlossene Wand zum Wasser entsteht. Die Bebauung auf der Westquai-Insel soll Querbezüge in Ost-West-Richtung zwischen Huningue und dem Ostquai offenhalten. Die zu beachtenden Sichtachsen sind noch zu eruieren.	I-III	1
6.	**Bebauung Klybeckquai mit mittlerer Dichte** Der Klybeckquai soll das urbane Quartier der Westquai-Insel mit einer mittleren Verdichtung und geringeren Gebäudehöhen fortsetzen. Die Bebauungsstruktur ist noch zu definieren, die Erschliessung soll von der vom Rhein abgewandten Seite erfolgen. Die Bebauung am Klybeckquai soll baulich Querbezüge in Ost-West-Richtung zwischen dem Klybeckquartier und Huningue freihalten.	I-III	1
7.	**Einbindung Klybeck** Die stadtstrukturelle Einbindung des Quartiers Klybeck (insbesondere Achsen Kleinhüningerstr. und Altrheinweg) und die Verknüpfung zum Horburgquartier (insbesondere Achse Mauerstr.) sollen in Form von Strassen und Wegen zum Rhein und zum Stadtzentrum erhalten und verbessert werden.	I-III	1
8.	**Neue Rheinbrücke Basel – Huningue** Auf der Höhe der Wiesemündung soll das neue Hafenquartier mit einer neuen Rheinbrücke in die Stadtstruktur eingebunden werden. Damit kann es seiner Lage im Eurodistrict gerecht und die heutige Isolation aufgebrochen werden. (siehe auch Kapitel Verkehr)	III	1
9.	**Neuer Fuss-/ Velo-Steg und/oder Fähre** Auf der Höhe der französisch-schweizerischen Grenze (zwischen Achsen Mauerstrasse und Ackerstrasse) soll ein neuer Fuss- und Velo-Steg und/oder eine neue Fähre neue Verbindungen zwischen den Quartieren und den Arealen Novartis schaffen. (siehe auch Kapitel Verkehr)	II	2

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
10.	**Option Öffnung Rhein – Altrhein** Im Falle einer Verlagerung des Hafenbahnhofs erfolgt die Realisierung eines Freiraums „Altrhein“ im Bereich des heutigen Hafenbahnhofs. Die Verbindung zum Rhein könnten die heutigen Parzellen Migrol, Hafenbahn und/oder Novartis betreffen. (siehe auch Kapitel Freiraum)	II	1
11.	**Strukturelle und atmosphärische Qualitäten Ostquai** Die strukturellen und atmosphärischen Qualitäten der Bebauung am Ostquai sind für die Identität der Entwicklung des Hafens, insbesondere auch auf der Westquai-Insel, von grosser Bedeutung. Wie können diese Qualitäten künftig weiterentwickelt werden?	A	2
12.	**Strukturelle Qualitäten Bausubstanz Westquai-Insel** Neben dem Brasilea-Gebäude sind die beiden grossen Silos und die Umschlagshalle prägend für die heutige Identität der Westquai-Insel. Es ist zu klären, inwieweit diese baulich und mit einer neuen Nutzung in eine neue Struktur integriert werden können.	I	3
13.	**Option Erweiterung Klybeck** Im Falle einer Verlagerung des Hafenbahnhofs ist eine Erweiterung der Quartiersstruktur des Klybecks nach Westen grundsätzlich erwünscht. Wie wird mit den verschiedenen Interessensansprüchen nach Wohn- und Freiraum (z.B. in Form eines Wasserbeckens) umgegangen?	II-IV	2
14.	**Vernetzung Kleinhüningen** Die stadtstrukturelle Isolierung des Quartiers Kleinhüningen soll aufgebrochen werden. Wie kann das Nebeneinander von Quartier und Hafen durch eine verbesserte Einbindung zugunsten des Quartiers verbessert werden?	II-IV	3

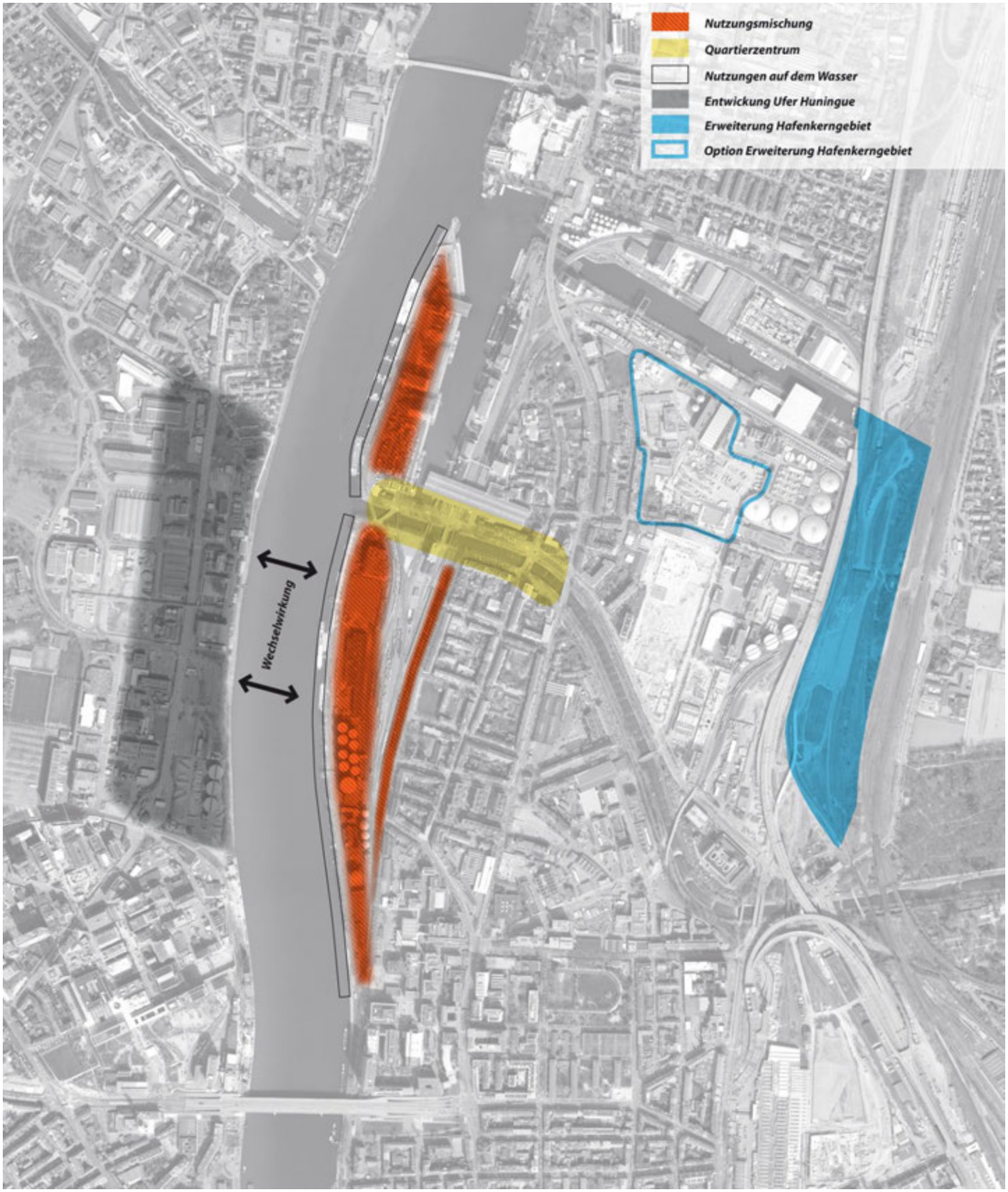
8.3 Öffentlicher Raum



	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
15.	**Grosszügige Rheinuferpromenade** Die bis zur Dreirosenbrücke reichende Uferpromenade soll mit einem grosszügigen Querschnitt für Fuss- und Veloverkehr sowie Anlieferung, aber ohne Erschliessungsfunktion für den MIV, bis zum Dreiländereck fortgesetzt werden. Untergeordnete, öffentlich genutzte Pavillons sind innerhalb eines Gesamtkonzepts möglich.	I	1
16.	**Freiraum Hafenbahnhof** Der Hafenbahnhof südlich der Wiese ist als potenzieller künftiger Freiraum mehrheitlich von Bebauung freizuhalten. Sofern Teile der Gleisanlagen zurückgebaut werden können, ist der entstandene Freiraum für die rückwärtige Erschliessung der Baufelder am Klybeckquai zu nutzen.	II - IV	1
17.	**Verlängerung Sichtachsen Klybeck zum Rhein** Die drei wichtigsten Querstrassen des Klybeckquartiers (Klybeckstr., Inselstr./ ev. Ackerstr., Giessliweg) sollen langfristig bis zum Rhein fortgeführt werden. Neue Bauten am Ufer haben entsprechende Baulinien einzuhalten, um die Sichtachsen zum Rhein freizuhalten.	IV	2
18.	**Verbindung Klybeck-Rhein/ Passarellen** Solange die Hafenbahn besteht, sind nach Möglichkeit provisorische Übergänge oder Passarellen vom Klybeck-Quartier zum Rheinufer einzurichten.	I	2
19.	**Zentraler Freiraum Wiese** Die Wiese mit ihren Ufern bildet für die vier Quartierteile Kleinhüningen, Klybeck, Westquai-Insel und Klybeckquai einen gemeinsamen zentralen Freiraum, der seiner Bedeutung entsprechend ausgestaltet werden soll.	II	3

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
20.	**Freiraum Hafenbahnhof „Wasserfläche Altrhein“** Vor weiteren Planungsschritten ist die Umsetzungsmöglichkeit eines neuen „Altrheins“ (Rheinseitenarm) oder eines Wasserbeckens entlang des Altrheinwegs zu prüfen. Dabei ist auch eine Sichtachse von der Dreirosenbrücke/ linkes Rheinufer zum Hafenbecken I relevant. (Wirkt die „Insel“ wie eine Insel?). Eine definitive Ausgestaltung des Freiraums sowie eine Erweiterung des Klybeckquartiers sind nach dem Entscheid über die Realisierung des „Altrheins“ und der Verlagerung der Hafenbahn-Infrastruktur zu fällen.	III - IV	2
21.	**Ergänzende Freiraumstrukturen Westquai-Insel/ Klybeckquai** Mit der Vorgabe durchlässiger Baustrukturen auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai (s. Stadtraum/ Städtebau) entstehen Freiräume in Ost-West-Ausrichtung. Welche Funktionen können diese übernehmen, gibt es öffentliche Räume quer zur neuen Promenade?	I - III	2
22.	**Freiraumversorgung** Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sind mit öffentlichen Freiflächen unterversorgt. Bei der Transformation der rheinnahen Hafenareale soll ausreichend öffentlicher Freiraum (ca. 30‘000m^2) geschaffen werden, in Form der Rheinuferpromenade und mehrerer kleiner Quartieranlagen.	I - III	2

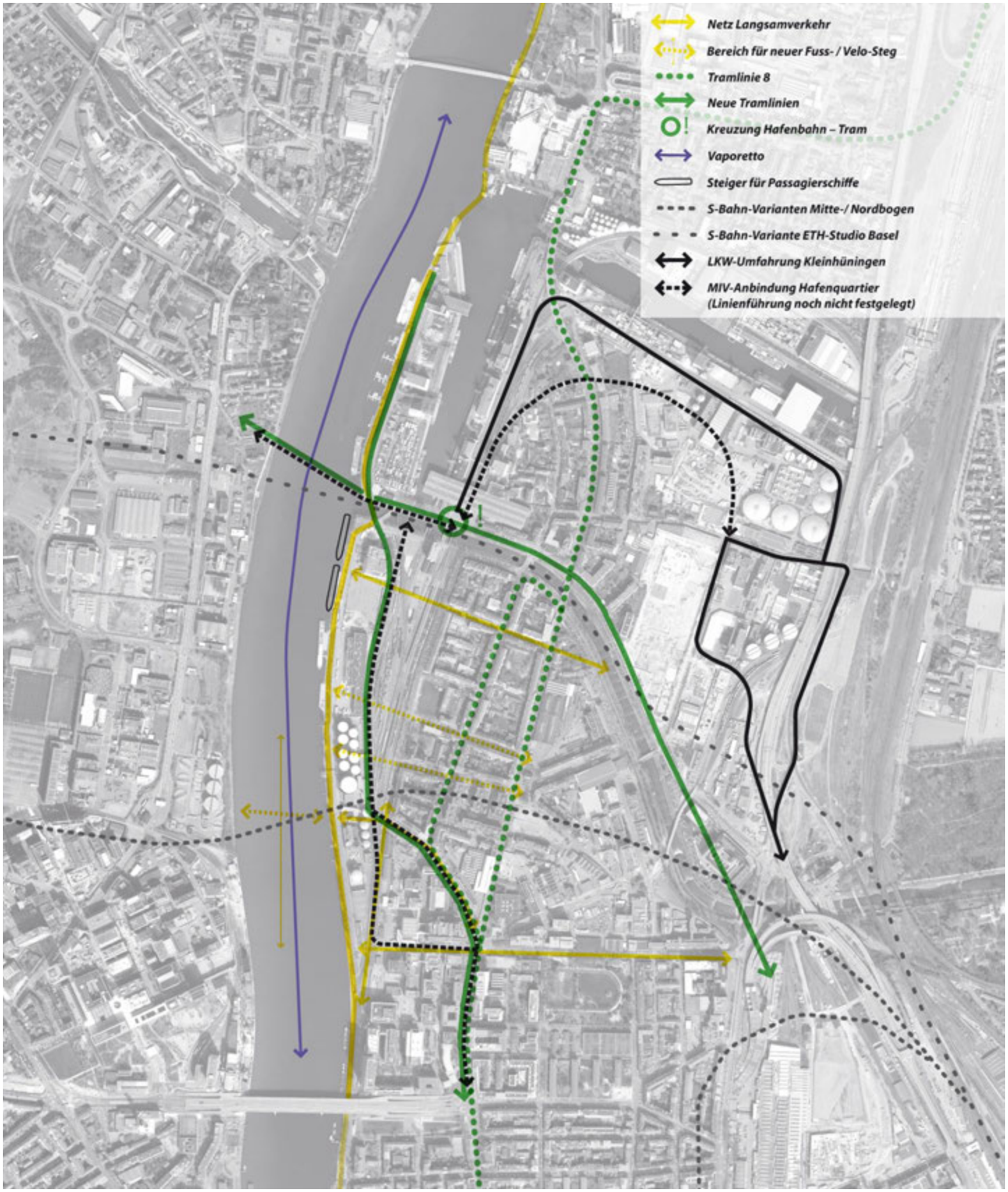
8.4 Nutzung


Nutzungsmischung
Quartierzentrum
Nutzungen auf dem Wasser
Entwickung Ufer Huningue
Erweiterung Hafenkerngebiet
Option Erweiterung Hafenkerngebiet
Wechselwirkung

	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
23.	**Begrenzung der Nutzungsarten und deren Verkehrsauswirkungen** Um die Umweltauswirkungen und Kosten für die Verkehrsinfrastrukturen zu begrenzen, sind die Auswirkungen der neuen Nutzungsarten im Hafenquartier (1. Priorität) bzw. der Verdichtung (2. Priorität) von geeigneten Massnahmen zu flankieren, bspw.Massnahmen zur Erhöhung Anteil ÖV/LV.	A	1
24.	**Ausgewogene Nutzungsmischung** Das neue Hafenquartier soll entsprechend den Anforderungen als urbaner Ort im Zentrum des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) und seinen örtlichen Qualitäten (z.B. Grenznähe, am Rheinufer) mit einer Nutzungsmischung von Arbeiten, Wohnen und weiteren Nutzungen entwickelt werden. Die Bebauungen und deren Nutzung sollen so gewählt werden, dass die Hafennutzungen am Ostquai und des Hafenbahnbetriebs gewährleistet wird.	A	1
25.	**Arbeitsstandort Hafenquartier** Das neue Hafenquartier soll als bedeutender verdichteter Arbeitsstandort entwickelt werden für neue Arbeitsnutzungen als Teil der Nutzungsmischung im Hafenquartier.	I-III	1
26.	**Wohnen am Rhein** **I**m Hafenquartier soll am Rheinufer eine hohe Wohnqualität mit Blick auf das Wasser erreicht werden. In der Etappierung ist ein Umgang mit Nutzungs-/ Lärmkonflikten insbesondere gegenüber der Hafennutzungen bzw. des Hafenbahnbetriebs zu finden.	II-III	1
27.	**Fortführung und Erweiterung Hafennutzungen** Im Hafenkerngebiet werden die bestehenden Hafennutzungen fortgeführt. Mögliche Veränderungen mit zusätzlichen Emissionen sind zu definieren, um die Voraussetzungen für die Entwicklung und Nutzung von Westquai-Insel und Klybeckquai zu schaffen.	A	1
28.	**Entwicklung Ufer Huningue** Eine Nutzungsänderung am gegenüberliegenden Ufer ist wünschenswert, abgestimmt auf die Entwicklung im Hafen Klybeck/ Kleinhüningen.	II-IV	1
29.	**Nutzungen auf dem Wasser** Für das neue Hafenquartier können zusätzlich Wasserflächen in Form von Schiffsanlegern, Plattformen, schwimmenden Häusern etc. entlang des Ufers genutzt werden.	A	2
30.	**Quartierzentrum Hafen/Kleinhüningen/Klybeck** Nutzungen von Bedeutung als quartierbezogene Infrastruktur und mit höherer Publikumsintensität sollen rund um den zentralen Freiraum Wiese (Mündung bis Hochbergerplatz/ Stücki) angesiedelt werden, um den bestehenden und neuen Quartieren gleich zu dienen.	II-IV	2
31.	**Pioniernutzungen** Pioniernutzungen dienen der frühzeitigen Belebung und Identitätsstiftung für das neue Hafenquartier und fördern so dessen Transformation. Solche Nutzungen sind eine erste Etappe einer schrittweisen Umnutzung in hochwertige und städtische Mischnutzungen. In diesem Sinne hat ein Qualitätsmanagement diese angestrebte aufwärtskompatible Nutzerfolge zu begleiten.	I-II	2

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
32.	**Wohnen am Wasser** Zusätzlich zum Wohnen am Rhein sind am Hafenbecken I und am „Wasserbecken Altrhein“ (heutiger Hafenbahnhof) mögliche Wohnnutzung im Hinblick auf die Hafennutzungen bzw. den Hafenbahnbtrieb zu prüfen.	II-IV	2
33.	**Pioniere/ Schlüsselnutzungen** Welche kulturellen oder Bildungsinstitutionen wie Veranstaltungsorte oder Hochschulstandorte benötigen in Zukunft einen neuen Standort, der das Hafenquartier gezielt beleben könnte?	I-II	2
34.	**Parzellierung** Grösse und Struktur der zukünftigen Parzellierung hat grosse Auswirkungen auf eine Transformation und das Engagement von Investoren. Wie kann eine urbane Mischung mit unterschiedlichen Akteuren und Trägerschaften auch auf Ebene der Parzellenstruktur gesichert werden?	I-II	2
35.	**Tourismus** Welche touristischen Nutzungsmöglichkeiten bietet das Hafenquartier, welche bisher noch gar nicht oder nur unzureichend (beispielsweise spezielle Lage am Dreiländereck) genutzt wurden? Wie können diese aktiviert werden? Welchen Beitrag kann das Hafenquartier zukünftig zur (auch überregionalen) Ausstrahlungskraft Basels leisten?	I-III	2
36.	**Lärmintensive/ nächtliche Freizeitnutzungen** Das Hafengebiet (insbesondere Klybeck) stellt eine der wenigen Potenzialorte innerhalb der Stadt Basel für lärmintensive/ nächtliche Freizeitnutzungen dar. Wie ist eine Entwicklung des Ufers Huningue darauf abzustimmen, welche Nutzungen werden prioritär behandelt?	I-II	2

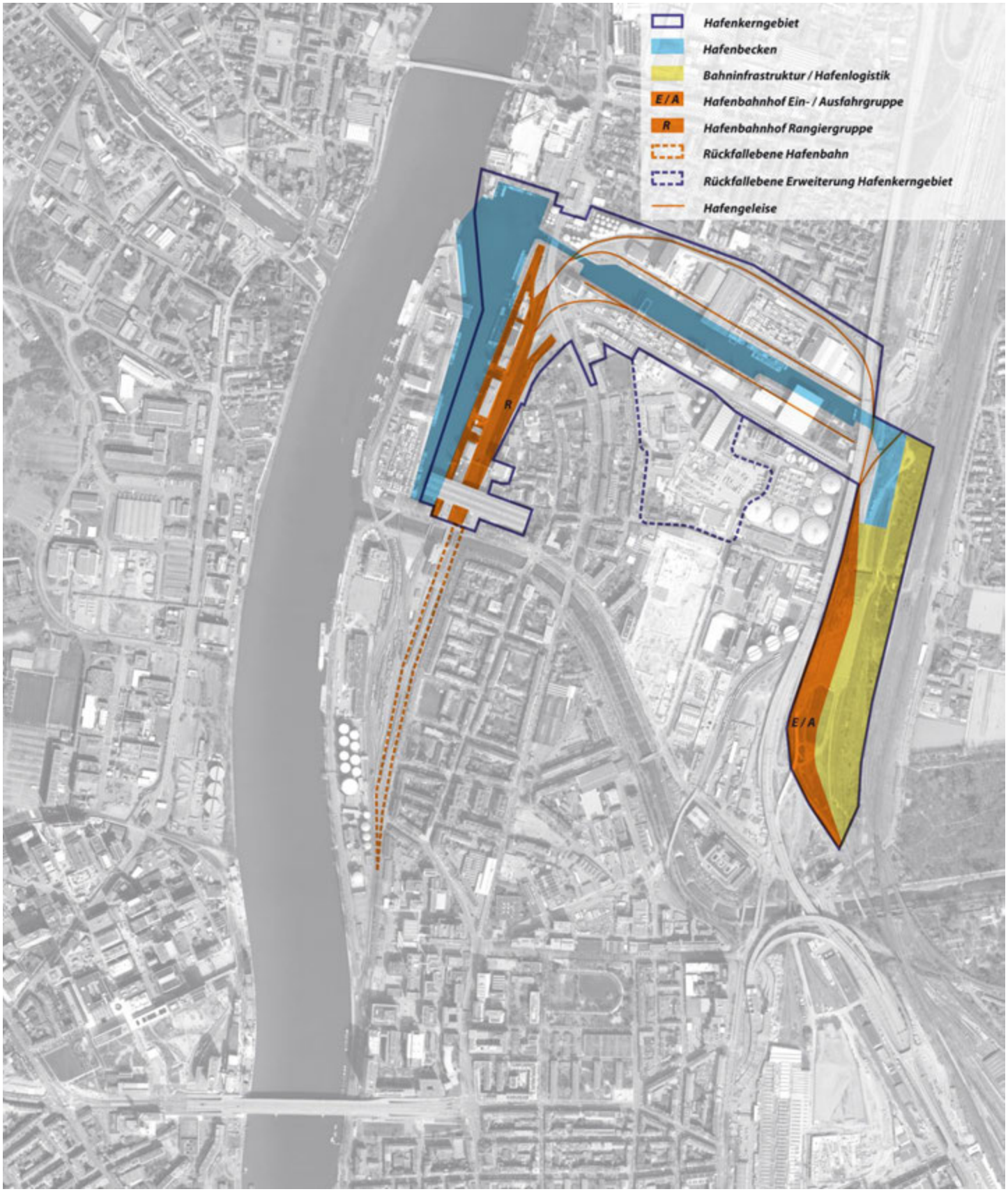
8.5 Verkehr


Netz Langsamverkehr
Bereich für neuer Fuss- / Velo-Steg
Tramlinie 8
Neue Tramlinien
Kreuzung Hafenbahn – Tram
Vaporetto
Steiger für Passagierschiffe
S-Bahn-Varianten Mitte-/ Nordbogen
S-Bahn-Variante ETH-Studio Basel
LKW-Umfahrung Kleinhüningen
MIV-Anbindung Hafenquartier
(Linienführung noch nicht festgelegt)

	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
37.	**Massgebliche Erhöhung Anteil ÖV/LV** Um beim Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (Fuss/Velo, LV) am Modal-Split ein möglichst hohes Niveau zu erreichen, sollen diese Verkehrsträger bei der Transformation priorisiert werden und die dazu notwendigen Investitionen vorgängig bzw. gleichzeitig mit der Entwicklung des neuen Hafenquartiers umgesetzt werden.	A	1
38.	**Neues Vaporetto** Als günstigste neue ÖV-Erschliessung des Hafenquartiers kann mittelfristig und mit relativ bescheidenen Infrastrukturbauten ein Linienboot auf dem Rhein (Huningue/ Weil – Birsfelden) eingerichtet werden.	I	1
39.	**Neues Tram/ neue S-Bahn** Mittelfristig ist eine weitere neue ÖV-Erschliessung des Hafenquartiers durch eine neue Tramlinie und/ oder eine S-Bahn-Linie mit Station unverzichtbar, langfristig als grenzüberschreitende Verbindung.	II-III	1
40.	**Durchgehender rechtsrheinischer Fuss-/ Veloweg** Zwischen der Dreirosenbrücke und Weil-Friedlingen/ neue Haltestelle Tram 8 soll eine durchgehende Verbindung für den Langsamverkehr entstehen, mit einer neuen Verbindung (Steg/ Fähre) von der Westquai-Insel Richtung Rhein-Center/ Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen.	I-II	1
41.	**Reduktion Anteil MIV** Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll neben Massnahmen bei der Nutzung (verkehrsarme Nutzungsarten) und der städtebaulichen Struktur (z.B. Durchmischung, Quartierinfrastruktur vor Ort) zudem durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement reduziert werden (Umsteigen fördern, Fahrtenmodelle, Quartierparkings u.ä.).	A	1
42.	**Neue Rheinbrücke Hafenquartier – Huningue** Auf der Höhe der Wiesemündung soll das neue Hafenquartier mit einer neuen Rheinbrücke (LV/ÖV/ MIV) in die Stadtstruktur eingebunden werden.	III	2

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
43.	**Neue Buserschliessung** Wie wird das neue Hafenquartier durch den ÖV erschlossen, wenn noch keine Tram-/ S-Bahn-Anbindung bestehen sollte?	I-II	2
44.	**Anbindung Hafenquartier MIV** Wie kann das neue Hafenquartier im Süden an das städtische Strassennetz angebunden werden (Kreuzung Klybeckstr./ Mauerstr.)? Wie sind die Schnittstellen zwischen der rückwärtigen Erschliessung des Klybeckquais mit der Hafenbahn zu lösen?	I-III	2
45.	**Umfahrung Kleinhüningen** Der nicht vermeidbare motorisierte Individualverkehr (MIV) soll die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck so wenig wie möglich stören. Wie ist die Transformation der Hafenareale von der geplanten Realisierung einer Umfahrung Kleinhüningen abhängig? Wie kann eine solche Umfahrung stadtverträglich realisiert werden?	I - II	2
46.	**Parkierungskonzept** Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben soll zur Schaffung einer hohen städtebaulichen Qualität einerseits und zur expliziten Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel ein Gesamtkonzept für den Umgang mit der Parkierung erarbeitet werden. Die Freihaltung der Oberflächen von möglichst viel motorisiertem Verkehr sowie die Konzentration der Parkierungsanlagen in Quartiergaragen schaffen auch finanzielle Vorteile. Die passenden Instrumente sind als Basis für die nutzungsplanerische Umsetzung zu klären.	I - II	1

8.6 Hafenlogistik



	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
47.	**Ersatz Hafenlogistik Klybeckquai und Westquai-Insel** Um die Voraussetzungen für die Stadtentwicklung am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel zu schaffen, ist der Ersatz der dort bestehenden Hafenlogistikbetriebe ein Kernprojekt der Hafen- und Stadtentwicklung. Am Westquai müssen für die Betriebe vor 2029 Ersatzstandorte realisiert und bereitgestellt werden. Eine besondere Herausforderung stellt dabei der Ersatz des trimodalen Containerterminals mit Wasseranschluss dar.	II - III	1
48.	**Einbezug der Rheinschifffahrt in die alpenquerende Verlagerungspolitik** Die Rheinschifffahrt ist Teil der alpenquerenden Verlagerungspolitik und ist gemäss dem neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) von 2009 als Verlagerungsträger einzubeziehen. Die daraus resultierenden Anforderungen an die Kapazitätserweiterung für den Containerumschlag Schiff-Bahn Hafen Kleinhüningen Basel Nord fliessen in die Entwicklungsplanungen ein.	I - II	2
49.	**Verknüpfung der Containerschifffahrt mit dem Umschlagsterminal Basel-Nord** Zur Umsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes ist ein zukunftsweisender, effizienter Anschluss des Hafens an die Bahn notwendig. Dazu soll der am besten geeignete Standort am wichtigsten EU-Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua zur direkten Verknüpfung des Hafenbeckens 2 mit dem Standort Basel-Nord genutzt werden.	I - II	1
50.	**Trinationale Kooperation der Rheinports Basel-Mulhouse-Weil** Im Rahmen der 2008 gegründeten Arbeitsgemeinschaft der Häfen im Dreiländereck werden die Kooperationspotenziale evaluiert und erste Umsetzungsschritte mittelfristig angestrebt.	A	2
51.	**Verlagerung der Hafenbahn in Abstimmung mit den Hafen- und Stadtentwicklungsschritten** Die Hafenbahn soll, ausgehend von den Rheinufern, in Modulen der Hafen- und Stadtentwicklung angepasst bzw. verlagert werden. Als zwingende Voraussetzung müssen für die jeweiligen Schritte alternative Standorte zur Verfügung stehen, dabei stellt die Verlagerung der Ein-/ Ausfahrtsgruppe vom Klybeckquai auf das SBB-Areal Basel Nord ein Schlüsselprojekt dar.	II - IV	1
52.	**Rollende Autobahn Basel Kleinhüningen – Lugano Vedeggio** Der Standort der „Rollenden Autobahn“ im Rheinhafen ist als Voraussetzung der Hafen- und Stadtentwicklung zu verlagern.	II	2

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
53.	**Klärung der Standortprioritäten SBB-Areal Basel-Nord für den kombinierten Verkehr zwischen Kanton BS / SRH und SBB AG / SBB Cargo (Eigentümer)** Abstimmen der Prioritäten Kanton BS / SRH für einen trimodalen Containerterminal und die Verlagerung der Hafenbahn mit dem Bedarf der SBB (und ggfs. einer reduzierten PEZA des Bundes).	I	1
54.	**Verlegung des Kernbereichs des Hafenbahnhofs / Planung Umschlagsterminal Basel Nord** Wohin kann der Kernbereich des Hafenbahnhofs verlagert werden? Ist eine Verlagerung des Kernhafenbahnhofs Klybeckquai mit der Realisierung des Umschlagsterminals Basel-Nord kompatibel?	I - II	1

8.7 Wirtschaftlichkeit

	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
55.	**Volkswirtschaftlichkeit / Transparenz Kosten / Einnahmen bei Transformation** Die Transformation der Hafenareale in ein neues Hafenquartier löst einerseits Infrastrukturkosten aus (Erschliessung, öffentliche Freiräume, Bildungs-/ soziale Infrastruktur), andererseits Abgaben und Einnahmen der neuen Nutzer (Mehrwert, Erschliessung, Steuereinnahmen, Landwerte). Kosten und Einnahmen verschiedener Nutzungs- und Erschliessungs-/ Gestaltungsvarianten sollen einander gegenüber gestellt werden.	A	1

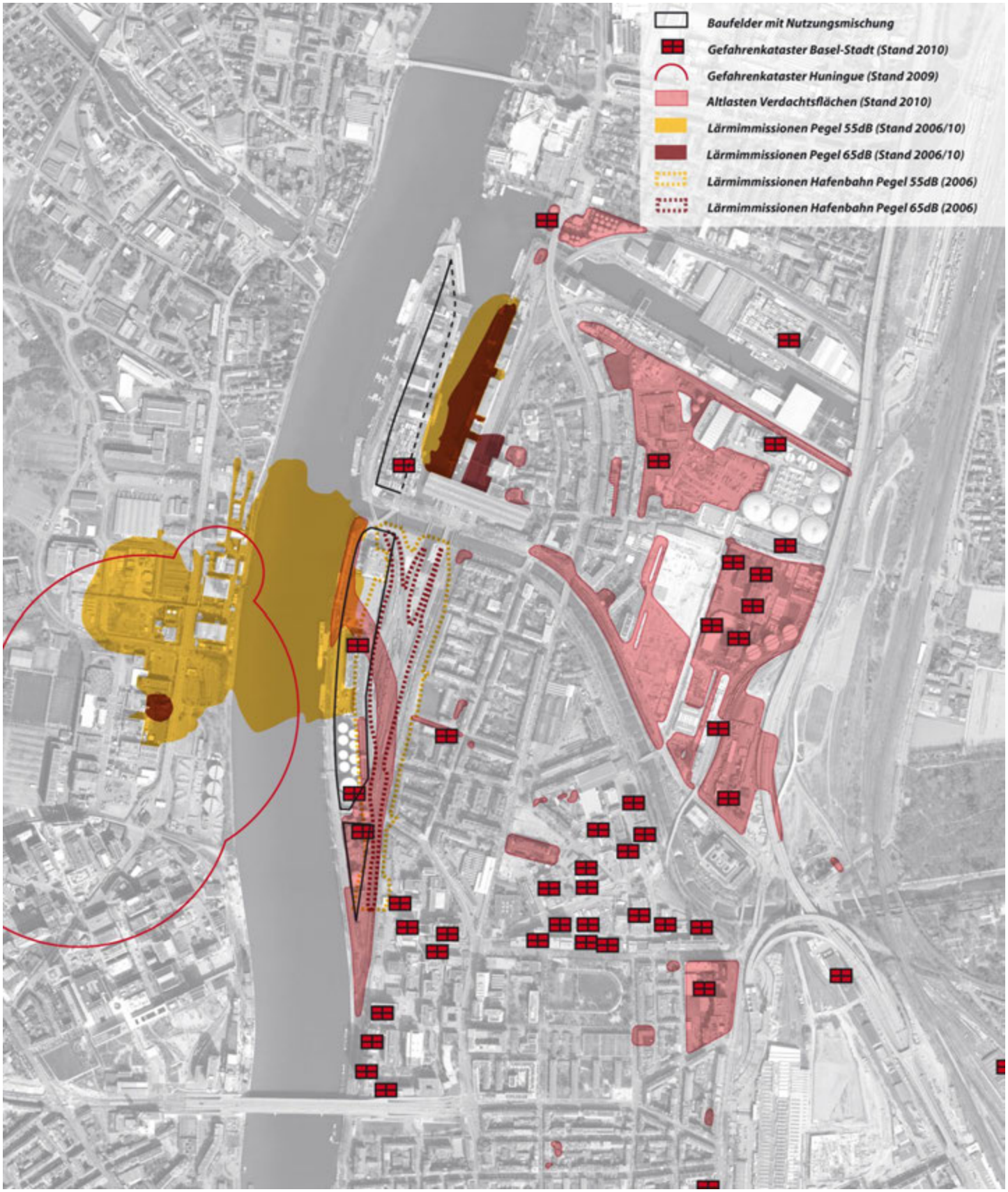
	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
56.	**Finanzierung Hafeninfrastrukturen** Wie werden die Verlagerungen von Hafeninfrastrukturen finanziert?	A	1
57.	**Marktnachfrage neue Nutzungen** Welche Verdichtung und welche Nutzungsarten könnten in Basel in Zukunft nachgefragt werden?	A	2
58.	**Stadtentwicklung/ Nachfrage Wohnen** Welche Anzahl und Qualitäten von Wohnungen werden in Basel-Nord in Zukunft nachgefragt?	A	2
59.	**Stadtentwicklung/ Nachfrage Arbeitsplätze** Welche Arbeitsnutzungen mit welchen räumlichen und Standort-Anforderungen werden in Basel in Zukunft nachgefragt?	A	2
60.	**Heimfall Baurechte** Wann und mit welchen Kosten können die Baurechte auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai zurückgenommen werden?	A	1
61.	**Rückbau Hafen-Infrastrukturen** Bei einer Verlagerung von Infrastrukturen sind die bestehenden zurückzubauen. Wer muss diese Kosten übernehmen?	A	1
62.	**Sanierung Altlasten Hafen** Wer ist für die Sanierung von Altlasten des Hafenbetriebs verantwortlich und finanziert diese?	A	1

8.8 Organisation / Prozesse

	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
63.	**Projektorganisation** Die Komplexität der Aufgaben und die Anzahl Akteure nimmt in den nächsten Arbeitsphasen zu. Die Projektorganisation + -koordination muss dies bündeln und die Koordination verbessern.	I	2
64.	**Konstitution Entwicklungsträger** Die beteiligten Planungspartner und massgeblichen Akteure sollen sich auf klare Ziele einigen und sich zugleich organisatorisch konstituieren. Die Nachbargemeinden sind in geeigneter Weise einzubinden.	I	1
65.	**Entwicklung Brachflächen** Die Entwicklung von heutigen Bracharealen soll abgestimmt auf den Stadtteilrichtplan erfolgen. Aufgrund des Nutzungsdruckes stellen diese Flächen die ersten Etappierungsschritte dar. Eine Zone 7 konforme, aufwärtskompatible Bebauung stellt die Zielsetzung für die Projektorganisation dar.	I	1

	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
66.	**Abstimmung mit Stadt- und Hafenentwicklung** Vertiefung der Module pro Entwicklungsschritt	A	1
67.	**Strategie Prozess/ Entscheidungsfindung** Wie soll die Entscheidungsfindung für eine Transformation zu einem neuen trinationalen Zentrum ablaufen, welche Partner innerhalb des trinationalen Eurodistricts (insbesondere Huningue/ Weil a. Rh.) werden wann und wie einbezogen?	I	1
68.	**Einbezug Bevölkerung** Wie soll die Bevölkerung am Prozess der Transformation zu einem neuen trinationalen Zentrum innerhalb des trinationalen Eurodistricts teilhaben?	I	1
69.	**Einbezug betroffene Hafenfirmen** Wie werden die betroffenen Hafenfirmen beim Ersatz Hafenlogistik Westquai-Insel einbezogen und wie findet die Koordination zu den Partnern der Ersatzstandorte statt?	I - II	1
70.	**Einbezug Akteure am Standort SBB-Areal Basel Nord** Einbezug / Koordination der beteiligten Anrainer (neben SBB Cargo): SBB AG, Deutsche Bahn AG, Dussumschlagsgesellschaft , Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Verkehr (BAV, Sachplan Verkehr).	I - II	1
71.	**Vorbereitung Entwicklungsgesellschaft** Zur Umsetzung des anspruchsvollen Entwicklungsmanagements sollen sich die Entwicklungsträger in geeigneter Weise organisatorisch konstituieren. Ist die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft dafür ein probates Mittel?	I	2

8.9 Umwelt

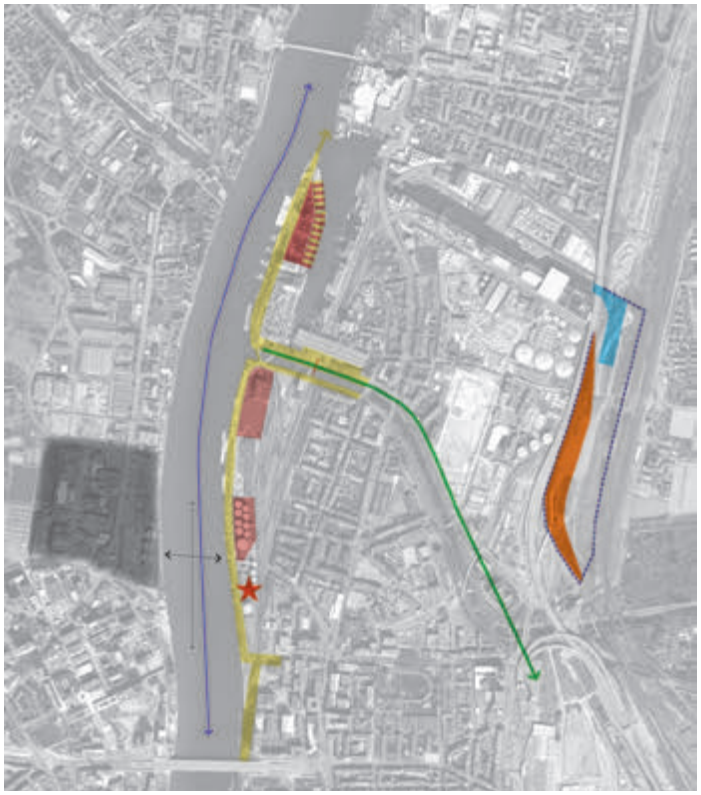

Baufelder mit Nutzungsmischung
Gefahrenkataster Basel-Stadt (Stand 2010)
Gefahrenkataster Huningue (Stand 2009)
Altlasten Verdachtsflächen (Stand 2010)
Lärmimmissionen Pegel 55dB (Stand 2006/10)
Lärmimmissionen Pegel 65dB (Stand 2006/10)
Lärmimmissionen Hafenbahn Pegel 55dB (2006)
Lärmimmissionen Hafenbahn Pegel 65dB (2006)

	Ziele	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
72.	**Umweltschonende Umsetzung der Transformation** Die Transformation der Hafenareale soll umwelt- und ressourcenschonend umgesetzt werden, d.h. trotz intensiverer Nutzung die Umwelt so wenig wie möglich belasten sowie so wenig Ressourcen wie möglich verbrauchen. Der knappe Raum wird optimal und haushälterisch genutzt.	A	1
73.	**Ökologie und Naturschutz** Die heute im Biotopverbund als wertvoll bezeichneten Flussufer von Rhein und Wiese sollen wo möglich erhalten bleiben bzw. in adäquater Form ersetzt und ausgeglichen werden.	A	2

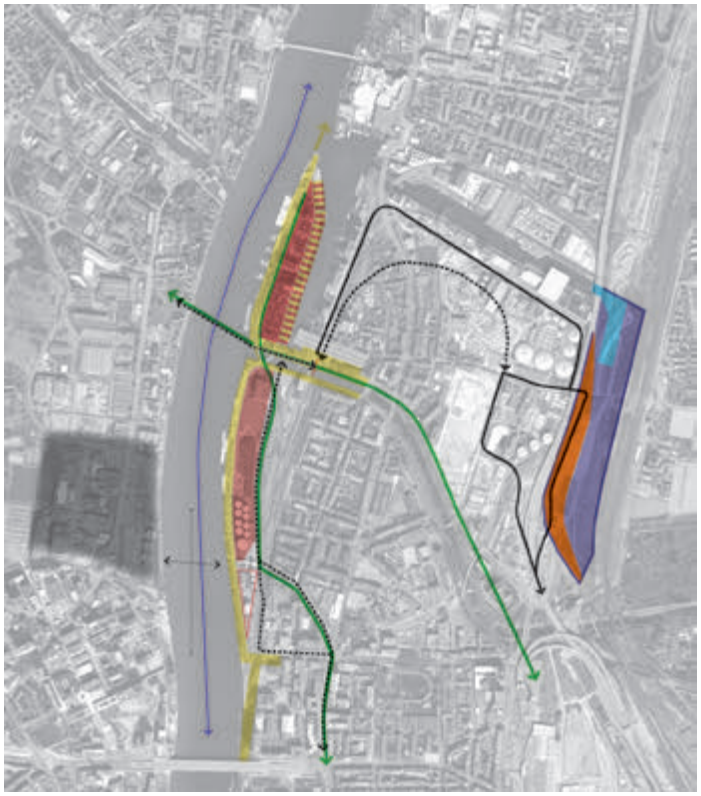
	Koordinationsbedarf	Etappierung (I-IV)	Priorität (1-3)
74.	**Luftreinhaltung** Die Luft ist in der gesamten Kernstadt Basel belastet. Wie kann mit dieser Belastung im Hafengebiet (Luftsanierungsgebiet gemäss Luftreinhalteplan) umgegangen werden? Wie kann die Belastung durch Emissionen, verursacht von motorisiertem Verkehr und Gebäuden, trotz einer starken Entwicklung nicht vergrössert, sondern vermindert werden?	A	1
75.	**Lärm** Eine Transformation eines Industrieareals in ein Mischgebiet birgt Konflikte zwischen den bestehenden Emittenten und neuen lärmempfindlichen Nutzungen. Wie kann mit der bestehenden Situation und mit möglichen Veränderungen der Hafennutzungen bzw. des Hafenbahnbetriebs und deren Emissionen umgegangen werden, so dass die Nutzungs-/ Lärmkonflikte möglichst gering gehalten werden?	I -III	1
76.	**Altlasten** Das ganze Hafengebiet ist durch frühere Verfüllungen, durch den Hafenumschlag von Kohle und Mineralöl sowie durch angrenzende chemische Fabrikationsanlagen durch Altlasten belastet. Wie kann vermieden werden, dass eine Transformation durch die ohnehin notwendige Sanierung nicht negativ beeinträchtigt wird?	A	1
77.	**Störfälle** Das Hafengebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe von massgeblichen Störfallbetrieben im Klybeck und in Huningue. Wie sieht der Umgang mit dieser Gefahr aus und was heisst das für die Störfallbetriebe?	A	1
78.	**Grundwasser / Hydrologie** Auswirkungen von Massnahmen (z.B. Wasserbecken) auf das Grundwasser und auf die Hydrologie des Rhein und der Wiese?	III - IV	2

8.10 Etappierung

Erste Schritte



vorleistungen Transformation

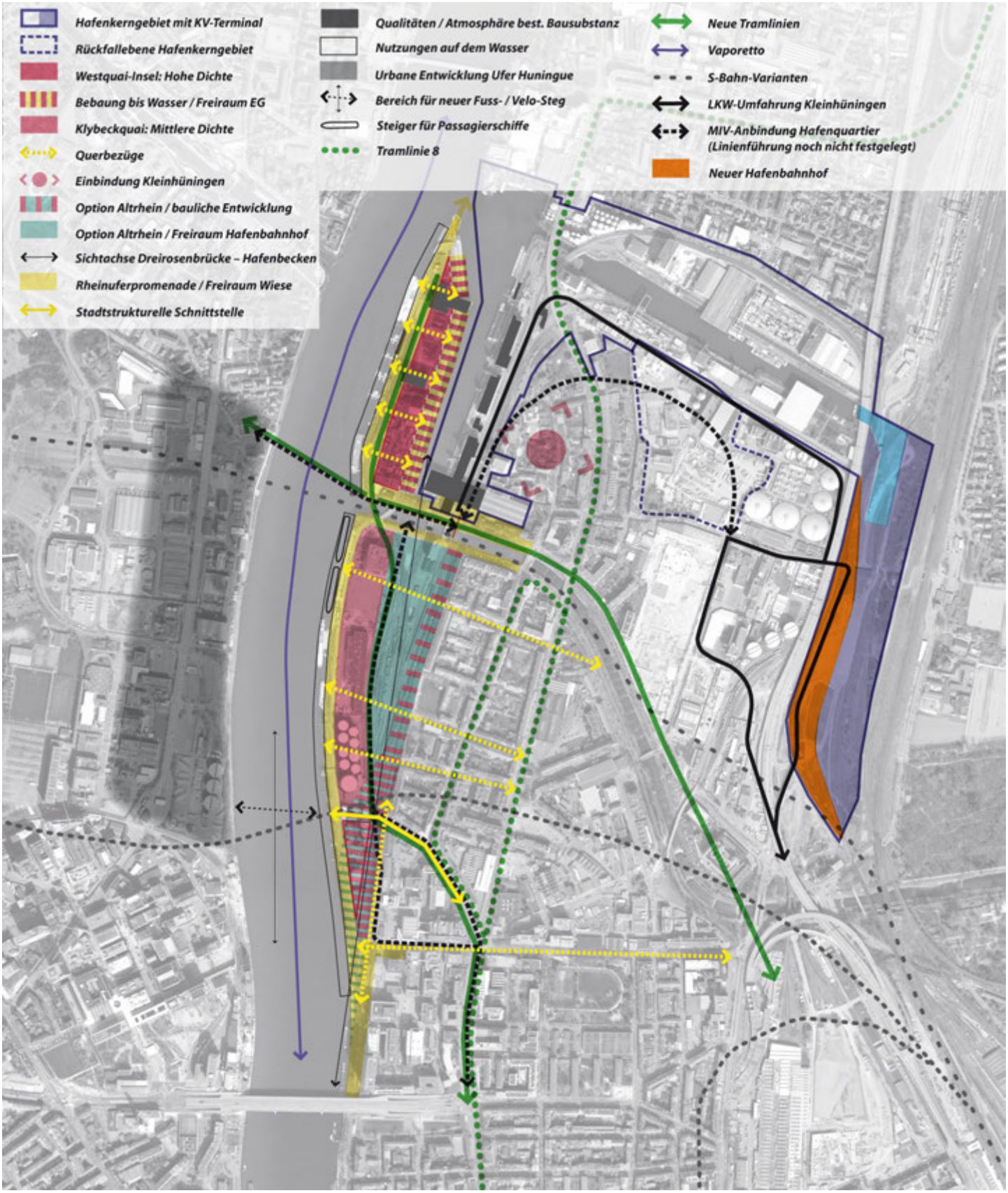


Transformation 1. Teil

Transformation 2. Teil

Etappierung	Etappierung (I-IV)	~~Priorität (1-3)~~
Erste Schritte: Zentrale Elemente		
Pioniernutzungen Frühzeitige Belebung und Identitätsstiftung innerhalb der Industriezone	I	
Sicherung Verlagerungsoptionen, Finanzierungsmittel Abgestimmte Vorlagen an Finanzierungsträger und Kauf der massgeblichen Flächen	I	
Provisorische Umgestaltung Rheinufer Sukzessive Aufhebung der Uferstrasse und Öffnung für den Langsamverkehr	I	
Neues Vaporetto Linienboot auf dem Rhein als erste ÖV-Erschliessung	I	
Vorleistungen Transformation: Zentrale Elemente		
Bauphase Ersatz Hafenlogistik, Verlagerung Hafenbahn Bau neuer Infrastrukturen für die reorganisierten Hafenanlagen des Beckens III mit Bahnanlagen	II	
Mischgenutzte Teil-Transformation Westquai-Insel und Klybeckquai Umsetzung erster baulicher Projekte auf freien Parzellen wie Dreiländereck, ex Esso, Migrol	II	
Neue erste Tramlinie Frühzeitige ÖV-Erschliessung durch eine erste neue Tramlinie	II	
MIV-Erschliessung Rückwärtige Erschliessung Klybeckquai	II	
Rheinuferpromenade Umsetzung der Rheinuferpromenade als grosszügigen neuen Freiraum	II	
Transformation 1. Teil: Zentrale Elemente		
Ersatz Hafenlogistik, Verlagerung Hafenbahn Verlagerung der Hafenlogistik von Westquai-Insel und Klybeckquai zum Hafenbecken III	III	
Mischgenutzte Transformation Westquai-Insel und Klybeckquai Bebauung des neuen Hafenquartiers mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen	III	
Rheinuferpromenade Umsetzung der Rheinuferpromenade als grosszügigen neuen Freiraum	III	
Neue zweite Tramlinie Zusätzliche ÖV-Erschliessung durch eine weitere neue Tramlinie	III	
Umfahrung Kleinhüningen Stadtverträgliche Umfahrung des Quartiers	III	
Neue Rheinbrücke Basel-Huningue Verbindung des Hafenquartiers mit dem Entwicklungsgebiet Huningue Sud	III	
Transformation 2. Teil: Zentrale Elemente		
Freiraum Hafenbahnhof / Wasserfläche Altrhein Umsetzung eines Freiraums bzw. einer Wasserfläche anstelle des verlagerten Hafenbahnhofs	IV	
Neue S-Bahn Erschliessung des Hafenquartiers im Rahmen S-Bahn-Nordbogen	IV	
Einbindung Klybeck, Kleinhüningen Zusammenwachsen des neuen Hafenquartiers mit den angrenzenden Quartieren	IV	

8.11 Grundzüge der Synthese (Entwurf)



Die zukünftige städtebauliche Arealentwicklung / Bebauung der Westquai-Insel erfolgt mit hoher Dichte. Diejenige des Klybeckquais mit mittlerer Dichte.

Die beiden Hafenquartiere sollen mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung von Arbeit, Wohnen und weiteren Nutzungen entwickelt werden unter Gewährleistung der Hafennutzungen am Ostquai und des verbleibenden Hafenbahnbetriebs.

Im Hafenkerngebiet werden die bestehenden Hafennutzungen fort geführt. Mögliche perspektivische Veränderungen mit zusätzlichen Emissionen sind zu definieren, um die Voraussetzungen für die Entwicklung und Nutzung der Westquai-Insel und Klybeckquai zu schaffen.

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

Als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung am Westquai müssen für die Hafenlogistikbetriebe bis spätestens 2029 (wenn möglich frühzeitig) trimodale Ersatzstandorte (mit Schiffsanschluss) bereit gestellt werden. Hauptfokus bildet dabei das SBB-Areal Basel-Nord.

Im kombinierten Verkehr (Container) wird eine Verknüpfung des Hafenbeckens 2 bzw. der Hafenterminals mit einem KV-Terminal Basel Nord angestrebt. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund und der SBB für eine entsprechende Lösung ein. Die Variante „Hafenbecken Süd“ bildet die Rückfallebene, falls die Verknüpfung mit einem Gateway Basel Nord nicht zustande kommt.

Für die „Pilotparzellen“ Dreiländereck und Klybeckquai / ex-Esso wird ein Verfahren zur vorzeitigen Entwicklung im Sinne des vorliegenden Leitbilds bis Ende 2010 erarbeitet.

Weiteres Vorgehen

Mit der weiteren Transformationsplanung soll die bestehende Projektorganisation:

- das vorliegende Leitbild zu einem Stadtteilrichtplan verdichten und durch genauere Untersuchungen der Altlasten-, Lärm- und Störfallsituationen die Einflussgrössen auf die Wirtschaftlichkeit / Machbarkeit und die nachfolgende konkrete Umsetzung benennen.
- zusammen mit SBB Cargo und dem Bund die Planung der trimodalen Umschlagsdrehscheibe auf dem ehemaligen DB-Rangierbahnhofareal weiterentwickeln. Dabei sollen die Verknüpfung mit dem Hafenbecken 2 und die Verlagerung der Hafenbahn als Optionen miteinfliessen.
- zu Handen der Entscheidungsgremien Vorschläge für die zukünftige Trägerschafts-, Finanzierungs- und Umsetzungsmodelle für die Entwicklung einer integrierten Hafen- und Stadtentwicklung erarbeiten.
- den Stadtteilrichtplan innerhalb Jahresfrist erarbeiten und den Entscheidungsgremien zur Genehmigung vorlegen (Termin: 1. Quartal 2011).

Der Klybeckquai soll mit ersten kurzfristigen zu realisierenden Massnahmen für den Langsamverkehr geöffnet werden.