Kanton Basel-Stadt, Rheinschifffahrtsdirektion / Hochbau- und Planungsamt
Städtebauliche Entwicklung Rheinhafen Klybeck-Kleinhüningen

Städtebauliche Entwicklung für den Rheinhafen Klybeck-Kleinhüningen

Teilbericht städtebauliche Ziele und Perspektiven im Rahmen der Überprüfung eines Ersatzstandortes für den Hafen St. Johann

30. Mai 2006

FEDDERSEN & KLOSTERMANN Städtebau – Architektur – Landschaft
Neumarkt 6 CH-8001 Zürich Tel 044 262 50 00 Fax 044 252 47 93 mail@fkurb.ch

Impressum

*«Viel vermag der schauende Mensch zu fassen. Doch keiner,
eh er geschaut, ist Seher des, was künftig geschieht»*

Sophokles in Aias

Inhaltsverzeichnis

Einleitung ***3***
Ein erster Schritt: 2006 - 2016 ***5***
Zweiter Schritt: 2016 ***8***
Der Zeitschritt 2029 ***10***
Ein Entwicklungsstand 2030 ***12***
Der Zeitschritt 2049 ***13***
Das Zeitbild nach 2050 ***15***

Bearbeitung

Pierre Feddersen*, dipl. Architekt ETH / SIA, Planer FSU / SRL*
Rainer Klostermann*, dipl. Architekt ETH / SIA, Planer FSU / SRL*
Lukas Kueng*, dipl. Architekt ETH*
Christian Blum*, dipl. Ingenieur FH in Raumplanung, Planer FSU*

Teilnehmende an den Workshops

Rheinschifffahrtsdirektion Basel-Stadt	***Hans-Peter Hadorn**, Direktor* ***Sabine Villabruna**, Leiterin Arealbewirtschaftung* ***Niggi Schaer**, Leiter Finanzen*
Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt	***Fritz Schumacher**, Kantonsbaumeister* ***Thomas Waltert**, Dipl. Raumplaner HTL*
Experten	***Bernhard Berger**, Rapp Infra AG, GL Vorsitz* ***Benedikt Strub**, Rapp Infra AG, Mitglied GL Projektentwicklung* ***Andreas Fischer**, SBB Cargo, Experte Hafenbahn* ***Christof Nellehsen**, agiplan, Experte Gesamtökonomie* ***Lothar Schneider**, agiplan, Experte Gesamtökonomie* ***Marc Langhans**, Planconsult, lic. rer. Pol / Partner* ***Franz-Josef Höing**, Fachhochschule Münster, Prof. / Raumplaner* ***Lukas Kueng**, push Architekten, dipl. Architekt ETH* ***Pierre Feddersen**, Feddersen & Klostermann, Planer / Architekt* ***Rainer Klostermann**, Feddersen & Klostermann, Planer / Architekt* ***Christian Blum**, Feddersen & Klostermann, Raumplaner*

Einleitung

Der Teilbericht fasst die Erkenntnisse des Workshopverfahrens vom April 2006 aus städtebaulicher Perspektive zusammen. Der Begriff "Städtebau" nimmt für sich in Anspruch, alle Nutzungen und Raumbedürfnisse gleichermassen berücksichtigen zu wollen. Es soll demnach keine voreingenommene Wertigkeit geben. Heute vorhandene Industrie-, Hafen- sowie Gewerbe- und Wohnnutzungen sind integraler Bestandteil einer urbanen Stadt Basel. Die Optimierung der Anordnung dieser Nutzungen ist ein allseitig interessanter Prozess. Es geht also nicht um eine Verdrängung des Hafens als vielmehr um die optimale Nutzung desselben in den kommenden Entwicklungsetappen sowie um eine sinnvolle städtebauliche Vorbereitung, falls sich die Hafenanlagen Schritt für Schritt zurückziehen sollten.

Basel und der Rhein: Im Bereich der Kernstadt ein kontinuierliches Ufer mir einheitlicher Fassade und öffentlichen Quainlagen. Flussabwärts die Silhouette der Chemiestädte mit ihren verschlossenen Betriebsgeländen und den Hafenkanten. Der öffentliche Freiraum entlang des Ufers als verbindendes Element weiter flussabwärts entwickeln und dabei Hafenanlagen und Grenzen überwinden.

Die vorliegende städtebauliche "Entwicklungsgeschichte" basiert auf folgenden Grundannahmen:

- Postuliert wird eine Entwicklung in einzelnen Schritten, welche sich wie Teile eines Puzzles zu einem definierten Gesamtbild zusammenfügen.

- Durch den Prozess der schrittweisen Stadtentwicklung entsteht ein je Etappe unterschiedliches und urbanes miteinander von Hafen und Stadt.

- Die Entwicklungsschritte stützen sich weitmöglichst auf die Dauer der Baurechtsverträge (2029, 2049) resp. auf die Neuverhandlung der Baurechtszinsen (2016) ab.

- Es geht gleichermassen um eine "Vision" der Gesamtstadt am Rhein wie auch um gezielte freiräumliche und urbane Entwicklung für die Kleinbasler Quartiere Klybeck und Kleinhüningen.

- Die Perspektiven stützen sich auf eine aussenräumliche Qualität ab. Sie fordern hier eine Qualitätssteigerung bezüglich Öffentlichkeit, Aufenthalt, visuellen Bezügen und Erschliessung. Dies gilt im oben genannten Sinne für die Quartiere als auch für die gesamte Stadt.

- Die wichtigsten öffentlichen Aussenräume sind das Rheinufer, die Ufer der Wiese und Hauptachsen ins Klybeck Quartier. Diese Aussenräume sind Hauptteil eines Netzwerkes, welches die Erreichbarkeit von Schwerpunkten ermöglicht.

- Das attraktive Rheinufer soll durchgängig gestaltet und als Erschliessung und Ausgangspunkt für weitere Nutzungen (Um- oder Neunutzung) vorbereitet werden. Die Stadt öffnet sich aus der mineralen Welt der Innenstadt zum Landschaftsraum im Norden, bekommt eine echte räumliche trinationale Dimension.

- Insbesondere sind die Uferpartien an höhere Aufenthaltsqualitäten gebunden. Alle lärmverursachenden Nutzungen, wie Durchgangsverkehr etc. sind hier zu vermeiden.

Ein erster Schritt: 2006 - 2016

1 Mit der Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Badischer Bahnhof und Muttenz im Jahr 2011 ergeben sich für die Bahnerschliessung des Hafens neue Perspektiven. Die Güterzüge können im Rangierbahnhof Muttenz "vorrangiert" werden, die Züge werden dadurch kürzer und benötigen im Hafenbahnhof Kleinhüningen weniger Auszugsgleis. Unter der Dreirosenbrücke wird damit an einer Schlüsselstelle des Entwicklungsgebietes der öffentliche Aussenraum von der Bahnbeanspruchung befreit. Das Rheinufer des Klybeckquais kann an das Rheinufer der Innenstadt angeschlossen werden.

2 Mit der Zielsetzung "Qualität im Aussenraum" ist die durchgängige Öffnung und Belebung des Rheinufers sowie die Aufhebung der Abstellgeleise am Rheinufer das zentrale Anliegen. Dies soll die partielle Nutzung des Rheinufers als Hafen nicht ausschliessen. Im Gegenteil, wenn ein gefahrloses Nebeneinander und legale Begehbarkeit möglich ist, ist die Hafennutzung ein Element der Belebung. Selbstverständlich und attraktiv ist die Nutzung der Reede. Durch eine rückwärtige Verkehrs-Erschliessung der Gebäude von Gondrand und Grisard könnte im Uferbereich eine Entflechtung der unterschiedlichen Bedürfnisse von Verkehr und öffentlichem Raum erreicht werden.
Mit einzelnen Orten, "Folies" im Sinne des Parc de la Villette von Bernard Tschumi in Paris, soll das Ufer öffentliche Anziehungspunkte erhalten. Dies können kulturelle Nutzungen sein, Aussenräume, wie Spielplätze, zeitlich begrenzte Besetzungen, wie Festivals, "Kino am Fluss", Sport etc.

3 Erste neue bauliche Nutzungen mit der Möglichkeit von Wohnen am Wasser sind im Bereich Ecke Wiesendamm - Uferstrasse und im Novartis-Areal im Süden angedacht. Bei einer städtebaulichen Entwicklung sind vorgängig Optionen für zusammenhängende Wasser- und Freiraumstrukturen zu prüfen. Beispielsweise Wasserbecken zwischen Rhein und Altrheinweg und/oder die Verlängerung des Ackermättelis bis zum Klybeckquai.

4 Ein Projekt fürs Quartier ist die Aufwertung der Vorzone am Quartierrand Klybeck (Altrheinweg). Aufgelassene Gleise geben hier Raum für die Installation von Wasserbecken oder Grünanlagen etc.

5 Eine weitere wichtige Verbindung wird die Annäherung des Klybeckquartiers an den Fluss sein. Beispiel ist der vorgeschlagene "Durchbruch" durchs Ciba-Areal. Eine direkte Verbindung zur Tram-Haltestelle "Ciba" würde möglich.

Ein erster Schritt: 2006 - 2016

6 Eine weitere wichtige Chance zur Aussenraumvernetzung liegt an der Wiese. Hier liegt die Verbindung zum Eingangsbereich des Projektes Einkaufszentrum "Stücki".

7 Grundsätzlich erfährt das Konzept des öffentlichen Verkehrs eine Ergänzung im Fluss, mit dem "Basler Vaporetto", oder mit Fähren. Damit sei auch gesagt, dass diese Stadtentwicklung eine Entwicklung über Landesgrenzen hinaus ist. Ein Schritt, der ergänzend am Wasser französische, badische und schweizerische Qualitäten verbinden will. Beispielsweise bringt eine Fähre, also der direkte Wasserweg, die Freizeit- und Sportarena am Canal de Huningue mit Kleinbasel in Verbindung.

8 Mit der Verlängerung der Tramachse (8/17) wird der Raum von Gärtnerstrasse, Kleinhüningeranlage und Hiltalingerstrasse zu einer aufgewerteten und zentralen Achse in den Stadtquartieren Klybeck, Kleinhüningen und Weil am Rhein.

9 Der reduzierte Hafenbetrieb am Klybeck- und Westquai soll in den rückwärtigen Gebieten des Südquais kompensiert werden. Die Gebiete um die Stadtwerke, aber noch ohne diese selbst, stehen neu dem Hafen zu Verfügung.

Der Zeitschritt 2006 - 2016 bedeutet ein grosser Schritt in der Aufwertung und Besetzung der Aussenräume mit mehr Öffentlichkeit. Teilweise wird dies ohne zusätzliche Massnahmen möglich sein, wichtig ist das räumliche Netzwerk. Optionen der Beruhigung und Nutzung mit Langsamverkehr sollen den Charakter am Rheinufer, an der Wiese und in den Quartieren prägen, während Logistik und Hafenzufahrten sinnvollerweise in den nordöstlichen Gebieten zu den Hafenbecken hin liegen.

Ein erster Schritt: 2006 - 2016

1 Die Gleis-Einkürzung ermöglicht eine öffentliche Verbindung von der Dreirosenanlage zum Klybeckquai.

2 Die Abstellgeleise zu Gunsten eines öffentlich zugänglichen und belebten Rheinufers aufheben.

3 Erste Schritte einer baulichen Entwicklung in Abhängigkeit eines Gesamtkonzeptes.

4 Aussenraumaufwertung.

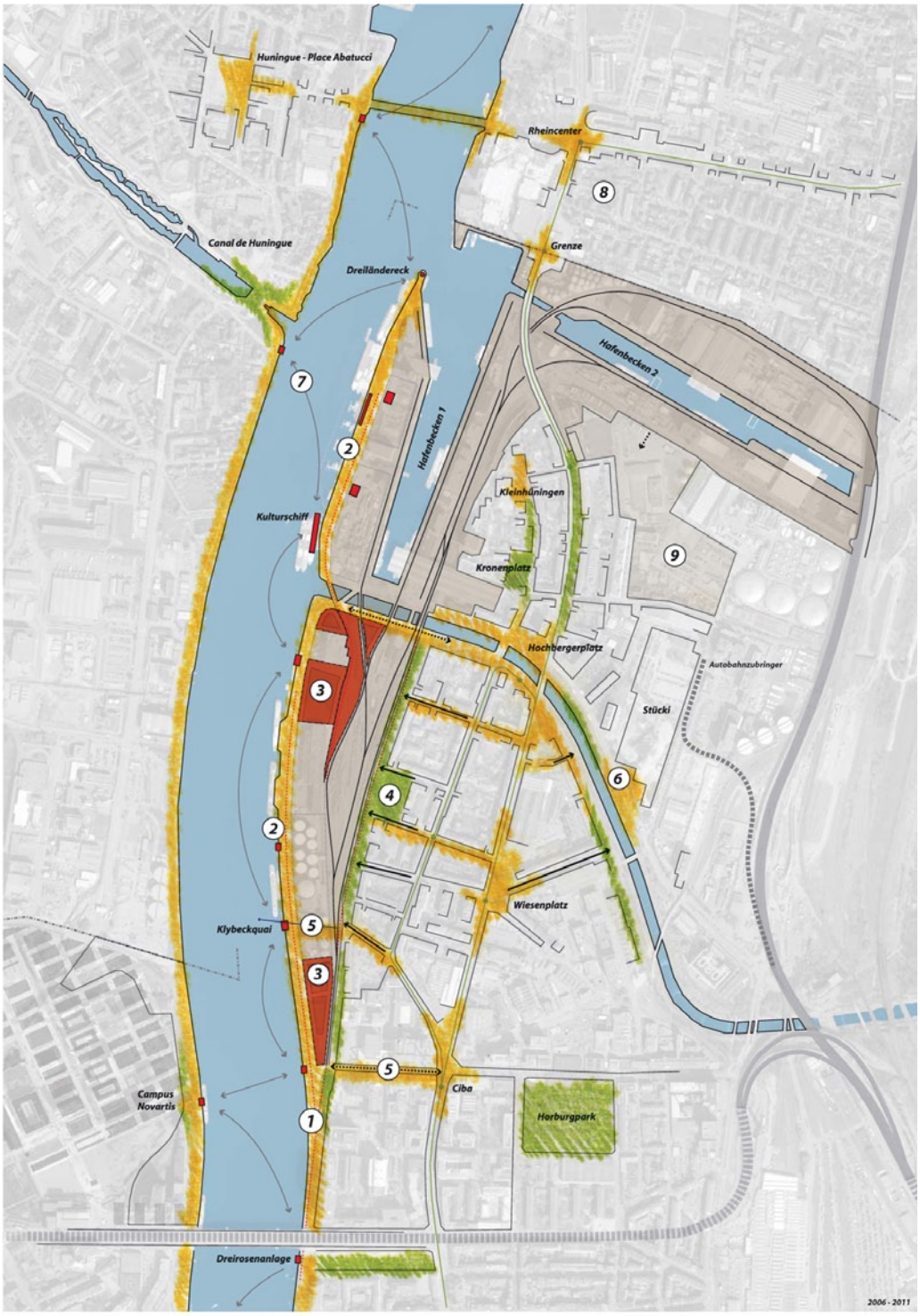
5 Symbol für eine Verbindung Quartier - Rheinfront

6 Aussenraumvernetzung Stücki - Wiese - Wiesenplatz.

7 Grenzüberschreitendes "Basler Vaporetto".

8 Verlängerung der Tramlinie nach Weil am Rhein und Aufwertung des Strassenraumes.

9 Arrondierung von rückwärtigen Bereichen für den Hafen.



Öffentlicher Raum
Bauliche Entwicklung
Grünräume
Hafenareale

Zweiter Schritt: 2016

Im Jahr 2016 werden die Zinsen der Baurechtsverträge neu verhandelt. Damit ergibt sich ein beschränkter Einfluss der Stadt auf die Hafennutzer.

1 Primäres Ziel ist die erweiterte Nutzung der im Schritt 2011 postulierten Aussenräume sowie die Ergänzung durch eine Verlängerung des Raums der Klybeckstrasse bis an das Rheinufer sowie durch einen neuen Schwerpunkt an der Mündung der Wiese (öffentlicher Platz).

2 Auf der "Klybeckinsel" soll ein miteinander von Hafen, Zwischennutzungen sowie höherwertigen, publikumsorientierten, urbanen Nutzungen ermöglicht werden. Alle Hafennutzer am Rhein- und Klybeckquai sind rückwärtig erschlossen. Auf der Insel durch den Westquai und dem Gleisanschluss. Am Klybeckquai über die betrieblich optimierten und dadurch reduzierten Gleisanlagen des Hafenbahnhofes Kleinhüningen. Am Ufer lässt sich ein Lastwagenverbot realisieren. Das Ufer dient nun in seinem vollen Umfang dem Langsamverkehr. Der Fluss selbst bleibt der kommerziellen Schifffahrt erhalten und dient weiterhin der Reede.

3 Anbindung des Hafenbecken 2 an die Gleisanlage östlich der Autobahn. Das Wasser, die Gleisanlage und der neue Anschluss an die Autobahn ermöglichen eine Erschliessung nach dem trimodalen Prinzip. Das Hafenbecken 2 könnte durch eine geeignete Infrastruktur direkt mit der Gleisanlage östlich der Autobahn verbunden werden.

4 Im Bereich der Migrol AG am Klybeckquai und auf der Klybeckinsel wären weitere Baugebiete zur Stärkung der öffentlichen Achse am Flussufer wünschenswert. Neben den vorhandenen Nutzungen, Dienstleistung und Kultur sind auch Wohnstandorte denkbar. Die bauliche Entwicklung ist abgestimmt auf vorgängig studierte Optionen für zusammenhängende Wasser- und Freiraumstrukturen.

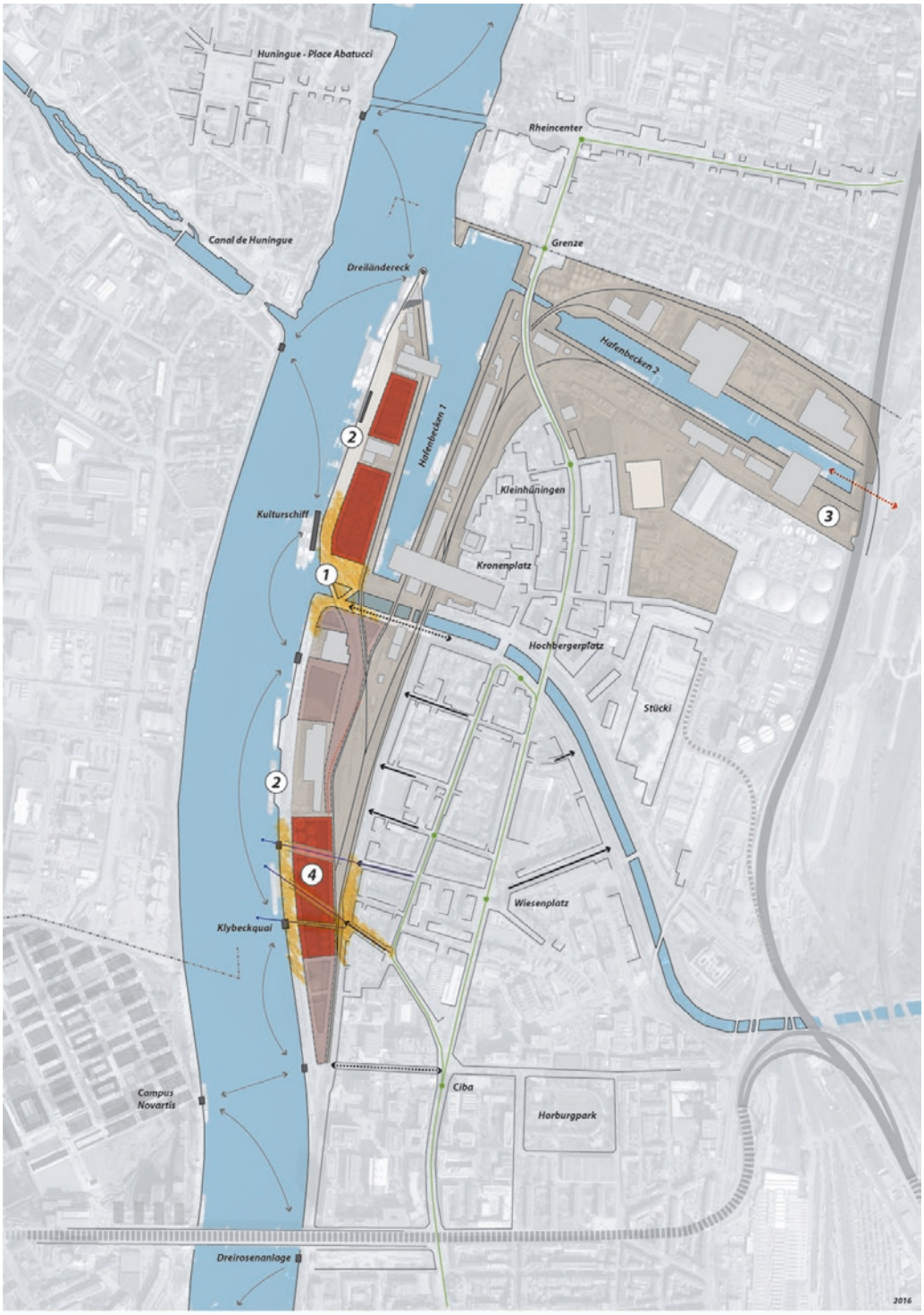
Zweiter Schritt: 2016

1 Öffentlicher Raum an der Wiesenmündung.

2 Miteinander von bestehenden und neuen, hochwertigeren Nutzungen.

3 Anbindung Hafen an die Gleisanlage östlich der Autobahn.

4 Bauliche Entwicklung in Abhängigkeit eines Gesamtkonzeptes. Durch Rückbau des Tanklagers wird eine weitere urbane Aufwertung im südlichen Klybeck ermöglicht.



Öffentlicher Raum
Grünräume
Bauliche Entwicklung
Hafenareale

Der Zeitschritt 2029

Die Baurechtsverträge auf der Klybeckinsel laufen aus.

1 Auf der Klybeckinsel wird das miteinander von Hafen, Zwischennutzungen und publikumsorientierten Nutzungen aufgebrochen. Zwischennutzungen können sich zu höherwertigen Nutzungen entwickeln. Der Hafen konzentriert sich auf die drei Wasserkanten Ostquai (Hafenbecken 1), sowie Nord- und Südquai (Hafenbecken 2). Dies ist zugleich die minimale Ausdehnung für einen in Kleinhüningen verbleibenden Hafen.

2 Durch die Aufgabe der Hafennutzung am Westquai ist eine Aufhebung der Gleise am Quai und eine weitere Einkürzung der Gleisanlagen im Hafenbahnhof Kleinhüningen möglich. Der Westquai mit dem interessanten Gegenüber (Hafen) wird frei für öffentliche und wassernahe Nutzungen.

3 Im weiteren entstehen durch die Reduktion der Hafenbahn im Becken 1 und der damit verbundenen Einkürzung der Geleise im Hafenbahnhof Kleinhüningen, im Bereich Altrheinweg - Klybeckstrasse Aussenräume, welche gänzlich von Schienen befreit werden können. Ein "Restgleisfeld" zwischen dem Klybeck und dem Quai bleibt aus der Abhängigkeit mit der Hafennutzung am Ostquai und am Hafenbecken 2 bestehen. Bei diesem Gleisfeld stellt sich die Frage nach der Durchlässigkeit und der Gestaltung der Abgrenzung zwischen Gleisfeld und dem Freiraum Altrheinweg. Bauliche Aktivitäten entstehen durch die am Klybeckquai angesiedelten Nutzer ohne Bedarf nach einer Hafenkante. Sie nutzen die vor Ort entstandenen städtebaulichen Entwicklungsperspektiven (Grisard) oder haben einen verkehrstechnisch besser erschlossenen Standort gefunden (Gondrand). Eine erste klare Verschiebung und Konzentration der Raumeinheiten von Hafen und grossflächiger, verkehrsorientierter Nutzungen ist mehr oder weniger abgeschlossen. Diese Flächen gruppieren sich ums Hafenbecken 2 und entlang der Autobahn.

4 Die erkannten städtebaulichen Entwicklungspotenziale in den Hafenarealen könnten durch einen Anschluss an die S-Bahn einen wichtigen Impuls erfahren. Die Areale am Rhein würden damit an den Regionalverkehr der trinationalen Agglomeration Basel angeschlossen. In dieser Studie wird deshalb eine S-Bahn-Linienführung vorgeschlagen, welche von der offiziellen Variante Nord abweicht. Die prominent plazierten Stationen liegen an der Wiesemündung und beim Eingangsbereich des Einkaufszentrums Stücki. Das Bahntrassee könnte in Hoch- oder Tieflage geführt sein.

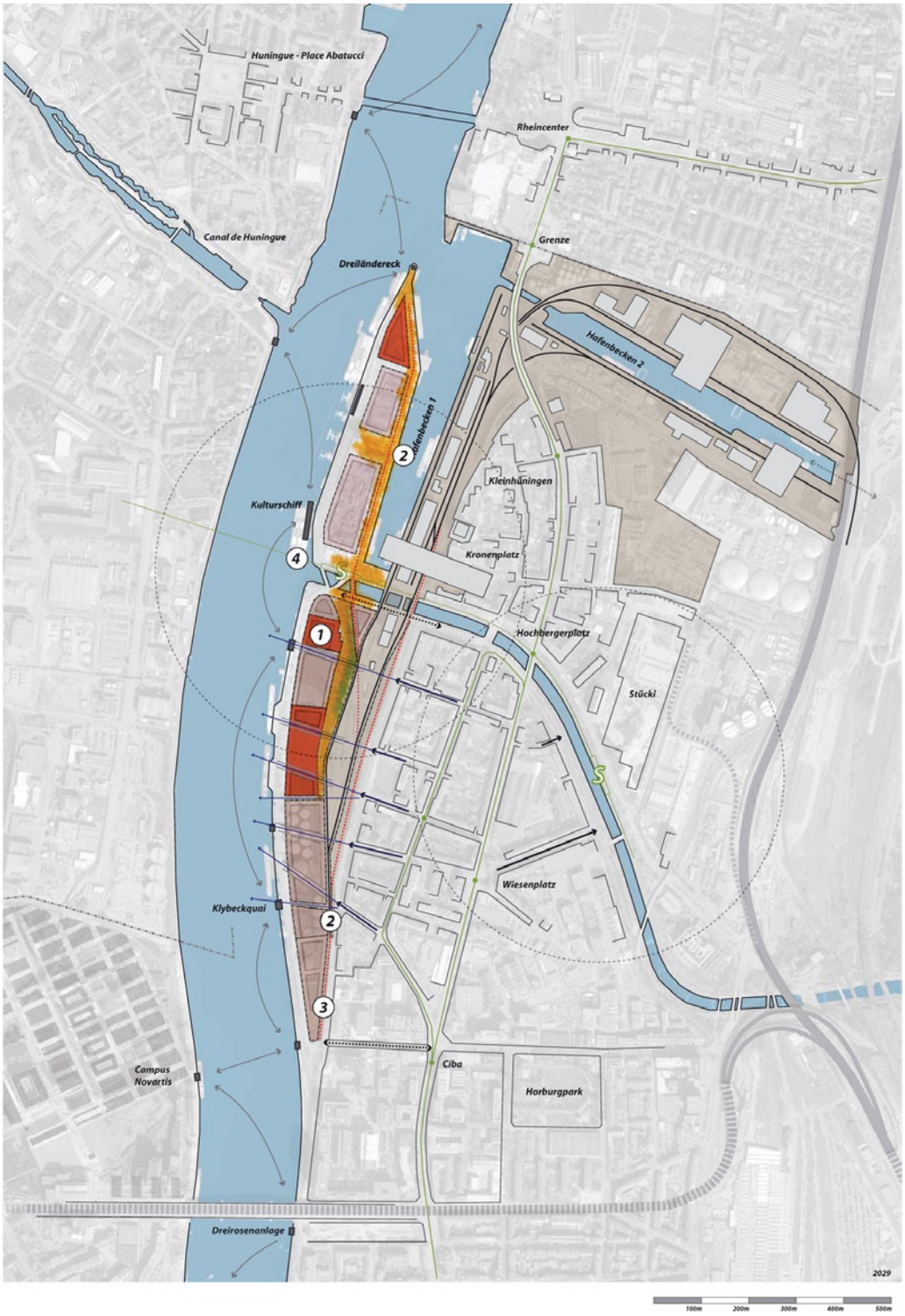
Der Zeitschritt 2029

1 Vorhandene Nutzungen entwickeln sich zu höherwertigen, städtischen Nutzungen.

2 Weitere Einkürzung resp. Aufhebung der Gleisanlagen zu Gunsten von öffentlichen Freiräumen.

3 Von Gleisanlagen befreite Aussenräume. Für das Restgleisfeld stellen sich Fragen bezüglich Durchlässigkeit und Gestaltung.

4 Option einer Station der S-Bahn an prominenter Lage.



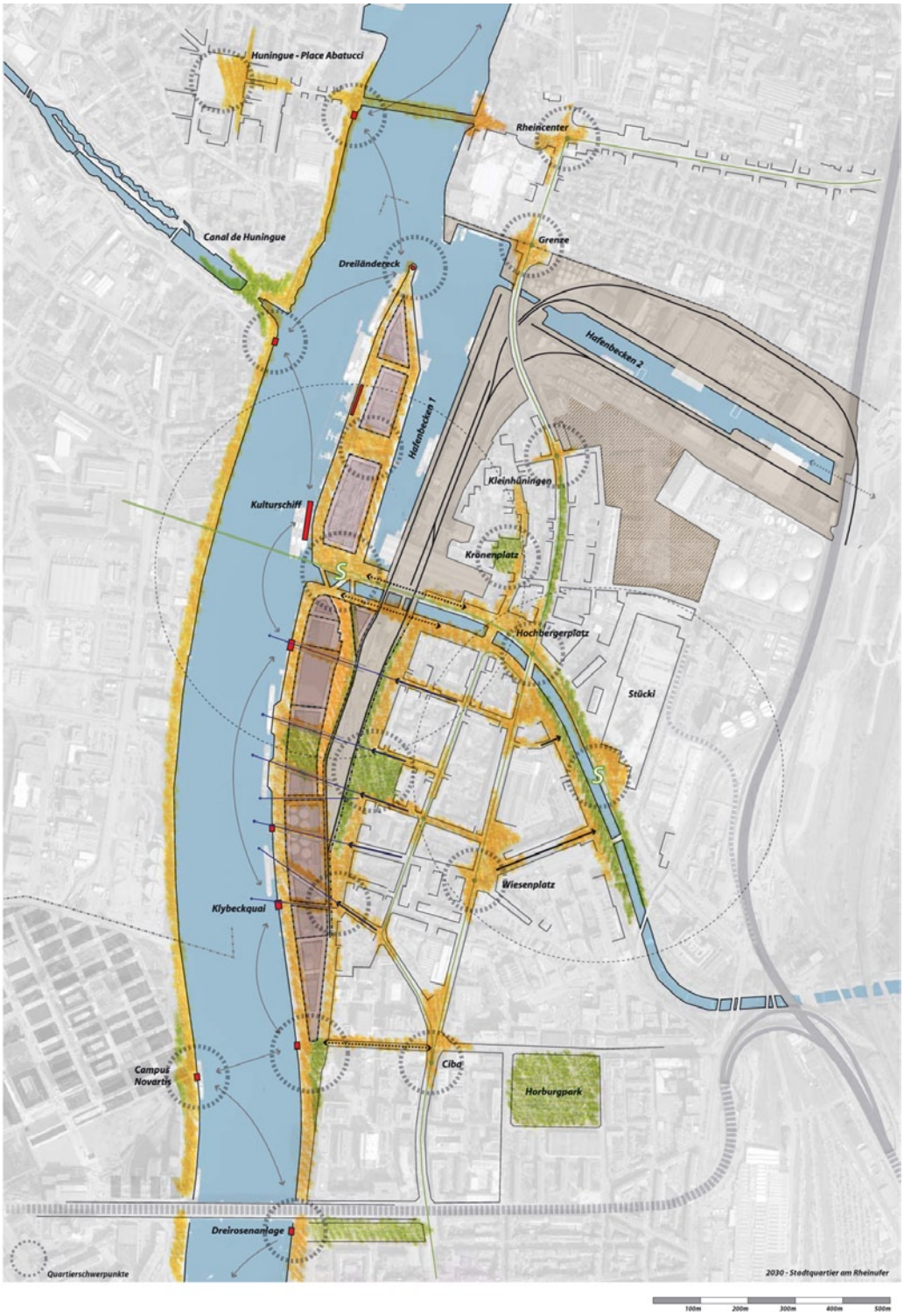
Öffentlicher Raum
Grünräume
Bauliche Entwicklung
Hafenareale

Ein Entwicklungsstand 2030

Die mögliche Stadtentwicklung erreicht ca. 2030 eine Figur, in der das Rheinufer durch ein eigentliches Uferquartier geprägt wird. Innerstädtische Nutzungen ergänzen hier das Leben der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen. Letzteres ist allerdings immer noch in der Hafenatmosphäre eingeschlossen.

Der Hafen funktioniert mit seinen drei Quaianlagen, dem Westquai im Hafenbecken 1, den beiden Quais im Hafenbecken 2 und ergänzt mit dem neuen "Hinterland" angrenzend an die Kläranlage und der Logistikdrehscheibe auf dem SBB-Areal östlich der Autobahn.

Der Austausch mit den französischen und den deutschen Ufern und deren Entwicklungsgebieten ist in vollem Gang. Mit ähnlichen Entwicklungsschritten an den hochattraktiven Rheinlagen auf deutscher und französischer Seite wird die Metropolitanregion Basel eine umfassende Stärkung erfahren.



Öffentlicher Raum
Bauliche Entwicklung
Grünräume
Hafenareale

Der Zeitschritt 2049

Auslaufende Baurechte im Bereich des Hafenbeckens 2 und die regionale Hafenplanung geben Anlass, frühzeitig über den Verbleib des Rheinhafens Kleinhüningen zu reflektieren.

1 Die allfällig aufgelassenen Gebiete sind markant. Prominent sind die Gebiete im ehemaligen Gleisbereich. Klybeck erhält nun ein direkt zugängliches neues Quartier mit entsprechenden unmittelbaren Verbindungsachsen zum Flussufer. Ebenso prominent wird der Ostquai entwickelbar sein.

2 Die Gebiete um das Hafenbecken 2 dürften sich eher für eine inselartige Struktur anbieten. Während sich der Südquai mit Schwerpunkt auf grossflächige Nutzungen mit Anschluss an die bereits entwickelten Einkaufsriesen anbietet, könnte dem Nordquai eher die Rolle der zurückgezogenen Wohn- und Dienstleistungsinsel zukommen. Mit dem südwärts gelegenen Wasserelement baut sich hier eine eigene Atmosphäre auf, die allerdings gegen die Landesgrenze und die Autobahn grosszügig gesichert werden müsste.

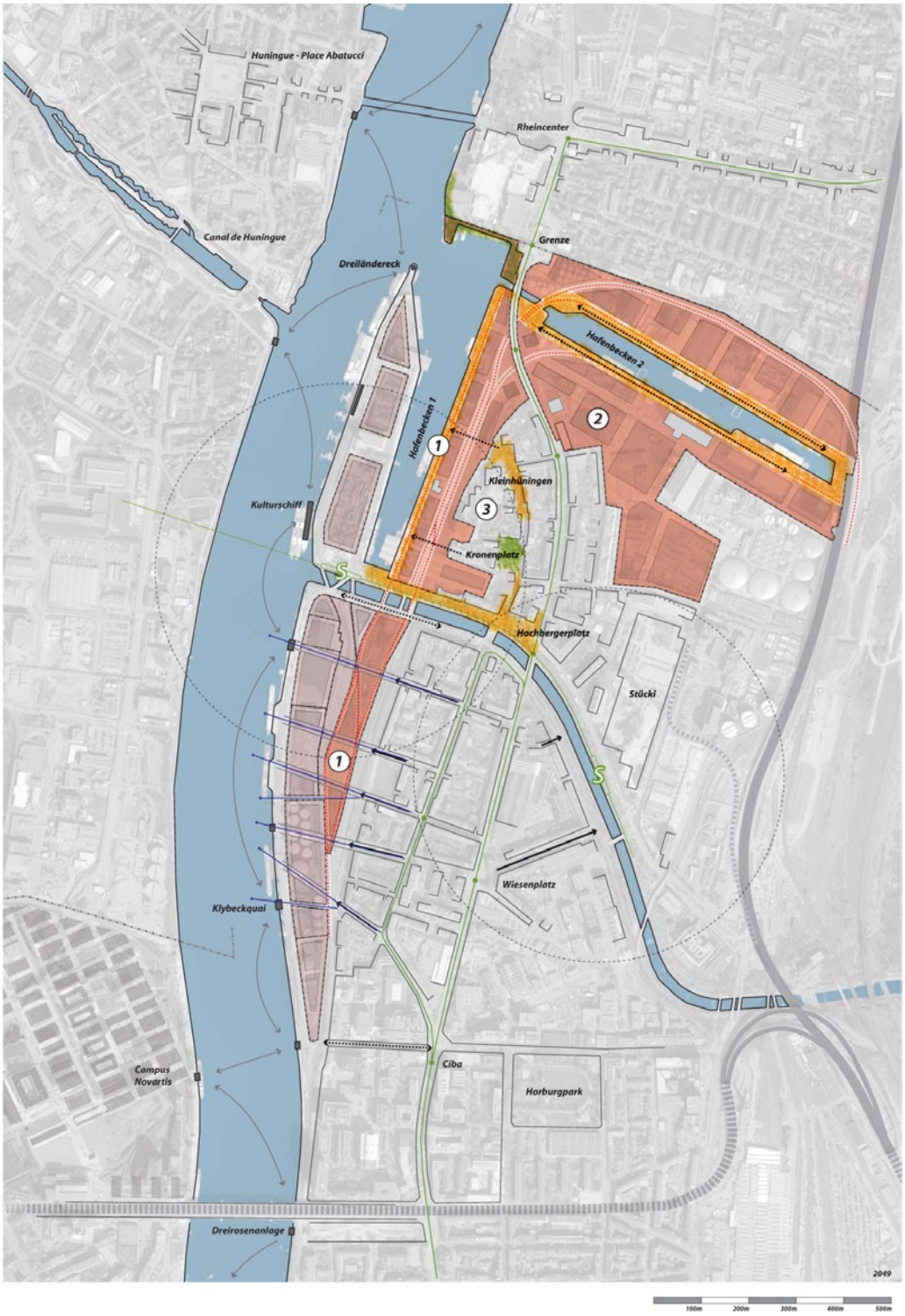
3 Mit dieser Entwicklung ist besonders auf die Eigenheit des heutigen Quartiers Kleinhüningen zu achten. Diese Insel lebt heute räumlich von den visuellen Bezügen zu den Hafengrossstrukturen (Silos, Krananlagen) und von einer Eingeschlossenheit, die nicht mit neuem Lärm und Verkehr ersetzt werden dürfte.

Der Zeitschritt 2049

1 Bauliche Entwicklung in Abhängigkeit zu einem Gesamtkonzept. Wichtig sind Verbindungsräume von den rückwärtigen Quartieren bis an die Uferkanten.

2 Bauliche Entwicklung mit eher grossflächigen und inselartigen Strukturen.

3 Qualitäten und Eigenheiten des ehemaligen Hafen-Quartiers Kleinhüningen bewahren.

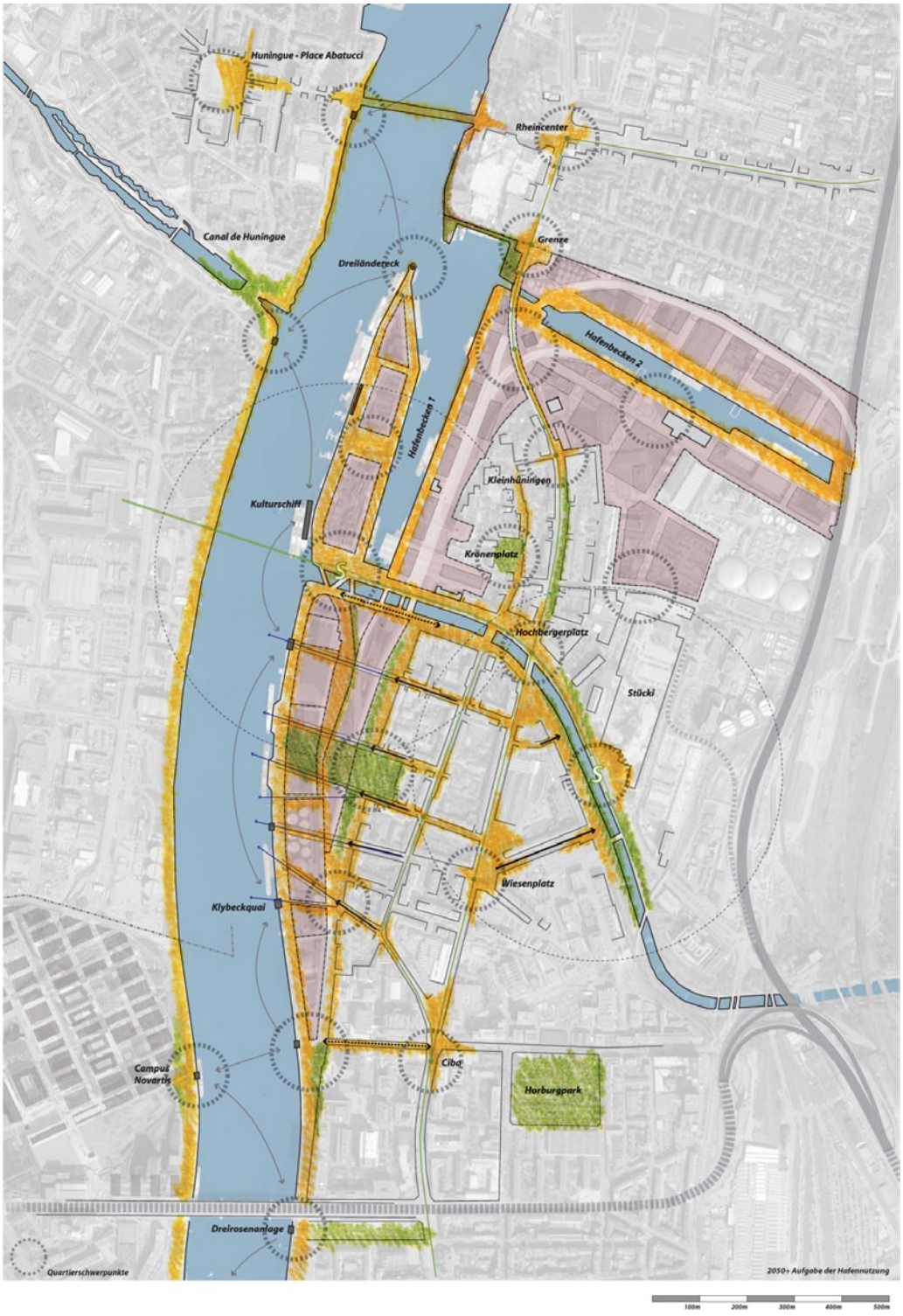


Öffentlicher Raum
Bauliche Entwicklung
Grünräume
Hafenareale

Das Zeitbild nach 2050

Die neu gewachsene Hafenstadt zeigt die Spuren ihrer Geschichte und nimmt möglichst viele Raumqualitäten mit in die Zukunft. Träger ist ein gefestigtes Aussenraumnetz mit stetigen Bezügen zum Wasser.

Noch wenig untersucht ist die "Reaktion" der französischen Seite. Denkbar ist auch hier eine adäquate Entwicklung.



Öffentlicher Raum
Bauliche Entwicklung
Grünräume
Hafenareale