



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0949.01 / 08.5022.02

BVD/P100949 / 085022
Basel, 2. Juni 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 1. Juni 2010

Ratschlag

Neue Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park bis nach Hunningue (F)

Ausführungsprojektierung und Realisierung der Rheinuferpromenade im Abschnitt St. Johannis-Park bis Landesgrenze Frankreich (Bereich Hafen St. Johann) sowie

Bericht zum Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Zugänglichkeit zur neuen Rheinuferpromenade St. Johann



Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	4
2. Ausgangslage	4
2.1 Grundsatzvereinbarung.....	4
2.2 Grossratsbeschluss	4
2.3 Wettbewerbsverfahren.....	5
2.4 Planung Ratschlagsphase	5
2.5 Organisation.....	6
3. Baufeldvorbereitung (nicht Projektbestandteil).....	7
3.1 Rückbau	7
3.2 Bodensanierung	9
3.3 Archäologie	10
4. Neugestaltung Rheinuferpromenade.....	12
4.1 Projektperimeter Wettbewerb	12
4.2 Rahmenbedingungen Wettbewerb	12
4.3 Nutzungsansprüche	13
4.3.1 Fuss- und Veloverkehr	13
4.3.2 Rheinschwimmen.....	14
4.3.3 Bootsanlegestellen.....	14
4.3.4 Fischerei.....	14
4.3.5 Ökologie	14
4.4 Gestaltung.....	15
4.4.1 Abschnitt St. Johannis-Park bis Dreirosenbrücke.....	15
4.4.2 Abschnitt Dreirosenbrücke bis Grenze	17
4.5 Umwelt	24
4.5.1 Oberflächengewässer	24
4.5.2 Grundwasser.....	25
4.6 Infrastrukturen.....	26
4.6.1 Werkleitungen	26
4.6.2 Infrastrukturbauten.....	28
4.7 Zonen-, Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse	30
4.7.1 Umzonung.....	30
4.7.2 Vereinbarung über den Grenzverlauf, die baulichen Anforderungen und den Unterhalt der Rheinuferpromenade	30
4.8 Novartis Campus	32
4.8.1 Park Novartis.....	32
4.8.2 Veloparking	33
4.8.3 WSJ-188	33
4.8.4 Zukünftige Infrastrukturbauten	33
4.8.5 Bodensanierung	33
4.8.6 Novartis-Areal-Abgrenzung.....	34
4.9 Hochschul-Campus Volta	34
4.10 Fussgänger- und Veloverbindung entlang Voltastrasse	34
4.11 Rheinuferpromenade Frankreich	35
5. Kosten	36
5.1 Investitionskosten Basel-Stadt	36

5.2	Beiträge Novartis.....	38
5.3	Beiträge des Bundes.....	38
5.4	Gebundene Ausgaben	39
6.	Terminlicher Ablauf	40
6.1	Baufeldbereinigung	40
6.2	Realisierung Promenade.....	40
6.3	Realisierung benachbarte Projekte.....	41
7.	Antrag	44

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen den zur Durchführung der Bauplanung und Realisierung für die Rheinuferpromenade im Abschnitt St. Johanns-Park bis zur Landesgrenze Frankreich (Bereich Hafen St. Johann) erforderlichen Baukredit in der Höhe von CHF 27'970'000 inkl. MWST (Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI), Mai 2009) zu Lasten des Investitionsbereiches 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Pos. 6170.200.20 001, des Bau- und Verkehrsdepartements/Tiefbauamt zu genehmigen.

Die von den Werken geplanten Investitionen in Höhe von 3'972'900 zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlages.

2. Ausgangslage

2.1 Grundsatzvereinbarung

Der Kanton Basel-Stadt und die Firma Novartis Pharma AG haben am 20.04.2005 eine Grundsatzvereinbarung über den Gebietsabtausch von verschiedenen Grundstücken und die städtebauliche Neuordnung im Umfeld des Novartis Areals St. Johann abgeschlossen. Darin wurde unter anderem festgelegt, dass Novartis vom Kanton das Areal des Hafens St. Johann erwirbt. Ausgenommen davon ist eine Fläche entlang des Rheinufers zwischen der Dreirosenbrücke und der Landesgrenze, welche als Fussgänger- und Veloverbindung der Allmend zugewiesen wird und im Eigentum des Kantons verbleibt. Ausgenommen ist zudem eine Fläche von ca. 8'500 m² am westlichen Brückenkopf unmittelbar an die Dreirosenbrücke anschliessend für Hochschul-Nutzungen.

Das Areal Hafen St. Johann wird Novartis gemäss Grundsatzvereinbarung vom Kanton frei von Gebäuden, Infrastruktur und Bodenverunreinigungen übergeben. Der Rückbau und die erforderliche Bodensanierung des Areals werden gemäss Grundsatzvereinbarung aus der Pauschalentschädigung von Novartis an den Kanton für die Veräusserung diverser Grundstücke in der Höhe von CHF 100 Mio. finanziert.

Die Neugestaltung der Rheinuferpromenade wurde zwischen Kanton und Novartis in einem kooperativen Planungsverfahren durchgeführt. Finanziert wurde das Planungsverfahren (Wettbewerb und Planung bis und mit vorliegendem Ratschlag) durch Novartis, während die Kosten für die Ausführungsprojektierung und Realisierung der Rheinuferpromenade laut Grundsatzvereinbarung zulasten des Kantons gehen.

2.2 Grossratsbeschluss

Mit dem Grundsatzratschlag Nr. 05.1445.01 betreffend Realisierung des Projektes „Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“ vom 21.09.2005 wurden dem Regierungsrat die verschiedenen geplanten Vorhaben um die städtebauliche Neuordnung rund um den Campus Novartis, wie sie in der Grundsatzvereinbarung verhandelt wurden, vorgelegt. Der Regie-

rungsrat verabschiedete den Ratschlag zu Handen des Grossen Rates. Dieser beschloss auf Antrag des Regierungsrates am 18. Januar 2006 einerseits die Entwidmung und bilanzmässige Überführung der Hafenparzellen 18.8/1 und 17.1/1 aus dem Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen und andererseits die Bewilligung eines Planungs- und Projektkreditkredites für die Realisierung des Projektes „Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“.

Damit waren die Grundlagen gegeben, um die Planung des Rückbaus der Hafenanlagen St. Johann, die Sanierung der Bodenverunreinigungen, die Neugestaltung der Rheinuferpromenade, die notwendigen archäologischen Grabungen im Bereich des Hafens St. Johann durchzuführen sowie die Hafenparzellen 18.8/1 und 17.1/1 an Novartis zu verkaufen.

2.3 Wettbewerbsverfahren

Die Novartis Pharma AG und der Kanton Basel-Stadt (Bau- und Verkehrsdepartement) haben im Jahr 2006 einen zweistufigen Wettbewerb für die Neugestaltung der Rheinuferpromenade ausgeschrieben. Es haben sich 59 Teams aus dem In- und Ausland für die Teilnahme am Wettbewerb beworben und ihre Unterlagen eingereicht.

Am 21. November 2006 tagte der Ausschuss des Preisgerichtes und selektionierte aus den 59 Bewerbern 15 Teams für die Teilnahme am Wettbewerb.

Alle 15 Teams lieferten ihre Beiträge fristgerecht im Februar 2007 ab. Das Preisgericht tagte am 12. und 22. März 2007. Dieses setzte sich zusammen aus vier Sachpreisrichtern (Dr. Daniel Vasella und Dr. Martin Batzer Pharma Novartis AG und Regierungsrätin Barbara Schneider und Regierungsrat Dr. Ralph Lewin), sechs Fachpreisrichter, einem Vertreter der Stadt Hünigkofen sowie diversen Experten aus der kantonalen Verwaltung, der Stadt Hünigkofen, der Novartis Pharma AG und der damaligen Rheinschiffahrtsschiffdirektion.

Am Ende des zweiten Jurytages stellte das Preisgericht fest, dass „keines der abgegebenen Projekte in der vorliegenden Form für eine Empfehlung durch das Preisgericht zur Ausführung in Frage kommt.“ Deshalb beschloss das Preisgericht, drei Projekte im Rahmen eines begleiteten Studienauftrages weiterbearbeiten zu lassen.

Am 5. September 2007 tagte das Beurteilungsgremium in gleicher Zusammensetzung und entschied sich nach Abwägung aller Vor- und Nachteile einstimmig, das Projekt „UNDINE“ der Verfasser Hager Landschaftsarchitektur AG Zürich, Durrer Linggi Architekten Zürich, Beat Roggensinger AG, Ingenieur Volketswil, Staubli Kurath & Partner AG Ingenieurbüro Zürich zur Weiterbearbeitung zu empfehlen.

Die Kosten für die Durchführung des Wettbewerbes und für die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes bis und mit Erstellung des vorliegenden Ratschlages wurden, wie in der Grundsatzvereinbarung vorgesehen, durch die Novartis Pharma AG getragen.

2.4 Planung Ratschlagsphase

Seit Januar 2008 wurde in einem iterativen Planungsprozess einerseits die Neugestaltung der Rheinuferpromenade auf Stufe Vorprojekt geplant und andererseits der dafür nötige

Rückbau und die Bodensanierung projektiert. Eingebettet in diese Prozesse sind die archäologischen Grabungen.

Die Ergebnisse dieser Planungen werden im vorliegenden Ratschlag beschrieben. Dabei geht es in erster Linie um die Beantragung der Kosten für die Ausführungsprojektierung und Realisierung für die Neugestaltung der Rheinuferpromenade. Da diese wie bereits erwähnt eng verknüpft sind mit dem Rückbau und der Bodensanierung des Hafens sowie den archäologischen Grabungen, werden diese Themen ebenfalls im Ratschlag erläutert.

Die Liegenschaften des Hafens St. Johann sind vertragsgemäss per 1. Januar 2010 für den Rückbau frei gegeben worden. Mit den Arbeiten an der Asbestsanierung konnte unmittelbar nach Freigabe des Hafengeländes begonnen werden. Die eigentlichen Rückbauarbeiten und Altlastensanierungen wurden Ende 2009 vergeben. Gegen diese Vergabe sind zwei Einsprachen beim Verwaltungsgericht eingegangen. Aus diesem Grund konnte mit dem eigentlichen Rückbau bis heute nicht begonnen werden.

2.5 Organisation

Das ganze Wettbewerbsverfahren und die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes bis zum nun vorliegenden Ratschlag wurden unter einer gemeinsamen Projektleitung durch den Kanton (Bau- und Verkehrsdepartement, Hochbau- und Planungsamt) und die Novartis Pharma AG bearbeitet. Das Beurteilungsgremium des Wettbewerbes war paritätisch mit Vertretern der Novartis Pharma AG und Vertretern des Kantons zusammengesetzt.

Das Projekt Neubau Rheinuferpromenade ist Teil des Gesamtprojektes Rückbau- und Neugestaltung Hafen St. Johann. Unter der Führung der Gesamtprojektleitung wurden die Schnittstellen zu den anderen Teilprojekten Rückbau/Bodensanierung und Archäologie koordiniert. Innerhalb des Teilprojektes Rheinuferpromenade haben die für das Vorhaben wichtigsten Amtsstellen des Kantons (Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Amt für Umwelt und Energie, IWB) das Projekt begleitet, um ihre Anliegen direkt einzubringen. Die Projektorganisation ist in der Abbildung 2-1 dargestellt.

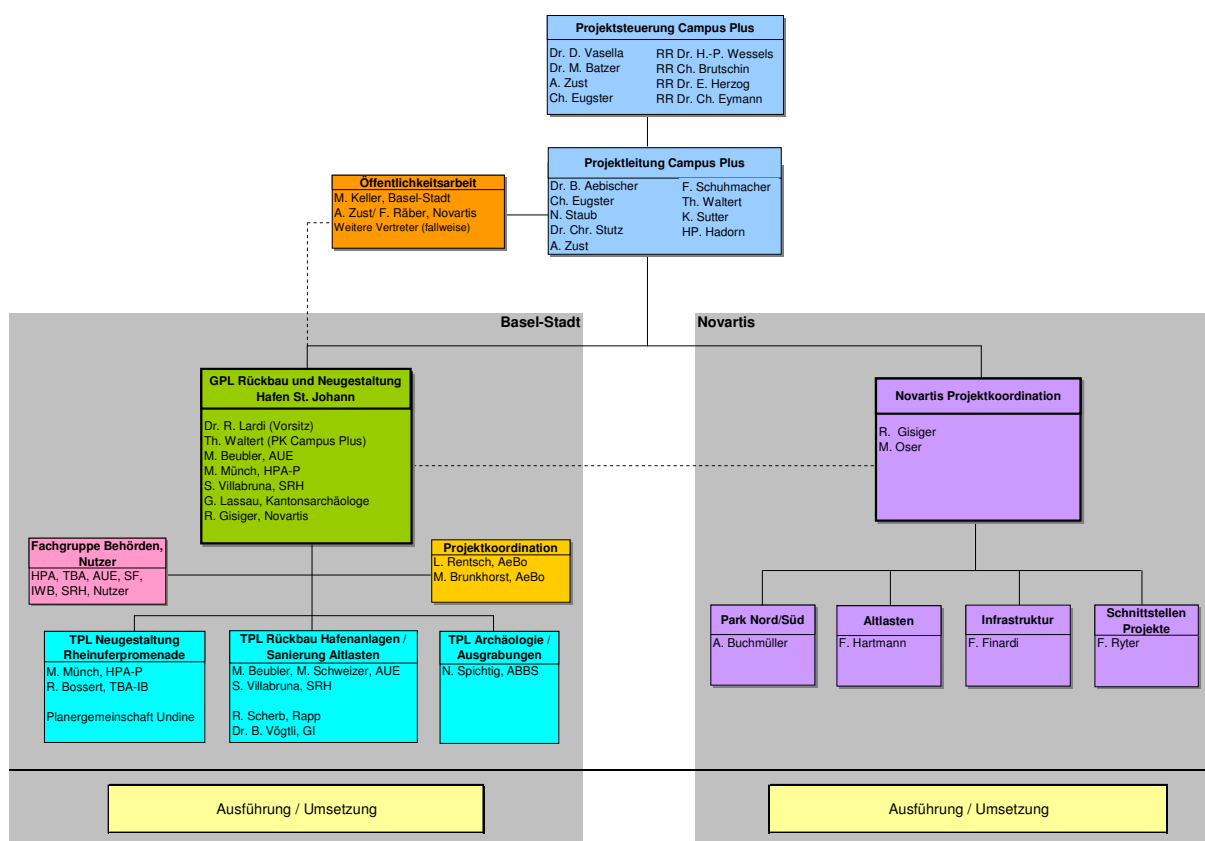


Abbildung 2-1: Organigramm Gesamtprojekt

3. Baufeldvorbereitung (nicht Projektbestandteil)

Als Voraussetzung für die Realisierung der Rheinuferpromenade muss der Hafen St. Johann, wie in der Grundsatzvereinbarung festgelegt, von Gebäuden, Infrastrukturanlagen und Bodenverunreinigungen frei geräumt werden. Zudem müssen die archäologisch relevanten Flächen, welche durch die Baumassnahmen tangiert werden, von der Archäologischen Bodenforschung Basel-Stadt vorgängig untersucht werden.

Auch wenn diese vorbereitenden Arbeiten nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags sind, so werden sie dennoch als wesentliche Rahmenbedingung für die Erstellung der Rheinuferpromenade nachfolgend grob erläutert.

3.1 Rückbau

Der Rheinhafen St. Johann ist heute mit diversen Gebäuden wie z.B. Lagerhallen, Siloanlagen und Verwaltungsgebäuden sowie Gleis-, Bunker- und Infrastrukturanlagen überbaut. Diese sind vor der Bodensanierung komplett inkl. Fundamente zurückzubauen. Die Baurechtsnehmer übergeben ihre Gebäude geräumt von den nutzerspezifischen Einrichtungen (z.B. Förderanlagen).

Die durchgeführten Gebäudescreenings zeigen nennenswerte Belastungen der Gebäudematerialien durch Asbest, PCB und Kohlenwasserstoffe. Zirka 10 Prozent der rückzubauenden Gebäudevolumina enthalten belastetes Material, welches über Inert- oder Reststoffdeponien fachgerecht zu entsorgen ist.

Der Abtransport des rückgebauten Materials kann auf Grund der vorhandenen Infrastruktur des Hafens per Schiff, Bahn oder Lastwagen erfolgen. Die Entsorgungswege werden nach der Wirtschaftlichkeit (durch Entsorgungsstandorte gegeben) und gemäss den Umweltbelangen festgelegt. Eine Wiederverwendung der „sauberen“ Beton-Reste als Recycling-Material für das Projekt Undine ist aus logistischen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll und ist deshalb nicht vorgesehen.

Die ca. 3 m hohe bestehende Arealmauer zwischen Rheinhafen und Novartis Areal bleibt während des gesamten Rückbaus soweit wie möglich erhalten und wird nur partiell wo erforderlich angepasst. Der Rückbau des unteren Rheinuferbereichs erfolgt aus Gründen des Hochwasserschutzes erst im Rahmen der Neugestaltung durch das Projekt Undine ab 2011. Die Rückbaukosten für den Abbruch des unteren Rheinuferbereichs werden jedoch im Projekt Rückbau veranschlagt.

Der Rückbau der Gebäude im Bereich der geplanten Hochschulüberbauung erfolgt vorderhand nur bis Oberkante Terrain. Die im Boden liegenden Gebäudeteile sowie der Boden selbst werden erst vor dem Neubau der ETH-Gebäude zu Lasten des Projektes Rückbau und Bodensanierung entfernt.

Der Rückbau wird unter Berücksichtigung der Belange und des Bauablaufs der Archäologie, der nachfolgenden Bodensanierung sowie der Neugestaltung ausgearbeitet. Für den Rückbau wird zusammen mit der Bodensanierung von einer Bauzeit von ca. 1.5 Jahren ausgegangen.

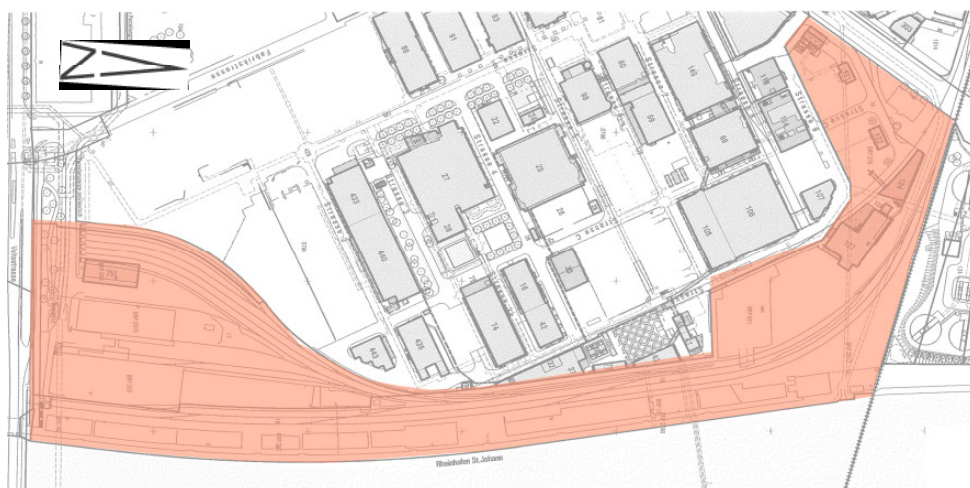


Abbildung 3-1: Perimeter Rückbau und Bodensanierung Hafen St. Johann



Abbildung 3-2: Bestehende Hafenanlage St. Johann

3.2 Bodensanierung

Das Gelände des Hafens St. Johann wird seit fast 150 Jahren industriell genutzt, d.h. seit 1860, als Gaspard Dollfuss auf der grünen Wiese vor dem St. Johann Tor ein Gaswerk errichtete, dem er kurze Zeit später eine Chemische Fabrik angliederte. In dieser raffinierte er die bei der Gasproduktion entstehenden Abfälle u.a. zu Fuchsin, einem roten Farbstoff. 1867 wurde die Dollfuss'sche Fabrik von den Herren Louis Durand und Edouard Huguenin übernommen und unter dem Namen Durand-Huguenin SA weiter betrieben und ausgebaut. 1886 siedelte sich nördlich dieser bestehenden Fabrik das Unternehmen Kern & Sandoz AG, später Sandoz AG an. Diese übernahm in der Folge auch die Durand-Huguenin SA und ging schlussendlich im heutigen Novartis-Konzern auf.

Bis ins Jahr 1906 wurde sowohl vom Gaswerk als auch von der chemischen Industrie der Abfall ans Rheinbord geschüttet, wo er jeweils bei Hochwasser vom Fluss weggetragen wurde. Mit der Befestigung des Rheinufer zwischen 1906 und 1911 wurden diese Schüttkegel verstossen und mit Mauerwerk überdeckt. Im zentralen Hafenbereich sind die Abfälle aus diesen Schüttkegeln nach wie vor im Untergrund vorhanden. Auch kam es sowohl im Bereich der Chemie als auch im Bereich des Gaswerks durch Handhabungsverluste, aber auch durch Leckagen, immer wieder zu punktuellen, heute noch vorhandenen Belastungen des Untergrundes und des Grundwassers. Das Gaswerk wurde 1934 abgerissen.

Im nördlichen Hafenareal sei noch die Kohlen- und Brikettwerke AG erwähnt, welche zwischen 1920 und 1949 betrieben wurde. Nachfolger des genannten Betriebes war hier die Tanklager AG, welche bis 1977 einen Umschlag- und Lagerplatz für Flüssig-Kraftstoffe betrieb.

Der Umfang der durch die industrielle Nutzung entstandenen Untergrund- und Grundwasserbelastung im Hafenareal wurde in den Jahren 2005 bis 2008 mit insgesamt ca. 240 Sondierungen (Kleinsondierungen, Bohrungen und Baggerschlitzten) durch die Firma Geotechnisches Institut AG (GI) untersucht. Die Ergebnisse sind in den entsprechenden Berichten im Detail dargestellt. Diese Sondierungen haben bestätigt, dass im Untergrund immer noch wesentliche Mengen an schadstoffbelastetem Material aus dem Gaswerkbetrieb und der chemischen Produktion vorhanden sind, welche das Grundwasser gefährden. Im Hinblick auf die Neugestaltung des Hafenareals sind Novartis und der Kanton Basel-Stadt übereingekommen, den Untergrund weitestgehend von Belastungen zu befreien. Die Details hierzu sind in einer Vereinbarung vom 23. Februar 2009 festgehalten.

Die Kosten des Rückbaus der Hafengebäude und der Sanierung von belastetem Erdreich auf dem Gebiet des Hafens St. Johann sind aufgrund der Ergebnisse von zahlreichen Sondierbohrungen ermittelt worden. Die Kosten werden gemäss Grundsatzvereinbarung grundsätzlich aus der Pauschalentschädigung von Novartis an den Kanton für die Veräusserung diverser Grundstücke in der Höhe von CHF 100 Mio. finanziert. Über die Details der Kosten und deren Finanzierung wird der Grosse Rat zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Gesamtübersicht über die Rückbau- und Sanierungskosten für die Grundstücke, die gestützt auf die Grundsatzvereinbarung übertragen werden, informiert.

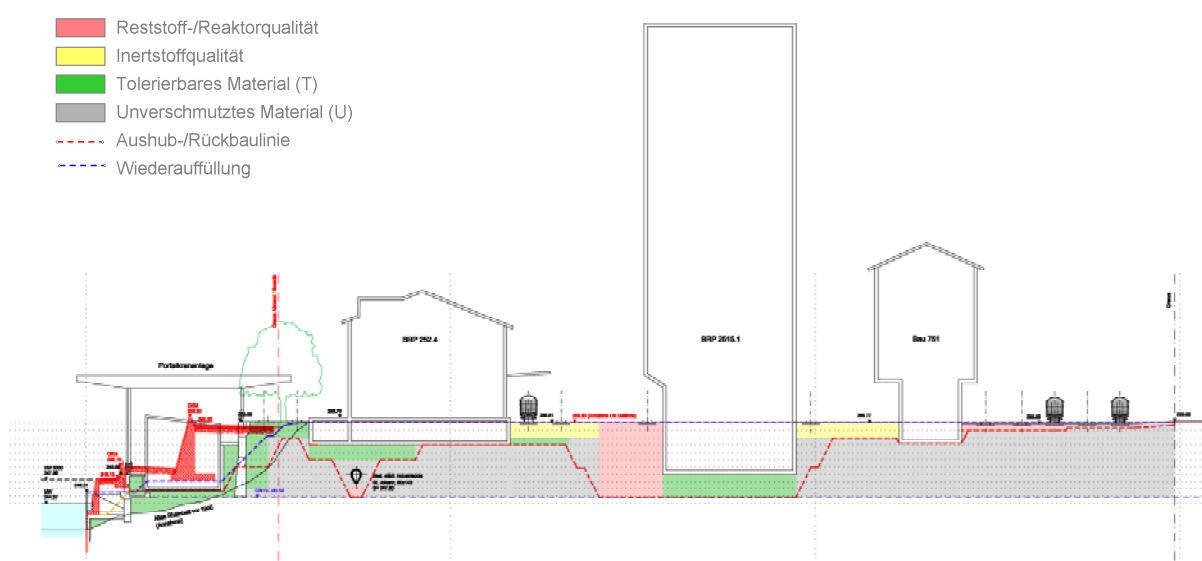


Abbildung 3-3: Querschnitt Bodensanierung Hafenareal

3.3 Archäologie

Das Gebiet des heutigen Rheinhafens St. Johann liegt vollständig auf dem Areal der national / international wichtigen keltischen Siedlung Basel-Gasfabrik. Zur Siedlung gehörten mindestens zwei Gräberfeldbezirke, was die internationale Bedeutung der Fundstelle für die Wissenschaft zusätzlich unterstreicht.

Der städtische Charakter der rund 150'000 m² grossen Siedlung bewirkte – erstmals in unserer Region – eine Aufteilung in ein Zentrum und ein landwirtschaftlich geprägtes Umfeld. Vor 2100 Jahren befand sich hier sozusagen die erste Stadt Basel. An diesem Knotenpunkt

liefen die Fäden eines Netzes von weit gespannten Handelsbeziehungen zusammen. Dies wird u.a. durch Importe aus dem Mittelmeerraum und einem der grössten Bestände an keltischen Fundmünzen Europas bezeugt. Spezialisierte keltische Handwerker stellten hier qualitätsvolle Produkte her. Die Bewohner der Siedlung bestatteten ihre Toten in zwei Gräberfeldern und pflegten einen komplexen Totenritus.

Die Fundstelle ist für Basels Stadtgeschichte, die frühe Schweizer Geschichte und die spät-keltische Archäologie in Europa von eminenter Bedeutung. Sie figuriert im Schweizerischen Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung, weshalb der unter der Voltamatte liegende Siedlungsteil 2007 durch den Regierungsrat unter Denkmalschutz gestellt wurde. Archäologische Funde und Fundkomplexe von erheblichem wissenschaftlichem Wert gelten als Denkmäler im Sinne von § 5 des Gesetzes über den Denkmalschutz vom 20. März 1980. Vor der kompletten Umgestaltung des Rheinhafens müssen gemäss dem Gesetz über den Denkmalschutz und der dazugehörigen Verordnung, insbesondere deren § 7, praktisch alle heute noch vorhandenen archäologischen Zeugnisse ausgegraben werden.

Nach Abzug aller modernen Störungen und der Bodeneingriffe, die durch den Bau des städtischen Gaswerkes und anderer Industriebauten verursacht wurden, dürften sich im Rheinhafen archäologische Schichten auf einer Fläche von total 14'000 m² erhalten haben. Diese Fläche entspricht der Grösse von zwei Fussballfeldern. Die Oberflächengestaltung und die Bodensanierung sehen so massive Bodenabträge vor, dass die archäologische Substanz vollumfänglich untersucht werden muss und keine archäologische Substanz vor Ort erhalten werden kann. Damit ergibt sich ein erheblicher zeitlicher und finanzieller Aufwand für die Rettungsgrabungen im Hafen St. Johann. Im Sinne einer unausweichlichen Ersatzmassnahme müssen durch die Archäologische Bodenforschung Rettungsgrabungen auf der gesamten Fläche von 14'000 m² vorgenommen werden. Die Ausgrabungskosten in Höhe von CHF 4.74 Mio. wurden mit RRB Nr. 07/25.67.5 vom 14. August 2007 als gebundene Ausgabe in das Investitionsprogramm aufgenommen. Bereits seit Juni 2009 werden vorgezogene archäologische Grabungen im Hafen durchgeführt. Bei der Erstellung der neuen Novartis Bauten wird mit dem gleichen Verfahren vorgegangen.

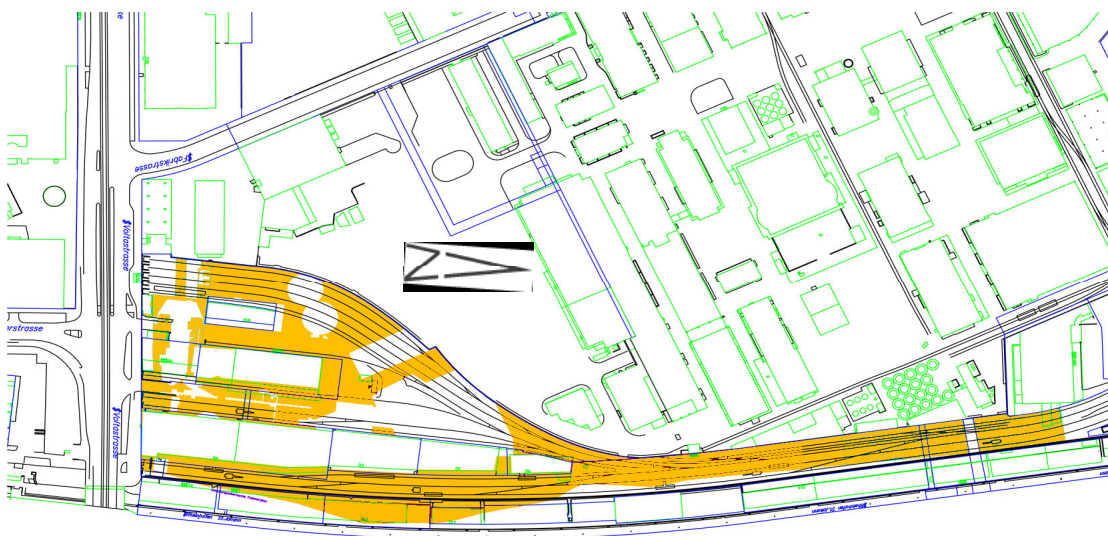


Abbildung 3-4: Übersicht der potentiellen archäologischen Flächen (orange)

4. Neugestaltung Rheinuferpromenade

4.1 Projektperimeter Wettbewerb

Der Projektperimeter wurde in zwei Bearbeitungsbereiche aufgeteilt. Den engeren eigentlichen Projektperimeter vom St. Johannis-Park bis zur Landesgrenze und den sogenannten Ideenperimeter von der Landesgrenze bis zur befestigten Strasse in Huningue also den auf französischem Gebiet liegenden Teil.

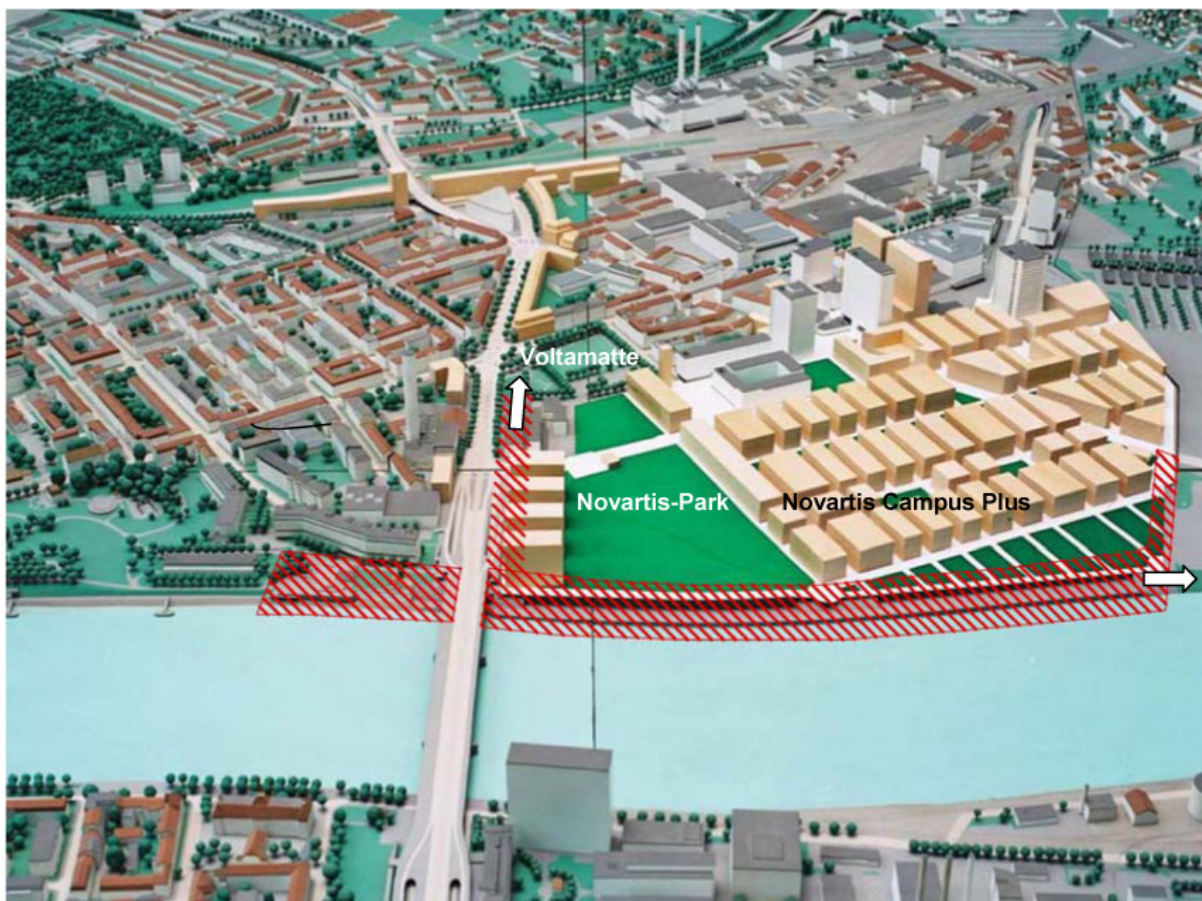


Abbildung 4-1: Wettbewerbsperimeter

4.2 Rahmenbedingungen Wettbewerb

Von den am Wettbewerb teilnehmenden Teams wurden Projektvorschläge erwartet, welche die Ufer- und Freiraumgestaltung vom St. Johannis-Park bis zur Landesgrenze (Perimeter des Projektwettbewerbes) und über die Landesgrenze (Ideenperimeter) hinaus bis an die befestigte Strasse in Huningue betrachten.

Gemäss Wettbewerbsprogramm stand für die Errichtung eines hochwassersicheren Velo- und Fussgängerweges ein 6.0 bis 10.5 m breiter Geländestreifen ab Spundwand am Rheinufer zur Verfügung. Von diesem Grundsatz konnte abgewichen werden, wenn gestalterische Gründe oder ein deutlich höherer Nutzen für die Öffentlichkeit und Novartis die dadurch ent-

stehenden Mehrkosten für erhöhte Landbeanspruchung und Erstellungskosten klar überwiegen. Gleichzeitig galt es, Lösungen für den Umgang mit dem bestehenden Höhenunterschied zwischen dem Rhein und dem rund 9 Meter höher gelegenen Areal der Novartis zu finden. Es sollte eine für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen gemeinsam benutzbare Wegverbindung geschaffen werden, welche auch kleinere Bereiche für Aufenthalt bietet. Die Verbindung musste auf einem Niveau angelegt werden, welches über dem Hochwasserspiegel des Rheins liegt und somit immer benutzbar ist. Ausserdem soll der Rhein und sein Uferbereich im Projektperimeter als Lebens- und Vernetzungsraum für Flora und Fauna ökologisch aufgewertet werden.

Den Sicherheitsanforderungen der Novartis musste mit dem Projekt Rechnung getragen werden, gleichzeitig sollten aber auch Zu- und Abgänge vom Novartis Areal an den Rhein angeboten werden. Der Zugang von der Rheinuferpromenade zum Novartis-eigenen Veloparking war ebenfalls eine feste Vorgabe.

Konkrete, öffentliche Nutzungen (wie z. B. Restaurationsbetrieb, Ausstellungsmöglichkeiten) waren im äussersten zurzeit geplanten Campusgebäude (Eckgebäude Nr. 188 am Rhein) in den Untergeschossen, oder einer Böschungsmauer denkbar (die Machbarkeit wurde im Projekt ausgewiesen).

4.3 Nutzungsansprüche

4.3.1 Fuss- und Veloverkehr

Die Verbindungen entlang des Rheins zwischen St. Johannis-Park und Dreirosenbrücke sowie zwischen Voltamatte und Rhein sind von kantonaler Bedeutung und müssen deshalb erhöhte Anforderungen seitens des Fuss- und Veloverkehrs erfüllen. Als Veloroute stellen sie eine Pendler- wie Freizeitverbindung dar, als Fussweg vorwiegend eine Freizeitverbindung.

Die Verbindung zwischen Dreirosenbrücke und Huningue ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung enthalten, sie ist eine sinnvolle Ergänzung der Route entlang des Rheins nach Frankreich. Gerade auf Grund der Aufhebung der Hünigerstrasse zwischen Elsässerstrasse und der Grenze zu Frankreich muss dieses Teilstück sogar als Ersatz für die kantonale Veloroute auf der Hünigerstrasse betrachtet werden.

Nebst der Sicherheit im öffentlichen Raum und der behindertengerechten Gestaltung sind die Verkehrssicherheit und der Bewegungskomfort sowie direkte Anschlüsse an das Fussweg- und Veloroutennetz in Basel Nord wichtige Kriterien für die neue Verbindung. Diese Anforderungen haben direkte Auswirkungen auf die Weg-Breiten (Verkehrsfläche) und deren Führung, die Beleuchtung und das Verkehrsregime auf der Rheinuferpromenade.

Verweilflächen für Begegnungen zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern waren bei der Neugestaltung der Rheinuferpromenade zusätzlich zur Verkehrsfläche genauso zu berücksichtigen, wie der Platzbedarf für das Abstellen der Velos. Die nötigen Infrastrukturen wie Abfallkübel, Sitzgelegenheiten etc. sind entsprechend zu platzieren.

4.3.2 Rheinschwimmen

Das Schwimmen im Rhein erfreut sich in den letzten Jahren bei der Basler Bevölkerung zunehmender Beliebtheit. Diesem Umstand wurde auch in den letzten zwei Jahren bereits durch zusätzliche bauliche Infrastrukturen (Duschen, Ausstiege für Schwimmer/innen, Toilettenanlagen etc.) im Stadtgebiet Rechnung getragen.

Durch die Aufhebung des Hafens ist die Weiterführung der gesetzlich erlaubten Schwimmstrecke am Grossbasler Ufer bis zur Landesgrenze möglich, und zwar unter Berücksichtigung der bestehenden Steigeranlagen St. Johann für Hotelschiffe. Hierfür werden an der Rheinuferpromenade vier Ausstiege für Schwimmerinnen und Schwimmer, eine Toilettenanlage und vier Duschen erstellt.

4.3.3 Bootsanlegestellen

Seitens der Kleinschiffahrt wird immer wieder der Wunsch nach mehr Bootsanlegestellen geäussert. Durch die neue Rheinuferpromenade ist nun die Möglichkeit gegeben, diesem Anliegen nachzukommen. Die Erreichbarkeit auf dem Wasserweg durch Rheintaxis wie auch durch Privatboote ist gegeben. Auch der direkte Weg zur Innenstadt bietet die Möglichkeit, den öffentlichen wie den privaten Verkehr auf dem Rhein zu nutzen und diesen auch zu fördern. Mit Bootsanlegestellen kann auch die Attraktivität der neuen Rheinuferpromenade gesteigert werden, wovon z.B. auch das Rheintaxi profitiert.

Es ist vorgesehen, im Abschnitt St. Johannis-Park bis Dreirosenbrücke eine Anlegestelle für insgesamt fünf Kleinboote und Rheintaxis unter Einbezug des bestehenden IWB-Steigers zu erstellen.

4.3.4 Fischerei

Heute darf im Bereich der Hafenanlagen nicht gefischt werden. Nach der Neugestaltung der Rheinuferpromenade besteht kein Grund mehr, das Verbot aufrecht zu erhalten. Nach 2013 soll das Fischen in diesem Rheinabschnitt wieder zugelassen werden.

4.3.5 Ökologie

Mit dem Rückbau des Hafens St. Johann und der Umgestaltung dieses Abschnitts des Rheinufers bietet sich auch die Chance zu einer ökologischen Aufwertung.

Die Schweiz hat sich zusammen mit den anderen Anrainerstaaten verpflichtet, die Ziele des Aktionsprogramms 'Rhein 2020' zur Wiederherstellung des Ökosystems Rhein und des Biotopverbunds zu unterstützen, damit bis zum Jahr 2020 die Rückkehr des Lachses und anderer Wanderfische in die Zuflüsse Wiese, Birs und Ergolz erreicht werden kann. Der Handlungsbedarf zwischen Rheinfeldern und Basel ist gross, da bisher nur wenige als Trittsteine geeignete Strukturen im stark von der Schifffahrt genutzten Rhein vorhanden sind.

Mit dem Entwicklungskonzept Fließgewässer Basel-Stadt 2002 hat sich der Kanton zudem der ökologischen Aufwertung der Bäche und Flüsse im Kanton verpflichtet. Der Schwerpunkt

wird auf die Gewährleistung der Durchgängigkeit bis in die Oberläufe sowie auf strukturelle Verbesserungen gelegt.

Der Rhein ist als Wanderkorridor für an Wasser gebundene Lebewesen aufzuwerten. Anzustreben ist die Erhöhung der besiedelbaren Uferfläche, um bessere Standortbedingungen im Wasser und im Übergangsbereich Wasser – Land zu erreichen. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der gesetzlichen Grundlagen sind bei Massnahmen am Rhein grundsätzlich gewässerschutz- und naturschutzrechtliche Bestimmungen zu beachten. Das heisst für den intensiv genutzten und ökologisch defizitären Rhein, dass neue Lebensräume und / oder Verbundstrukturen für Pflanzen und Tiere geschaffen werden müssen.

Ziel ist es, im Uferabschnitt des vorliegenden Projekts den Rhein als Wanderkorridor für Pflanzen und Tiere zu verbessern. Die Uferböschungen werden so gestaltet werden, dass sie einer vielfältigen Tierwelt als Lebensraum dienen können (z.B. Fische) und die standortgerechte Ufervegetation gedeihen kann. Die Vorkommen des Bibers im Elsass (F), am Hochrhein und an der Ergolz (NW-CH) sollen über den Rhein vernetzt werden. Die Wechselwirkungen zwischen Fluss- und Grundwasser sollen erhalten bleiben.

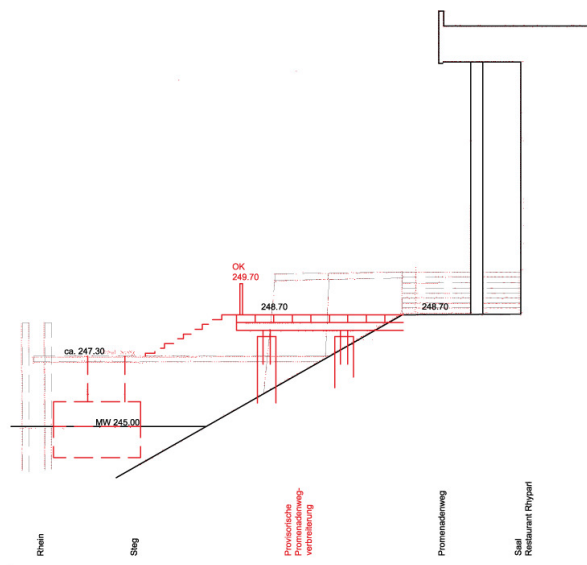
4.4 Gestaltung

4.4.1 Abschnitt St. Johannis-Park bis Dreirosenbrücke

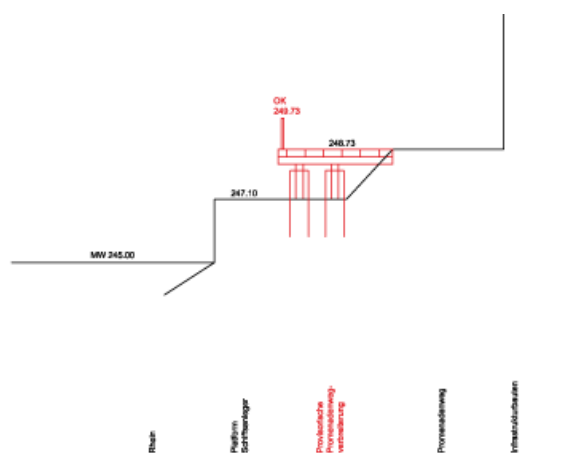
Dieser Abschnitt ist im Bestand geprägt durch das Restaurant Rhypark und vielfältige, komplexe Infrastruktureinrichtungen. Ziel der Neugestaltung ist, zum Einen den Bestand möglichst unangetastet zu lassen (dies auch vor dem Hintergrund einer allfällig anstehenden Veränderung oder gar kompletten Neugestaltung) und zum Andern eine durchgängige Veloverbindung zwischen St. Johannis-Park und Dreirosenbrücke zu schaffen.

Unmittelbar vor dem bestehenden Uferabschluss wird ein Stahlsteg gebaut. Dadurch wird die geforderte Fuss- und Velowegverbindung im Mischverkehr sicher gestellt. Als Foundation sind Stahlrohrpfähle geplant. Rheinseitig wird am Steg ein Geländer analog ähnlicher Situationen am Rhein zur Absturzsicherung angebracht. Als Stegbelag sind Gitterroste aus glasfaserverstärktem Kunststoff vorgesehen. Die begehbare Breite beträgt 4,5 m. Die Höhendifferenz zwischen der Terrasse Rhypark und dem Gelände im Bereich des IWB Steigers wird durch eine Rampenkonstruktion im Bereich der Ufermauer vor der Terrasse Rhypark überwunden. Die Rampenneigung beträgt rund 3,5%; die Rampe ist somit rollstuhlgängig. Bei den bestehenden Bauwerken sind aufgrund des Steges keine baulichen Massnahmen oder Anpassungen notwendig.

Durch die Ergänzung der geschwungenen Treppenanlage oberhalb des Restaurants Rhypark mit einer Rampe wird auch eine direkte Veloverbindung von der Mülhauserstrasse via St. Johannis-Parkweg zur Promenade ermöglicht.



Schnitt Y - Y'



Schnitt X - X'

Abbildung 4-3: Situation und Querschnitte Abschnitt St. Johanns Park - Dreirosenbrücke

4.4.2 Abschnitt Dreirosenbrücke bis Grenze

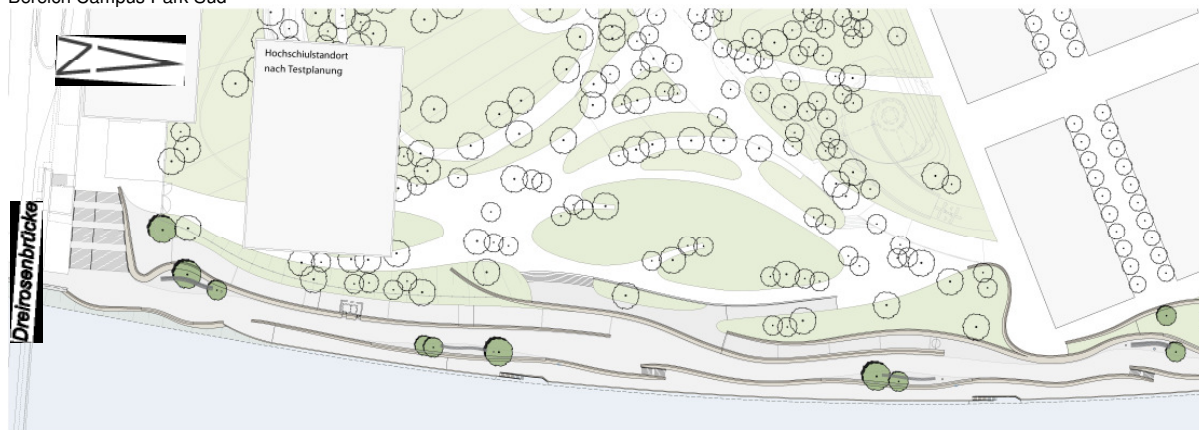
Der Abschnitt mit dem Rheinhafen markiert einen eigenständigen Abschnitt, der seinen eigenen Gesetzmässigkeiten folgt und eine eigene Typologie hervorgebracht hat (Hafen mit Quais, Erdbunkern und Verladeanlagen). Auch die anderen Abschnitte entlang des Rheins zeigen die Stadt je nach Entwicklungsschub und Epoche mit unterschiedlichen Gesichtern. Meistens sind es die Rheinbrücken, die diese Abschnittwechsel deutlich markieren.

Im Verlauf ihrer Geschichte ist die Uferkante St. Johann mehrmals und radikal umgebaut und verändert worden. Neben Erosion und Eiszeit haben die Hafenbauten die jüngsten und deutlichsten Spuren hinterlassen und alles Vorherige ausgelöscht. Nun stellen der Rückbau und die Sanierung des Geländes einen neuerlichen radikalen Eingriff dar, der die Chance zu einem Kapitel bietet, welches losgelöst vom Vorherigen einen neuen Stadtraum hervorbringt. Das radikal Andere, die stetige Veränderung und Löschung des Vorangegangenen machen diesen Ort aus.

Der Entwurf greift zentrale Aspekte des zukünftigen Novartis Campus Parks auf und entwickelt sie weiter. Einerseits sind es die geschwungene Linienführung und die terrassierte Topografie, die sich aus dem Park heraus entwickeln und die beiden Sphären des Parks und der Rheinpromenade miteinander verweben, andererseits sind es die Natursteinmauern, mit denen die Höhenunterschiede überbrückt werden. Durch die Terrassierung und die Integration von Rasen- und Wiesenböschungen, Rampen und Treppen ergeben sich verschiedene Horizonte, die ineinander übergehen, verschmelzen, sich wieder lösen und sich ihren Weg scheinbar zufällig suchen.

Es entstehen zwei Wege: der Bermenweg und der Promenadenweg. Der Bermenweg verläuft nur gut einen Meter oberhalb des Mittelwassers des Rheins. Es handelt sich um einen reinen Spazierweg. Die Nähe zum Wasser wird spür- und erlebbar. Treppen zum Rhein erlauben nicht nur den Rheinschwimmer/innen ein Aus- und Einsteigen, sondern auch den Spaziergängerinnen und Spaziergängern das Sitzen am bzw. im Wasser. Der Promenadenweg mit einer Mindestbreite von 4.0 m ist eine wichtige Verbindung zwischen Basel und Frankreich. Neben Fussgänger/innen werden Velofahrer/innen, Skateboarder/innen, Jogger/innen etc. den Weg im Mischverkehr nutzen. Der Weg liegt auf einer Höhe von ca. 248.40 m ü. M. und damit rund 0.5 m oberhalb des hundertjährigen Hochwassers. Sitzbänke unter Bäumen laden zum Verweilen ein.

Bereich Campus Park Süd



Bereich Campus Park Nord



Stand 13.10.08

Abbildung 4-4: Situation Abschnitt Dreirosenbrücke - Landesgrenze

4.4.2.1 Mauern

Gestalterische Aspekte

Die Überbrückung der grossen Höhenunterschiede (bis zu 11 m) zwischen Mittelwasser des Rheins und dem Novartis Campus auf dem Niveau des heutigen Hafenareals erfolgt durch natursteinverkleidete Betonstützmauern.

Dabei leitet sich die Verwendung des Natursteines einerseits aus der landwirtschaftlichen Tradition resp. einer traditionellen Kultur- und Weinbaulandschaft ab, andererseits handelt es sich bei Natursteinmauern um eine der ältesten Arten überhaupt, ein Mauerwerk zu errichten. Es ist jedoch nicht der lagig verarbeitete Naturstein in horizontalen Schichten, wie er traditionellerweise vermauert würde, sondern der vertikal aufgestellte Stein, der zum Mauerwerk aufeinandergeschichtet wird. Dies ist bewusster künstlerischer Ausdruck, aber auch konstruktiv vorteilhaft. Die Linienführung lässt sich leichter kontrollieren als bei horizontal aufgebauten Mauern.

Der Naturstein schafft eine spezielle Stimmung entlang der neuen Promenade und zwar durch:

- die veredelnde Patina des alternden Steins,
- die gebrochene, vielgestaltige Oberfläche und das Licht- und Schattenspiel,
- die unzähligen Farbnuancen des Steins,
- den insgesamt weicheren, textileren Ausdruck der Mauern. Dieser passt gut zur geschwungenen, dynamischen Linienführung und soll dem Bauwerk auch eine gewisse Leichtigkeit geben,
- die sich entwickelnde Vegetation in den Fugen und auf der rauen Oberfläche.



Perspektiven

Abbildung 4-5: Visualisierung Mauern



Abbildung 4-6: Visualisierung Aufenthaltszone

Technische Ausführung

Die Stützmauern werden als Beton-Schwergewichtsmauern mit einer Natursteinverkleidung ausgebildet. Die Betonmauer wird abschnittsweise mit geraden Elementen ausgeführt. Die Rundungen werden mit der Natursteinverkleidung erstellt. Die Natursteine werden als vollvermörteltes Mauerwerk ausgeführt. Einzelne Steine werden mit Ankern an der Betonmauer gesichert. Zudem wird darauf geachtet, dass der Mörtel einige wenige Zentimeter gegenüber der Steinoberfläche zurückbleibt. Das Erscheinungsbild der Natursteinverkleidung soll einem Trockenmauerwerk ähnlich sein. Die Ansiedlung von Spontanvegetation wird möglich und ist erwünscht.

4.4.2.2 Beläge

Sowohl der Bermenweg als auch der Promenadenweg werden asphaltiert. Der Promenadenweg ist auf eine Belastung von bis zu 18 to ausgelegt, so dass Rettungsfahrzeuge ihn benutzen können. Zur Ermöglichung eines Velo- und Fussgänger-Gegenverkehrs beträgt die Mindestbreite vier Meter. Auch die Treppen und Rampen erhalten Asphalt als Belag.

Die Aufweitungen mit Sitzbänken und Bäumen sowie der Platz an der Landesgrenze erhalten einen Kiesbelag (Chaussierung). Der Platz ist dabei so gestaltet, dass Rettungsfahrzeuge wenden können. Vom Platz aus wird ein Zugang zum Novartis-Areal für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erstellt.

Die Rampe zum Novartis Campus wird in Anlehnung an die Wege im Park gestaltet.

Die Treppen bei den Rheinschwimmer-Ausstiegen werden aus Naturstein analog der Mauern hergestellt.

4.4.2.3 Ausstattung (WC, Sitzbänke, Archäologische Ausstellung etc.)

Auf den gekielten Aufweitungen laden Sitzbänke – meist in Kombination mit Bäumen - zum Verweilen ein. Im Bereich der Sitzplätze wird die Mauerbrüstung ersetzt durch ein Staketengeländer. Damit wird der Blick über den Rhein auch im Sitzen möglich. Den Sitzplätzen zugeordnet werden Abfallkübel und an ausgewählten Stellen Trinkbrunnen.

Für die Rheinschwimmerinnen und Rheinschwimmer werden an den Ausstiegen Duschen in der Mauer montiert.

An den Treppen werden Handläufe angebracht. Zusätzlich entsteht unterhalb der Rampe zur Dreirosenbrücke ein öffentliches, selbstreinigendes WC.



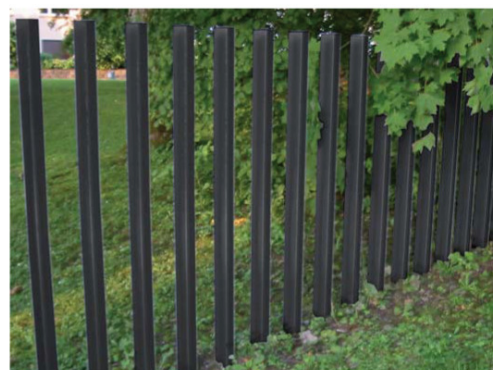
Sitzbank Typ Flow, Firma Ziegler Metallbearbeitung AG



Heinz Bracher, Typ Basel (Ø/H 40/100)



Dusche



Staketengeländer, Farbe antrazit, 1.0m bzw. 2.5m hoch

Abbildung 4-7: Beispiele Möblierungselemente

An der zukünftigen Rheinuferpromenade soll mit kleinen Interventionen auf die historische Dimension des Ortes aufmerksam gemacht werden. Vor 2100 Jahren befand sich hier eine Siedlung mit bereits urbanen Zügen – sozusagen die erste Stadt Basel. Mit Fernrohren, die an der Ufermauer angebracht sind, sollen Einblicke in die Zeit der Kelten ermöglicht werden.

Die Passantinnen und Passanten blicken dabei nicht in die Ferne, sondern in die Vergangenheit, die hinter der Promenade verborgen ist.

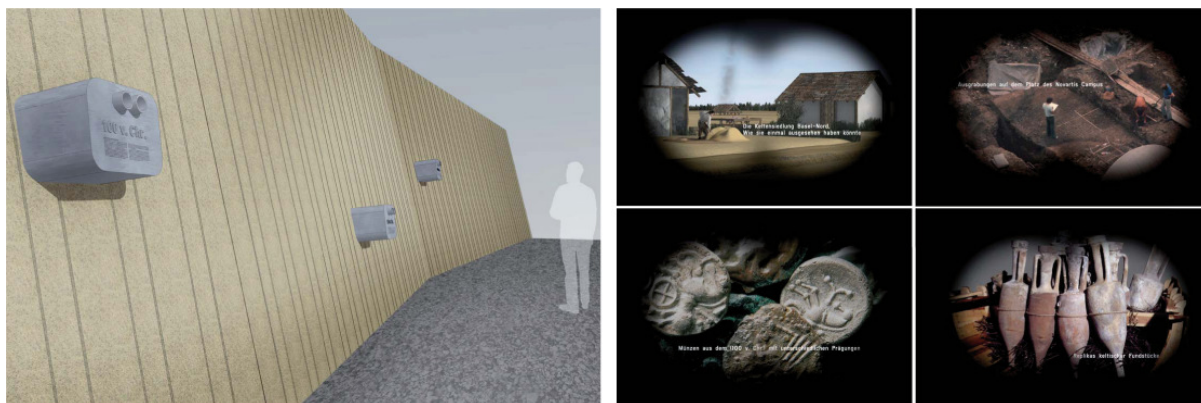


Abbildung 4-8: Fernrohre mit Blick in die Vergangenheit

4.4.2.4 Sicherheit und Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung an der Rheinuferpromenade St. Johann soll einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis genügen. Insgesamt werden 44 moderne, energieeffiziente Mastleuchten aufgestellt. Diese kommen vor allem an der flussabgewandten Seite der Promenade zu stehen, um die Sicht auf den Rhein nicht zu beeinflussen. Dabei wird insbesondere darauf geachtet, dass eine gleichmässige Ausleuchtung des Weges mit ca. 10 Lux erreicht wird und keinerlei dunkle Nischen entstehen können. Ausserdem werden moderne Metallhalogenlampen eingesetzt, deren hochwertiges, weisses Licht die Übersichtlichkeit im Öffentlichen Raum wesentlich beeinflussen und damit das subjektive Sicherheitsempfinden zusätzlich erhöhen. Mit der geringen Lichtpunkthöhe von ca. 4 m wird erreicht, dass trotzdem ein intimes Raumempfinden entstehen kann.

Mit der leichten Akzentuierung einiger Bäume im Perimeter (Effektbeleuchtung), im Bereich des grossen Treppenabganges an der Dreirosenbrücke, in der Promadenmitte sowie an der Staatsgrenze zu Frankreich, ist eine Staffelung des langgezogenen Weges mit geringfügigem Einsatz von Licht vorgesehen.

Der Bermenweg wird nicht beleuchtet, lediglich die Abgänge von der Promenade dorthin werden ausgeleuchtet.

An den Mastleuchten der IWB wird Novartis die Erlaubnis erteilt, Infrarotkameras zur Überwachung ihres Areals zu montieren. Dies mit der Auflage, dass der Datenschutz eingehalten, Bau und Betrieb der Anlage seitens der verantwortlichen Bundes- und kantonalen Behörden genehmigt und auf eine Permanentüberwachung der Promenade verzichtet wird.

4.4.2.5 Buvette (nicht Bestandteil des Kredites)

Option einer „Schwimmenden Buvette“

Das geplante Angebot für das Rheinschwimmen ist vielfältig. Was zum heutigen Zeitpunkt noch fehlt, ist ein gastronomisches Angebot. Als Option steht hier die Idee einer „Schwim-

menden Buvette“ im Raum. Sie würde über Verbindungsstege sowohl vom Promenaden- als auch vom Bermenniveau erschlossen. Die oberste Prämisse für die Formfindung und Konstruktionsidee war, einen starken Bezug zum Rhein zu schaffen. Die Buvette wird nicht auf Pfählen gegründet, sondern verfügt über einen hohlen Stahlkörper, der für genügend Auftrieb sorgt, um das Objekt im Rhein schwimmen zu lassen. Somit passt sich die Buvette dem variablen Pegelstand des Rheins laufend an und wahrt immer einen starken Bezug zum Wasser.

Der erste Abschnitt ist der eigentliche Gastbereich, der als Bistro, Cafeteria, Buvette genutzt werden kann. Das vorgelagerte Schwimmdeck kann ebenfalls als möblierter Aussenbereich in die Nutzung einbezogen werden. Im zweiten Abschnitt ist eine einfache Küche mit Barbereich angeordnet. Der dritte Abschnitt ist als Loungebereich am stärksten zurückgezogen. Die Rampe ist flach geneigt und dadurch auch rollstuhlgängig. Die Buvette ist für eine Nutzung von März bis Oktober ausgelegt und soll von einem privaten Investor betrieben werden.

Weiteres Vorgehen

Die Erstellung einer schwimmenden Konstruktion dieser Grösse ist technisch anspruchsvoll, aber umsetzbar. Die Grobkostenschätzung ($\pm 25\text{-}30\%$) für die „Schwimmende Buvette“ liegt bei CHF 5.85 Mio. (inkl. MwSt.). Für die Übernahme dieser Kosten muss ein privater Investor gefunden werden. Die Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlages.

Im Rahmen der Bauarbeiten der Rheinuferpromenade werden die entsprechenden Werkleitungsanschlüsse für eine „Schwimmende Buvette“ vorgesehen, damit diese Option – wenn die Finanzierung zustande kommt - zu einem späteren Zeitpunkt ohne grössere nachträgliche Eingriffe in die Promenade realisiert werden könnte.



Abbildung 4-9: Lage Buvette

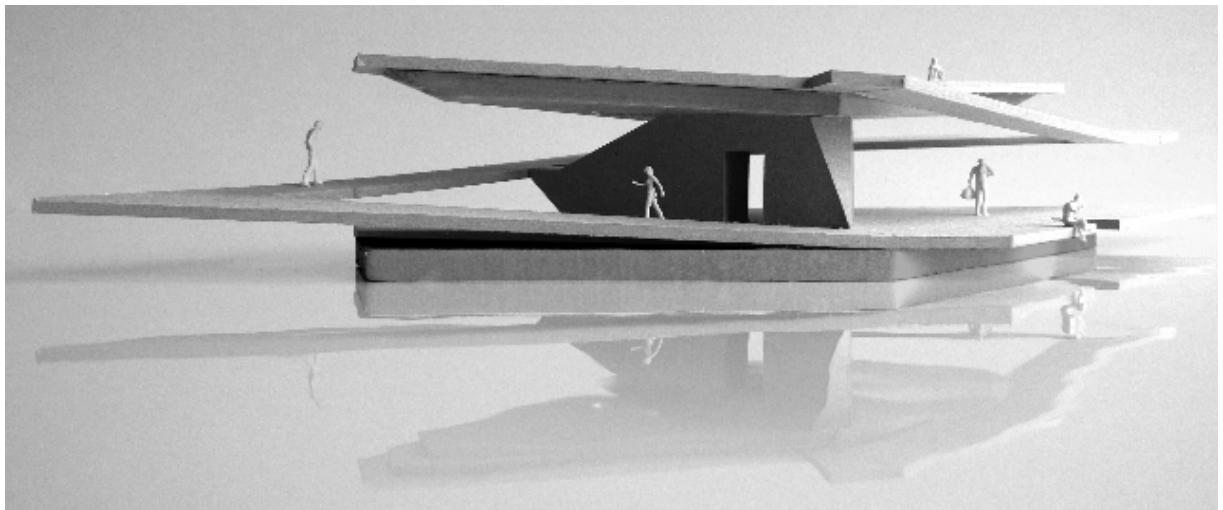


Abbildung 4-10: Modellbild Buvette

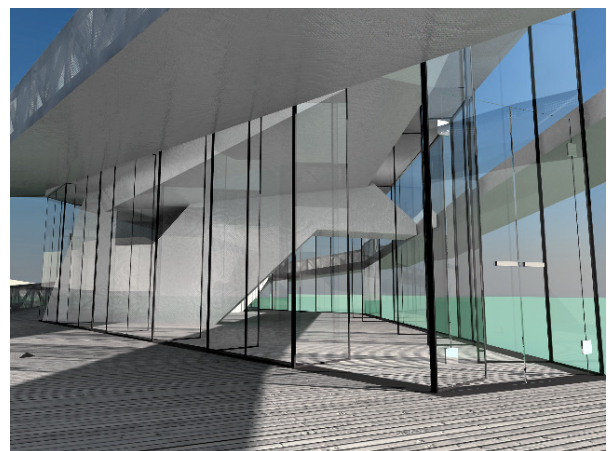


Abbildung 4-11: Visualisierungen Buvette

4.5 Umwelt

4.5.1 Oberflächengewässer

Entlang der Ufermauer werden vier Blocksatzinseln vorgelagert, die auf ca. 80 m Länge bis zur Mittelwasserlinie reichen und damit bei normalem Wasserstand sichtbar sind. Sie ragen bis zu fünf Metern in die Rheinmitte. Mit den Blocksatzinseln wird eine Verzahnung von Wasser- und Landlebensräumen erreicht, die entscheidend zur Vielfalt beiträgt. Als Massnahme zur Vergrösserung der besiedelbaren Uferfläche werden die Blocksatzinseln bezüglich Höhe, Tiefe und Steingrösse möglichst heterogen aufgebaut, um eine grosse Strömungsvariabilität zu erreichen. Auf eine Bepflanzung zwischen den Fugen wird bewusst verzichtet, da das Potential für die spontane Ansiedlung standortheimischer Uferpflanzen sehr hoch ist. Die bewachsenen Inseln werden naturnah gepflegt und funktionieren als Trittsteinbiotope entlang des Rheinufers. Sie bieten verschiedenen Tierartengruppen die Möglichkeit zur Orientierung, zur Nahrungssuche, Ruhemöglichkeiten, Orte der Eiablage etc.

Die Blocksatzinseln müssen aus hochwasserschutztechnischen Gründen bis auf Niedrigwasserniveau mit Spundwänden zusammengehalten werden, damit die Blöcke nicht von der Strömung in die Schifffahrtsrinne verfrachtet werden. Die Spundwände sind wasserdurchlässig und erlauben die Durchströmung des Blocksatzes, der vielen Gewässertieren als Lebensraum dienen soll. Zusätzlich werden entlang der Ufermauer auf der Gewässersohle weitere Blöcke vorgelagert. Sie bieten vor allem grösseren Fischen Unterschlupf und Strukturen im Sohlenbereich. Im Strömungsschatten der Blocksatzinseln sind ausserdem zwei Biberunterstände vorgesehen. Der Einstieg führt jeweils über einen Schacht zur Biberhöhle oberhalb der Hochwasserlinie. Die Auswirkungen der umgesetzten Massnahmen auf Pflanzen und Tiere werden anhand verschiedener Begleituntersuchungen dokumentiert.

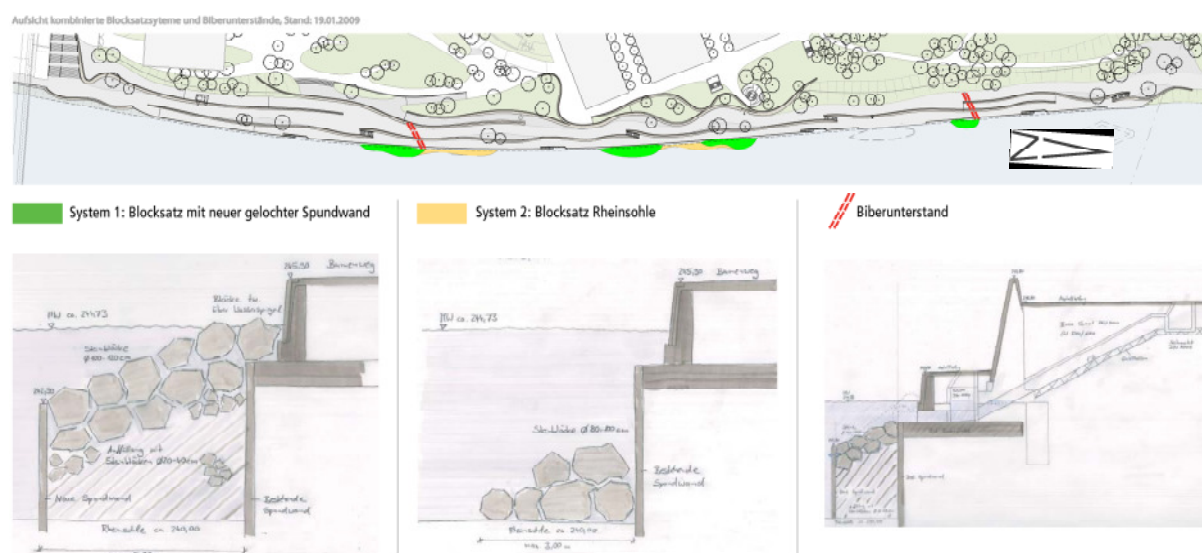


Abbildung 4-2: Situation und Schema Blocksatzsysteme

Die Anforderungen einer ökologischen Aufwertung dieses Uferabschnitts sind mit vielen weiteren Nutzungsansprüchen in Einklang zu bringen: Freizeitaktivitäten, Hochwasserschutz, Schifffahrt, Gestaltung, Werkleitungen etc. Das vorliegende Projekt bietet im dicht besiedelten und stark genutzten Rheinraum nicht nur dem Menschen Möglichkeiten zur Erholung, sondern erfüllt auch die minimalen Anforderungen für die Erhöhung der Strukturvielfalt, für Ufervegetation und damit auch für die Gewässerfauna. Zusammen mit den realisierten und den noch zu realisierenden Ufersanierungen in Klein- und Grossbasel erfüllt das Projekt für den Abschnitt beim ehemaligen Hafen St. Johann die Ziele des Entwicklungskonzepts Fließgewässer und des Kantonalen Richtplans zur ökologischen Aufwertung des Rheins.

4.5.2 Grundwasser

Im Untergrund des Hafens St. Johann zirkuliert Grundwasser. Dieses Grundwasser ist Teil des Stromes, welcher sich über das ganze St. Johann-Quartier ausdehnt. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt ca. auf Kote 245.5 m ü. M., d.h. ca. 10-11 m unter der Terrainoberfläche. Die Grundwasser-Fließrichtung weist gegen Nordosten, d.h. gegen den Rhein hin, wobei der natürliche Austausch zwischen dem Grundwasser und dem Rhein seit der Erstellung der Rheinuferbefestigung durch eine bis in den Fels reichende Spundwand unterbunden ist. Das Grundwasser wird weder zu Trink- noch zu Brauchwasserzwecken genutzt. Infolge der im Kapitel 3.2 beschriebenen Verschmutzungen des Untergrundes weist auch der Grundwasserstrom im Hafenareal eine gewisse Belastung mit Schadstoffen auf. Es sind vor allem organische Substanzen in leicht erhöhten Konzentrationen nachweisbar. Ein Sanierungsbedarf bezüglich Grundwasser ist aber nicht gegeben.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hafenareals sowie der vorangehenden teilweisen Sanierung des Untergrundes reichen generell nicht in das Grundwasser. Es ist jedoch vorgesehen, punktuell einzelne Bereiche bis unter den Grundwasserspiegel auszuheben und zwar dort, wo sich dies aufgrund einer bis in die Tiefe reichende Belastung aufdrängt.

Die Spundwand, welche den natürlichen Austausch zwischen Grundwasser und Rhein unterbindet, wird im Rahmen des Neubauprojektes rund 0.80 m unterhalb des Niederwasserspiegels des Rheins abgebrannt und bleibt somit nicht sichtbar. Die neu zu erstellende Stützmauer wird durchlässig ausgeführt, so dass ein Austausch zwischen Grundwasser und Rheinwasser erfolgen kann. Da die Belastung des bis anhin hinter der Stützmauer gestauten Grundwassers nur moderat ist, ist eine Beeinflussung der Rheinwasserqualität durch diese Massnahme nicht gegeben.

4.6 Infrastrukturen

4.6.1 Werkleitungen

4.6.1.1 Elektrizität

Im Bereich der Promenade wird ein neues Elektro-Trasse vom Unterwerk Volta bis zur Landesgrenze erstellt. Die vorgesehenen Verbraucher (Buvette, WC-Anlage, öffentliche Beleuchtung, Infrarotkameras) können darüber versorgt werden. Aufgrund des Strombedarfs der geplanten Verbraucher ist keine Trafostation notwendig, sondern ein Kabelverteilkasten und eine Schaltstelle ausserhalb des Hochwasserbereiches reichen aus. Die Stromversorgung der neuen Bilgenölstation erfolgt durch Novartis.

4.6.1.2 Oberflächenwasser / Abwasser

Das anfallende Oberflächenwasser (Regenwasser) aus den Perimetern Undine und Novartis-Rampen wird in Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Energie je nach Situation versickert oder/und dem Rhein zugeführt. Entlang der Rasenböschungen wird das Regenwasser in flache Mulden entlang des Promenadenweges gesammelt. Regenüberläufe führen das Wasser in den Rhein.

Entlang der Mauern läuft das Oberflächenwasser in eine unterirdische Drainageleitung, die das Hangwasser aufnimmt (Verminderung des Hangdruckes) und in den Rhein abführt. Bei Rampen und vor Eingängen (z.B. WC) sind Rinnen notwendig. Auch von dort wird das Wasser in den Rhein geleitet.

Der Bermenweg wird, wie auch an anderen bestehenden Rheinuferabschnitten in Basel, direkt in den Rhein entwässert.

Die schwimmende Buvette und das öffentliche WC benötigen einen Abwasseranschluss. Das Abwasser dieser Infrastrukturen wird über eine neu zu verlegende Kanalisationsleitung in die St. Johannis-Dole abgeleitet.

4.6.1.3 Frischwasser

Die bestehende Trinkwasser-Gussleitung, die in nord-südlicher Richtung verläuft, wird mit der Bodensanierung rückgebaut. Ersetzt wird die Leitung durch einen neuen Ringschluss mit DN 500, der im Rahmen des Projekts Undine erstellt wird. Die Versorgung der Infrastruktur mit Frischwasser (Duschen, Trinkbrunnen, WC etc.) erfolgt direkt über die neue Ringleitung.

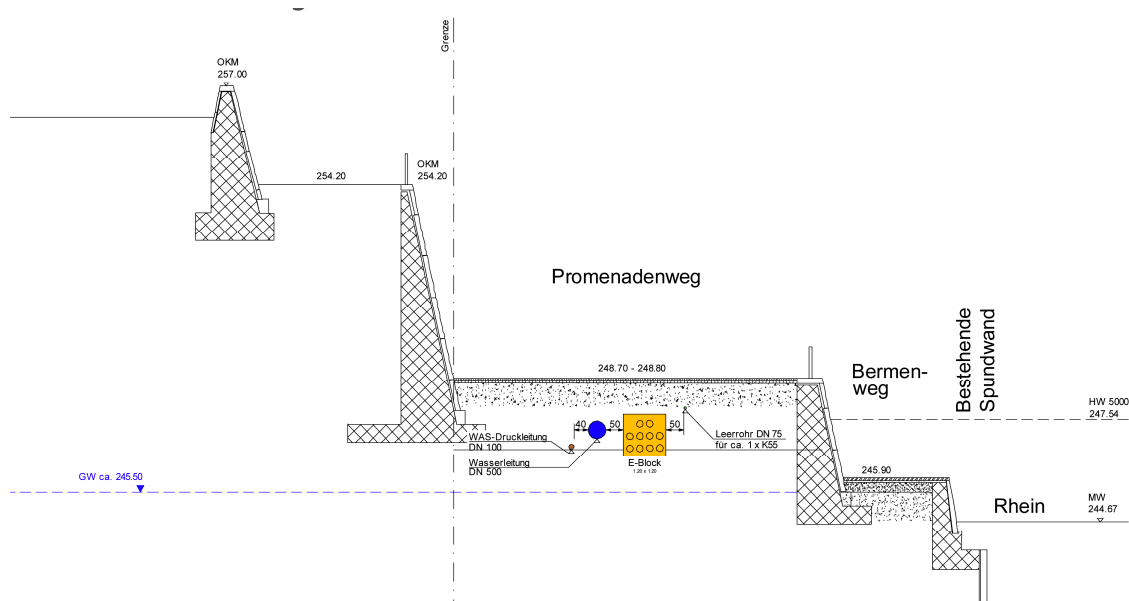


Abbildung 4-12: Lage Wasser- und Elektroleitungen (gelb)

4.6.1.4 St. Johanns-Dole

Infolge der Bodensanierung des Hafens muss der bestehende städtische Abwasserkanal (St. Johanns-Dole) stillgelegt und rückgebaut werden. Als Ersatz muss ein neuer Schmutzwasser-Sammelkanal im Bereich des Rheinufer erstellt werden. Im Rahmen der Entwässerungsvereinbarung zwischen Basel-Stadt und Novartis wird diese Ersatzmassnahme koordiniert mit dem Rückbau und der Bodensanierung realisiert. Die Finanzierung des Neubaus in Höhe von CHF 0.70 Mio. erfolgt mit Ausnahme diverser Bauprovisorien über den Rahmenkredit für Erhaltungsmassnahmen von Abwasseranlagen. Die Kosten für die Bauprovisorien in Höhe von CHF 0.18 Mio. werden durch die Bodensanierung ausgelöst und sind daher in den Rückbaukosten des Hafens St. Johann enthalten.

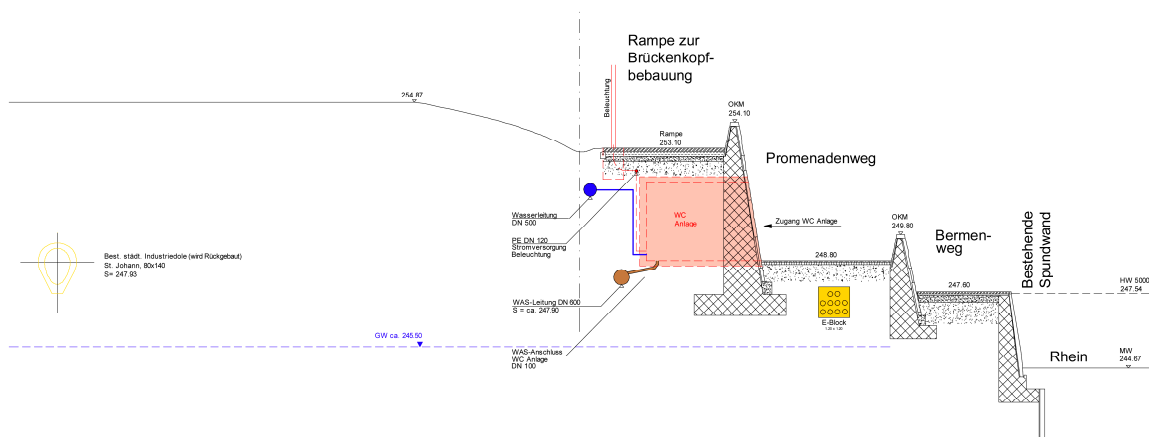


Abbildung 4-13: Lage Schmutzwasserleitung, bestehend (ganz links) und neu (braun)

4.6.1.5 Werkleitungen der Novartis im Projektperimeter

Die notwendigen Werkleitungen der Novartis, z.B. Entwässerung, Beleuchtung und Zuleitungen zur Perimeterüberwachung, werden koordiniert mit dem Projekt Undine zu Lasten der Novartis erstellt.

4.6.2 Infrastrukturbauten

4.6.2.1 Bestehende Bauten Novartis

Im Bereich der Rheinuferpromenade liegen zwei bestehende Bauwerke der Novartis (Schützenraum und Tiefenrohr), welche im Zuge der Neugestaltung in die Stützmauern integriert und dadurch angepasst werden müssen. Der Schützenraum beinhaltet die technische Ausrüstung der Rheinwasserfassung Novartis. Das Tiefenrohr Novartis dient der Einleitung des Oberflächen- und Kühlwassers aus dem Werk St. Johann in den Rhein.

Im August 2008 wurde bei diesen Bauwerken eine Zustandsaufnahme durchgeführt. Diese zeigte, dass sich die bestehenden Bauwerke in einem annehmbaren Zustand befinden. Das Neubauprojekt der Rheinuferpromenade erfordert beim Schützenraum bauliche Massnahmen. So muss aufgrund der veränderten Nutzung (Fahrzeuge bis 18 to) die Gebäudehülle (Wände und Decke) erneuert werden. Der neue Zugang erfolgt über den Bermenweg über eine wasserdichte Türe in der Schwergewichtsmauer. Aufgrund der Anforderung der Hochwassersicherheit müssen die bestehenden Einrichtungen modifiziert werden (neuer Kanalschütz, Be- und Entlüftung des Raumes).

Das Einlaufbauwerk der Tiefenrohre Novartis verbleibt im heutigen Zustand. Die geplanten Höhen und der neue Belag des Bermenweges machen Anpassungsarbeiten der Schacht- und Revisionsschützöffnungen erforderlich. Der Zustand der Tiefenrohre Novartis wird dadurch nicht verändert. Die heutigen Anforderungen der Novartis an die Funktionalität des Schützenraums und der Tiefenrohre sind im gegenseitig akzeptierten Pflichtenheft beschrieben.

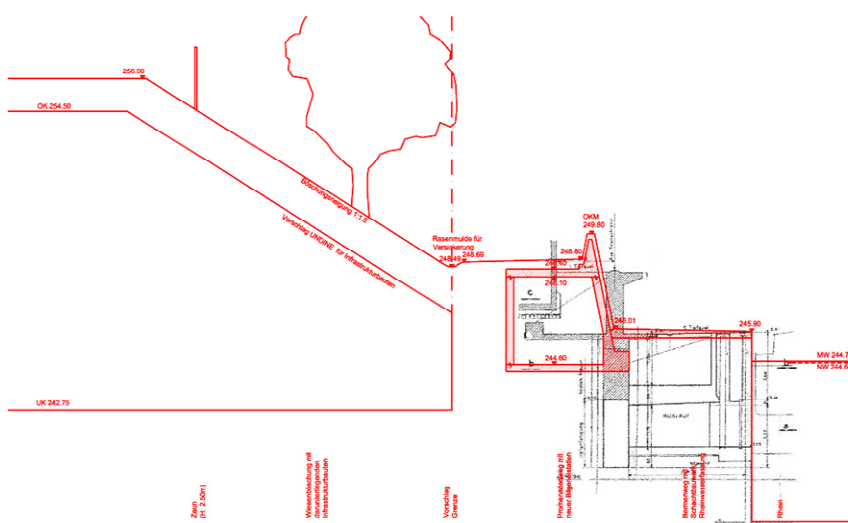


Abbildung 4-14: Einbau und Anpassung best. Bauten in Rheinuferpromenade

4.6.2.2 Bilgenölstation

An der Landesgrenze ist eine Bilgenölstation am Rheinufer vorhanden. Diese dient dem Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO, das Bilgenöl in das COOP-Zwischentanklager zu pumpen und von dort aus das eingesammelte Bilgenöl zur KVA Basel zur Verbrennung weiterzuleiten. Im Zuge des Neubaus der Rheinuferpromenade wird diese Station abgebrochen und ein neues Betriebsgebäude unter dem Promenadenweg, angrenzend an die Rheinwasserfassung Novartis gebaut. Die technischen Einrichtungen können mehrheitlich übernommen werden. Die neue Station kann ästhetisch gut in das Projekt Undine integriert werden. Für das Anlegen des Bilgenölbootes sind keine Dalben notwendig, da die bestehende Spundwand beibehalten wird und Poller zum Festmachen gesetzt werden.

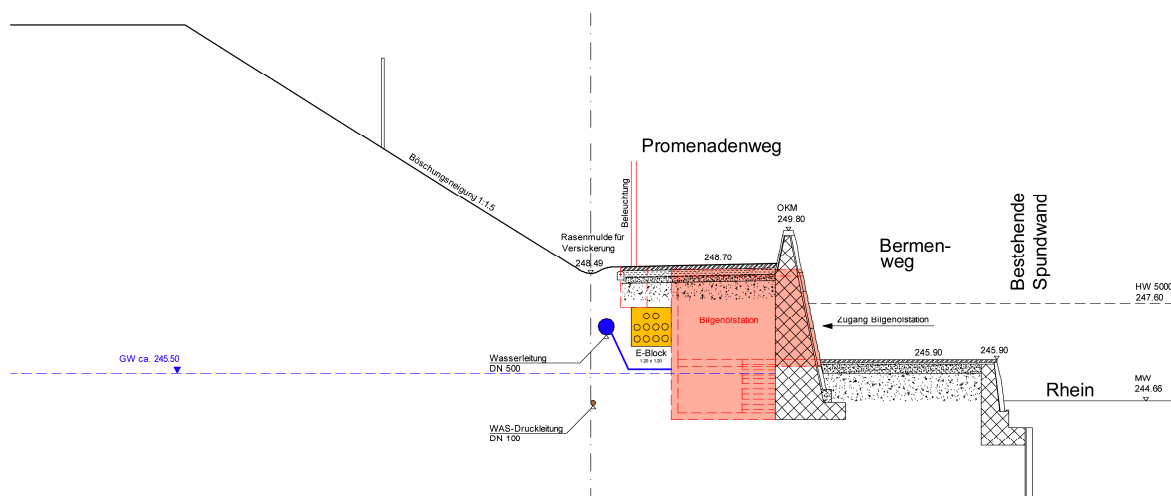
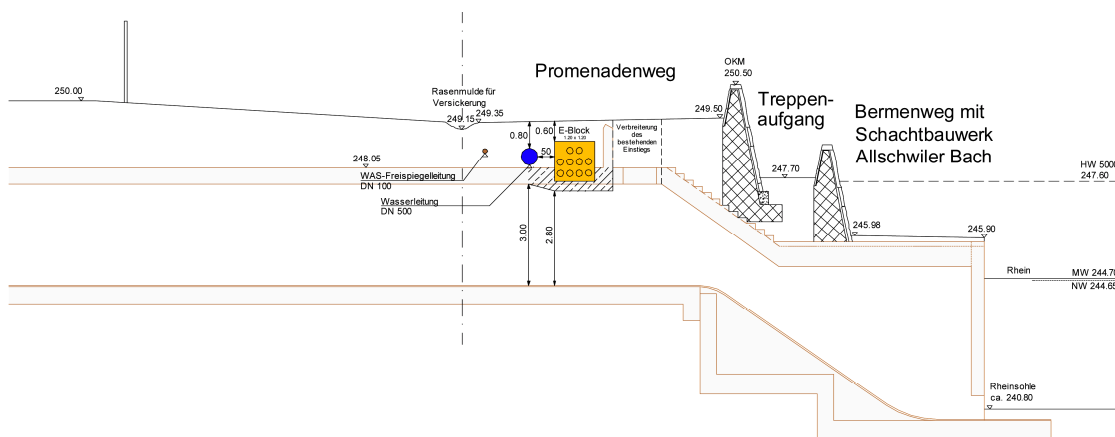


Abbildung 4-15: Schnitt im Bereich der neuen Bilgenölstation

4.6.2.3 Allschwilerbach

Im nördlichen Uferbereich des Projektperimeters Undine befindet sich das Auslaufbauwerk des Allschwilerbaches. Das Bauwerk befindet sich in einem guten Zustand und kann funktional in das Projekt Undine integriert werden. Aufgrund der grösseren Auflast (neue Schwerkheitsmauern) muss die Decke jedoch lokal verstärkt werden.



4-16: Schnitt im Bereich Auslauf Allschwilerbach

4.7 Zonen-, Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse

4.7.1 Umzonung

Der Hafen St. Johann besteht aus den Parzellen 17.1/1 und 18.1/1 und ist der Zone 7 Industrie- und Gewerbezone zugeordnet. Mit dem Grundsatzratschlag Nr. 05.1445.01 wurden die beiden Parzellen ins Finanzvermögen umgewidmet, damit diese an Novartis verkauft werden können. Die Rheinuferpromenade wird der Allmend zugeordnet werden. Für die Umzonung dieses Streifens von der Industriezone zu Allmend bedarf es keines Grossratsbeschlusses, da die Umzonung durch das Legen von Weglinien erfolgt.

Da die Weglinien gemäss § 97 BPG auf einem Erschliessungsplan beruhen müssen, erfolgt die Umzonung von der Industriezone zu Allmend erst nach Beschluss des Grossen Rates über die Ausführungsprojektierungs- und Realisierungskosten mit der Planaufgabe des konkreten Projekts.

4.7.2 Vereinbarung über den Grenzverlauf, die baulichen Anforderungen und den Unterhalt der Rheinuferpromenade

Die definitiven Eigentumsverhältnisse und die gegenseitigen Dienstbarkeiten (Werkleitungen, Durchgangs- und Nutzungsrechte) zwischen Novartis und dem Kanton werden im künftigen Kaufvertrag über die Parzellen 17.1/1 und 18.1/1 geregelt. Für den grundsätzlichen Grenzverlauf, die baulichen Anforderungen und den Unterhalt der Rheinuferpromenade haben der Kanton und Novartis am 25. März 2010 eine Vereinbarung abgeschlossen.

Die Grenze zwischen Allmend und Novartisareal verläuft grundsätzlich entlang der Hinterkante des Rheinuferpromenadenweges, welches auch gleichzeitig der Fusspunkt der oberen Stützmauer ist, welche in das Eigentum der Novartis übergeht. Im Bereich des Baufeldes Brückenkopf ist der Verlauf der Eigentumsgrenze zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Die Eigentumsgrenze wird festgelegt, sobald der Umfang und Verlauf der Grün- und Freiraumverbindung (Fuss – und Veloweg) von der Voltamatte/Fabrikstrasse zur Rheinuferpromenade definiert ist und eine definitive Entscheidung über den Bau oder Nichtbau des Hochschulcampus getroffen wurde.



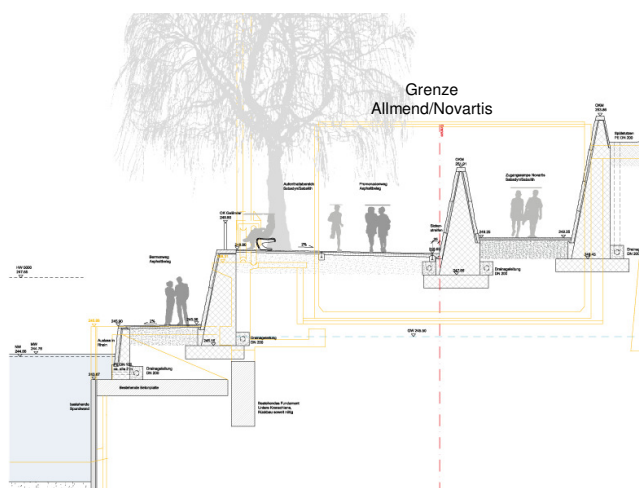


Abbildung 4-17: Grenzverlauf

Die zwischen Novartis und dem Kanton vereinbarten baulichen Anforderungen an die Rheinufersperrpromenade entsprechen der Projektumschreibung Undine im vorliegenden Ratschlag. Sollte das Projekt Undine aufgrund des Beschlusses des Grossen Rates oder rechtswirksamer Einsprachen im Rahmen der Planaufgabe des Ausführungsprojekts Änderungen erfahren, bei welchen die Interessen von Novartis in wesentlicher Weise berührt werden, so führt dies zu Neuverhandlungen der Vereinbarung.

Der bauliche Unterhalt der neuen Rheinufersperrpromenade auf Allmend inkl. der wasserseitigen Böschungen und der kantonseigenen Infrastrukturen wie Abfalleimer, Toilettenanlagen, Duschen sowie die Reinigung dieser Anlagen werden gemäss Vereinbarung und wie in der Praxis üblich durch den Kanton wahrgenommen. Der bauliche Unterhalt der Stützmauern zwischen der Rheinufersperrpromenade (Allmend) und dem Novartis Areal wird durch Novartis zu ihren Lasten getätigt. Der Kanton übernimmt die Reinigung dieser Mauern nach seinem Standard.

Schnittstellen zu benachbarten Projekten

4.8 Novartis Campus

Die geplanten Bauprojekte der Novartis im Bereich des Hafenareals bauen auf den vom Projekt „Rückbau und Bodensanierung Hafen St. Johann“ generierten Flächen und Koten auf. Grundsätzlich wird Grund und Boden gemäss Pt. 3.2 saniert und mit zertifiziertem sauberem Material auf die jeweils bestehenden Höhen wieder aufgefüllt und korrekt verdichtet. Die verschiedenen Projekte werden in Planung und Ausführung mit dem Projekt Undine koordiniert.



Abbildung 5-1: Übersicht Novartis Campus Projekte

4.8.1 Park Novartis

In einer Erklärung vom 22. November 2005 verpflichtet sich Novartis Pharma AG gegenüber dem Kanton, für die nächsten 10-15 Jahre das Areal zwischen Campus und dem Hochschul-Baufeld am Brückenkopf bis auf Weiteres als Grün- und Freiraum zu gestalten und zu nutzen.

In Übereinstimmung mit dieser Erklärung legen der Kanton und Novartis in der 'Vereinbarung über den Grenzverlauf, die baulichen Anforderungen und den Unterhalt der Rheinuferpromenade' fest, dass Novartis auch für die nächsten 10-15 Jahre auf die Erstellung von Hochbauten im Grenzareal zur Rheinuferpromenade verzichtet. Unterirdische Bauwerke, welche das Erscheinungsbild des Parks und somit auch der Rheinuferpromenade nicht tangieren oder deren Bild verändern, sind grundsätzlich möglich und denkbar. Auch nach Ablauf der 10-15 Jahre bezieht Novartis den Kanton in die Planung einer allfälligen Überbauung der Parklandschaft zwischen heutigem Campus Areal und Rheinuferweg ein.

Die Fläche zwischen den ersten Gebäuden des Novartis Campus und der Rheinuferpromenade wird von der Novartis als Baulandreserve eingestellt. Die Freiflächen werden als Parklandschaft gestaltet und als Süd- bzw. Nordpark bezeichnet. Der Südpark wird nördlich durch die Gebäudeflucht des Campus, südlich durch das UW Volta, die Voltastrasse, bzw. das Baufeld Brückenkopf, westlich durch die Voltamatte und östlich durch die Rheinuferpromenade begrenzt: In diesem Perimeter ist geplant, das bereits begonnene Parkprojekt zu realisieren.

Der Nordpark umfasst die Restfläche zwischen der östlichen Campus Gebäudeflucht, der Rheinuferpromenade und der französischen Grenze im Norden. Für diesen Perimeter ist noch keine Planung im Gange.

Der neue Grenzverlauf, das vorgesehene Wegsystem und die Zugänge zum Novartis Areal, deren Bau zu Lasten der Novartis geht, sind auf den Projektplänen Undine festgehalten und werden in der Ausführungsplanung weiter koordiniert. Das Novartis Strassennetz ist auf 40t-Fahrzeuge ausgelegt, während die Parkanlage und deren Wege 18t-Fahrzeugen genügen müssen. Die Stützmauern der Rheinuferpromenade haben dem Rechnung zu tragen.

4.8.2 Veloparking

Auf Höhe des Campus Gebäudes WSJ-186 / -187 plant Novartis ein unterirdisches Veloparking für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das Parking grenzt unmittelbar an die durch Undine zu erstellende Stützmauer im Osten. Es ist ein Ausgang zur Rheinuferpromenade vorgesehen, welcher als Zugang zum Firmenareal von der Rheinuferpromenade her dient.

4.8.3 WSJ-188

Die Realisierung des Gebäudes WSJ-188, welches die derzeit äusserste Südostecke des Campus Novartis bildet und als engste Stelle zwischen Campus und dem Rhein den Übergang vom Süd- zum Nordpark markiert, ist zur Zeit noch nicht entschieden. Gegenwärtig ist eine zeitgleiche Realisierung mit der Rheinuferpromenade in Prüfung.

Im Bereich der Stützmauer plant Novartis, die unterirdischen Geschosse der angrenzenden Campusbauten bis an die neue Stützmauer zu führen. Allenfalls kann dies jedoch nicht gleichzeitig mit der Erstellung der Stützmauer geschehen.

4.8.4 Zukünftige Infrastrukturbauten

Die zukünftigen Infrastrukturbauten der Novartis im Nordteil des Novartis Parks können die Böschungen zwischen Promenade und Novartis-Areal später beeinflussen, die Zonengrenze verläuft entlang der Parzellengrenze.

4.8.5 Bodensanierung

Der Untergrund im Bereich des Hafens ist teilweise bis in das Grundwasser belastet (siehe Kapitel 3.2). Dies erfordert Aushubtiefen von mehr als 10 Metern. An diversen Stellen dehnen sich die Belastungen auch auf das heutige Novartis Areal aus. In diesen Bereichen müssen die Sanierungsmassnahmen von Novartis und Kanton koordiniert werden, damit auf beiden Seiten eine Sanierung mit vernünftigem Aufwand möglich ist. Speziell zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang eine Belastung mit Arsen in der östlichen Böschung des Novartis Parkhauses.

4.8.6 Novartis-Areal-Abgrenzung

Das Werkareal von Novartis ist von Gesetzes wegen mit einer wirksamen Einzäunung abzugrenzen. Entlang der Rheinuferpromenade, vor und nach den Stützmauern, wird die Abgrenzung von einem 2.50 m hohen Metallzaun mit elektronischer Überstiegsmeldung geleistet. Im Bereich der Stützmauer übernehmen die Mauern diese Aufgabe, die Oberflächenbeschaffenheit und die Neigung werden entsprechend ausgebildet.

Der Zaun, die Zugangstore und –drehkreuze sowie die Überwachungskameras werden durch die Novartis eingerichtet, die Mauern werden durch den Kanton erstellt. Die Stützmauer, die benötigt wird, um die Rampe als Zugang zu Novartis zu erstellen, wird durch Novartis finanziert.

4.9 Hochschul-Campus Volta

Über die Planungen zum Hochschul-Campus Volta wurden die Kantonsparlamente BS und BL im Rahmen des Ratschlags über den Projektierungskredit für den Neubau für Life Sciences auf dem Schällemätteli-Areal (Spitalstrasse 41) (P08.1690.01) informiert. Im Rahmen der Gesamttraumstrategie der Universität war vorgesehen, auf dem Baufeld Brückenkopf neben Aktivitäten der ETH Zürich und dem von der Novartis getragenen Friedrich Miescher Institut zusätzlich verschiedene naturwissenschaftliche Grundlagendisziplinen der Universität Basel (Nano-Wissenschaften, Physik, Chemie, Mathematik, Informatik) zu allozieren. Diese Perspektive wurde innerhalb der mit Novartis geführten Projektorganisation Campus Plus und im Dialog mit dem Kanton Basel-Landschaft im Rahmen eines Teilprojekts vorangetrieben. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass ein weiteres substantielles Engagement der ETH Zürich in Basel, das über das auf dem Schällemätteli zu domizilierende Departement für Systembiologie (D-BSSE) noch hinausgeht, derzeit nicht realisierbar ist.

Derzeit werden alternative akademische Nutzungen sondiert. Sollten sich diese bis Ende 2010 nicht konkretisieren lassen, wird Novartis - nach dem Rückbau der Hafengebäude und der Altlastensanierung – den Bereich des Baufeldes Brückenkopf für eigene Zwecke verwenden und voraussichtlich zwischenzeitlich als Parkfläche ausbilden. Unabhängig der Nutzungsszenarien wird die Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Verkehr von der Fabrikstrasse zur neunten Rheinuferpromenade attraktiv und als neuer Freiraum für die Quartierbevölkerung wie auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Novartis gestaltet werden. Welche Nutzungen auf dem Baufeld Brückenkopf von der Novartis in Zukunft untergebracht werden, bleibt vorderhand offen.

4.10 Fussgänger- und Veloverbindung entlang Voltastrasse

Von der Fabrikstrasse an den Rhein wird nach dem Hafenrückbau eine attraktive Grünraum- und Langsamverkehrsverbindung geschaffen werden. Diese Verbindung stellt einerseits den Anschluss des St. Johann-Quartiers an die neue Rheinuferpromenade sicher, andererseits müssen über dieses Wegstück die Unterhalts- und Rettungsfahrzeuge zur Rheinuferpromenade und zu den Unterhaltsräumen der Stadtgärtnerei, welche im nördlichen Brückenkopf untergebracht sind, gelangen können. Die definitive Ausgestaltung der Grünraumverbindung wird in den nächsten Monaten festgelegt werden.

4.11 Rheinuferpromenade Frankreich

Die Rheinuferpromenade Richtung Norden wird ab der französischen Grenze durch ein französisches Projektteam bis zur bestehenden Strasse weitergeführt. So entsteht ein durchgehender Fuss- und Veloweg von Basel bis nach Huningue und über die Dreiländerbrücke bis nach Weil. Die Ausführungsplanung erfolgt koordiniert mit den Planungsarbeiten in der Schweiz mit dem Ziel, die Arbeiten gleichzeitig fertig zu erstellen. Hierbei ist auch das Elektro-Transittrasse der IWB zu berücksichtigen.

5. Kosten

5.1 Investitionskosten Basel-Stadt

Die Kosten für die Umsetzung der Baumassnahme Rheinuferpromenade sind in der nachfolgenden Tabelle (Abbildung 6-1) unterteilt nach den Abschnitten St. Johannis-Park bis Dreirosenbrücke und Dreirosenbrücke bis Grenze aufgeführt.

Die gesamten Investitionskosten belaufen sich auf CHF 27. 97 Mio., wovon auf den 1. Abschnitt CHF 2.27 Mio. und auf den 2. Abschnitt CHF 25. 70 Mio. entfallen. Darin enthalten sind Massnahmen zur Anpassung und Verlegung von Infrastrukturen, wie z. B. die Anpassung der bestehenden Infrastrukturbauten der Novartis (wie der Schützenraum und das Tiefenrohr) sowie die Verlegung der Bilgenölstation des Kantons, welche durch die Neugestaltung ausgelöst werden. Nicht enthalten sind die Kosten für die im Kapitel 4.4.2.5 beschriebene Rhein-Buvette sowie die durch Novartis finanzierte Stützmauer (siehe Kapitel 6.2).

Stand Mai 2009, Kostengenaugkeit $\pm 10\%$

Abschnitt 1 (St. Johannis-Park – Dreirosenbrücke)	CHF	CHF
1 Baukosten		1'888'000
1.1 Stegbau	1'235'000	
1.2 Kleinbootanlegesteg	425'000	
1.3 Beleuchtung	14'000	
1.4 Baunebenkosten	44'000	
1.5 Diverses	170'000	
2 Honorare		220'000
Zwischentotal Abschnitt 1 exkl. MWST		2'108'000
7,6 % MWST		160'000
Zwischentotal Abschnitt 1 inkl. MWST		2'268'000
Abschnitt 2 (Dreirosenbrücke – Grenze F)		
1 Baukosten		20'580'000
1.1 Baumeisterarbeiten Stützmauern	6'802'000	
1.2 Natursteinverkleidungen	6'445'000	
1.3 Wasserbauarbeiten	2'030'000	
1.4 Tiefbau- und Gärtnerarbeiten	2'478'000	
1.5 Baunebenkosten	258'000	
1.6 Diverses	2'567'000	
2 Honorare		3'307'000
Zwischentotal Abschnitt 2 exkl. MWST		23'887'000
7,6 % MWST		1'815'000
Zwischentotal Abschnitt 2 inkl. MWST		25'702'000
Total Rheinuferpromenade inkl. MWST (ger.)		27'970'000

Abbildung 6-1: Kostenzusammenstellung Rheinuferpromenade

Kostenentwicklung

Die Erstellungskosten der Promenade sind gemäss heutiger Kostenschätzung um CHF 6.97 Mio. teurer, als man im Grundsatzratschlag Nr. 05.1445.01 angenommen hat. Im Jahr 2005 ist man auf Basis einer groben Schätzung ($\pm 30\%$) von CHF 21.00 Mio. ausgegangen. Diese Kostensteigerungen erklären sich wie folgt:

- Die damalige Kostenschätzung basiert auf dem Jahr 2005, eine Indexierung auf das heutige Preisniveau ergibt eine Teuerung von CHF 2.65 Mio.
- In der jetzigen Planung sind umfangreiche Ökologiemassnahmen in Höhe von CHF 1.00 Mio. berücksichtigt, welche in der damaligen Kostenschätzung nicht enthalten waren.
- Im Projekt wurde die Anbindung von der Fabrikstrasse an den Rhein berücksichtigt. Diese Verbindung stellt einerseits den Anschluss des St. Johann-Quartiers an die neue Rheinuferpromenade sicher, andererseits müssen über dieses Wegstück die Unterhalts- und Rettungsfahrzeuge gelangen können. Die definitive Ausgestaltung der Grünraumverbindung wird in den nächsten Monaten festgelegt werden. Die Kosten für diese Massnahmen in Höhe von CHF 0.70 Mio. werden als Vorfinanzierung in das Projekt „Nutzung Baufeld Brückenkopf“ behandelt.
- Im Kostenvoranschlag von 2005 war der Abschnitt St. Johanns-Park bis Dreirosenbrücke nicht enthalten. Der Einbezug dieses Abschnittes ergibt Mehrkosten von CHF 2.27 Mio.
- In der Vorprojektplanung konnten zudem die Kosten für die Werkleitungen und Anpassung der Infrastrukturbauten ermittelt werden, was im damaligen Kostenvoranschlag nicht möglich war, da kein Projekt vorlag. Hieraus resultieren zusätzliche Kosten in Höhe von rund CHF 0.35 Mio.

Die oben beschriebene Kostenentwicklung ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

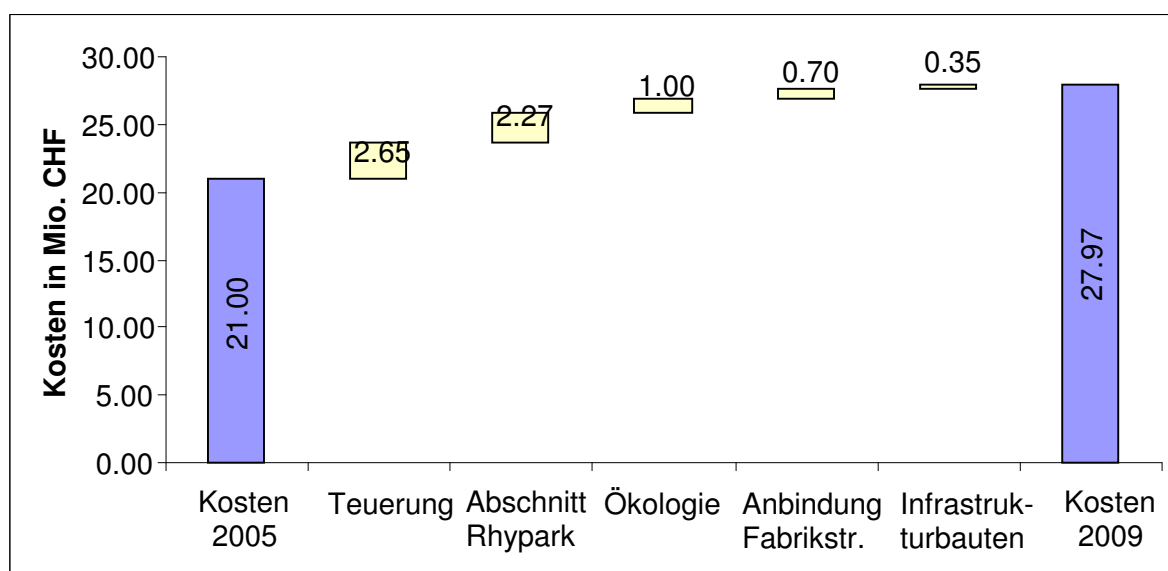


Abbildung 6-2: Kostenentwicklung Rheinuferpromenade

5.2 Beiträge Novartis

Der Kanton und Novartis haben sich darauf geeinigt, dass die Parzellengrenze zwischen Allmend und Novartis am Fusse der oberen Stützmauer verläuft und diese Mauer somit in das Eigentum der Novartis übergeht. Die Mauern werden durch den Kanton erstellt. Novartis finanziert die Stützmauer, die benötigt wird, um die Rampe als Zugang zu Novartis zu erstellen. Die Kosten hierfür werden auf CHF 310'000 geschätzt. Die Stützmauer südlich des Gebäudes WSJ-188 soll nicht gebaut werden. Sollte Novartis diese Mauer im Zusammenhang mit dem Hochbauprojekt WSJ-188 und/oder der Gestaltung des Parks wünschen, muss diese zu Lasten der Novartis erstellt werden.

5.3 Beiträge des Bundes

Da es sich bei der Rheinuferpromenade um ein grenzüberschreitendes Vorhaben zu Gunsten der Fussgänger/innen und Velofahrer/innen handelt, wurde das Vorhaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds beim Bund eingereicht.

Im Prüfungsbericht des Bundes zum Antrag vom Dezember 2008 wurde das Vorhaben grundsätzlich gutgeheissen und in die Etappe 2011 - 2014 (Priorität A) eingeordnet. Die ausgewiesenen Kosten von rund CHF 35 Mio. (Abschnitt Schweiz und Frankreich) hat der Bund aber als deutlich zu hoch eingestuft. Er vertritt die Meinung, dass lediglich CHF 10 Mio. für die Erstellung des Weges notwendig sind. Der übrige Betrag diene primär der Landschaftsgestaltung und nicht der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Der Bund übernimmt max. 40% der anrechenbaren Kosten, in diesem Falle hat er dementsprechend eine Beteiligung in der Höhe von CHF 4 Mio. in Aussicht gestellt (Kostenangaben Preisstand Ende 2007).

In einer Stellungnahme der Agglomeration Basel (d.h. der 4 NWCH Kantone vom April 2009) wurde darauf hingewiesen, dass grosse und umfassende Vorarbeiten zu tätigen sind, bevor auf dem Gebiet des heutigen Hafens St. Johann eine Ufersituation geschaffen werden kann, welche die Erstellung des Weges überhaupt erst ermöglicht. Dies ist im französischen Abschnitt anders, da hier bereits eine Böschungssituation besteht, in welche der Weg eingeschnitten werden kann. Seitens des Kantons wurden CHF 24,3 Mio. als für die Realisierung des Vorhabens zwingend angegeben. Der Bund ist dieser Argumentation nicht gefolgt.

Nach der Prüfung der Stellungnahmen der Kantone hat der Bundesrat am 11. November 2009 dem Parlament die „Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr“ überwiesen. Für die Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue ist darin, wie bereits in der ersten Stellungnahmen in Aussicht gestellt, ein Bundesbeitrag in Höhe von CHF 3.45 Mio. (Preisstand Oktober 2005, entspr. CHF 4 Mio. zum Preisstand 2007) in Priorität A enthalten. Der Bund ist also der Argumentation in der Stellungnahme der Agglomeration Basel nicht gefolgt.

Es kann also festgehalten werden, dass sich der Bund voraussichtlich - vorbehältlich der Zustimmung der eidgenössischen Räte - an den Kosten beteiligen wird.

Sollten entsprechende Gelder für dieses Vorhaben vom Bund gesprochen werden, wird ein Verteilschlüssel zwischen den Partnern in Frankreich und der Schweiz anteilmässig gemäss den Erstellungskosten (F / CH) ausgehandelt. Die Bundesbeiträge werden diesem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip.

5.4 Gebundene Ausgaben

Im Rahmen der Erstellung der Rheinuferpromenade planen die Werke Investitionen in Höhe von CHF 3.97 Mio. zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben. Diese Kosten wurden auf der Basis des Vorprojektes ermittelt. Sie sind nicht Bestandteil dieses Ratschlages.

Stand April 2009

	CHF	CHF
A Öffentliche Werkleitungen		
1 IWB-E		1'951'100
1.1 Netz	1'653'000	
1.2 Öffentliche Beleuchtung	298'000	
2 IWB-W		1'090'200
Total Werkleitungsumlegung exkl. MWST		3'041'000
3 Stadtentwässerung (St. Johanns Dole)		651'000
3.1 St. Johanns Dole, Abschnitt O1	211'000	
3.2 St. Johanns Dole, Abschnitt O2	440'000	
Total Werkleitungsumlegung exkl. MWST		3'692'300
7,6 % MWST		280'600
Total öffentliche Werkleitungen inkl. MWST		3'972'900
B Private Werkleitungen		
Swisscom		56'000
7,6 % MWST		4'256
Total private Werkleitungen inkl. MWST		60'256

Abbildung 6-3: Zusammenstellung gebundene Ausgaben

6. Terminlicher Ablauf

6.1 Baufeldbereinigung

Die Baurechtsnehmer haben den Hafen fristgerecht per Ende Dezember 2009 übergeben. Die Baubewilligung wurde erteilt und die beiden Einsprachen gegen den Rückbau der Krananlagen abgewiesen. Die PCB- und Asbestsanierung der Gebäude wurden termingerecht begonnen und sind nahezu abgeschlossen. Gegen die Vergabe der Baumeisterarbeiten haben zwei Anbieter Rekurs eingelegt. In der Zwischenzeit hat das Verwaltungsgericht Basel-Stadt die aufschiebende Wirkung für das Projekt bestätigt. Ein Rekurrent hat eine Parteiverhandlung beantragt. Der Rückbau und die Bodensanierung können bis auf Weiteres nicht gestartet werden. Die archäologischen Untersuchungen werden weiter fortgesetzt.

Für den Rückbau und die Bodensanierung Hafen St. Johann wird ein Realisierungszeitraum von 1,5 Jahren veranschlagt. Dieser ist aber auch abhängig von der Dauer der archäologischen Grabungen, welche mit dem Rückbau koordiniert werden müssen. Je nach Erhalt der archäologischen Schichten und dem Kontaminationsgrad des Bodens kann es hier zu Verzögerungen im Ablauf kommen und somit die Baufeldbereinigung mehr Zeit in Anspruch nehmen. Die tatsächliche Dauer der archäologischen Grabungen lässt sich im Vorfeld kaum abschätzen, da sie zu stark abhängig vom Erhaltungsgrad der archäologischen Strukturen ist. Insgesamt sind im Hafenareal rund 14'000 m² Archäologiefläche zu untersuchen. Im Durchschnitt benötigt 1 Archäologieteam ca. 1 Monat für die Untersuchung von 100 m². Um dieses Terminrisiko zu minimieren und einen Anhaltspunkt über die Beschaffenheit der archäologischen Schichten zu bekommen, wurden bereits im Jahr 2009 ca. 3'000 m² von den Archäologen vorgängig untersucht.

Eine grosse Herausforderung in der Ausführungsphase wird es sein, die archäologischen Grabungen in den Rückbauprozess so zu integrieren, dass keine Partei blockiert ist.

6.2 Realisierung Promenade

Nach dem Rückbau und der Bodensanierung wird das Hafenareal bis zur vereinbarten Terrainkote im Bereich des zukünftigen Novartisareals bzw. bis zu den Baukoten der Rheinuferpromenade aufgefüllt. Momentan wird davon ausgegangen, dass der Promenadenweg erst nach der kompletten Baufeldbereinigung des Hafens erstellt wird, was je nach Dauer der Arbeiten frühestens ab der Anfang 2012 der Fall sein wird. Ein früherer Baubeginn ist auch angesichts der Vorlaufzeit für die Ausführungsplanung, Baueingabe und der Ausschreibung der Rheinuferpromenade, welche erst nach der Kreditgenehmigung durch den Grossen Rat starten, nicht möglich. Die Bauzeit der Promenade wird auf gut zwei Jahre geschätzt, so dass eine Fertigstellung bis Mitte 2014 denkbar ist. Die Bauzeiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. In der nachfolgenden Abbildung ist der geplante Grobabbau von Sanierung Hafen St. Johann und Neubau Rheinuferpromenade dargestellt.

7. Bericht zum Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Zugänglichkeit zur neuen Rheinuferpromenade St. Johann

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 12. März 2008, den nachstehenden Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Zugänglichkeit zur neuen Rheinuferpromenade St. Johann dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Das von der Jury ausgewählte Projekt UDINE für eine neue Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park bis nach Hünningen soll in nächster Zeit umgesetzt werden. Eine genauere Betrachtung des Projekts zeigt, dass es bezüglich der Zugänglichkeit noch Anpassungen bedarf. Eine Rheinuferpromenade kann nur dann ihre Ausstrahlung und Wirkung voll entfalten, wenn die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen uneingeschränkt und attraktiv ist. Dies gilt vor allem für Behinderte, Eltern mit Kindern sowie Velofahrerinnen und Velofahrer. Weil die Hünningerstrasse als Strasse und Veloroute geschlossen werden soll, wird die Rheinuferpromenade die Hauptverbindung nach Hünningen. Die Rheinuferpromenade wird auch eine nationale Route, und mit der Dreiländerbrücke ist es nahe liegend, dass Ausflügler und Erholungssuchende mit dem Velo entlang der Rheinuferpromenade fahren werden. Der Weg über die neue Verbindung nach Hünningen bei der Kohlenstrasse ist unzumutbar und mit den fehlenden Massnahmen in der Elsässerstrasse zudem gefährlich. Vom Kleinbasel her führt der Fuss-/Veloweg zum Anfang der Mühlhauserstrasse bei der Voltahalle. Von Grossbasel-West führt die Veloroute vom Kannenfeldplatz durch die Mühlhauserstrasse zur Dreirosenbrücke. Es ist deshalb nahe liegend, dass direkt oberhalb der Dreirosenbrücke eine begeh- und befahrbare Rampe zur Rheinuferpromenade erstellt werden muss.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten,

- ob oberwasserseitig der Dreirosenbrücke ein direkter Zugang zur Rheinuferpromenade geschaffen werden kann, um die Veloroute Mühlhauserstrasse und den Velo-/Fussweg vom Kleinbasel her anzubinden
- ob von der Stadt her der Veloverkehr in der Verlängerung des St. Johann-Rheinwegs über die Wendeschlaufe bei der Schifflanlegestation und danach direkt dem Rhein entlang zur Rheinuferpromenade geführt werden kann
- ob diese Verbesserungen in den Ratschlag eingearbeitet werden
- ob die Finanzierung über den Velokredit erfolgen kann, wenn dies den Kostenrahmen des Ratschlages für die Rheinuferpromenade sprengen sollte.“

Wir berichten zu den einzelnen Fragen des Anzuges wie folgt:

ob oberwasserseitig der Dreirosenbrücke ein direkter Zugang zur Rheinuferpromenade geschaffen werden kann, um die Veloroute Mühlhauserstrasse und den Velo-/Fussweg vom Kleinbasel her anzubinden

Der Zugang zur neuen Rheinuferpromenade oberwasserseitig der Dreirosenbrücke erfolgt über die bestehende Rampe vor der Voltahalle. Von dort gelangt man, wie dies im Kapitel 4.4.1. des vorliegenden Ratschlages ausgeführt ist, mit der Anpassung der bestehenden

Treppenanlage direkt zum grossen Platz oberwasserseitig des Restaurants Rhypark und von dort aus zur neuen Rheinuferpromenade. So wird auch die Veloroute von der Mülhauserstrasse direkt an die Promenade angebunden.

Eine Verbindung direkt an der Dreirosenbrücke, also zwischen dem Restaurant und der Brücke lässt sich aus folgenden Gründen nicht umsetzen: Der Höhenunterschied zur neuen Rheinuferpromenade beträgt rund 7,50 Meter. Dies hätte bei einem maximal zulässigen Gefälle von 6% (rollstuhlgängig) eine Rampenlänge von 120 Meter zur Folge. Die Rampe müsste demnach serpentinenartig in die Böschung eingelassen werden, was keine komfortable Befahrbarkeit der Rampe für Velos darstellt. Zudem müssten heute bestehende Gebäude der IWB in der Böschung umgebaut werden, was grosse Kostenfolgen nach sich ziehen würde. Eine nicht geschwungene gerade Rampe mit der Länge von rund 120 Metern müsste ihren Ausgangspunkt mitten auf dem Voltahallenvorplatz haben, was ebenfalls nicht machbar ist.

Die vorgeschlagene Verbindung stellt einen gut befahrbaren Zugang zur neuen Rheinuferpromenade dar, und bindet auch die Veloachse Mülhauserstrasse ideal an die Promenade an.

ob von der Stadt her der Veloverkehr in der Verlängerung des St. Johann-Rheinwegs über die Wendeschlaufe bei der Schifflanlegestation und danach direkt dem Rhein entlang zur Rheinuferpromenade geführt werden kann

Heute ist dieser Verbindungsweg - von der Wendeschlaufe bei der Schifflanlegestelle zum genannten grossen Platz vor dem Restaurant Rhypark - mit einem Fahrverbot belegt, zumal der Weg beim Platz des Restaurants endet. Im Rahmen der Neugestaltung der Rheinuferpromenade und somit der Schaffung einer direkten Fuss- und Veloverbindung nach Huningue wird diese Signalisation entsprechend angepasst. Der Verbindungsweg wird für Velos geöffnet. Aus heutiger Sicht bedarf es keiner baulichen Anpassungen an dieser rund 4.00 Meter breiten und mit einer öffentlichen Beleuchtung ausgerüsteten Wegverbindung. Die Einfahrt bei der Wendeschlaufe muss baulich entsprechend der neuen Wegführung angepasst werden. Dies wird im Rahmen der Umsetzung des Projektes an die Hand genommen.

ob diese Verbesserungen in den Ratschlag eingearbeitet werden

Entsprechend der Beantwortung der Fragen 1 und 2 hält der Regierungsrat fest, dass die Anregungen der Anzugstellerinnen und Anzugsteller im Ratschlagsprojekt berücksichtigt sind.

ob die Finanzierung über den Velokredit erfolgen kann, wenn dies den Kostenrahmen des Ratschlages für die Rheinuferpromenade sprengen sollte“

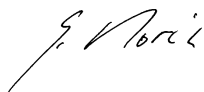
Die Kosten für die beschriebenen Massnahmen sind Bestandteil dieses Ratschlages und müssen nicht zu Lasten des Velorahmenkredites finanziert werden.

8. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes sowie die Abschreibung des Anzugs Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Zugänglichkeit zur neuen Rheinuferpromenade St. Johann.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Neue Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park bis nach Hunningue

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für die Bauplanung und Erstellung der neuen Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park bis zur Landesgrenze Frankreich (Bereich Hafen St. Johann) wird ein Baukredit in der Höhe von CHF 27'970'000 inkl. MWSt. (Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) Mai 2009) zu Lasten der Investitionsrechnungen 2010 bis 2014 des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Bau- und Verkehrsdepartement/Tiefbaument (Position 6170.200.20001), bewilligt.
Die erwarteten Beiträge des Bundes sind dem Kredit gutzuschreiben.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.