



An den Grossen Rat

16.5343.02

BVD/P165343

Basel, 28. September 2016

Regierungsratsbeschluss vom 27. September 2016

Schriftliche Anfrage David Wüest-Rudin betreffend Hafenentwicklung

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage David Wüest-Rudin dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Pläne für den neuen trimodalen Containerterminal beim Basler Rheinhafen sollen im August 2016 aufgelegt werden. Das Gesuch für das Plangenehmigungsverfahren ist am 9. Mai beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht worden. Zum neuen Containerterminal gehört das geplante neue Hafenbecken 3. Im Zuge des Baus des Hafenbeckens 3 soll das Westquai am Hafenbecken 1 der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt und dort Wohnungen errichtet werden. Auf der weiter südlich liegenden Klybeckinsel soll ebenfalls ein neues Wohnquartier entstehen, dabei werden die bestehenden Gleis- und Tankanlagen sowie sonstige Bauten zurückgebaut.

Betreffend Stadtentwicklung am Hafen ist die Diskussion länger im Gang, die nun neu entfacht wurde. Der Fragesteller unterstützt die Stadtentwicklung/Bebauung der Klybeckinsel und ebenso das Hafenbecken 3 vorbehaltlos. Unter anderem wird aber in der Diskussion moniert, dass Gewerbe, Arbeit und Hafenzustimmung am Hafenbecken 1 sich nicht mit Wohnnutzungen auf dem Westquai vertragen und zu Konflikten führen. Zudem müssten die heute am Hafenbecken 1 auf dem Westquai ansässigen Firmen weichen, mit entsprechendem Konfliktpotential. Sie planen im Moment eine Lösung für ihren Hafenbedarf in Weil am Rhein bei entsprechendem Ausbau und Anschluss der Hafeninfrastruktur.

Im Oktober 2015 haben Exponenten der Grünliberalen vorgeschlagen, das Hafenbecken 1 vollständig in Betrieb zu behalten und den Firmen auf dem Westquai die Möglichkeit zu eröffnen, mit ihren Aktivitäten dort zu bleiben und das Westquai auf Seite Hafenbecken 1 nicht der Wohnnutzung zu übertragen. Der Bahnanschluss des Westquai Seite Hafenbecken 1 würde weiter beibehalten, allerdings nicht mit Rangiermöglichkeiten via Klybeckinsel (die wird der Wohnnutzung übergeben), sondern mit Bahn-Drehscheiben direkt via Westquai in die Hafenstrasse. Dabei würden sowohl weiter wie vorgesehen auf der Klybeckinsel Wohnungen wie auch das Hafenbecken 3 für den trimodalen Containerterminal gebaut.

Für die Rheinseite des Westquai sollen dabei diverse neue Nutzungen geprüft werden (die Gleisanlagen würden wie vorgesehen zurück gebaut): Insbesondere könnte geprüft werden, ob dort nicht lärmintensivere Gastronomie, Clubbing, Musiklokale und Freizeitaktivitäten am Rhein angesiedelt werden könnten. Der Westquai (Rheinseite) könnte zur Ausgehmeile für Kleinhüningen/Klybeck, das neue Quartier auf der Klybeckinsel sowie ganz Basel werden. Zusätzlich könnte weiteres Gewerbe oder Büronutzungen angesiedelt werden, ggf. als Ausgleich für wegfallende Gewerbeflächen z.B. im Lysbüchel. Allenfalls könnten auch gewisse Wohnnutzungen auf der Rheinseite des Westquai integriert werden für eine Klientel, die ein urbanlebendiges Umfeld schätzt, zum Beispiel Atelier-Wohnungen für kombiniertes Wohnen und Arbeiten der Kreativwirtschaft oder studentisches Wohnen oder andere (Loft etc.).

Ich richte folgende Fragen an den Regierungsrat und danke bestens für deren Beantwortung:

- Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass heute ansässiges Gewerbe am Hafen möglichst in Basel gehalten werden sollte?
- Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass Wohnen auf dem Westquai aufgrund der Immissionen (Lärm, Staub, etc.) mit Konfliktpotential verbunden wäre und daher andere Entwicklungen zu bedenken sind?
- Wie beurteilt der Regierungsrat die hier grob skizzierte Idee der Beibehaltung des gewerblichen Hafenbetriebs auf dem Westquai (Seite Hafenbecken 1) und der beschriebenen Entwicklung des Westquai (Rheinseite) mit Gewerbe und Freizeitnutzungen, ggf. besondere Wohnnutzung?
- Wäre er bereit, eine Variante der Beibehaltung des Hafenbeckens 1 inkl. Neuführung des Bahnanschlusses als Option weiter zu verfolgen?
- Sieht er grundsätzlich den Vorteil einer Aufteilung des wasserseitigen Entwicklungsgebiets in einen separaten Teil „Entwicklung Klybeckquai“ und einen Teil „Entwicklung Westquai“, welche den aktuell – ausgenommen Zwischennutzungen – stillstehenden Prozess Stadtquartierentwicklung auch neu beleben könnte? Wird er eine solche Aufteilung einführen? Wenn Nein, warum nicht?
- Welches sind die aktuellen stadtplanerischen Schritte/Handlungen/Massnahmen bezüglich der Zeit nach Auslaufen der Baurechtsverträge 2029 Westquai? Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass nach Auslaufen der Baurechtsverträge – gemäss diversen Vorstössen – unverzüglich mit der Nachfolgebebauung begonnen werden kann?

David Wüest-Rudin“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkung

Die Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck/Kleinhüningen soll die Ansiedlung von rund 3'000 bis 4'000 Arbeitsplätzen und den Bau von Wohnraum für rund 3'000 bis 4'000 Einwohner/innen ermöglichen. Dabei liegt es auf der Hand, dass am Westquai – vis à vis des auch langfristig der Hafennutzung dienenden Ostquai – Arbeitsnutzungen Platz finden sollen. Damit lassen sich Nutzungskonflikte auf einfache Weise vermeiden. Der Bahnanschluss via Drehscheibe wie vom Anfragenden gefordert, wäre hochgradig ineffizient und würde einen wirtschaftlichen Hafenbetrieb verunmöglichen.

Frage 1: Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass heute ansässiges Gewerbe am Hafen möglichst in Basel gehalten werden sollte?

Der Regierungsrat teilt die Meinung, dass das heute im Hafen ansässige Gewerbe nach Möglichkeit in Basel gehalten werden soll. Die Hafenfirmen haben dabei die Möglichkeit, sich an „Basel Nord“ zu beteiligen. Die Containernutzung auf dem Westquai kann sich zum Beispiel im Gateway Basel Nord beteiligen. Die Silonutzungen können im Ostquai integriert werden und für die Recycling-Nutzung ist ein nahe gelegenes Areal in Weil-Nord prädestiniert.

Frage 2: Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass Wohnen auf dem Westquai aufgrund der Immissionen (Lärm, Staub, etc.) mit Konfliktpotential verbunden wäre und daher andere Entwicklungen zu bedenken sind?

Die Ostseite des Westquai – vis-à-vis des Ostquai mit Hafennutzung – erachtet auch der Regierungsrat als ungeeignet für eine Wohnnutzung. Aus diesem Grund ist dort eine Arbeitsnutzung vorgesehen.

Frage 3: Wie beurteilt der Regierungsrat die hier grob skizzierte Idee der Beibehaltung des gewerblichen Hafenbetriebs auf dem Westquai (Seite Hafenbecken 1) und der beschriebenen Entwicklung des Westquai (Rheinseite) mit Gewerbe und Freizeitnutzungen, ggf. besondere Wohnnutzung?

Frage 4: Wäre er bereit, eine Variante der Beibehaltung des Hafenbecken 1 inkl. Neuführung des Bahnanschlusses als Option weiter zu verfolgen?

Das vorgeschlagene Drehscheiben-Konzept wäre höchst ineffizient und würde einen wirtschaftlichen Hafenbetrieb verunmöglichen. Bahndrehscheiben, welche wenigstens fünf Wagen aufnehmen könnten, müssten bereits einen Durchmesser von 120m haben. Für zwei notwendige Drehscheiben nach dem Konzept der Anfrage, wäre der erforderliche Platz zwischen Westquai und Hafenstrasse (Länge ca. 250m, Platzbedarf über 22'000 m²) nicht vorhanden. Im Weiteren erscheint der zeitliche Aufwand für das Manöver so hoch, dass eine wirtschaftliche Zustellung der Wagen völlig ausgeschlossen wäre.

Hinsichtlich der Entwicklung des Westquai, des Ostquai und der Nutzung der Hafenbahn werden derzeit Varianten für eine Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs geprüft. Wichtige Parameter, die den Varianten für einen effizienten Zug- und Rangierbetrieb zu Grunde gelegt werden, sind Ein-/Ausfahrgleise in Zuglänge (rd. 600m) sowie ein sogenannter Gleisauzug, der eine Zustellung der Wagengruppen (mind. 300m) an die Quaianlagen ohne Kehrmanöver ermöglicht.

Frage 5: Sieht er grundsätzlich den Vorteil einer Aufteilung des wasserseitigen Entwicklungsgebiets in einen separaten Teil „Entwicklung Klybeckquai“ und einen Teil „Entwicklung Westquai“, welche den aktuell – ausgenommen Zwischennutzungen – stillstehenden Prozess Stadtquartierentwicklung auch neu beleben könnte? Wird er eine solche Aufteilung einführen? Wenn Nein, warum nicht?

Selbstverständlich werden einzelne Teilareale separat betrachtet, wobei die rheinseitigen Areale mit Sicherheit anders behandelt werden als die hafenseitigen Areale. Erste Bausteine sollen bereits vor 2029 entwickelt und realisiert werden, um den unmittelbaren Bedarf zu decken und den Transformationsprozess anzustossen.

Frage 6: Welches sind die aktuellen stadtplanerischen Schritte/Handlungen/Massnahmen bezüglich der Zeit nach Auslaufen der Baurechtsverträge 2029 Westquai? Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass nach Auslaufen der Baurechtsverträge – gemäss diversen Vorstössen – unverzüglich mit der Nachfolgebebauung begonnen werden kann?

Als Voraussetzung für die Umnutzung und Stadtentwicklung gilt es zunächst die Modernisierung und den Ausbau des Hafens zu sichern. Die Arbeiten dafür sind bereits weit fortgeschritten: Für den Containerterminal Gateway Basel Nord läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Für das Hafenbecken 3 wurde im Juli dieses Jahres das Subventionsgesuch beim Bund eingereicht.

Die Städte Weil am Rhein, Huningue und Basel bilden zusammen einen Stadtraum, der sich über die Landesgrenzen hinweg erstreckt und weiterentwickelt. Entwicklungsvision 3Land heisst der Entwicklungsentwurf für eine trinationale Teilstadt. Mit der Planungsvereinbarung 3Land bekennen sich die drei Städte zu einer gemeinsamen Planung und Entwicklungszielen für das Gebiet zwischen der Dreirosenbrücke und der Palmrainbrücke.

Bei der Stadtplanung laufen zurzeit die Arbeiten an einem Nutzungskonzept für die Areale des neuen Stadtteils: In einem breit angelegten Verfahren werden Szenarien für die Nutzungen und den Entwicklungsprozess erarbeitet und diskutiert. Das Resultat, die Programmation für die

rhennahen Areale, fliesst als Baustein in den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck ein, der für alle weiteren Planungsschritte die behördenverbindliche Grundlage bildet. Auch die Resultate aus der Testplanung klybeckplus werden darin abgebildet.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatsschreiber