



An den Grossen Rat

21.5013.02

BVD/P215013

Basel, 8. März 2023

Regierungsratsbeschluss vom 7. März 2023

Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten betreffend «behindertengerechte und kleinkinderfreundliche Gestaltung des Rheinuferwegs»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. März 2021 den nachstehenden Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Der Grossbasler Rheinuferweg, ausgehend von der Schiffflände und endend bei der Landesgrenze in Hünningen, ist eine viel begangene Route für Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Joggerinnen und Jogger, Anwohnerinnen und Anwohner.

Für Rollstuhlfahrende, stark gehbehinderte Menschen, Seniorinnen und Senioren mit Rollator sowie Kleinkinder im Kinderwagen ist dieser ins Stadtzentrum hinein- oder hinausführende Weg in seinem südlichen Abschnitt nicht passierbar. Treppen im Bereich des Hotels Drei Könige und vor der Einmündung in den St. Johannis-Rheinweg bilden unüberwindbare Hindernisse.

Im Blick auf behindertengerechtes Bauen ist in § 62 des Bau- und Planungsgesetzes festgehalten: «Bauten und Anlagen, die öffentlich zugänglich sind oder in denen Leistungen öffentlich angeboten werden sollen, müssen so erschlossen und eingerichtet werden, dass sie von Behinderten benutzt werden können».

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten

- Auf welche Art und Weise die erwähnten Hindernisse überwunden werden können und wie hoch die Kosten dafür ausfallen.
- Ob beispielsweise im Bereich des St. Johannis-Rheinweg ein Ausweichsteg erstellt werden kann, vergleichbar mit dem Steg beim Rhypark.
- Ob im Bereich des Hotels Drei Könige ein öffentlich zugänglicher Lift Abhilfe schaffen kann.
- Ob andere Möglichkeiten besser geeignet sind.

Thomas Widmer-Huber, Beatrice Isler, Georg Mattmüller, Oswald Inglin, Felix Wehrli»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitung

Die Anzugsstellenden verweisen auf den «*südlichen Abschnitt*» des Grossbasler Rheinuferwegs, die «*Treppen im Bereich des Hotels Drei Könige und vor der Einmündung in den St. Johannis-Rheinweg*» sind als unüberwindbare Hindernisse aufgeführt. Damit kann nur das Drei König-Weglein gemeint sein. Alle anderen Bereiche des Grossbasler Rheinuferwegs wurden daher nicht ge-

prüft. Dies gilt insbesondere für die Verbindung der unteren Bermenwege, da hier Zielkonflikte bestehen. Die Begehrbarkeit oder Rollstuhlgängigkeit ist nur zeitweise möglich, die Bermenwege sind teilweise sehr schmal, rutschig oder überschwemmt und sind derzeit und auch zukünftig nicht mit Geländern ausgestattet, da Schwemmholz diese mitreissen oder beschädigen würde.

Dem Regierungsrat ist es ein zentrales Anliegen, dass möglichst allen Menschen die Qualitäten der Stadt zugutekommen und dass die Teilhabe und die Gleichstellung garantiert werden. Er geht mit den Anzugschreibenden einig, dass der Abschnitt Drei König-Weglein für Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung und kinderwagenschiebende Personen nicht zugänglich ist. Die Durchgängigkeit des Spazierweges ist zwar gegeben, da mobilitätseingeschränkte Menschen auf den Blumenrain ausweichen können (siehe Abb. 1). Allerdings weist der Weg durch die Wassernähe und die visuelle Erlebbarkeit des Rheins eine besondere Qualität auf, die allgemein zugänglich sein sollte.

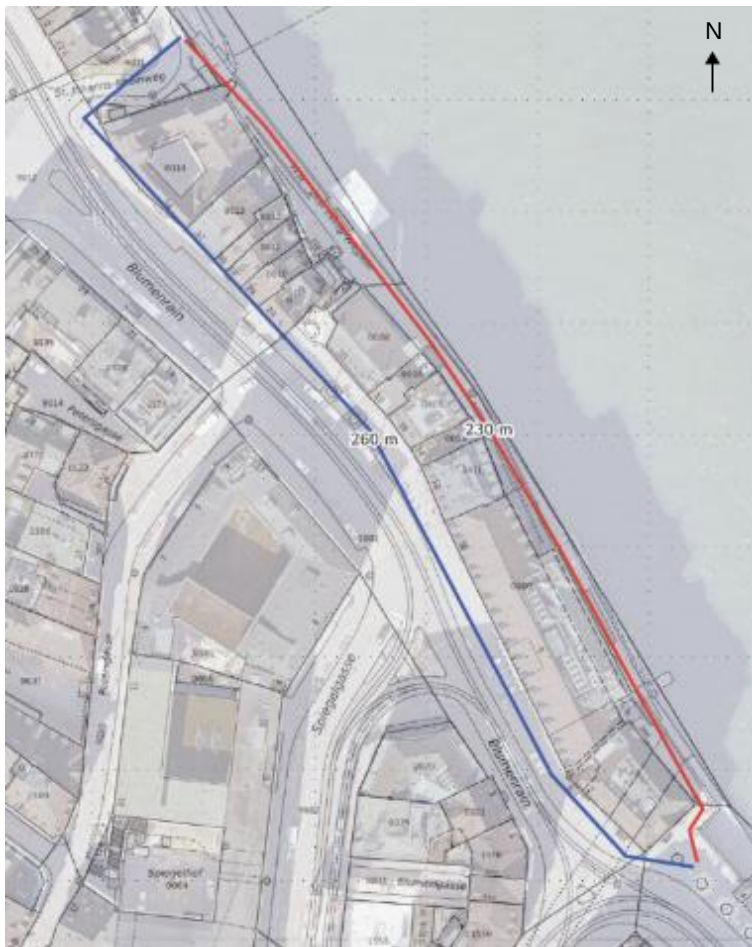


Abb. 1: Hindernisfreier Umweg (blau), Drei König-Weglein (rot)

2. Übersicht heutige Situation

2.1 Zugänge und Erreichbarkeit

Zum Verständnis der Situation werden im Folgenden (Abb. 2) die Wegebeziehungen, Zugänge und Gegebenheiten am Ort dargestellt. Die Höhenunterschiede zwischen dem Drei König-Weglein, dem St. Johanns-Rheinweg und dem unteren Bermenweg werden jeweils über Stufenanlagen überwunden.



Abb. 2: heutige Situation Wege, Bermen, Schiffanleger (Wasserzugänge)

Das historische und denkmalgeschützte Häuschen mit dem Ticketschalter der Personenschiffahrt an der Schiffflände verfügt über eine Behindertentoilette und einen Zugang zu einem Rollstuhllift, welcher auf die untere Berme zur Personenschiffahrt führt. Im Jahr 2019 ist dieser Lift – soweit es die Gegebenheiten zulassen – behindertengerecht ausgebaut worden. Seither ist er für Menschen mit Behinderungen mit einem sogenannten «Eurokey» rund um die Uhr nutzbar. Dieser Universal-schlüssel öffnet den Zugang zu Aufzügen, Toiletten, Umkleideräumen und anderen Anlagen, die für Menschen mit Behinderungen eingerichtet sind. Jedoch führt dieser Lift nicht auf das Drei König-Weglein und somit auf einen Verbindungsweg zum St. Johanns-Rheinweg, sondern auf die untere Berme zum Schiffanleger der Personenschiffahrt. Von dort ist die Berme nur bis hin zum Schiffanleger des Hotels Les Trois Rois rollstuhlgängig.



Abb. 3: Erreichbarkeit mit Rollstuhl (gelb) via Rollstuhllift im Tickethäuschen

2.2 Rahmenbedingungen

Die an das Drei König-Weglein angrenzenden Gebäude befinden sich gemäss Zonenplan in der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone (lila Fläche Abb. 4).

Die auf das Mittelalter zurückgehende Bebauung des Grossbasler Rheinufer zwischen Mittlerer Brücke und St. Johanns-Rheinweg gehört wie die Bebauung an der steilen Böschung des Münsterhügels (zwischen Wettsteinbrücke und Mittlerer Brücke) zum Kernbereich der Altstadt und setzt diese rheinabwärts fort. Zum Rhein hin vermitteln die beiden Abschnitte das für Basel charakteristische, einzigartige Stadtbild.

Die Bebauung im Abschnitt zwischen Schiffflände und St. Johanns-Rheinweg gehört der Schutzzone an und weist mehrere denkmalgeschützte Bauten auf. Zu diesen gehören auch das Hotel

Les Trois Rois (Blumenrain 2 bis 10) und der Seidenhof (Blumenrain 20) – zwei hochrangige Bau-
denkmäler, die die Häuserzeile rahmen.

Typisch für die Häuser am Grossbasler Ufer ist, dass sie wegen des zum Fluss abfallenden Geländes rheinseitig mehr Geschosse als strassenseitig aufweisen. Auch in besagtem Abschnitt zwischen Hotel Les Trois Rois und Seidenhof treten die Häuser mit Kellergeschossen und Substruktionen in Erscheinung. Diese Sockelgeschosse und Unterbauten sind wie die oberen Wohngeschosse integrale Bestandteile der geschützten rheinseitigen Fassaden. Ebenso gehören das mit einer regelmässigen Befensterung versehene Kellergeschoss des Hotels Les Trois Rois und dessen Sockelbereich (ehemalige Schiffsanlegestelle) zur geschützten Aussenhülle bzw. Umgebung. Der Seidenhof, der einst an die Burkhardtsche bzw. innere Stadtbefestigung (11./13. Jahrhundert) grenzte, steht in einem hochsensiblen Bereich des ehemaligen vom Petersgraben herabführenden Stadtgrabens und birgt in seinen Untergeschossen hochmittelalterliches Mauerwerk. Auch in der dortigen Ufernähe sind Reste der einstigen Stadtbefestigung zu vermuten.

Vom gegenüberliegenden Ufer oder vom Rhein aus gesehen, scheinen die Uferstützmauern (inklusive Schifflande) und Bauten des besagten Abschnitts aus dem Wasser emporzuwachsen. Für das Gesamtbild der Bebauung ist die Horizontalgliederung bestimmend: Wasseroberfläche, Ufermauer, Sockelzonen, Fensterreihen, Balkone, Brüstungen, Trauf- und Firstlinien erzeugen diese Wirkung.

Der Böschungs- und Uferbereich ist ab dem St. Johanns-Rheinweg (inklusive der Böschung an der Treppenanlage zum Drei König-Weglein) bis zur Dreirosenbrücke gemäss dem Zonenplan eine Naturschonzone (schwarze Schraffur Abb. 4). Den Rheinböschungen kommt für den Naturschutz eine zentrale Funktion in der ökologischen Vernetzung zu. Sie verbinden trocken-warme Lebensräume über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Gemäss dem Biotopverbundkonzept Kanton Basel-Stadt sind deshalb die Rheinböschungen als ökologische Vernetzungsachse von höchster Priorität bezeichnet. Im Abschnitt zwischen Mittlerer Rheinbrücke und Dreirosenbrücke sind auf Grossbasler Seite die Naturobjekte ID Nr. 403 «St. Johann-Rheinweg, Seidenhof bis Johanniterbrücke» und ID Nr. 210 «Elsässerrheinweg» im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgeführt. Diese Böschungen bieten mit der Fugenvegetation und den Steinoberflächen einen wichtigen Lebensraum, insbesondere für trockenheitsliebende schutzwürdige Pflanzen- und Flechtenarten. Zudem wurde die St. Johann-Rheinböschung auf Höhe des St. Johanns-Park am 25. Juni 1996 vom Regierungsrat unter Naturschutz gestellt und ins Inventar der geschützten Naturobjekte aufgenommen. Gemäss Zonenplan Stadt Basel sind, wie oben erwähnt, die Böschungen inkl. des Uferbereichs zwischen Klingentalfähre und Dreirosenbrücke der Naturschonzone zugewiesen (schwarze Schraffur Abb. 4). Dabei wurde gemäss Basisratschlag zur Zonenplanrevision vom 16. Mai 2012 folgender Schutzzweck festgelegt: «Die Flusssufer und Uferböschungen gehören zum Biotopverbund Gewässer, die Ufer- und Ruderalvegetation gehört zur standortheimischen, wertvollen Natursubstanz mit einem grossen Entwicklungspotential. Naturverträgliche Erholungsnutzung ist möglich». In Naturschonzonen sind Bauten und Anlagen wie Wege zulässig, solange sie der Grundzone entsprechen und mit den Schutzzielen vereinbar sind. Voraussetzung ist, dass die Natursubstanz nicht geschädigt wird.



Abb. 4: Zonenplan (Geoportal Basel-Stadt)

Neben den ausgeführten zonenrechtlichen Rahmenbedingungen ist das Drei König-Weglein Bestandteil des kantonalen Fusswegnetzes. Ein sicheres Zufussgehen auf allen Strassen und Wegen muss gemäss der ersten Strategie des «Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt (TRP FW 2018), Strategie und Massnahmenbericht», wie auch gemäss § 62 Bau- und Planungsgesetz möglich sein. Weiter heisst es im TRP FW: «die Fussverkehrsinfrastruktur erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Hindernisfreiheit unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit von übergeordneten Schutzaspekten (Natur, Denkmalschutz, Stadtbild etc.)».

3. Variantenprüfung und Kosten

Frage: Auf welche Art und Weise die erwähnten Hindernisse überwunden werden können und wie hoch die Kosten dafür ausfallen.

Grundsätzlich können Stufenanlagen über Rampen oder über mechanische Hilfsmittel wie Aufzüge oder Lifte bzw. Treppenlifte überwunden werden. Diese Möglichkeiten wurden untersucht und sind im Folgenden erläutert. Die Kosten wurden nur für jene Lösung ermittelt, welche vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen und unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit bei dieser Betrachtungstiefe (Potentialprüfung) realistisch und umsetzungsfähig erscheint (siehe Kapitel 3.4).

Der Vorteil eines mechanischen Hilfsmittels ist die mühelose und ohne Kraftaufwand mögliche Niveauüberwindung. Jedoch ist die Verfügbarkeit von Aufzügen, Liften und Treppenliften nicht jederzeit und für alle gewährleistet. Aus Sicherheitsgründen ist dazu oft ein Schlüssel erforderlich.

Die Fähigkeit zum Überwinden von Rampen ist unterschiedlich und muss differenziert betrachtet werden. Der klare Vorteil ist, dass in der Regel eine Rampe uneingeschränkt und jederzeit verfügbar ist. Sie kann nicht wegen technischen Defekten ausfallen und muss auch nicht gegen Vandalismus abgeschlossen werden. Eine Rampe dient verschiedensten Personen (z.B. mit Kinderwagen) und ist im Sinne des «Bauens für alle». Dabei sind vier Gruppen zu unterscheiden:

- a. Rollstuhlfahrende die aus eigener Kraft eine Rampe selbständig überwinden können.
- b. Elektro-Rollstuhlfahrende, die auch steile Rampen mühelos überwinden können.
- c. Rollstuhlfahrende mit einer Hilfsperson (Fähigkeit der Hilfsperson ist massgebend).
- d. Gehbehinderte (z.B. mit Prothesen).

Der gravierendste Nachteil von Rampen ist der erforderliche Kraftaufwand. Kein Problem ist dies für Elektro-Rollstuhlfahrende. Sowohl die Steigung als auch die Länge sind wichtige Faktoren, die es zu berücksichtigen gilt. Bis zu einer Steigung von 6% ist eine Rampe für viele passierbar.

Werden ein 6%-Gefälle und der Höhenunterschied von teilweise mehr als drei Metern zugrunde gelegt, ergeben sich für diesen Bereich Rampenbauwerke zwischen rund 40 und 60 Metern Länge, welche in den Bereich der denkmalgeschützten Fassaden und/oder in den Bereich der Naturschönzone zu liegen kämen.

Im Folgenden werden die untersuchten Varianten und deren Umsetzungsfähigkeit aufgezeigt.

3.1 Variante 1: «Zwei lange Rampen»

Diese Variante sieht vor, zwei Rampen zur Überwindung der Stufenanlagen zu errichten (Abb. 5 bis 7: Beim Hotel Les Trois Rois würde eine Rampe mit gut 50 Metern Länge erstellt, welche unter der Terrasse durchgeführt wird und die Schiffände und das Drei König-Weglein miteinander verbindet. Vor dem Seidenhof würde eine gut 60 Meter lange Rampe entstehen und den St. Johannis-Rheinweg mit dem Drei König-Weglein verbinden.

Visualisierung

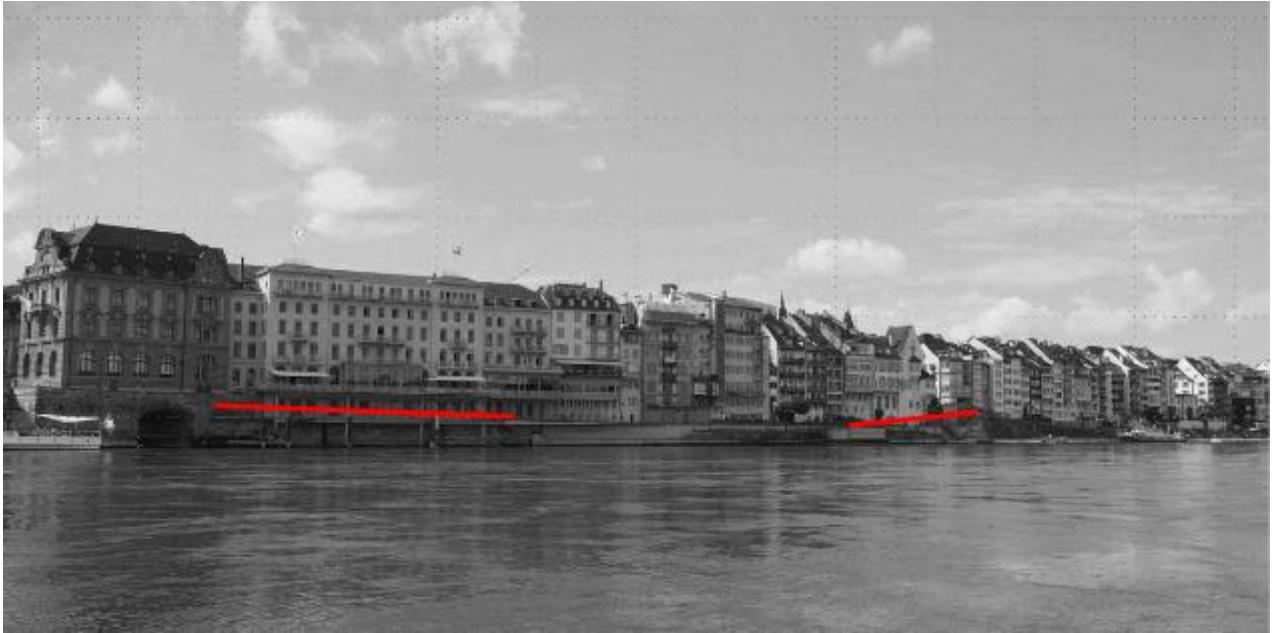


Abb. 5: Variante 1 «Zwei lange Rampen». (Die Rampenbauwerke sind in Rot dargestellt.)



Abb. 6: Ansicht Rampe vor dem Hotel Les Trois Rois



Abb. 7: Ansicht Rampe vor dem Seidenhof

Einschätzung

Bedeutende Fassadenabschnitte der geschützten Bebauung sind durch die langen Rampenbauwerke stark beeinträchtigt (siehe Kapitel 2.2). Für das Gesamtbild der Bebauung ist die Horizontalgliederung bestimmend: Wasseroberfläche, Ufermauer, Sockelzonen, Fensterreihen, Balkone, Brüstungen, Trauf- und Firstlinien erzeugen diese Wirkung. Rampen (abfallende/aufsteigende Linien) würden das eindruckliche Erscheinungsbild empfindlich stören. Zudem würde bei der Rampe unter der Terrasse des Hotels Les Trois Rois die erforderliche lichte Höhe zwischen der Rampe und der Terrasse unterschritten. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist diese Variante nicht bewilligungsfähig. Aus Sicht des Naturschutzes ist diese Lösung jedoch wenig problematisch, da sich die Rampen weitestgehend ausserhalb der schützenswerten Vegetation befinden.

3.2 Variante 2: «Rampe und Ausweichplattform»

Variante 2 sieht vor, eine Rampe und eine Ausweichplattform zu erstellen (Abb. 8 – 10). Eine gut 40 Meter lange Rampe würde die Stufenanlage vom Schiffanleger Les Trois Rois zum Drei König-Weglein überwinden. Der Schiffanleger kann, wie im Kapitel 2.2 ausgeführt, mit dem vorhandenen Rollstuhliff erreicht werden. Eine gut 60 Meter lange Ausweichplattform würde den Bereich auf annähernd identischer Höhe mit dem St. Johanns-Rheinweg verbinden.

Visualisierung



Abb. 8: Variante 2: «Rampe und Ausweichplattform»
(Die Rampenbauwerke sind in Rot und die Erreichbarkeit mit dem vorhandenen Rollstuhllift in Gelb dargestellt.)



Abb. 9: Ansicht der Rampe vor dem Hotel Les Trois Rois



Abb. 10: Ansicht der Verbindung zwischen dem
Drei König-Weglein und dem St. Johann-Rheinweg

Einschätzung

Im Abschnitt von der Schifflande bis zum St. Johannis-Rheinweg gilt bei dieser Variante die gleiche denkmalpflegerische Beurteilung wie für die Variante 1. Im Abschnitt des St. Johannis-Rheinwegs ist diese Variante aus denkmalpflegerischer Perspektive unproblematisch. Jedoch gilt es mit abzuwägen, dass Stadtmauerfunde während Bautätigkeiten möglich sind und das Vorhaben vereiteln könnten: Sowohl die Burkhardtsche als auch die innere Stadtmauer stossen in unbekannter Lage in diesem Bereich an den Rhein. Auch wären Eingriffe in die sensible Böschungsvegetation der Naturschonzone und des schützenswerten Naturobjekts ID Nr. 403 nötig. Durch die Bauarbeiten und durch die permanente Erstellung von Fundamenten und Verankerungen können einerseits langfristige Schäden an der Natursubstanz entstehen. Andererseits hat eine Beschattung negative Auswirkungen auf die ökologische Vernetzung und den Lebensraum, weil der Vegetation durch die Überdeckung weniger Wasser und Licht zur Verfügung stehen und eine Trennwirkung für Flora und Fauna entstehen kann. Zudem erschweren Ausweichplattformen und Rampenbauwerke in der Böschung die dort notwendigen Pflegearbeiten zum Erhalt der Artenvielfalt. Umgestaltungen der Böschung am St. Johann-Rheinweg beim St. Johannis-Park haben in den vergangenen Jahrzehnten

gezeigt, dass Bautätigkeiten starke Beeinträchtigungen des Lebensraumes sowie ein Verschwinden und eine Bestandesreduktion von seltenen Kleintier- und Pflanzenarten verursachen können. Bereits heute gibt es zwischen Mittlerer Brücke und St. Johanns-Rheinweg aufgrund der fehlenden Böschung eine Unterbrechung der ökologischen Vernetzung. Ausweichplattformen oder Rampenbauwerke in Vegetationsflächen würden die Situation verschärfen. Bauliche Eingriffe in die Böschungsvegetation beim St. Johann-Rheinweg und bei der Stufenanlage zum Drei König-Weglein sind für die Natursubstanz sehr kritisch.

Umfangreiche Bauten in den schützenswerten Flächen, wie sie bei dieser Variante erforderlich wären, sind aus Sicht des Naturschutzes und aufgrund der denkmalpflegerischen Vorbehalte unverhältnismässig und nicht bewilligungsfähig.

3.3 Variante 3: «Sofortmassnahme Treppenlifte»

Diese Variante sieht die Installation zweier Treppenlifte vor (Abb. 11 bis 14). Ein Treppenlift würde beim Hotel Les Trois Rois errichtet, um die Stufen zwischen der Schiffflände und dem Drei König-Weglein zu überwinden. Mit einem weiteren Treppenlift würde die Stufenanlage zwischen dem St. Johanns-Rheinweg und dem Drei König-Weglein passierbar gestaltet.

Visualisierung



Abb. 11: Variante 3 «Sofortmassnahme Treppenlifte»
(Die Standorte der Treppenlifte sind in Rot dargestellt.)



Abb. 12: Ansicht vom Drei König-Weglein aus, Treppen zum St. Johanns-Rheinweg



Abb. 13: Ansicht vom Drei König-Weglein aus, Treppen zur Schiffflände



Abb. 14: Erreichbarkeit mit dem bestehenden Rollstuhllift und den zwei Treppenliften ist in Gelb dargestellt.

Einschätzung

Diese Variante tangiert die Belange der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone nicht. Die Naturschönzone ist nur ganz am Rande bei der Treppe zum St. Johannis-Rheinweg betroffen. Da die Installationen jedoch weitestgehend ausserhalb der schützenswerten Vegetation liegen, sind sie aus Sicht des Naturschutzes mit den entsprechenden Vorsichtsmassnahmen realisierbar. Zudem ist das Verhältnis Kosten und Nutzen vertretbar. Diese Variante wäre ohne weitreichende bauliche Eingriffe zeitnah umsetzbar, sofern die Mauerwerke die Lifte tragen können. Eine detaillierte Mauerwerksüberprüfung würde zum Zeitpunkt der Umsetzung erfolgen.

3.4 Kosten

Die Kosten werden nur für die realistische **Variante 3 «Sofortmassnahme Treppenlifte»** grob eingeschätzt und beruhen auf der Offerte eines Herstellers für eine mögliche Treppenliftlösung. Für den Einkauf und die Montage der beiden Lifte ist grob geschätzt von 60'000 Franken auszugehen, der jährliche Unterhalt beträgt für beide Lifte 1'500 Franken. Dazu kommen bauseitig zu erwartende Kosten für FachplanerInnen (Elektro, Bau etc.), für die Prüfung des Zustands der Mauerwerke zur Befestigung der Treppenlifte sowie etwaige Kosten zur Mauerwerksertüchtigung, die je nach Eingriffstiefe stark variieren können. Lässt der Grosse Rat den Anzug stehen, wird der Regierungsrat die Variante 3 vertieft prüfen, eine präzise Kostenschätzung vornehmen und die Finanzierung sichern.

3.5 Fazit

Aufgrund der geschützten Bebauung und des städtebaulich relevanten Gesamtbildes stellt die Errichtung von Rampen aus denkmalpflegerischer Sicht in diesem Abschnitt, auch unterhalb des Drei König-Wegleins, einen undenkbaren und damit auch unverhältnismässigen Eingriff dar. Ausweichplattformen oder Rampen ausserhalb der einst inneren Stadtbefestigung (Seidenhof), im Bereich des 1872 bis 1874 zum Quai ausgebauten St. Johannis-Rheinwegs, sind hingegen denkbar, vorbehaltlich der beschriebenen Stadtmauerfunde. Für das Gesamtbild der Bebauung ist die Horizontalgliederung bestimmend: Wasseroberfläche, Ufermauer, Sockelzonen, Fensterreihen, Balkone, Brüstungen, Trauf- und Firstlinien erzeugen diese Wirkung (siehe Kapitel 2.2). Rampen (abfallende/aufsteigende Linien) würden diesen Eindruck und damit das eindruckliche Erscheinungsbild empfindlich stören.

Die **Varianten 1 und 2** sind aus denkmalpflegerischer Sicht nicht umsetzbar. Die **Variante 2** tangiert durch die zu erwartende Schädigung der Natursubstanz zudem die Naturschönzone und die baulichen Eingriffe sind nicht mit den Schutzzielen vereinbar. Beide Varianten sind daher nicht umsetzbar und auszuschliessen.

Für diese Varianten sind die üblichen Planungsverfahren erforderlich, somit wäre eine Realisierung ab 2027 zu erwarten. Aufgrund der aufgeführten Gegebenheiten, Belange und gesetzlichen Grundlagen (siehe Kapitel 2.2) würden unverhältnismässig grosse Eingriffe verursacht. Nach aktueller Einschätzung sind weder eine Rampe noch eine Ausweichplattform realisierbar.

Die **Variante 3** ermöglicht eine verhältnismässig günstige, dienliche und zeitnah (ab 2024) umsetzbare Lösung, um den Spazierweg entlang des Rheins auch für eingeschränkt mobile Personen durchgängig anzubieten. Gleichzeitig kann mit dieser Variante den Vorgaben des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege und des Bau- und Planungsgesetzes entsprochen werden.

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass bezüglich der Nachteile von mechanischen Hilfsmitteln (Verfügbarkeit, eingeschränkter Personenkreis durch erforderlichen Schlüssel) nicht allen Anliegen entsprochen werden kann. Er erachtet eine solche Lösung vor den ausgeführten Abhängigkeiten jedoch als sinnvoll.

4. Installation einer Ausweichplattform

Frage: Ob beispielsweise im Bereich des St. Johanns-Rheinweg ein Ausweichsteg erstellt werden kann, vergleichbar mit dem Steg beim Rhypark.

Ein Ausweichsteg an der Stufenanlage Drei König-Weglein und St. Johanns-Rheinweg ist mit der Variante 2 (siehe auch Abb. 10) untersucht worden und ist aus Sicht des Naturschutzes nicht umsetzbar.

Der Veloweg beim Rhypark lässt aus verschiedenen Gründen keinen Vergleich zu. Das Gebäude «Rhypark» gehört der Zone 5a an und untersteht keinem Schutzstatus. Der Steg konnte durch die Gegebenheiten ideal an die Fassadenverläufe des Rhyparks angepasst werden und überwindet auf der Spazierwegverbindung lediglich eine geringe Höhendifferenz. Beim Drei König-Weglein sind zudem die Schifflanlegestelle des Hotels Les Trois Rois und die Zugänge zu den unteren Bermen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass ein durchgehender Steg auf dem Niveau der Schifflande und des St. Johanns-Rheinweg erstellt werden müsste (siehe Abb. 16). Daraus würde eine Veränderung der geschützten Bebauung und damit des städtebaulich relevanten Gesamtbildes und des für Basel charakteristischen, einzigartigen Stadtbildes resultieren.



Abb. 15: Ausweichplattform Rhypark



Abb. 16: Ausweichplattform Drei König-Weglein

5. Installation eines Lifts

Frage: Ob im Bereich des Hotels Les Trois Rois ein öffentlich zugänglicher Lift Abhilfe schaffen kann.

Ein Lift im Bereich des Hotels Les Trois Rois würde nicht die gewünschte hindernisfreie Verbindung vom St. Johannis-Rheinweg zur Schiffflände bringen, sondern lediglich den Zugang zum Drei König-Weglein ermöglichen. Eine solche Zuwegung ist zwar nicht auf das Drei König-Weglein, aber auf die untere Berme zum Schifflanleger gegeben. Diese ist über den Lift bei der Behindertentoilette an der Schiffflände gewährleistet, siehe auch im Kapitel 2 und Abb. 3.

6. Weitere Möglichkeiten

Frage: Ob andere Möglichkeiten besser geeignet sind.

Wie vorgängig ausgeführt, wurde neben den von den Anzugstellenden aufgeworfenen Lösungsansätzen mit Rampen, Ausweichplattformen oder Lift auch eine Variante mit Treppenliften untersucht. Letztere hat sich aufgrund der Untersuchungen und der Betrachtungstiefe (Potentialprüfung) hinsichtlich Realisierbarkeit und Verhältnismässigkeit als vielversprechendste Option erwiesen.

7. Prüfungen

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

8. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten betreffend «behindertengerechte und kleinkinderfreundliche Gestaltung des Rheinuferwegs» stehen zu lassen.

Wenn der Grosse Rat den Anzug stehen lässt, wird der Regierungsrat die Variante 3 (Treppenlifte, siehe Kapitel 3.3) vertieft prüfen und erneut berichten. Falls der Grosse Rat den Anzug als erledigt abschreibt, bleibt die Situation baulich unverändert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin