



Basel, 04.12.2012

Fragen aus der Bevölkerung zur Hafен- und Stadtentwicklung 3Land

Die folgenden Fragen wurden eingereicht zwischen August und Oktober 2012 im Rahmen einer öffentlichen Info-Veranstaltung in Kleinhüningen, im Rahmen verschiedener Einzelgespräche oder Korrespondenzen zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern aus Kleinhüningen und Klybeck und der Verwaltung. Die Fragen wurden gesammelt und zusammengefasst. Sie werden in unregelmässigen Abständen nachgeführt.

PLANUNG

1. *Was bringt die ganze Entwicklung überhaupt? Wo wollen Regierung und Verwaltung hin bis 2030?*

Basels Norden befindet sich in einer Umbruchphase: Nicht nur die beiden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen oder das äussere St. Johann, sondern auch die Flächen jenseits der Grenze in Huningue und in Weil am Rhein wurden im letzten Jahrhundert stark von industriellen Nutzungen und dem Hafen geprägt. Mit den Veränderungen in der Arbeitswelt wird die Bedeutung von Produktionsflächen immer geringer. Die „leise“ Entwicklung der letzten Jahre – die Anfänge wurden in der Stadt kaum wahrgenommen – wirkt sich immer mehr auf das Umfeld aus: Nicht mehr vorwiegend Arbeiter prägen die Quartiere, Produktionsareale werden zurückgebaut oder transformiert hin zu Dienstleistungs- und Forschungsstandorten. Die Belegschaften wechseln dementsprechend.

Auch die Anforderungen an die Hafенwirtschaft haben sich verändert: Immer mehr Güter kommen per Container. Der Ausbau dieses umweltschonenden Transportmittels ist zu begrüssen und unterstreicht die Bedeutung des Basler Hafens für die gesamte Schweiz. Um dieser Zunahme im Containerverkehr gewachsen zu sein, braucht der Hafen aber neue Infrastrukturen. Deshalb sollen im Bereich des ehemaligen deutschen Rangierbahnhofs ein Containerterminal und ein neues Hafенbecken mit einem neuen Hafенbahnhof gebaut werden.

Durch diese Umstrukturierung des Hafens können die Flächen am Klybeck- und am Westquai mittel- bis langfristig für städtische Nutzungen freigespielt werden. Das eröffnet die Möglichkeit, die hervorragende Lage am Rhein für die Stadtbevölkerung zugänglich und nutzbar zu machen. Es soll ein neues und lebendiges Stück Stadt mit einer vielfältigen Durchmischung von Wohn-, Arbeits- und öffentlichen Nutzungen entstehen.

Die bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sind bis heute auf allen vier Seiten von grossen, nicht zugänglichen Industrie- und Hafенarealen umgeben und so von der übrigen Stadt und vom Rhein getrennt. Mit einem durchlässigen neuen Quartier – und besonders mit der Öffnung des Altrheinarms – erhalten Klybeck und Kleinhüningen direkten Anschluss an den Rhein und die Uferpromenade.

Durch eine verdichtete Bebauung innerhalb der Stadtgrenzen trägt die Entwicklung auch zum schonenden Umgang mit der Ressource Boden bei: Einerseits kann so genug Raum für neue wertvolle Wasser-, Grün- und Freiflächen gewonnen werden, andererseits kann die Zersiedelung der Landschaft ausserhalb Basels reduziert werden.

Der Regierungsrat sieht hier eine einmalige Chance: Durch einen integralen Planungsprozess werden sowohl die Hafen- wie auch die Stadtentwicklung aufeinander abgestimmt, so dass den Bedürfnissen des Hafens ebenso entsprochen werden kann wie jenen der Stadt und ihrer Bevölkerung. In Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten Huningue und Weil am Rhein kann die Entwicklung auch jenseits der Grenzen eine Entsprechung finden, um einen neuen trinationalen Lebensraum entstehen zu lassen.

2. Es zirkulieren so viele verschiedene Bezeichnungen. Wie heisst das ganze Projekt im Hafen denn wirklich?

Die trinationale Planung mit den Nachbarstädten Weil am Rhein und Huningue läuft unter dem Titel „3Land“. Der Basler Teil darin, also die Planung des neuen Stadtteils auf der Rheininsel sowie das erweiterte neue Hafensareal, nennt sich „Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen“. Andere Namen wie sie aktuell in den Medien Verwendung finden, wie „Greenhattan“ oder „Rheinhattan“, stammen nicht aus der Feder des Kantons. Aus Sicht des Kantons transportiert der Bezug auf Manhattan kein stimmiges Bild der Vision der Stadtentwicklung im Hafen.

3. Wer hat die Schirmherrschaft über die Hafen- und Stadtentwicklung 3Land?

Verantwortlich für die Erarbeitung der Planung auf Kantonsgebiet ist eine Projektsteuerung, in der das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD), das Finanzdepartement (FD), das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (WSU) sowie die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) vertreten sind. Über den nächsten Planungsschritt, einen Projektierungskredit für die Erarbeitung des Stadtteilentwicklungsplans Klybeck Kleinhüningen (STEP) wird der Grosse Rat voraussichtlich im Frühjahr 2013 entscheiden. Letztlich entscheiden über eine Planung dieser Dimension immer der Grosse Rat bzw. die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons.

4. Was ist die Rolle der SRH als Grundeigentümerversammlung?

Gemäss dem Staatsvertrag von Basel-Stadt und Basel-Landschaft aus dem Jahr 2006, haben die beiden Kantone die „Schweizerischen Rheinhäfen“ (SRH) als öffentlich-rechtliches Unternehmen zur Förderung der Grossschifffahrt gegründet. Sie sind mit je einem Regierungsrat im Verwaltungsrat vertreten und überlassen der SRH die Hafensareale zur Nutzung durch den Hafen. Das schliesst alles ein, was mit dem Hafenbetrieb zu tun hat, inklusive die Vergabe von Parzellen im Baurecht. Zulässig sind gewerbliche und industrielle Nutzungen. Für Baubewilligungen ist natürlich auch hier der Kanton zuständig. In seiner Genehmigung des Staatsvertrags hält der Grosse Rat fest, dass bei Arealen, die längerfristig nicht mehr für Hafen- und Logistikbedürfnisse benötigt werden, eine Ausgliederung aus dem Hafensareal in Betracht zu ziehen ist. Sobald das geschieht, übernimmt der jeweilige Kanton wieder die vollen Kompetenzen.

Der Staatvertrag in der Gesetzessammlung:

<http://www.gesetzessammlung.bs.ch/frontend/versions/829>

Aufgrund der eigentumsrechtlichen Situation und der gegenseitigen Abhängigkeiten hat die Planung von Beginn an das Ziel einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung verfolgt. Nur mit einer partnerschaftlichen Planung kann es gelingen, optimale Lösungen für den Hafen und die Stadt zu finden. Partnerschaftliche Planung bedeutet in diesem Fall, dass die SRH in allen Stufen der Projektorganisation integriert ist.

MITWIRKUNG

5. *Bereits im Vorfeld der 3Land-Vision wurden Architekten und Stadtplaner in den Planungsprozess integriert. Warum nicht auch die betroffene Quartierbevölkerung?*

Bevor die Bevölkerung einbezogen werden kann, müssen zuerst Handlungsoptionen geschaffen werden. Um dies zu erreichen, wurden mit einer Vision überhaupt erst die Möglichkeit von Veränderungen aufgezeigt. Diese Vision ist noch gar nicht „verbindlich“, sie ist eine Diskussionsgrundlage. Die Bevölkerung wurde in Absprache und Zusammenarbeit mit dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel früh und ohne Einschränkung informiert, das heisst bevor die erste relevante politische Entscheidung getroffen wurde.

6. *Warum wird der Rahmen der Partizipation dieses Projekts von oben vorgegeben und nicht von der Bevölkerung bestimmt?*

Das Stadtteilsekretariat Kleinbasel, die Initianten NQV Unteres Kleinbasel, Dorfverein Pro Kleinhüningen, Verein Neubasel, Wohngenossenschaft Klybeck haben gemeinsam mit dem Bau- und Verkehrsdepartement Basel Stadt ein Mitwirkungsverfahren betreffend Um- und Zwischennutzungen im Rahmen des Projekts „Hafen- und Stadtentwicklung“ ausgehandelt. Die Beteiligten klären die Handlungsspielräume und erarbeiten eine konkrete Empfehlung für ein praxisgerechtes Mitwirkungsverfahren. Die gemeinsam erarbeiteten Empfehlungen für die Mitwirkungsverfahren werden umgesetzt, falls sowohl vom zuständigen Departement als auch von der Delegiertenversammlung der Mitgliederorganisationen des zuständigen Stadtteilsekretariates der Bestätigungsentscheid vorliegt. Es wurde eine Begleitgruppe eingerichtet, die in der Wahl der Themen, die sie bearbeiten möchte, frei ist.

7. *Welche Aspekte wird die Begleitgruppe zu welchem Zeitpunkt im Projektablauf bearbeiten können?*

Das ist im Einzelnen noch nicht festgelegt und wird von der Begleitgruppe und der Verwaltung anhand der Mitwirkungsvereinbarung geplant. Einzelne Themen zur Hafen- und Stadtentwicklung (z.B. Hafententwicklung, Städtebau, Nutzung, Verkehr, Gestaltungsfragen) werden in Absprache mit der Begleitgruppe aufgegriffen. In der Wahl der Themen ist die Begleitgruppe frei.

8. *Wie werden alternative Konzepte der Quartierbevölkerung einbezogen? Wie kann die Quartierbevölkerung mitbestimmen?*

Alternative Konzepte können an die Begleitgruppe herangetragen und so eingebracht werden. Eine Mitbestimmung in dem Sinne, dass das Quartier (oder die Begleitgruppe) den Behörden verbindliche Vorgaben machen könnte, ist nicht möglich. Die Verwaltung ist aber verpflichtet, Vorschläge aus dem Quartier in die raumplanerische Abwägung einfließen zu lassen und mit der Begleitgruppe zu bearbeiten bzw. der Quartierbevölkerung gegenüber begründete Antworten zu geben. Die Bevölkerung kann, nebst der Einflussnahme auf die Begleitgruppe und dem politischen Weg (Petitionen, Referendumsabstimmungen, etc.) mit wirken durch Meinungsäusserung im Rahmen von mehreren Planaufgäbeverfahren auf verschiedenen Stufen:

- Anpassung der bereits bestehenden Zielsetzung der Hafen- und Stadtentwicklung in der Planaufgabe Richtplan-Ergänzungen von November 2012 bis 25. Januar 2013
- Eigentumsverbindliche Inhalte zur Hafenentwicklung in der Planaufgabe zum Genehmigungsverfahren (Kanton und Bund) von Container-Terminal, Hafenbecken 3 und Hafentbahnhof
- Wesentliche Inhalte Hafen- und Stadtentwicklung in der Planaufgabe Stadtteilentwicklungsplan Klybeck - Kleinhüningen, geplant für 2014
- Eigentumsverbindliche Inhalte zur Stadtentwicklung in den Planaufgaben mehrerer Nutzungsplanänderungen (ab 2015)
- sowie in den ein oder zwei Mal jährlich stattfindenden Informationsveranstaltungen parallel zum Entwicklungsprozess.

STADTENTWICKLUNG - RHEININSEL

9. *Ist der Gebäudemix schon festgelegt? Wie soll das Bebauungsgebiet aufgeteilt werden (Gebäude, Grünflächen)?*

Die grundsätzliche Zielsetzung ist durch die Testplanungen erarbeitet und wird mit der vorgestellten Vision begründet; angestrebt wird eine durchmischte genutzte Rheininsel als Ergänzung der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen. Mononutzungen, wie zum Beispiel nur Arbeitsnutzungen, nur ein bestimmtes Wohnsegment, nur öffentliche Nutzungen etc., sind ausgeschlossen (s. Planungsvereinbarung). Diese Zielsetzung wurde im kantonalen Richtplan mit dem Stichwort „urbane Qualitätsmaximierung“ benannt. Die Konkretisierung erfolgt im Stadtteilentwicklungsplan (STEP), der im Laufe der Jahre 2013-14 erarbeitet wird.

10. *Wie will der Kanton den immer wieder in Aussicht gestellten Bevölkerungsmix erreichen?*

Der Kanton kann den angestrebten Bevölkerungsmix indirekt erreichen, vor allem indem er künftig als Grundeigentümer gezielt verschiedene Bauherrschaften auswählt, also Genossenschaften, private Baugemeinschaften (wie man sie vor allem in Deutschland unter dem Begriff „Baugruppen“ kennt), institutionelle Anleger, private Grundeigentümerschaften. Wie der Kanton das organisiert, ist noch offen. Der Kanton kann auch selber investieren. Ob das der Fall sein wird, ist ebenfalls noch offen.

11. Besteht überhaupt ein Bedarf nach so viel Wohn- und Arbeitsräumen oder schafft man sich da bloss eine Immobilienblase im kurzfristigen Interesse anonymer Investoren?

Der Bedarf nach mehr Wohnraum ist ausgewiesen. Es liegt auch im gesamtstädtischen Interesse Basels, dass die Wohnbevölkerung noch etwas zunimmt. Die Infrastruktur der Stadt ist ausgelegt auf 200'000 und mehr Einwohnerinnen und Einwohner. Ferner ist es weitaus ökologischer, wenn die Leute zentral in Städten wohnen als in der Agglomeration oder auf dem Land: Der Landschaftsverbrauch und die Verkehrsleistungen liegen um ein Vielfaches höher, wenn die Zahl der Einwohner in den Städten stagniert oder gar abnimmt, wie es in Basel bis vor Kurzem der Fall war. Eine Immobilienblase oder „Investitionsruinen“ sind nicht zu befürchten, solange nicht „auf Vorrat“, sondern schrittweise, der Nachfrage entsprechend, gebaut wird.

12. Wer soll künftig auf der Rheininsel wohnen?

Die Planenden haben kein konkretes, eingeschränktes „Zielpublikum“ vor Augen. Der neue Wohnraum ist für alle Kreise der Bevölkerung gedacht. Entscheidend wird sein, eine soziale Durchmischung von Nationalitäten, Generationen, Einkommenschichten und Lebensstilen zu ermöglichen, denn dadurch entsteht erst eine interessante, lebenswerte Stadt. Wer schlussendlich Zugang zum Wohnraum erhält, ist oftmals davon abhängig, wer die Wohnungen baut. Aus diesem Grund geht es in den nächsten Planungsschritten darum, eine Diskussion darüber zu führen, welche Bauträger aktiv werden sollen und mit welchen Verfahren dies geschieht. Spezielle Herausforderungen warten auf die Bauträger der ersten Bebauungen: Während der mehrere Jahre dauernden Transformations- und Bauzeit sind initiative und engagierte Bewohnerinnen und Bewohner besonders wichtig, um dem Quartier von Beginn an Leben einzuhauchen und ein Gesicht zu geben.

13. Die Rheininsel kann nicht isoliert für sich existieren, wie wird der Anschluss an die Stadt sichergestellt? Und bleibt der Charakter Kleinhüningens mit einem so mächtigen Nachbarn gewahrt? Will man den abschaffen?

Räumlich soll die Rheininsel – besonders für den Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr – optimal an die Stadt angeschlossen werden: Mit einer durchgängigen Rheinuferpromenade, mehreren kleineren Brücken und der Verbindung zwischen Kleinhüningen und Huningue. Von den Funktionen der Rheininsel her soll der neue Stadtteil keine Bedrohung, sondern eine Ergänzung für die bestehenden Quartiere, aber auch für die gesamte Stadt darstellen: Die Rheininsel kann Dinge ermöglichen, die woanders in dieser Form nicht denkbar sind. Z.B. zusätzliche grosszügige Freiräume, neue Kultur- und Bildungseinrichtungen, die direkte Anbindung an alle drei Länder, sowie natürlich neuen Raum für Wohnen und Arbeiten. Im Sinne dieser Ergänzung ist es möglicherweise vorteilhaft, wenn die Rheininsel eine gewisse Eigenständigkeit besitzt, damit die bestehenden Quartiere ihrerseits ihren Charakter bewahren können. Denn es hat niemand ein Interesse daran, den identitätsstiftenden Charakter der bestehenden Quartiere zu ändern. Es wird also in den nächsten Planungsschritten noch genau und sorgfältig zu diskutieren sein, wie es gelingt, dass die Rheininsel weder Fremdkörper noch Konkurrenz zu den bestehenden Quartieren wird.

14. Warum müssen immer mehr städtische Räume schick und hipp gestylt werden? Warum kann man nicht auch einmal ein Gebiet so belassen, wie es ist?

In einer Stadt geschieht nie nichts und sieht es einmal danach aus, ist möglicherweise selbst das „geplant“. Jede Stadt ändert sich im Laufe der Zeit, was auch wichtig ist, wenn die Stadt fähig sein will, mit sozialen, politischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen umzugehen und darauf zu reagieren. Nur so können z.B. das Netz des öffentlichen Verkehrs verbessert, der öffentliche Raum gemeinsam genutzt oder neue Wohnungen gebaut werden. Dass über das *Wie und Wo* der Veränderungen ein intensiver Austausch mit allen Beteiligten und Interessierten stattfinden soll, ist klar. Dabei müssen die Einzelinteressen (von Personen oder auch Firmen) mit jenen eines Quartiers aber auch mit den Gesamtinteressen der Stadt verhandelt werden. Aus Sicht des Kantons hat Basel ein Interesse an einem erhöhten und verbesserten Wohnangebot, Basel hat ein Interesse an der Erhaltung der Wirtschaftskraft der hier ansässigen Industrie. Das heisst nicht, dass den wirtschaftlichen Anliegen alles untergeordnet wird, aber es heisst, dass ein fairer Interessenausgleich möglich sein soll.

Das kann nicht nur innerhalb eines Planungsprozesses geschehen, sondern das muss auch auf den vielfältigen politischen Ebenen passieren. Wichtig ist zudem festzuhalten, dass sich die Rheininsel in einem schrittweisen Transformationsprozess entwickeln soll, der Rücksicht auf die Geschichte des Gebiets nimmt und bei dem sich einiges erst im Verlauf der Transformation entscheidet. Es geht nicht um einen Neustart auf einer Fläche, die zuvor komplett eingeebnet wurde.

15. Wie stellt der Kanton sicher, dass der neue Wohnraum auch für Leute mit weniger Einkommen bezahlbar bleibt?

Der Kanton verfolgt grundsätzlich die Strategie, nicht günstige Wohnungen selber zu bauen oder zu subventionieren, sondern diejenigen Personen finanziell zu unterstützen, die anders keine Wohnung bezahlen können.

Bezahlbare Wohnungen sind im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung jedoch ebenso wichtig wie die Ökologie, die Mobilität und die künftigen sozialen Gegebenheiten in den neuen Stadtquartieren. Im Sinne der angestrebten Vielfalt und Authentizität der neuen Quartiere sind Wohnungen unterschiedlicher Preiskategorie unabdingbar. Ob dies über später zu entwickelnde Bebauungspläne oder andere Bauvorschriften, über die Vergabe von Grundstücken im Baurecht an Bauträger mit entsprechenden Auflagen erreicht wird oder über unterschiedliche Wohneigentumsformen, muss heute noch dahingestellt bleiben. Wohnungsbau hat aber auch seinen Preis: Günstige Wohnungen kann man nicht neu bauen. Die heute günstigen Wohnungen waren zur Zeit ihrer Erstellung auch teuer. Ebenso sind die Neubauten von heute die günstigen Wohnungen von Morgen. Natürlich gilt dies nicht absolut, da unterschiedliche Qualitäts- und Ausbaustandards, den Miet- oder auch Kaufpreis einer Wohneinheit stark beeinflussen.

16. Was passiert eigentlich mit dem Gebäude des ehemaligen Restaurants Dreiländereck?

Das ist noch nicht entschieden. Auch das wird Thema der nächsten Planungsstufen sein.

STADTENTWICKLUNG – KLYBECK UND KLEINHÜNINGEN

17. *Sind Massnahmen geplant zur Verhinderung der Vertreibung der einkommensschwachen Quartierbevölkerung durch die Erhöhung der Mietpreise und wie sehen diese Massnahmen aus?*

Ziel der Hafen- und Stadtentwicklung in Bezug auf den Wohnungsbau ist überhaupt nicht die Vertreibung einkommensschwacher Personen aus bestehenden Quartierstrukturen, sondern die Schaffung zusätzlicher Wohnungen ausserhalb der heute bestehenden Quartiere und Strassenzüge. Dies verhindert einen zunehmenden Druck auf den bestehenden Wohnraum mit dem damit verbundenen tendenziellen Anstieg der Mietpreise. Einen direkten Einfluss auf die privaten Hausbesitzer und deren Mietzinspolitik hat der Kanton aber nicht. Er kann aber versuchen, die Wohnbautätigkeit zu fördern. Auch könnte der Kanton Liegenschaften kaufen, um günstigen Wohnraum zu erhalten: Entweder indem er die Liegenschaft selber verwaltet oder indem er sie z.B. an Genossenschaften oder Stiftungen weitergibt.

Es sind keine konkreten Massnahmen in den bestehenden Quartieren geplant. Ob für die Wohnraum-Situation in den Quartieren flankierende Massnahmen ergriffen werden müssen und wie diese aussehen sollen, wird Gegenstand der zukünftigen Planung (besonders des STEP) sein. Im Übrigen fördert der Kanton den genossenschaftlichen Wohnungsbau und bietet dort, wo es möglich ist, Hand zur Erhaltung günstigen Wohnraums – siehe Wasserstrasse: <http://www.bs.ch/mm/showmm.htm?url=2012-05-08-bd-002&hl=Wasserstrasse>

18. *Alle reden immer von Neubauten. Was passiert eigentlich mit dem wertvollen alten Gebäudebestand in Kleinhüningen und Klybeck?*

Der bestehende Gebäudebestand wird von den Planungen nicht betroffen. Es geht darum, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, um Wohnungsnot wie in Zürich oder Genf zu verhindern. Je knapper das Wohnungsangebot in einer Stadt wird, desto mehr erhöht sich der Druck auf die bestehenden Wohnungen und damit auch auf die Mieten. So gesehen vermindert der Bau von Wohnungen auf der künftigen Rheininsel den steigenden Druck auf den Gebäudebestand in Kleinhüningen und Klybeck sowie den Basler Wohnungsmarkt insgesamt.

VERKEHR

19. *Vor zwei Jahren haben die Stimmberechtigten unseres Kantons Sie zur Reduktion des Privatverkehrs um 10%, sowie zu Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bis 2020 verpflichtet. Wie soll dieser Auftrag in der 3Land-Vision umgesetzt werden?*

In der trinationalen Planungsvereinbarung über das Planungsgebiet 3Land ist festgeschrieben, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) Priorität haben: „...eine Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, welche eine proportionale Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirkt...“. Siehe:

http://www.planungsamt.bs.ch/3land_vereinbarung.25.9.12.pdf

20. Kann die Rheininsel autofrei sein?

Im Prinzip könnte sie es, wenn dies dem politischen Willen des Kantons entspräche. Die mögliche Erschliessung der Rheininsel durch den öffentlichen Verkehr ist in den Grundzügen skizziert. Ein detailliertes Mobilitätskonzept soll jedoch erst noch entwickelt und – auch im Abgleich mit den Nachbarstädten – in den nächsten Planungsphasen stufenweise konkretisiert werden. Die Insel soll nicht isoliert im Rhein liegen, sondern von Basler Seite wie auch von Huningue her über den Rhein erreichbar sein. Wieviel Autoverkehr dazu wirklich nötig und sinnvoll ist, muss noch erarbeitet werden. Die Planungsvereinbarung und die Politik geben diesbezüglich den Rahmen vor: Priorität des öffentlichen und des Langsamverkehrs.

21. Warum ist eine Tramführung vorgesehen, die entlang der Wiese führt und somit wertvollen Naturraum zerstört?

Die angesprochene Tramlinie ist ein politischer Auftrag, welcher zurückgeht auf den Bebauungsplan für das Stücki Einkaufscenter. Die Linienführung ist noch nicht fixiert – im Fokus steht eine Erschliessung/ Verlängerung des Trams Bad. Bahnhof – Erlenmatt – Stücki – Hochbergerplatz. Im Rahmen der weiteren Planung der Hafen- und Stadtentwicklung und der Entwicklungsvision 3Land könnte diese Tramlinie noch weitere Erschliessungsfunktionen übernehmen und via 3Land-Brücke auch die französische Seite anbinden.

22. Bis heute hat die Quartiersbevölkerung keine konkreten Informationen zur Verkehrsplanung zum Hafenbecken 3 bekommen. Wann wird dies geklärt?

Durch die Verlagerung der Hafennutzungen zum ehemaligen badischen Rangierbahnhof wird die Verkehrsanbindung des Güterverkehrs verbessert: Der Umschlag Schiff – Bahn wird so optimiert, dass der heutige hohe Anteil gehalten oder ausgebaut werden kann. Aber auch der Umschlag auf Lastwagen wird näher an die Autobahn gebracht, so dass dieser Verkehr die Quartiere weniger belasten wird als heute. Die Vorgaben, die zum Bau des Trams 8 ausgehandelt wurden, werden eingehalten.

Für die neue Rheininsel liegt die Priorität eindeutig auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Welche weiteren Massnahmen für die Entlastung der Quartiere getroffen werden, wird Inhalt der nächsten Planungsschritte sein.

HAFENENTWICKLUNG

23. Wann werden konkrete Kosten über den Investitionsbedarf für den neuen Hafen, die Neuüberbauung des Rheinquais und die neue Rheininsel und dessen Finanzierung durch staatliche und private Geldgeber veröffentlicht?

Über diese Kosten können zum heutigen Zeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden, ebenso wenig zur Finanzierung durch den Hafen, den Bund, den Kanton oder allfällige Investoren. Auch sie sind Bestandteil der nächsten Planungsschritte.

24. Wird die Hafenenwicklung durch Erträge von zukünftigen Nutzungen Klybeck-/ Westquai querfinanziert?

Die genauen Projektkosten für die Infrastrukturprojekte für die Hafen- und Güterlogistik sind noch nicht bekannt. Parallel zur Projektkonkretisierung wird die finanzielle Frage ebenfalls vertieft angeschaut. Dabei wird eine wesentliche Rolle die Kostenträger-Frage sein; wie stark wird sich der Bund beteiligen, gibt es Kooperationen mit Hafenfirmer? Auf den rheinnahen Hafentflächen werden uns die Transformations- und Sanierungskosten beschäftigen. Die Konkretisierung der Kosten, die Finanzierungslösungen und die Kostenträger-Frage werden im Rahmen der weiteren Projektentwicklung vertieft angeschaut.

25. Wird die Hafennutzung eingeschränkt werden durch neue Drittnutzungen?

Nein. Im Gegenteil: Erst die Verlegung des Hafenschwerpunktes vom Rhein zum geplanten Hafenbecken 3 mit seinem neuen Containerterminal auf das Areal des ehem. badischen Rangierbahnhofs bietet der Hafentwirtschaft die Kapazitäten, den in den nächsten Jahren stark zunehmenden Containerverkehr zu bewältigen.

26. Wohin könnten Recycling- und Silologistik am Westquai verlegt werden?

Es ist vorgesehen, die Recycling-Logistik im Hafen Weil am Rhein unterzubringen, die Silologistik soll in die übrigen Hafengebiete verlagert werden.

27. *Zurzeit findet der Rückbau auf dem Areal Migrol statt. Wurde der industriell genutzte Boden auf Altlasten untersucht, ein Gefahrenzonenplan erstellt mit entsprechendem Sanierungsplan?*

Das Gelände der Migrol wurde selbstverständlich auf Altlasten untersucht. Die Kontaminationen waren weniger gross als angenommen. Sämtliche Altlasten wurden im Rahmen des Rückbaus durch die Migrol AG beseitigt.