



An den Grossen Rat

25.0033.02

BVD/P250033

Basel, 12. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 11. November 2025

Bericht des Regierungsrats zur kantonalen Volksinitiative «Für die Wiederherstellung und Wiederaufforstung der ehemaligen Klybeckinsel (Klybeckinsel-Volksinitiative)»

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Ausgangslage.....	3
2.1 Initiativtext.....	3
2.2 Perimeter.....	3
2.3 Bisherige Beschlüsse	4
2.4 Planungsvorschlag Klybeckquai – Westquai	4
3. Beurteilung des Regierungsrats	4
3.1 Kosten-Nutzen-Verhältnis.....	4
3.1.1 Überblick	4
3.1.2 Realisierungskosten	5
3.1.3 Parzelle 7/2344 im Privateigentum der Rhystadt AG	5
3.1.4 Wirtschaftliche Auswirkungen	5
3.2 Verzicht auf Wohnraum.....	6
3.3 Gravierende Auswirkungen auf Grossprojekte in Klybeck und Kleinhüningen	7
3.3.1 Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai	7
3.3.2 Arealentwicklung klybeckplus.....	7
3.3.3 Hafeninfrastruktur	7
3.3.4 Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen	8
3.3.5 Infrastrukturplanung.....	8
3.4 Weitere Auswirkungen	9
3.4.1 Erholungsraum und Grünflächen.....	9
3.4.2 Ökologische Aspekte	9
3.4.3 Hochwasser	10
3.5 Ziel 2035.....	10
3.6 Umsetzbarkeit der Initiative	10
3.7 Fazit	10
4. Ausformulierung der Initiative / Gegenvorschlag	11
5. Antrag.....	11

2.3 Bisherige Beschlüsse

Am 11. Januar 2025 stellte die Staatskanzlei durch Verfügung fest, dass die Initiative mit 3'388 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist. Diese Verfügung wurde im Kantonsblatt vom 11. Januar 2025 veröffentlicht. Die Rechtsmittelfrist von zehn Tagen ist am 21. Januar 2025 unbenutzt abgelaufen. Die Initiative wurde mit Grossratsbeschluss 25/20/05G vom 14. Mai 2025 – dem Antrag des Regierungsrats folgend – für rechtlich zulässig erklärt und dem Regierungsrat gemäss § 18 Abs. 3 lit. b IRG zur Berichterstattung überwiesen. Die Initiative umfasst keinen ausgearbeiteten Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlusstext und ist somit als unformulierte Initiative gemäss § 2 Abs. 1 IRG zu beurteilen.

2.4 Planungsvorschlag Klybeckquai – Westquai

Der Perimeter der Klybeckinsel liegt grösstenteils im Bereich des Perimeters der Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai. Im Jahr 2019 wurde ein städtebauliches Konzept für die Arealentwicklung veröffentlicht: «Eine Stadterweiterung am Rhein». Im Jahr 2020 wurde die Volksinitiative «Hafen für alle – Freiräume statt Luxusprojekte» eingereicht, welche Teile des städtebaulichen Konzepts in Frage stellte. Der Grosse Rat hat am 18. Oktober 2023 einen Gegenvorschlag dazu beschlossen, welcher die verschiedenen öffentlichen Interessen berücksichtigte und fast einstimmig beschlossen wurde. Die Initiative wurde anschliessend zurückgezogen. Der Grosse Rat hat den Gegenvorschlag im März 2024 dem Regierungsrat zur Ausformulierung überwiesen. Das bisherige städtebauliche Konzept wurde anschliessend auf der Grundlage des Gegenvorschlags überarbeitet und im August 2025 veröffentlicht. Der neue Planungsvorschlag des Regierungsrats sieht insbesondere eine Vergrösserung der öffentlichen Freiflächen um ca. 20'000 m² gegenüber dem Stand 2019 vor. Am Klybeckquai sind primär Wohnnutzung und öffentliche Freiflächen vorgesehen.

Eine öffentliche Beteiligung zum neuen Planungsvorschlag hat im September 2025 stattgefunden. Die Reaktionen auf den Planungsvorschlag waren überwiegend positiv. Der Umgang mit den Ergebnissen der Beteiligung wird aktuell definiert.

3. Beurteilung des Regierungsrats

3.1 Kosten-Nutzen-Verhältnis

3.1.1 Überblick

Der Kanton hat eine erste Schätzung der Realisierungskosten (siehe Kapitel 3.1.2) und wirtschaftlichen Folgen (siehe Kapitel 3.1.4) bei Annahme der Initiative vorgenommen, soweit dies aufgrund des Initiativtextes möglich ist. Es handelt sich dabei um eine sehr grobe Schätzung aufgrund des aktuellen Kenntnisstands. Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass das Anliegen der Initiative folgende Konsequenzen für die Arealteile des Kantons hätte:

- Für die Realisierung würden einmalige Kosten in der Höhe von mindestens einer halben Milliarde Franken anfallen (Verlegung Hafenbahn, Schiffsrochade, Umgang mit belastetem Untergrund und Realisierungskosten).
- Im Bereich der Klybeckinsel sind keine Einnahmen zu erwarten.
- Die wegfallenden Baupotenziale würden gegenüber dem im August 2025 veröffentlichten Planungsvorschlag des Regierungsrats zu einer einmaligen Entwertung von Bauland in der Höhe von geschätzten rund 85 Mio. Franken führen.
- Die wegfallenden Flächen für Wohnen und Arbeiten würden zu jährlichen steuerlichen Mindereinnahmen in der Höhe von rund 25 Mio. Franken gegenüber dem Planungsvorschlag des Regierungsrats führen.
- Die wegfallenden Flächen für Wohnen und Arbeiten würden zu einer jährlichen fehlenden wirtschaftlichen Wertschöpfung in der Höhe rund 120 Mio. Franken gegenüber dem Planungsvorschlag des Regierungsrats führen.

- Für den Unterhalt des Waldes wären ferner rund 100'000 Franken jährlich aufzuwenden.
- Die Kosten der langfristigen Instandhaltung der Insel wurden noch nicht beziffert. Die finanziellen Auswirkungen, die sich aus den Einschränkungen für die Privatparzelle 7/2344 der Rhystadt AG ergeben, können aus heutiger Sicht nicht abgeschätzt werden und müssten zu den obigen Punkten addiert werden (siehe Kapitel 3.1.3).

3.1.2 Realisierungskosten

Bei den Realisierungskosten in Höhe von mindesten einer halben Milliarde Franken handelt es sich zu einem beträchtlichen Teil um Kosten, die für die Umsetzung der Initiative zwingend erforderlich wären und teilweise auch bei Umsetzung des Planungsvorschlags des Regierungsrats für die Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai anfallen würden.

- **Hafenbahn:** Die Verlegung der Hafenbahn vom Klybeck- und Westquai hin zum Südquai ist eine Voraussetzung für die Umsetzung der Initiative wie auch für die Umsetzung des Planungsvorschlags des Regierungsrats (vgl. Kapitel 3.3.3). Stand 2023 rechnete der Regierungsrat mit Gesamtkosten von ca. Fr. 275'000'000 (mit einer Unsicherheit von $\pm 30\%$).
- **Schiffsrochade:** Die Schiffsanlegestellen am Klybeckquai müssten sowohl bei Annahme der Initiative als auch bei Umsetzung des Planungsvorschlags des Regierungsrats zumindest teilweise verlegt werden. Die Kosten können ohne die Erarbeitung eines Projekts nicht genau beziffert werden. Es handelt sich jedoch voraussichtlich um einen zweistelligen Millionenbetrag.
- **Umgang mit belastetem Untergrund:** Der Klybeckquai ist zum grössten Teil im Kataster der belasteten Standorte als «belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» eingetragen. Der Bereich des Altrheins ist als «belastet, überwachungsbedürftig» eingetragen. Keine Fläche ist als «belastet, sanierungsbedürftig» eingetragen.

Die hohen Investitionskosten der Arealentwicklung haben sich bisher im Wesentlichen durch die wirtschaftlichen Potenziale der städtebaulichen Entwicklung rechtfertigen lassen (siehe Grossratsbeschluss Nr. 24/26/08G vom 27. Juni 2024 zum Ratschlag «Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante 'Südquai'», P230812).

3.1.3 Parzelle 7/2344 im Privateigentum der Rhystadt AG

Bei Annahme der Initiative müsste auch die im Eigentum der Rhystadt AG stehende Parzelle 7/2344 von der Industrie- und Gewerbezone in eine Grünzone gemäss Art. 40 Bau- und Planungsgesetz (BPG) umgezont werden. Dies erfordert ein Planungsverfahren mit Planaufgabe, Einsprachemöglichkeit und Beschluss des Grossen Rates. Gegen den Beschluss zur Zonenänderung könnte u.a. die Grundeigentümerin der betroffenen Parzelle Rekurs erheben. Inwieweit eine Umzonung die Eigentumsgarantie verletzen würde und eine Entschädigungspflicht zur Folge hätte, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Sollten sich Kanton und Grundeigentümerin hinsichtlich Umgang mit der Parzelle nicht einvernehmlich einigen, wäre dies gerichtlich zu prüfen. Dem Kanton könnten hohe Entschädigungskosten drohen. Auch die Kostenverantwortung für den Abbruch der bestehenden Gebäude und Entfernung des belasteten Untergrunds (mit ggf. Altlastensanierung) bei Annahme der Initiative ist ungeklärt. Die Annahme der Initiative würde nicht zuletzt auch auf der Parzelle 7/2344 zu einer Reduktion der kantonalen Steuereinnahmen und Wertschöpfung führen.

3.1.4 Wirtschaftliche Auswirkungen

Die Annahme der Initiative würde zu einem Neustart der Planung am Klybeckquai – Westquai führen. Um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Initiative (Reduktion von Landwert, Wertschöpfung¹

¹ Die Wertschöpfung bildet die wirtschaftliche Leistungskraft ab, welche mit einem Arbeitsplatz oder mit einer Fläche in Verbindung steht. In einer Arealentwicklung ergibt sich die Gesamtwertschöpfung einerseits aus den Leistungen der ansässigen Unternehmen, andererseits auch aus der Wohnnutzung sowie den Konsumausgaben der Bewohnenden. Die Wertschöpfung entspricht dem Mehrwert in Franken, welcher mit der Warenproduktion, der Erbringung von Dienstleistungen, dem Verkauf von Waren und der Vermietung entsteht. Die Wertschöpfung ist der Betrag, welcher einem Unternehmen verbleibt, nach Abzug der Vorleistungen wie Wareneinkäufe und selber bezogene Dienstleistungen. Aus der Wertschöpfung werden Personal- und Kapitalkosten gedeckt, Abschreibungen getätigt, Steuerpflichten beglichen sowie allfällige Unternehmensgewinne ausgeschüttet. Die Wertschöpfung der einzelnen Unternehmen lässt sich zu einer Gesamtwertschöpfung summieren.

und Steuereinnahmen) dennoch grob einzuschätzen, wurde die Initiative mit dem Planungsvorschlag des Regierungsrats vom August 2025 verglichen. Die im Kapitel 3.1.1 erwähnten Beträge ergeben sich aus dem Wegfall der Baufelder, die bei Annahme der Initiative nicht realisiert werden könnten. Abbildung 2 zeigt, dass sich im Falle einer Annahme der Initiative das Potenzial für neuen Wohnraum und Wirtschaftsflächen deutlich reduzieren würde.

Ob und wie die Planung am Klybeckquai – Westquai realisiert werden kann, ist letztlich davon abhängig, ob die Verlegung der Hafenbahn auch bei einem Verlust der Wirtschaftlichkeit weiterhin gerechtfertigt ist – oder ob der Bereich des Klybeckquais ausserhalb der Insel weiterhin Teil des Hafens bleiben soll.



Abb. 2: Vergleich der Klybeckinsel-Initiative mit dem Planungsvorschlag des Regierungsrats vom August 2025

3.2 Verzicht auf Wohnraum

Ein haushälterischer Umgang mit der begrenzten Ressource Boden gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes erfordert, dass der zukünftige Flächenbedarf vermehrt aus Potenzialen im bereits genutzten Siedlungsraum gedeckt wird. Ihre Nutzung fördert eine bodensparende Siedlungsentwicklung mit einer «Stadt der kurzen Wege» und verbessert die Energieeffizienz. Die Arealentwicklungen Klybeckquai – Westquai und klybeckplus (inkl. Parzelle 7/2344) gehören zu den «Siedlungsschwerpunkten Arbeiten und Wohnen» gemäss kantonalem Richtplan. Die Entwicklungen haben somit für die Weiterentwicklung des Kantons eine grosse Bedeutung. Es sollen dort viel neuer Wohnraum sowie auch neue Wirtschaftsflächen entstehen.

Bei Annahme der Initiative wäre das Potenzial für neuen Wohnraum und Wirtschaftsflächen wesentlich kleiner (vgl. Abbildung 2).

	<i>Flächenänderungen bei Annahme der Initiative (m² Bruttogeschossfläche)</i>		
	<i>Klybeckquai – Westquai</i>	<i>Klybeckplus (Parz. 7/2344)</i>	<i>Summe</i>
Wohnraum	-105'000 (-60%)	-45'000 (-100%)	-150'000
Weitere Nutzungen	-5'000 (-10%)	-10'000 (-100%)	-15'000

Der Kanton würde somit auf Wohnraum für ca. 2'500 Personen verzichten; am Klybeckquai (inkl. Parzelle 7/2344) ist aktuell Wohnraum für 3'500 Personen geplant. Ob der restliche Wohnraum für ca. 1'000 Personen umsetzbar ist, bleibt aufgrund der Abhängigkeiten zwischen der Initiative und den Arealentwicklungen offen (vgl. Kapitel 3.3). Der Verlust an potentiell Wohnraum würde den Druck auf die Mietpreise in Basel weiter erhöhen, solange das Angebot an Wohnraum mit der Nachfrage nicht mithalten kann. Das reduzierte Potenzial würde auch zu mehr Pendelverkehr führen, da der Entwicklungsdruck in der Agglomeration Basel grösser würde.

3.3 Gravierende Auswirkungen auf Grossprojekte in Klybeck und Kleinhünigen

Die Annahme der Initiative würde bei fast allen Grossprojekten in Basel Nord zu wesentlichen Unsicherheiten und mehrjährigen Verzögerungen führen.

3.3.1 Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai

Der Perimeter der Klybeckinsel liegt grösstenteils im Bereich des Perimeters der Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai (vgl. Abb. 2). Der Regierungsrat hat im August 2025 einen neuen Planungsvorschlag für das Areal präsentiert, welcher auf dem Gegenvorschlag des Grossen Rats zur Hafeninitiative basierte und von der Bevölkerung grossmehrheitlich positiv aufgenommen wurde (siehe Kapitel 2.4). Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat voraussichtlich im Jahr 2029 einen Bebauungsplan für den Klybeckquai vorlegen, sofern die Klybeckinsel-Volksinitiative nicht angenommen wird. Die Annahme der Klybeckinsel-Volksinitiative würde hingegen zu einem Neustart der Planung führen. Sie würde den wirtschaftlichen Druck auf die übrigen Arealteile am Klybeckquai und Westquai erhöhen oder die Entwicklung sogar in Frage stellen. Der sorgfältig erarbeitete Gegenvorschlag des Grossen Rats zur Hafeninitiative, der fast einstimmig beschlossen wurde, müsste voraussichtlich wesentlich überarbeitet werden.

3.3.2 Arealentwicklung klybeckplus

Die Parzelle der Rhystadt AG (7/2344) ist planerisch dem Perimeter der Arealentwicklung klybeckplus zugeordnet. Gemäss der aktuellen Planung ist auf der Parzelle die Möglichkeit einer Überbauung mit Schwerpunkt Wohnnutzung vorgesehen. Die Planung der Arealentwicklung ist bereits weit fortgeschritten. Das sogenannte Richtprojekt wird voraussichtlich im November 2025 veröffentlicht (Stand Ende Oktober 2025). Es folgt die Erarbeitung der Nutzungsplanung (Bebauungsplan, Zonenänderungen, usw.). Die Planaufgabe soll im Jahr 2026 erfolgen, wobei der genaue Zeitpunkt unter anderem vom Zeitpunkt und Ergebnis der Volksabstimmung zur Klybeckinsel-Volksinitiative abhängig ist.

Eine Annahme der Klybeckinsel-Volksinitiative und der damit verbundene Wegfall der Parzelle 7/2344 aus dem Planungssperimeter hätte für die Arealentwicklung klybeckplus schwerwiegende Konsequenzen und würde die Planung aus Sicht der Grundeigentümerin der Parzelle (Rhystadt AG) sogar grundsätzlich in Frage stellen. Es müssten im Minimum wesentliche Planungsänderungen an den zukünftig öffentlichen Flächen und an den Planungen der privaten Baufelder vorgenommen und abgeschlossene Planungsschritte wie die Vorstudien und das Richtprojekt überarbeitet werden. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf den Zeitraum der Planung und Nutzungsplanung.

3.3.3 Hafeninfrastruktur

Die Verlegung der Hafenbahn von der heutigen Lage am Klybeck- und Westquai zum Hafenbecken 2 (Südquai) ist eine wesentliche Voraussetzung für die Transformation der Areale am Klybeckquai und Westquai sowie der Parzelle 7/2344 der Rhystadt AG. Auslöser für die Verlegung der Hafenbahn ist die städtebauliche Entwicklung, wenngleich sie auch die Modernisierung der Anlage und eine Verbesserung der Flächeneffizienz ermöglicht. Die hohen Investitionskosten für die Verlegung der Hafenbahn (Kostenschätzung Stand 2023: 275 Mio. Fr.) rechtfertigen sich im Wesentlichen durch die wirtschaftlichen Potenziale aus der städtebaulichen Entwicklung (siehe Grossratsbeschluss Nr. 24/26/08G zum Ratschlag «Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante ‘Südquai’» vom Juni 2024). Voraussichtlich im Jahr 2026 werden die Baukosten zur Realisierung der Verlegung der Hafenbahn, die sogenannte «Tranche III», dem Grossen Rat beantragt werden. Parallel dazu wird eine Änderung des Rheinhafenvertrags vorbereitet, um insbesondere den Perimeter des Hafenkerngebiets an die künftige Situation nach Verlegung der Hafenbahn anzupassen.

Die Klybeckinsel-Volksinitiative geht nicht auf die Hafenbahn ein. Ohne Verlegung der Hafenbahninfrastrukturen wäre die Umsetzung der Initiative jedoch schwer vorstellbar. Im Falle einer Annahme der Initiative kämen zu den Herstellungskosten für die Klybeckinsel zusätzlich die Kosten für die Verlagerung der Hafenbahn dazu, mit viel geringerem Gegenwert durch die städtebauliche Entwicklung. Angesichts der Höhe der Kosten für die Verlegung der Hafenbahn geht der Regierungsrat davon aus, dass der Grosse Rat den Entscheid zur Hafenbahn erst nach der Abstimmung zur Klybeckinsel-Volksinitiative fällen wird.

3.3.4 Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen

Um die anstehenden Entwicklungen gesamthaft zu koordinieren, erarbeitet der Kanton aktuell einen behördenverbindlichen Stadtteilrichtplan für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen. Der Grosse Rat hat dazu im Herbst 2020 umfangreiche finanzielle Mittel bewilligt und damit auch den politischen Willen sowie den hohen Stellenwert des Vorhabens unterstrichen. Der Stadtteilrichtplan wird seither unter aktiver Beteiligung der Bevölkerung erarbeitet. Der Stadtteilrichtplan könnte voraussichtlich Mitte 2026 öffentlich aufgelegt werden. Die Auflage muss jedoch nach der Volksabstimmung zur Klybeckinsel-Volksinitiative erfolgen.

Die grundsätzlichen Ziele der Stadtentwicklung und ersten Zukunftsbilder für Klybeck und Kleinhüningen wurden von den Teilnehmenden der Beteiligungsveranstaltungen grossmehrheitlich unterstützt. Das Bedürfnis nach Verbesserungen in den Bereichen Grünraumversorgung, Verkehr, Lärm, Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebote ist gross. Die Arealentwicklungen eröffnen die Chancen, solche Verbesserungen in den bestehenden Quartieren zu schaffen.

Die Klybeckinsel-Volksinitiative betrifft sämtliche Planungsvorhaben, die für den Stadtteilrichtplan von wesentlicher Bedeutung sind: die Arealentwicklungen Klybeckquai – Westquai und klybeckplus sowie die Infrastrukturvorhaben der Hafenbahnverlagerung, der Schiffsrochade, der grenzüberschreitenden Brückenprojekte und der geplanten ÖV-Erschliessungen. Bei Annahme der Initiative müssten für alle genannten Projekte die raumplanerischen Auswirkungen im gesamten Stadtteil neu bewertet, planerisch verifiziert und in einen überarbeiteten Richtplanentwurf integriert werden. Dabei würde die Annahme der Initiative den über viele Jahre erarbeiteten politischen Konsens zum Umgang mit den verschiedenen öffentlichen Interessen in den jeweiligen Planungsvorhaben unterlaufen. Die Priorisierung eines einzelnen, isoliert betrachteten öffentlichen Interesses (Grünräume) würde den Spielraum für die Berücksichtigung weiterer öffentlicher Interessen wesentlich reduzieren. Da die Planungsvorhaben stark voneinander abhängig sind, würde es voraussichtlich über mehrere Jahre zu einer Blockade kommen. Es ist somit mit wesentlichen Mehrkosten zu rechnen.

3.3.5 Infrastrukturplanung

Der Kanton arbeitet an verschiedenen grossen Infrastrukturprojekten im Zusammenhang mit den Arealentwicklungen. Bei einer viel geringeren Personenzahl am Klybeckquai stellt sich auch hier die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses dieser Projekte, sofern sie nicht eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der Initiative darstellen.

- **Schiffsrochade:** Die heutige Lage der Schiffsanlegestellen für Industrie- und Fahrgastschiffe am Klybeckquai würde zu Konflikten mit den geplanten Wohn- und Freizeitnutzungen auf den Parzellen der Einwohnergemeinde und der Rhystadt AG am Rhein führen. Die Neuorganisation der Schiffsanlegestellen soll sowohl die Anforderungen der Schifffahrt als auch weitere öffentliche Bedürfnisse wie einen guten Zugang zum Rhein berücksichtigen. Auch bei Annahme der Initiative müssten die bestehenden Schiffsanlegestellen zumindest teilweise verlegt werden. Die Erschliessung der Fahrgastschiffe mit Reisebussen müsste geprüft werden.
- **Neue Brücken:** Der Planungsvorschlag des Regierungsrats sieht neue Brücken zwischen Basel und Huningue (F) («Rheinbrücke») sowie zwischen dem Dreiländereck und der Hiltalingerbrücke («Hafenbrücke») vor. Auf beiden Brücken ist Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die Rheinbrücke würde auch eine neue ÖV-Verbindung nach Frankreich ermöglichen. Die Brücken wären von der Initiative rein technisch nicht betroffen. Die Initiative hätte jedoch einen wesent-

lichen Einfluss auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und damit auf die Realisierbarkeit der Brücken. Die Hafenbrücke ist für das trinationale Velonetz und die Reduktion des grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Gemäss der «Trinationalen Verkehrsstudie» 2018 ist die Weiterführung des trinationalen Projekts «3Land» ohne die Rheinbrücke nicht realistisch, da das Projekt «3Land» ohne Brücke und die grenzüberschreitende Tramlinie bei weitem nicht die Potenziale erreichen würde wie mit Brücke.

- **ÖV-Erschliessung:** Aktuell sind neue Tramstrecken sowohl am Klybeckquai als auch zwischen dem Hochbergerplatz über die geplante Rheinbrücke bis nach St. Louis (F) vorgesehen. Ob diese Verbindungen auch bei Wegfall grosser Flächen für Wohnen und Arbeiten noch sinnvoll wären, müsste geprüft werden. Ohne attraktive ÖV-Erschliessung würden sowohl der Klybeckquai als auch der Westquai wesentlich an Lagegunst verlieren. Das Risiko von motorisiertem Mehrverkehr auf dem bereits heute stark ausgelasteten Strassennetz würde sich erhöhen.

3.4 Weitere Auswirkungen

Die Wiederherstellung und Wiederaufforstung der Klybeckinsel und die Umzonung in eine Grünzone hätten sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf den Erholungsraum, die ökologische Qualität sowie die städtebauliche Entwicklung des Quartiers.

3.4.1 Erholungsraum und Grünflächen

Eine bewaldete Klybeckinsel würde die Chance bieten, einen Beitrag an das Stadtklima zu leisten und als Kaltluftproduktionsgebiet zu fungieren. Durch die Wiederherstellung einer bewaldeten Klybeckinsel entstünden auf den Parzellen der Einwohnergemeinde und der Rhystadt AG verglichen mit dem Planungsvorschlag des Regierungsrats (August 2025) und dem Leitbild klybeckplus (2022) insgesamt 22'000 m² zusätzliche Freiflächen (exkl. Altrhein) für das Quartier und die Stadt. Der Regierungsrat hält in diesem Zusammenhang fest, dass der Planungsvorschlag für Klybeckquai und Westquai vom August 2025 bereits eine Vergrösserung der öffentlichen Freiräume um ca. 20'000 m² gegenüber dem Planungsvorschlag vom Jahr 2019 vorsieht.

Die Initiantinnen und Initianten vergleichen die Fläche auf ihrer Webseite mit dem Schützenmattpark und dem Kannenfeldpark. Die klassischen städtischen Parkanlagen in Basel sind alle der Grünanlagenzone zugeordnet. Die Initiative selbst fordert allerdings eine Wiederherstellung der Insel in der Grünzone. Die Ausweisung als Grünzone bedeutet den besonderen Schutz eines Natur- und Landschaftsraums mit einem strengen Bebauungsschutz. Innerhalb der Grünzone sind die Möglichkeiten für Bauten und Anlagen zur Erschliessung und Ausstattung der Grünzonen beschränkter als in Grünanlagenzonen. Dadurch ist die Errichtung grosser Spielplätze oder vielfältig nutzbarer Sport- und Aufenthaltsflächen (z.B. gedeckte oder befestigte Sportanlagen) im Gegensatz zum Planungsvorschlag des Regierungsrats nur begrenzt möglich. Die prioritäre Forderung einer Wiederaufforstung begrenzt ebenfalls die Nutzbarkeit und Gestaltungsmöglichkeiten der Flächen. Es ist zudem mit erhöhten Anforderungen hinsichtlich der sozialen Kontrolle der Klybeckinsel zu rechnen, da die Grösse und Einsehbarkeit gewisse Risiken bergen. Insbesondere auch die städtische Randlage des Waldes wäre ein grosser Unterschied zu den von den Initiantinnen und Initianten genannten Parks, die beide mitten im Siedlungsgebiet liegen.

3.4.2 Ökologische Aspekte

Die Wiederaufforstung hätte Auswirkungen auf die ökologische Qualität des Gebiets. Die Entwicklung eines landschafts- und standorttypischen Walds im Sinne eines Auwalds könnte einen wertvollen Beitrag an den Erhalt der Naturwerte und die Sicherung der Biotopverbundachsen leisten und vielfältige Biotope für geschützte und bedrohte Tier- und Pflanzenarten gewährleisten. Durch das Ausmass des Gebietes könnten ausreichend grosse Kernlebensräume bereitgestellt werden.

Aufgrund der Naturschutzanforderungen und der Forderungen der Wiederaufforstung bleibt unklar, wie hoch der Anteil der Fläche wäre, die tatsächlich für eine vielfältige öffentliche Erholungsnutzung zur Verfügung stehen könnte. Die Balance zwischen Natur- und Erholungsfunktion ist somit noch

offen und müsste bei Annahme der Initiative genauer geprüft werden. Allerdings können voraussichtlich Synergien zwischen Natur- und Erholungsfunktion geschaffen werden.

Durch die Schaffung eines Naturraumes kann auch der Uferbereich zum Rhein hin ökologisch aufgewertet werden. Dies betrifft sowohl die Böschungen als auch Habitate für Fische, andere Wasserlebewesen und Amphibien. So kann eine bessere Längs- und Quervernetzung für Flora und Fauna hergestellt werden.

3.4.3 Hochwasser

In Bezug auf die Hochwassersicherheit hätte die Umsetzung der Initiative nur geringfügige Auswirkungen. Die Gefährdungssituation verändert sich grundsätzlich nicht. Die Kiesschüttungen für die ökologische Aufwertung sowie die Uferbereiche für den Wald müssen jedoch vor Abtrag gesichert werden. Dies kann durch technische Einbauten (s. g. Buhnen) sichergestellt werden.

3.5 Ziel 2035

Die Annahme der Initiative setzt die Entlassung von Bahnareal durch den Bund, eine Zonenänderung durch den Kanton sowie eine Anpassung des Rheinhafenvertrags mit dem Kanton Basel-Landschaft voraus. Aufgrund der Abhängigkeiten zu anderen Planungen wäre bei allen Verfahren mit einer langen Planungsdauer sowie mit Einsprachen und Rekursen zu rechnen. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass eine Umsetzung der Insel bis 2035 nicht realistisch ist.

3.6 Umsetzbarkeit der Initiative

Die rechtliche Umsetzbarkeit der Initiative wurde bereits im ersten Bericht des Regierungsrats zur Volksinitiative ausführlich behandelt und bestätigt. Auf der technischen Ebene konnte der Regierungsrat noch keine Machbarkeitsstudie durchführen. Es ist jedoch aktuell nichts bekannt, was eine technische Umsetzung verunmöglichen würde. Die finanzielle Umsetzbarkeit der Klybeckinsel wird im vorliegenden Bericht behandelt (siehe Kapitel 3.1).

3.7 Fazit

Der Regierungsrat lehnt die Initiative aus folgenden Gründen ab:

- **Aushebelung des Beteiligungsprozesses:** Die langjährigen öffentlichen Beteiligungsprozesse zu den Arealentwicklungen und zum Stadtteilrichtplan haben sichergestellt, dass verschiedene öffentliche Bedürfnisse zueinander in ein Verhältnis gestellt werden – und nicht ein Bedürfnis (Grünraum) ausserhalb des Prozesses Vorrang erhält. So war es möglich, bei den grossen Planungsvorhaben im Perimeter einen politischen Konsens zur Stossrichtung zu erreichen. Die Annahme der Initiative würde den Spielraum für die Berücksichtigung vielfältiger öffentlicher Interessen in den weiteren Beteiligungsprozessen wesentlich reduzieren. Dies ist umso schwerwiegender, da mehr als die Hälfte der betroffenen Wohnbevölkerung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen nicht stimmberechtigt ist.
- **Verzicht auf Wohnraum:** Bei einer Wiederherstellung der ehemaligen Klybeckinsel würden Wohnraumpotenziale für mindestens 2'500 der geplanten 3'500 Personen am Klybeckquai verloren gehen. Ein reduziertes Potenzial würde zu steigenden Mieten und mehr Pendelverkehr an anderer Stelle führen, da die Nachfrage nach Wohnraum weiterhin hoch ist.
- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Dem Anliegen nach mehr Grünflächen im Quartier begegneten der Grosse Rat und der Regierungsrat bereits mit einer Vergrößerung der geplanten öffentlichen Freiräume am Klybeckquai und Westquai um ca. 20'000 m² gegenüber dem städtebaulichen Konzept von 2019. Durch diese Vergrößerung der Freiräume hat sich die Wirtschaftlichkeit der Hafen- und Stadtentwicklung um ca. 15 bis 20% reduziert. Der Regierungsrat rechnet bei Annahme der Initiative mit einmaligen Gesamtkosten von mindestens einer halben Milliarde Franken. Dazu könnten hohe Kosten aufgrund einer allfälligen Entschädigungspflicht gegenüber der Eigentümerin der Parzelle 7/2344 kommen, die gemäss Initiative in eine Grünzone

umgezont werden müsste. Den hohen Kosten der Initiative würden aufgrund der verlorenen Wohnraumpotenziale wesentlich reduzierte wirtschaftliche Vorteile für den Kanton am Klybeckquai gegenüberstehen. Die Wirtschaftlichkeit der Entwicklung würde sich dadurch reduzieren.

- **Gravierende Auswirkungen auf Grossprojekte:** Die Initiative weist Abhängigkeiten zu fast allen Grossprojekten in Basel Nord auf. Neben diversen Stadtentwicklungsprojekten (Arealentwicklung Klybeckquai – Westquai, Arealentwicklung klybeckplus, Stadtteilrichtplan Klybeck-Kleinhüningen, Rheinbrücke, Hafenbrücke, neue Tramlinien) wären auch wichtige Projekte zur Modernisierung und Effizienzsteigerung der Rheinhäfen betroffen (Verlegung der Hafenbahn, Schiffsrochade). Die Annahme der Initiative würde diese Projekte verzögern oder gar in Frage stellen.
- **Unrealistischer Umsetzungszeitraum:** Die geforderte Umsetzung der Initiative bis 2035 ist aufgrund der Abhängigkeiten zu den obengenannten Grossprojekten nicht realistisch.

4. Ausformulierung der Initiative / Gegenvorschlag

Da der Regierungsrat die Stossrichtung der Initiative ablehnt, rät er sowohl von einer Ausformulierung der Initiative wie auch von einem Gegenvorschlag ab und empfiehlt, sofern sie nicht zurückgezogen wird, sie der Gesamtheit der Stimmbevölkerung mit der Empfehlung auf Ablehnung zur Abstimmung vorzulegen.

Will der Grosse Rat die Initiative ebenfalls nicht ausformulieren, so ist sie den Stimmberechtigten innert 18 Monaten, ab Datum der Rechtskraft der Verfügung über das Zustandekommen der Initiative gerechnet, zum Entscheid vorzulegen (§ 24a Abs. 2 IRG). Der Grosse Rat könnte ihr dabei entgegen der Empfehlung des Regierungsrats einen unformulierten oder einen formulierten Gegenvorschlag gegenüberstellen.

Falls der Grosse Rat die Initiative entgegen der Empfehlung des Regierungsrats ausformulieren möchte, müsste dies durch einen referendumsfähigen Beschluss geschehen, der die Anliegen der Initiative erfüllt. Inhaltlich am passendsten wäre eine Zonenänderung. Diese müsste innert drei Jahren, ab Datum der Rechtskraft der Verfügung über das Zustandekommen der Initiative gerechnet, dem Stimmvolk vorgelegt werden (§ 24a Abs. 2 IRG). Aufgrund der notwendigen Entlassung von Bahnareal durch den Bund, der notwendigen raumplanerischen Massnahmen durch den Kanton, des dabei möglichen Rekursverfahrens Privater sowie der Anpassung des Rheinhafenvertrags mit dem Kanton Basel-Landschaft könnte diese Frist voraussichtlich nicht eingehalten werden. Der Regierungsrat verzichtet darauf, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten.

5. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Volksinitiative «Für die Wiederherstellung und Wiederaufforstung der ehemaligen Klybeckinsel (Klybeckinsel-Volksinitiative)»

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I.

Die von 3'388 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte unformulierte Volksinitiative «Für die Wiederherstellung und Wiederaufforstung der ehemaligen Klybeckinsel (Klybeckinsel-Volksinitiative)» mit folgendem Wortlaut:

«Die unterzeichnenden im Kanton Basel-Stadt stimmberechtigten Personen verlangen, dass das Gebiet der ehemaligen Klybeckinsel (vgl. StABS Planarchiv T 130 Section F Nr. XI: Klybeckteich) in die Grünzone umgezont wird. Nach Beseitigung der industriellen Altlasten soll das Gebiet durch die Freilegung des aufgeschütteten Altrheins bis 2035 als Insel wiederhergestellt und mit einheimischen Bäumen und Sträuchern wiederaufgeforstet werden.»

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative arbeitet der Grosse Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus.

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.