



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.1445.01

WSD/P051445
Basel, 20. September 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 21. September 2005

Ratschlag

**betreffend Realisierung des Projekts
„Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“**

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
1.1 Die Neunutzung des Hafens St. Johann: eine Chance für die Region Basel	4
1.2 Projekthinhalte und -organisation	5
1.3 Verlegung des Hafens St. Johann	6
1.4 Finanzielle Auswirkungen des Projekts	6
1.5 Fazit	7
2. Begehren	8
3. Begründung des Begehrens	9
4. Überblick über das Gesamtvorhaben	11
4.1 Worum geht es?	11
4.2 Was will der Kanton Basel-Stadt?	12
4.3 Was will Novartis?	13
4.4 Was haben der Regierungsrat und Novartis vereinbart?	13
4.5 Welche Grossratsbeschlüsse sind jetzt erforderlich?	14
4.6 Die nächsten Schritte	14
4.7 Welche finanziellen Auswirkungen hat das Projekt?	16
4.8 Projektalternativen	17
4.8.1 Alternativen zu einem Verkauf der Areale an Novartis	17
4.8.2 Alternative Nutzungen	17
4.9 Was ist bei Ablehnung dieses Ratschlags zu erwarten?	17
5. Der Hafen St. Johann	19
5.1 Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung des Hafens St. Johann	19
5.2 Die räumliche und vertragliche Situation im Hafen St. Johann	19
5.3 Verlagerungsoptionen	22
5.4 Verhandlungen mit den Hafenfirmen	22
5.4.1 Ausgangslage	22
5.4.2 Verhandlungsverlauf	23
5.4.3 Ergebnisse	23
5.4.4 Kosten der Hafeninfrastruktur	24
5.5 Auswirkungen des Projekts auf die Rechnung der Rheinschiffahrtsgesellschaft	24
5.6 Auswirkungen des Projektes auf die Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel	24
5.7 Rückbau der Hafeninfrastruktur	25
5.8 Altlastenbeseitigung	25
5.9 Archäologie	28
5.9.1 Ausgangslage	28
5.9.2 Kosten	28
6. Hafentransformation als städtebauliche Chance	29
6.1 Öffnung des Quartiers zum Rhein und Promenade nach Hünningen	29
6.2 Finanzierung über den Mehrwertabgabefonds	31
7. Novartis Campus	32
7.1 Bedeutung für Basel und die Region	32
7.2 Stand des Novartis Campus	33
7.3 Zugang zum Campus und Sicherheitsaspekte	35

7.4	Schaffung einer Hochhauszone: städtebauliche Überlegungen	35
7.5	Impropriation Hünigerstrasse	35
7.5.1	Provisorische und definitive Verkehrsführung	35
7.5.2	Verkehrsflüsse Hünigerstrasse	36
7.5.3	Sicherheitsaspekte Hünigerstrasse	37
7.5.4	Gründe für eine Impropriation der Hünigerstrasse	37
8.	Wohnraum	38
8.1	Wegfall von Wohnraum Ecke Elsässer- / Hünigerstrasse	38
8.2	Ersatzareal Schoren	39
8.3	Gesamtwirkung und Fazit	40
9.	Lehre und Forschung	42
9.1	Räumliche Konzentration im Bereich der „Life Sciences“	42
9.2	Aktueller Stand und Ausblick	42
10.	Finanzielle Auswirkungen des Projekts	44
10.1	Finanzielle Auswirkungen für den Kanton Basel-Stadt	44
10.2	Landwertbetrachtung	44
10.3	Projektkosten Kanton (Gesamtübersicht)	45
10.4	Veräusserung der Grundstücke	47
10.5	Projektierungs- und Planungskredit	48
10.6	Investitionen in die Hafeninfrastruktur im Klybeck	49
10.7	Finanzielle Würdigung	49
10.8	Finanzielle Auswirkungen für Novartis	50
10.9	Volkswirtschaftliche Auswirkungen für die Region Basel	50
10.9.1	Auswirkungen für das Baugewerbe und die Zulieferindustrie	50
10.9.2	Schaffung von dauerhaften Arbeitsplätzen	51
11.	Projektumsetzung und weitere Schritte	52
11.1	Projektorganisation	52
11.2	Zeitlicher Verlauf der vorgesehenen Teilprojekte	52
12.	Antrag	53

1. Zusammenfassung

1.1 Die Neunutzung des Hafens St. Johann: eine Chance für die Region Basel

Das Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ bietet eine aussergewöhnliche Chance, regionale wirtschaftliche und städtebauliche Ziele gleichzeitig, zügig und finanziell tragbar zu realisieren. Die städtebaulichen Ziele des Kantons (Stadtentwicklung Basel-Nord, respektive Entwicklung Äusseres St. Johann) treffen auf die Vision von Novartis, auf der Basis des 2001 lancierten Campus einen Ort des Wissens, der Innovation und der Begegnung zu realisieren; in dieser Vision wird Novartis am Standort Basel (Campus sowie regionale Produktionsanlagen) innerhalb von sieben Jahren rund zwei Milliarden Franken investieren.



Abbildung Z-1: Die Ausgangslage: Hafen St. Johann, dahinter der entstehende Novartis Campus

Der Kanton erzielt mit der konsequenten Umsetzung des Projekts den folgenden wirtschaftlichen Nutzen:

- Förderung des Wirtschafts- und Life Sciences-Standortes Basel und dessen internationaler Ausstrahlung;

- Beitrag zur Sicherung von rund 10'000 Arbeitsplätzen und Schaffung zusätzlicher Wertschöpfung bei Novartis selber sowie zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze bei Zulieferern und beim lokalen Baugewerbe;
- Nachhaltige Steigerung der auf Basel-Stadt entfallenden Steuereinnahmen von Novartis;
- Langfristige Bindung des Unternehmens mit wertschöpfungsstarken und strategischen Konzernfunktionen an den Standort Basel;
- Finanziell tragbare und rasch umsetzbare Lösung für den seit 2002 angestrebten, aber bisher in der Planung stehen gebliebenen Rückbau des Hafens St. Johann;
- Adäquater Ersatz für die von der Verlegung des Hafens betroffenen im Hafen tätigen Firmen.

Neben diesem ökonomischen Nutzen, der seinen Ursprung in einer gedeihlichen Entwicklung von Novartis hat, bringt das Projekt auch der Bevölkerung von Basel-Stadt direkte, substanzielle und spürbare Vorteile:

- Rückbau des Hafens St. Johann;
- Schaffung von Grün- und Freiflächen für die Bevölkerung des Äusseren St. Johann (Fussgänger- und Veloverbindung zum Rhein und entlang des Rheins bis zur Landesgrenze);
- Option auf hochwertigen Wohnraum im Schoren (als Ersatz für wegfallende Wohnungen im Gebiet St. Johann);
- Sanierung der Altlasten;
- Option auf zusätzlichen Raum für Hochschulnutzung.

1.2 Projekthinhalte und -organisation

Die Eckwerte des Projektes haben der Regierungsrat und Novartis am 20. April 2005 in einer gemeinsamen Vereinbarung festgehalten. Diese bildet die Basis für die weitere Entwicklung und Konkretisierung des Projekts. Dieses erstreckt sich über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren und besteht aus mehreren Teilprojekten, die einen unterschiedlichen Konkretisierungsgrad aufweisen. Das Gesamtprojekt ist dabei wertvoller als die Summe der Teilprojekte, das heisst die oben aufgeführten Vorteile werden sich nur einstellen, wenn Kanton und Novartis das Projekt gemeinsam vollständig umsetzen können.



Abbildung Z-2: Teilprojekte (Planungsstand September 2005)

Das gesamte Projekt wird in einer von Kanton und Novartis gemeinsam getragenen Projektorganisation geplant und durchgeführt. Alle Gremien sowohl auf der Gesamtsteuerungsebene als auch in den Teilprojekten sind paritätisch besetzt, und für jedes Teilprojekt wird die Federführung vereinbart.

1.3 Verlegung des Hafens St. Johann

Eine Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts bilden naturgemäss der Rückbau und die Verlegung des Hafens St. Johann. Die Verhandlungen mit den hauptbetroffenen Firmen haben dazu geführt, dass der Hafen in einer flächenmässig redimensionierten und optimierten Form vom St. Johann voraussichtlich an den unteren Klybeckquai verlegt werden soll. Die dort zur Verfügung stehenden Parzellen erlauben eine Weiterführung der Hafenaktivitäten. Da die Baurechte im Hafen St. Johann bis 2026 (Süd) respektive 2041 (Nord) laufen, ist der Kanton verpflichtet, den von einer Verlegung betroffenen Baurechtsnehmern sowie der im Hafen tätigen Firma namhafte Entschädigungen zu bezahlen. Im Zuge von Verhandlungen wurden Entschädigungen von insgesamt rund 50 Mio. Franken vereinbart (Stand September 2005).

1.4 Finanzielle Auswirkungen des Projekts

Novartis bezahlt dem Kanton pauschal 100 Mio. Franken und erhält dafür von diesem Landflächen im Wert von maximal rund 45 Mio. Franken (exklusive Baufeld für Hochschulnutzung). Novartis beteiligt sich also mit mindestens 55 Mio. Franken an den ausserordentlichen Kosten des Kantons aufgrund der vorzeitigen Auflösung der Baurechte.

Das gesamte Projekt verursacht dem Kanton laut aktuellem Planungsstand Bruttokosten in Höhe von insgesamt rund 156 Mio. Franken, wobei für die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen 29 Mio. Franken dem für diese Zwecke reservierten Mehrwertabgabefonds entnom-

men werden sollen. Gewisse Beträge sind noch nicht abschliessend bezifferbar, da es sich zum heutigen Zeitpunkt erst um Grobschätzungen handelt. Die detaillierte Planung inklusive der Kostenerhebung erfolgt erst, nachdem der Grosse Rat dem Vorhaben zugestimmt hat. Aufgrund der Tatsache, dass Baurechtsverträge mit langen Restlaufzeiten vorzeitig aufgelöst werden, fallen dem Kanton – als Teil der Bruttokosten von 156 Mio. Franken - ausserordentliche Kosten in Höhe von insgesamt rund 71 Mio. Franken für die Entschädigung der Baurechtsnehmer (untergehende Werte; vgl. Ziffer 1.3) sowie den Rückbau des Hafengeländes an. Der Regierungsrat beabsichtigt, die von Novartis bezahlten 100 Mio. Franken einzusetzen, um die Hafenfirmen zu entschädigen, die Hafenareale rückzubauen sowie bestehende Bodenverunreinigungen zu beseitigen. Die Gestaltung der neuen Grün- und Freiraumverbindungen mit Nutzungen für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen soll mit Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds finanziert werden. Die verbleibenden Projektteile, die nicht zulasten des Finanzvermögens finanziert werden, müssen zu gegebenem Zeitpunkt über separate Kredite finanziert werden.

Novartis hat sich in der Vereinbarung mit dem Kanton verpflichtet, in Zukunft vermehrt Konzern- und Geschäftsfunktionen mit hoher strategischer Bedeutung – insbesondere Teile ihres Generika-Geschäftes – in Basel anzusiedeln. Schritte dazu sind bereits eingeleitet worden. Deshalb wird das in Basel anfallende Steuersubstrat in Zukunft wesentlich schneller wachsen. Beide Parteien gehen davon aus, dass aufgrund der einzuleitenden Massnahmen die wiederkehrende Erhöhung der vergleichbaren jährlichen Steuern bereits ab 2005 mehr als 10 Mio. Franken pro Jahr betragen wird, was zum Beispiel über fünf Jahre einen Betrag von 150 Mio. Franken zusätzlicher Steuereinnahmen ergibt. Während und nach der Bauphase des Novartis Campus und der Umgebungsgestaltung werden überdies direkte und indirekte Arbeitsplätze weitere Steuereinnahmen generieren.

1.5 Fazit

Beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um ein ambitioniertes, komplexes Projekt, das das Engagement privater Unternehmen (Novartis, Baurechtsnehmer, Hafenfirmen) mit jenem der öffentlichen Hand verbindet, um im Rahmen einer Gesamtplanung ein für alle Parteien optimales Resultat zu erzielen. Dem Kanton entstehen zwar trotz der substanziellen finanziellen Beteiligung von Novartis kurzfristige Kosten, der konkrete volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts beträgt jedoch ein Vielfaches davon. Überdies führt das Projekt im Rahmen des Entwicklungsschwerpunktes Basel Nord zu einer markanten und dauerhaften Verbesserung der Grün- und Freiraumsituation im Äusseren St. Johann. Insgesamt ist das Projekt für den Kanton äusserst lohnend und auch von grosser symbolischer Bedeutung: gelingt es, steht es für die Innovationskraft und Erneuerungsfähigkeit von Politik, Gesellschaft und Wirtschaft Basels.

2. Begehren

Der Regierungsrat plant seit 2002 die Verlegung des Hafens St. Johann zugunsten einer architektonisch und städtebaulichen Aufwertung des Äusseres St. Johann zur Schaffung von neuem Wohn- und Dienstleistungsraum und von neuen Grün- und Freiflächen im damit unterversorgten St. Johann-Quartier sowie zu Gunsten einer attraktiven Gestaltung des Rheinufer. Eine Umsetzung war bis anhin nicht möglich, weil die vorzeitige Ablösung der verschiedenen Baurechte, die Entsorgung der Altlasten und die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen weit über 100 Mio. Franken kosten.

Novartis möchte ihr im Jahr 2001 gestartetes Projekt des „Novartis Campus“ erweitern und zu einem Campus des Wissens, der Innovation und Begegnung mit internationaler Ausstrahlung und Wettbewerbsfähigkeit ausbauen und dazu konzernintern Nutzungsverlagerungen, Nutzungskonzentrationen und Arealarrondierungen vornehmen.

Diese beiden sich in weiten Teilen ergänzenden Zielsetzungen geben dem Kanton Basel-Stadt die einmalige Chance, im Bereich Basel Nord / Äusseres St. Johann und im Schoren städtebauliche Neuorientierungen zu planen und umzusetzen sowie für die Bevölkerung wie auch den Finanzhaushalt des Kantons nachhaltig Vorteile zu erlangen. Dank der mit Novartis vereinbarten Zahlung von 100 Mio. Franken und weiteren Eigenleistungen des Unternehmens kann ein grosser Teil der dem Kanton entstehenden Kosten gedeckt werden.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat

- die Entwidmung und bilanzmässige Überführung mehrerer Parzellen im Bereich des Hafens St. Johann aus dem Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen;
- die Erteilung eines Planungs- und Projektierungskredits für kantonale Belange in der Höhe von insgesamt 1.3 Mio. Franken zu Lasten der Rechnungen 2006, 2007, 2008 und 2009 des Baudepartements und des Wirtschafts- und Sozialdepartements.

3. Begründung des Begehrens

Das Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ wertet den Wirtschaftsstandort Basel weiter auf, führt zu namhaften städtebaulichen Vorteilen und führt direkt und indirekt zu zusätzlichen wiederkehrenden Steuereinnahmen für den Kanton. Das Projekt wird in den folgenden Kapiteln umfassend dargestellt und begründet, um dem Grossen Rat und einer breiteren Öffentlichkeit zu einem möglichst frühen Zeitpunkt eine Gesamtsicht zu ermöglichen. Der Aufbau des Ratschlags folgt dieser Philosophie:

- Kapitel 4 gibt einen vollständigen Überblick über das komplexe Projekt – von den Verhandlungen mit der Novartis bis zur vollständigen Realisierung;
- Kapitel 5 erläutert die Geschichte des Hafens St. Johann sowie dessen Transformation; diese ist eine Grundvoraussetzung, um das Projekt realisieren zu können;
- Kapitel 6 begründet, welche städtebaulichen Chancen sich durch einen Rückbau ergeben;
- Kapitel 7 beschreibt den aktuellen Stand des Novartis Campus und begründet, weshalb eine Ausweitung des Campus (d.h. das Projekt Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus) für Novartis und damit für den Wirtschaftsstandort Basel von grosser Bedeutung ist.
- Kapitel 8 zeigt die insgesamt positiven Auswirkungen des Projekts auf das Wohnraumangebot im St. Johann sowie im gesamten Kantonsgebiet;
- Kapitel 9 erläutert, welche Optionen für die öffentliche Lehre und Forschung sich mit einem Rückbau des Hafens St. Johann ergeben;
- Kapitel 10 zeigt auf, welche finanziellen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen das Projekt für den Kanton sowie für Novartis haben wird;
- Kapitel 11 fasst die angestrebte Projektumsetzung nochmals zusammen und gibt einen Überblick über den zeitlichen Verlauf der Teilprojekte;
- Kapitel 12 schliesslich enthält die für die Fortsetzung der Arbeiten notwendigen Grossratsbeschlüsse.

Insgesamt soll der Ratschlag verdeutlichen, dass es sich bei diesem komplexen Grossprojekt um ein für Basel-Stadt und die gesamte Region äusserst wichtiges Vorhaben handelt. Die Wirkung reicht dabei vom St. Johann-Quartier über die gesamte Stadt, den Kanton Basel-Stadt bis weit in die trinationale Region. Angesichts der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Life Sciences - Industrie hat das Projekt wirtschaftlich und politisch Symbolcharakter für die gesamte Schweiz. Eingebettet in die Planungen in Basel-Nord beweist das Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ die Erneuerungsfähigkeit, Innovationskraft und die politische Leistungsfähigkeit der Region Basel.

Die wichtigsten Teilprojekte des Gesamtvorhabens – die zum Teil Gegenstand späterer Vorlagen an den Grossen Rat sind - werden im Ratschlag dargelegt:

- Rückbau Hafen St. Johann / Ersatzgelände für die Hafenbetriebe;
- Hochhauszone;
- Umfahrung Nord / Impropration Hünigerstrasse;
- Schiffmühlestrasse sowie Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse;
- Grün- und Freiraumverbindung Voltamatte Rhein sowie entlang Rhein (Rheinpromenade);
- Ersatz für verlorenen Wohnraum;
- Baufeld Brückenkopf Dreirosen / Option Hochschulstandort;
- Unterwerk Volta der IWB / Abbruch der nicht mehr benötigten Gebäudeteile;
- Klybeckinsel.

Jedes dieser Teilprojekte ist für sich alleine von Bedeutung. Die vom Regierungsrat angestrebte Gesamtwirkung lässt sich jedoch nur erzielen, wenn das Projekt als ganzes voran getrieben und umgesetzt werden kann; das Ganze wiegt weit mehr als die Summe aller Teile.

ufer fern. Eine städtebauliche Optimierung in diesem Gebiet entspricht daher dem gemeinsamen Interesse von Kanton und Novartis.

Aus gemeinsamen Vorarbeiten ist ein Projekt mit folgenden Hauptelementen entstanden:

- Konkretisierung der bereits seit 2002 geplanten, jedoch bisher nicht finanzierbaren Verlegung der Hafenbetriebe;
- Schaffung eines Zugangs von der Voltamatte zum Rhein mit grosszügiger Grünfläche;
- Schaffung einer durchgehenden, öffentlich zugänglichen Verbindung entlang des Rheins von der Innenstadt bis nach Hünningen;
- Schaffung der Möglichkeit einer konzentrierten Bebauung am Dreirosen-Brückenkopf als möglicher Standort für öffentliche Bildungs- und Forschungseinrichtungen;
- Freistellen der heute Novartis gehörenden Klybeckinsel für eine neue Nutzung (Integration in das Hafenareal Kleinhüningen);
- Nutzung des Schoren-Areals für Wohnzwecke.

Um die Nutzung des Campus-Areals weiter zu verbessern, geht es ausserdem um die Schaffung einer Hochhauszone im Westen des Geländes (Elsässerstrasse/Hünningerstrasse) und um die Impropiation, d.h. Übereignung der Hünningerstrasse zwischen der Einmündung Kraftstrasse und der Landesgrenze vom Kanton an Novartis. Um die Verbindung nach Hünningen zu gewährleisten, werden alternative Verkehrsverbindungen geschaffen.

Schliesslich tangiert die Neunutzung des Hafens St. Johann auch die Kleinbasler Seite, d.h. das Klybeck: Es ist vorgesehen, den bisher im Hafen St. Johann getätigten Lager- und Umschlagsbetrieb vorzugsweise auf ein Gelände am unteren Klybeckquai zu verlagern. Durch eine Optimierung des Betriebs und einen teilweisen Verzicht auf bisherige Aktivitäten werden die neu zu erstellenden Anlagen deutlich kompakter sein und das Stadtbild weniger stark prägen als der heutige Hafen St. Johann.

Zusätzlich ist Novartis bereit, das Areal Schoren vorzugsweise dem Kanton, sekundär anderen Investoren für den Wohnungsbau zu verkaufen.

Insgesamt handelt es sich um ein grosses, komplexes Projekt von erheblicher wirtschaftspolitischer und städtebaulicher Tragweite. Dementsprechend stehen – im Falle der Zustimmung des Grossen Rates zu diesem Ratschlag – in den nächsten rund zwei Jahren noch weitere Grossratsentscheide an. Im Folgenden werden daher nicht nur die Grundlagen für die derzeit fälligen Entscheide vorgelegt, sondern darüber hinaus wird das gesamte Vorhaben inklusive späterer Teilprojekte und absehbarer Planaufgaben und Ratschläge auf dem heutigen Planungs- und Wissensstand dargestellt.

4.2 Was will der Kanton Basel-Stadt?

Der Regierungsrat sieht im Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ eine aussergewöhnliche Chance, wirtschaftspolitische, aber auch städtebauliche Ziele zügig und finanziell tragbar zu realisieren:

- *Förderung des Life Science - Standorts Basel:*

Basel hat sich in den letzten Jahren als europaweit erstklassiger Standort für Life Sciences etabliert. Diese Spitzenposition ist aber nur zu halten, wenn bestehende Stärken weiter ausgebaut und sich bietende Chancen konsequent genutzt werden. Die Absicht

von Novartis, ihren Hauptsitz hier zu erweitern und rund 5'000 Arbeitsplätze neu im St. Johann anzusiedeln bzw. zu konzentrieren, ist eine solche Chance.

- *Öffnung des Quartiers zum Rhein:*

Die Öffnung des Quartiers zum Rhein ist ein zentrales Anliegen im Rahmen der Stadtteilentwicklung (Politikplan, Aktionsprogramm Stadtentwicklung). Das Haupthindernis bilden in diesem Zusammenhang die Kosten für die Verlegung der Hafenbetriebe, den Rückbau der Hafengebäude und die Sanierung des belasteten Bodens. Das gemeinsame Projekt mit Novartis bietet hier die einzige derzeit realistische Lösung zu tragbaren Kosten resp. finanziellen Risiken.

- *Option auf zusätzlichen Raum für Hochschulnutzung:*

Der Brückenkopf Dreirosen bietet die Möglichkeit, in Neubauten Raum für das ETH-Forschungszentrum für Systembiologie und allenfalls weitere Hochschulinstitute zu schaffen. Das Erziehungsdepartement rechnet aufgrund des derzeitigen Planungsstandes der ETH wie der Universität Basel mit einem Gesamtbedarf innerhalb der nächsten zehn Jahre von rund 50'000 m² Nettonutzfläche im Bereich der Life Sciences – Forschung. Dieser Bedarf kann durch andere in Prüfung stehende Standorte unter Umständen nur teilweise gedeckt werden. Deshalb ist es angezeigt, alle geeigneten Standorte in die Evaluation mit einzubeziehen, darunter den verhältnismässig schnell realisierbaren Standort Brückenkopf Dreirosen.

4.3 Was will Novartis?

Novartis will ihr Werkareal St. Johann in einen Campus des Wissens, der Innovation und der Begegnung umwandeln, auf dem die Konzernfunktionen Forschung, Entwicklung, Marketing und Verwaltung konzentriert werden. Nach heutiger Unternehmensplanung wird sich die Anzahl Arbeitsplätze auf dem Gelände mittelfristig auf etwa 10'000 verdoppeln. Dies ist nur bei optimaler Nutzung der Flächen im Rahmen eines kohärenten Konzepts möglich. Eine attraktive Gestaltung des Campus und eine städtebaulich gute Einbindung in die Umgebung sind wichtige Voraussetzungen für moderne, kommunikationsfördernde und motivierende Arbeitsbedingungen. Hiermit wird auch das entsprechende Umfeld für hochkarätige Wissenschaftler/-innen und Forscher/-innen sowie weiterer Mitarbeiter/-innen von Novartis geschaffen. Für Novartis ist wesentlich, dass das Vorhaben als Ganzes verstanden und umgesetzt wird. Die Realisierung bloss einzelner Teilprojekte könnte die Anliegen und Bedürfnisse von Novartis nicht befriedigen (vgl. auch Kap. 4.9).

4.4 Was haben der Regierungsrat und Novartis vereinbart?

Der Regierungsrat hat bereits am 26. Mai 2005 und am 15. Juni 2005 informiert, dass er mit Novartis eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen hat. Diese bildet die Basis für das in diesem Ratschlag beschriebene Projekt. Die Vereinbarung beinhaltet die gegenseitigen Rechte und Pflichten und die Grundlagen für ein gemeinsames Vorgehen (vgl. Medienmitteilungen pages.unibas.ch/rr-bs/medmit/rrbs/2005/05/rrbs-20050526-001.html sowie pages.unibas.ch/rr-bs/medmit/rrbs/2005/06/rrbs-20050615-003.html).

4.5 Welche Grossratsbeschlüsse sind jetzt erforderlich?

Auch wenn im weiteren Verlauf noch einige Punkte zu konkretisieren und auszuhandeln sind, basiert das Projekt insgesamt auf einer Zielkongruenz, wie sie für Vorhaben dieser Grössenordnung selten ist. Die Bevölkerung profitiert davon direkt – durch die integrale Aufwertung des Äusseren St. Johann – und indirekt – durch die langfristige Stärkung Basels als Wirtschaftsstandort und nachhaltig höhere Steuereinnahmen.

Von entscheidender Bedeutung für das gesamte Projekt ist die Verlegung des Hafens und der Verkauf des Hafenareals und einiger angrenzender Grundstücke an Novartis, um mit dem Verkaufserlös die Rückbau-, die Sanierungskosten und die Entschädigungen an die von der Verlegung betroffenen Firmen im Hafen zu finanzieren. Die eigentlichen Anträge und eine detaillierte Liste der betreffenden Parzellen finden sich in Kapitel 12. Im Sinne der Übersicht über das Gesamtprojekt werden sie hier wie folgt zusammengefasst:

- die Entwidmung eines Grossteils des heutigen St. Johann-Hafenareals vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen als Voraussetzung für den Verkauf an Novartis;
- die Erteilung eines Planungskredits in der Höhe von 1.3 Mio. Franken für die anstehenden Projektarbeiten auf Seite des Kantons, insbesondere für die operative Projektleitung in Phase 2, für die rechtliche Unterstützung, die Erarbeitung städtebaulicher Grundlagen sowie Planungsarbeiten auf dem Hafengebiet (vgl. zu den Aufgaben Ziffer 4.6).

4.6 Die nächsten Schritte

Nach Annahme der in diesem Ratschlag enthaltenen Beschlüsse durch den Grossen Rat werden die Planungs- und Umsetzungsarbeiten intensiviert. Je nach Vorhaben werden dem Grossen Rat im Lauf der Jahre 2006 und 2007 die erforderlichen Anträge vorgelegt. Auf dem Planungsstand von September 2005 sind folgende Teilprojekte vorgesehen:

- *Rückbau Hafen sowie Ersatzgelände für die Hafenbetriebe im St. Johann*
Die Aufgabe und Transformation des Rheinhafens St. Johann gehört im Rahmen der integralen Stadtentwicklung seit 2002 zu den mittel- bis langfristigen Zielen des Regierungsrates. Da aber mit einer raschen Realisierung wegen der fehlenden Finanzierung nicht gerechnet werden konnte, blieb das Vorhaben in der Planungsphase. Die jetzt mit Novartis getroffene Vereinbarung bedingt, dass die Baurechts- und Mietverträge vorzeitig ab- respektive aufgelöst werden. Dies wiederum bedingt, dass der Kanton den betreffenden Betrieben neue, betrieblich gleichwertige Standorte anbietet und die Baurechtsnehmer für die vorzeitige Auflösung der Baurechte finanziell entschädigt (siehe Kapitel 5.4).
- *Hochhauszone*
Um den westlichen Arealteil mit der geplanten Hochhauszone optimal nutzen zu können, müssen einige Parzellen im Dreieck Elsässerstrasse/Hünigerstrasse der Industriezone zugewiesen werden. Das Zusammenspiel einer relativ niedrigen Überbauung des grössten Teils des Areals mit bestehenden und neuen Hochhäusern entspricht einem gestalterischen Anliegen und ist gleichzeitig wichtig für die Nutzungseffizienz. Die Bauzonenänderung und der Bebauungsplan für die Hochhauszone sollen dem Grossen Rat 2006 zum Entscheid vorgelegt werden.
- *Umfahrung Nord / Impropiation Hünigerstrasse*
Im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Nordtangente ist vorgesehen, den Zoll Hünigerstrasse für den Schwerverkehr zu schliessen. Die Hünigerstrasse verliert dadurch einen wesentlichen Teil ihrer verkehrstechnischen Bedeutung. Für den verbleibenden Privatverkehr strebt die Novartis eine Verlagerung nach Norden auf

französisches Territorium an. In dieses Teilprojekt ist der Kanton beratend und – soweit es um die Anbindung auf Schweizer Seite geht – verkehrsplanerisch involviert.

- *Schiffmühlestrasse sowie Knotenbereich Elsässerstrasse/Kohlenstrasse*
Parallel zur Prüfung einer adäquaten Ersatzverbindung für die Hünigerstrasse auf französischem Territorium wird ein Ausbau der Schiffmühlestrasse untersucht. Heute dient diese Strasse in diesem Abschnitt als Trasse für die Hafenbahn. Eine Lösung Schiffmühlestrasse würde einen Anschluss am Strassenknoten Elsässer-/ Kohlenstrasse benötigen. Gestaltung und Verkehrsführung müssten für den Anschluss der Schiffmühlestrasse rechtzeitig betriebsbereit sein. Das Baudepartement hat bezüglich dem Knotenbereich die erforderlichen verkehrstechnischen und baulichen Abklärungen zu treffen und gegebenenfalls die Umsetzung zu realisieren. In diesem Falle wird dem Grossen Rat 2006/2007 ein entsprechendes Kreditbegehren für die Realisierung des Knotens unterbreitet werden; die Kosten für einen Ausbau der Schiffmühlestrasse trägt gemäss Grundsatzvereinbarung Novartis.
- *Grün- und Freiraumverbindung Voltamatte – Rhein sowie entlang Rheinufer*
Von der Voltamatte zur Dreirosenbrücke und von dort dem Rheinufer entlang bis zur Landesgrenze entsteht eine Grün- und Freiraumverbindung mit Nutzungsmöglichkeiten für Velofahrer/-innen und Fussgänger/-innen. Mittelfristig soll diese Verbindung dem Rhein entlang bis nach Hünigen weitergeführt werden. Die Anbindung der Einfahrt Fabrikstrasse an die Voltastrasse (Hauptzugang zum Novartis Campus) soll über einen gemeinsam gestalteten Platz erfolgen. Beim Verkauf des Hafenareals an Novartis verbleiben die notwendigen Flächen für die Grün- und Freiraumverbindungen entlang dem Rheinufer und entlang der Voltastrasse im Eigentum des Kantons. Auf der Verbindung vom Rheinufer bis zum Zoll Hünigen erhält der Kanton zwischenzeitlich ein unentgeltliches Wegrecht. Für die Gestaltung ist ein kooperatives Planungsverfahren unter Federführung der Novartis vereinbart. Die Ergebnisse werden dem Grossen Rat 2007 als separater Ratschlag vorgelegt.
- *Ersatz für verlorenen Wohnraum*
Durch den Verkauf der Parzelle mit den Liegenschaften Elsässerstrasse 142–148 und Hünigerstrasse 63–67 und der Zuweisung zur Industriezone gehen insgesamt 70 Wohnungen à 2 bis 4 Zimmer verloren. Aufgrund des kritischen statischen Zustands der Häuser hat die Zentralstelle für staatlichen Liegenschaftsverkehr ZLV die Mietverhältnisse - unabhängig vom vorliegenden Projekt - auf Ende März 2006 gekündigt. Die Mieterinnen und Mieter wurden an einer eigens einberufenen Versammlung orientiert und zeigten Verständnis für die Situation. Gegen die Kündigungen sind keine Einsprachen oder Erstreckungsbegehren eingegangen (vgl. Kapitel 8.1). Als Kompensation für den wegfallenden Wohnraum bietet Novartis dem Kanton oder einem Investor das Areal Schoren zum Kauf an. Der Kanton unterstützt Novartis bei der Erarbeitung eines neuen Bebauungsplans, so dass der im St. Johann wegfallende Wohnraum per saldo mindestens kompensiert werden kann. Dieses Vorhaben wird dem Grossen Rat bis Ende 2007 als separater Ratschlag unterbreitet. Notabene entstehen im Rahmen der Stadtteilentwicklung Äusseres St. Johann – Volta in den nächsten Jahren mehr als 200 neue Wohnungen, so dass die Wohnraumbilanz auch für das Quartier allein positiv ausfällt.
- *Baufeld Brückenkopf / Hochschulenutzung*
Im Rahmen der Vorarbeiten wurde eine konzentrierte Bebauung am Dreirosen-Brückenkopf vom Kanton und von Novartis aus städtebaulichen Überlegungen klar favorisiert. Gemäss der getroffenen Grundsatzvereinbarung zwischen Regierungsrat und Novartis wird das entsprechende Baufeld nach Klärung der Nutzung (bis Ende 2006) einvernehmlich unter Federführung von Novartis definiert, worauf die städte-

bauliche Entwicklung in einem kooperativen, paritätischen Planungsverfahren mit Kanton, Novartis und Nutzern erfolgt. Im Vordergrund steht dabei namentlich das ETH-Forschungszentrum für Systembiologie (C-BSSE) oder allenfalls andere Life Sciences – Bereiche der Universität Basel. Der Entscheid über den Standort des C-BSSE wird – unabhängig vom vorliegenden Projekt - in einem speziellen Gremium vorbereitet (vgl. Kapitel 9).

- *IWB-Unterwerk Volta*

In der ursprünglichen Grundsatzvereinbarung war vorgesehen, dass Novartis vom Kanton das Areal des Unterwerks Volta erwirbt und dem Kanton gleichzeitig ein unentgeltliches Baurecht zwecks Weiterbetrieb des Unterwerks gewährt. Inzwischen wurde die Vereinbarung dahingehend geändert, dass das Unterwerk Volta im Kantonseigentum verbleibt und Novartis auf den nicht von den IWB benötigten Freiflächen ein oberirdisches Nutzungs- und Gestaltungsrecht gewährt wird. Die Grün- und Freiraumverbindung wird der Voltastrasse entlang geführt. Dazu wird der Südteil des Hauptgebäudes durch den Kanton abgebrochen. Hierfür werden beim Grossen Rat die dafür notwendigen Projektmittel beantragt. Die Realisierung ist ab Anfang 2009 vorgesehen.

- *Klybeckinsel:*

Der Kanton erhält von Novartis die sogenannte Klybeckinsel, unter Einräumung eines Baurechts zu Gunsten von Novartis für die heutige Wasserfassung. Dem Grossen Rat wird zu gegebener Zeit die Widmung dieses Grundstücks vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen beantragt werden.

4.7 Welche finanziellen Auswirkungen hat das Projekt?

Novartis bezahlt dem Kanton für den Erwerb des Hafenareals (ohne Grün- und Freiraumverbindungen), der Parzelle Wohnüberbauung Elsässerstrasse / Hünigerstrasse, der Dienstbarkeit für die oberirdische Gestaltung und Nutzung der Parzellen UW-Volta (inklusive Über-eignung an Novartis, wenn die IWB diese Parzellen für die Energieversorgung nicht mehr benötigen) sowie der Übereignung der Hünigerstrasse einen Pauschalbetrag von 100 Mio. Franken. Das gesamte Projekt inklusive die Aufhebung des Hafens verursachen dem Kanton laut dem aktuellen Planungsstand Kosten in Höhe von brutto insgesamt rund 156 Mio. Franken. Davon können die von Novartis bezahlten 100 Millionen in Abzug gebracht werden. Die verbleibenden rund 56 Mio. Franken können nach heutigem Planungsstand voraussichtlich rund zur Hälfte (rund 29 Mio. Franken) aus Mitteln finanziert werden, die dem Mehrwertabgabefonds entnommen werden. Der Rückbau der Wohnhäuser an der Elsässer-/Hünigerstrasse und die Sanierung der darunter liegenden Deponie (zusammen rund 8 Mio. Franken) werden zu Lasten des Finanzvermögens finanziert. Der verbleibende Rest (rund 19 Mio. Franken) muss über separate Kredite finanziert werden. Insgesamt wird der Regierungsrat dem Grossen Rat demnach mittels separaten Vorlagen Kredite in der Höhe von rund 48 Mio. Franken beantragen. Dazu kommen die nur indirekt (vgl. Ziffer 5.4.4) mit dem Projekt verbundenen Mittel für die Errichtung öffentlicher Infrastruktur am Ersatzstandort für den Hafen St. Johann im Klybeck im Umfang von rund 22 Mio. Franken.

Die Umsetzung des Projekts führt direkt und indirekt zu zusätzlichen nachhaltigen Steuereinnahmen für den Kanton, wodurch die Kosten innert weniger Jahre mehr als kompensiert werden. Dazu kommen zahlreiche indirekte Effekte, die sich positiv auf die Einnahmen des Kantons auswirken.

4.8 Projektalternativen

4.8.1 Alternativen zu einem Verkauf der Areale an Novartis

Mit der Vereinbarung hat der Regierungsrat sicher gestellt, dass diejenigen Flächen, die dauerhaft im öffentlichen Interesse liegen, öffentliches Eigentum bleiben. Aus Sicht des Regierungsrates ist es sinnvoll, die übrigen Areale an Private zu veräussern, wenn dadurch Mehrwerte geschaffen werden können, was vorliegend der Fall ist. Rein theoretisch wäre - als Alternative zu einem Verkauf - die Schaffung eines Baurechts zu Gunsten von Novartis denkbar. Dies widerspricht jedoch der Unternehmensphilosophie von Novartis für langfristige Nutzungen. Zudem wäre ein Baurecht auch für den Kanton wenig attraktiv, weil er die ohnehin anfallenden hohen Aufwendungen für Rückbau, Sanierung und Entschädigung der Baurechtsnehmer im Hafen St. Johann jahrzehntelang vorfinanzieren müsste.

4.8.2 Alternative Nutzungen

Es wäre an sich denkbar, dass der Kanton ohne fremde Hilfe für eine Transformation des Hafens sorgen würde. In diesem Fall müsste es zunächst zu einer Sanierung des Bodens kommen, der sodann eine Umnutzung und ein Verkauf an Investierende mit dem Zweck, Raum für Büros und gehobenes Wohnen zu schaffen, folgen könnten. Diese Alternative würde allerdings gewichtige Nachteile bergen. Namentlich haftete das finanzielle Risiko vorderhand vollständig am Kanton, der erhebliche finanzielle Vorleistungen mit der damit einhergehenden Vergrösserung der Verschuldung zu erbringen hätte. Dennoch bliebe unklar, ob sich dereinst überhaupt Investierende fänden, besonders für Büronutzungen. Diesen Unsicherheiten steht die vereinbarte Zahlung von Novartis in der Höhe von 100 Mio. Frankengegenüber, die von vornherein eine vollständige Finanzierung namentlich der Sanierungs- und Entsorgungsarbeiten ohne Inanspruchnahme neuen Fremdkapitals ermöglicht. Eine Nutzung des Hafenareals in eigener Regie des Kantons würde vor allem aber auch eine unerwünschte Beschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten des Novartis Campus mit sich bringen, der keine städtebaulichen oder ästhetischen Vorteile gegenüber stehen. Und nicht zuletzt würden es die wirtschaftlichen Vorgaben dem Kanton versagen, unter Verzicht auf eine kommerzielle Nutzung derart weitläufige und qualitativ hochstehende Grünflächen zu schaffen, wie sie das Projekt vorsieht.

Unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung des Novartis Campus und der damit verbundenen Beschäftigung und Wertschöpfung sowie der von Novartis zugesicherten zusätzlichen Steuereinnahmen (vgl. Ziffer 10.7) weist das Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ erhebliche Vorteile für den Kanton auf. Der Regierungsrat ist nach eingehender Prüfung überzeugt, dass das Projekt in der vorliegenden und mit Novartis ausgehandelten Form für den Kanton die überzeugendste Lösung darstellt.

4.9 Was ist bei Ablehnung dieses Ratschlags zu erwarten?

Eine Ablehnung dieses Ratschlags würde den Verzicht auf eine baldige Transformation des Rheinhafens St. Johann und damit auf ein wichtiges Stück der integralen Stadtentwicklung bedeuten. Die Entschädigung der Baurechtsnehmer und Mieter, der Hafenrückbau und die Altlastensanierung könnten nicht aus dem Verkaufsertrag finanziert werden; eine andere

Finanzierungsmöglichkeit für diese Hauptkostenpunkte wird sich realistischerweise in nächster Zukunft nicht finden.

Die angestrebte Erweiterung des Projektes Novartis Campus ist auf dem bestehenden Areal des Werks St. Johann ohne Expansion über die heutigen Arealgrenzen hinaus nicht möglich. Erst die zusätzlichen Möglichkeiten, die durch dieses Projekt generiert werden, gewährleisten die geplante Ansiedlung künftiger Forschungs- und Entwicklungsfunktionen sowie anderer Konzern- und Geschäftsfunktionen mit hoher Wertschöpfung.

Für Novartis ist das Vorhaben ein Gesamtes und unteilbar. Die Realisierung lediglich einzelner Teilprojekte würde die geplante grosszügige Erweiterung verunmöglichen. Bei einer Ablehnung der Vorlage würde lediglich das bisherige Projekt Campus realisiert. Novartis könnte geneigt sein, Wachstumskapazitäten an andern Novartis-Standorten anzusiedeln, was für den Novartis-Standort Basel einem schleichenden Bedeutungsverlust gleich käme und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze im vorgesehenen Ausmasse sowie die nachhaltige Erhöhung der Steuereinnahmen vereiteln würde.

Darüber hinaus hätte der Verzicht auf eine städtebaulich attraktive Einbindung des Campus – ein Faktor, der von Novartis als wichtiger Aspekt der Arbeitsplatzattraktivität gewertet wird – eine klar negative Signalwirkung für Basel als Standort für Life Sciences. Insgesamt würde der Standort Basel bei einem Nein geschwächt und im internationalen Wettbewerb bei der Standortentwicklung benachteiligt.

Das Projekt Novartis Campus in den heutigen Grenzen befindet sich hingegen bereits in der Realisierungsphase. Eine Ablehnung des Ratschlages hätte Einschränkungen der Nutzungseffizienz zur Folge, was sich in einem geringeren Zuwachs an Arbeitsplätzen auswirken würde. Zudem würde der Kanton auf zahlreiche weitere Vorteile - namentlich zu Gunsten der Bevölkerung - verzichten.

5. Der Hafen St. Johann

5.1 Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung des Hafens St. Johann

Bereits einige Jahre vor der Nutzung des Areals für den Hafen waren an diesem Standort und seiner Umgebung diverse Industriebetriebe, u.a. das Gaswerk und zwei chemische Fabriken, angesiedelt. Es war deshalb eine logische Konsequenz dieser bereits bestehenden Ansiedlungen, dass der erste moderne Schleppzug auf dem Rhein im Jahre 1904 an diesem Ufer anlegte und dort seine Kohlefracht mit improvisierten Mitteln entlud. In der Folge entwickelte sich der Standort zu einem Flusshafen mit stetig ansteigender Umschlagstätigkeit.

Der Rheinhafen St. Johann wurde in der Folge sukzessive durch Geländezukäufe der SBB, später des Rheinschiffahrtsamtes (heute Rheinschiffahrtssdirektion) mit eigenen Mitteln bis zur heutigen Grösse ausgeweitet. Bei den verschiedenen Bauetappen – u.a. der Bermenanhebung wegen des Baus des Kraftwerks Kembs im Jahr 1932 – wurden teilweise die vorhandene Materialien zum Auffüllen verwendet, was bewirkte, dass die heute als Schadstoffe bezeichneten Stoffe z.T. relativ unkontrolliert über den ganzen Hafen verteilt wurden, was heutzutage die Abschätzung der Altlastensituation erheblich erschwert (vgl. Kapitel 5.6)

Das so entstandene Hafenareal wurde durch die verschiedensten Fabrikations- und Umschlagsbetriebe im Baurecht bebaut. In späteren Jahren schlossen sich diese Betriebe aber wieder zusammen, wurden aufgekauft oder gingen sonst wie unter, so dass zum Zeitpunkt der Rückbauverhandlungen nur noch drei (mit der Novartis selbst: vier) Baurechtsnehmer übrig blieben. Umschlagsseitig sind die sieben Baurechtsparzellen zum Zeitpunkt der Verhandlungen alle an den selben Betrieb vermietet.

Wirtschaftlich betrachtet erwirtschaftet der Hafen St. Johann rund 13 % des Umschlags aller Basler Häfen, woraus ein Ertrag von ca. 1.5 Mio. Franken bzw. 12 % für die Rheinschiffahrtssdirektion Basel und damit den Kanton Basel-Stadt resultiert. Seit dem Übergang an einen einzigen Umschlagsbetrieb weisen diese Beträge jedoch ständig steigende Werte auf.

5.2 Die räumliche und vertragliche Situation im Hafen St. Johann

Die räumliche Situation geht aus dem Hafenplan (siehe weiter unten) hervor. Der Hafen ist praktisch in einen Teil Süd und einen Teil Nord aufgeteilt, die insgesamt folgende Flächenaufteilung nach Verwendungszweck aufweisen:

Flächenart	Quadratmeter (zirka)
Baurechtsflächen	25'150
Bahnareal inkl. 4'900 m ² ausserhalb Hafenperimeter	23'535
Verkehrsflächen	1'160
Mietflächen und anderes	11'295
Total Flächen inkl. 4'900 m² ausserhalb Hafenperimeter	61'140

Bezüglich der Baurechte und Mietverhältnisse zeigt die folgende Tabelle die Ausgangslage für die Verhandlungen mit den betroffenen Firmen:

Baurechtsnehmer (gemäss Grund- bucheintrag)	Baurechtsparzelle (jeweils Sektion 1)	Quadratmeter	Verlängerung Baurecht letz- mals (Jahr)	Ablauf inkl. Option	
Credit Suisse, Zü- rich	0631	2'430	1951	30.04.2041	⊙
Credit Suisse Immobilien Lea- sing, Zürich	0019	3'251	1980	30.04.2041	⊙
Coop Basel	0043	619	1976	31.12.2026	⊙
Coop Basel	2516	0	1976	aufgehoben (N2)	⊙
Coop Basel	0252	4'900	1976	31.12.2026	⊙
Coop Basel	0257	3'611	1976	31.12.2026	⊙
Coop Immobilien AG	2515	1'525	1976	30.06.2026	⊙
Novartis Pharma AG	0275	6'766	1976	30.06.2076 (30 + 20 Jahre Opt. inkl.)	
Novartis Pharma AG	0254	533	1979	31.07.2029	
Sais AG	2517	1'515	aufgehoben 2005	16.03.2008	

⊙ An Ultra-Brag AG vermietet.

In einigen zwischen Baurechtsnehmern und Mietern abgeschlossenen Mietverträgen ist zwar – in Erwartung einer Transformation des Hafens St. Johann – eine vorzeitige Vertragsauflösung gegen eine entsprechende Entschädigung vorgesehen. Trotz dieser Klauseln hat der Mieter jedoch die Möglichkeit, selbst bei einer rechtlich wenig aussichtsreichen Situation, die Baurechtsnehmer und damit indirekt den Kanton in kosten- und zeitintensive Verfahren zu verwickeln, die die weitere Planung um viele Jahre hinauszögern oder gar verhindern können. Die einschränkenden Voraussetzungen bestehen aber in jedem Fall in denjenigen Miet- und Baurechtsverträgen, die keine solchen Spezialklauseln aufweisen und deshalb nicht auf erleichterte Weise aufgelöst werden könnten. Aus Gründen der schnellen und einfachen Abwicklung musste deshalb mit allen Parteien eine einvernehmliche Lösung gesucht werden.

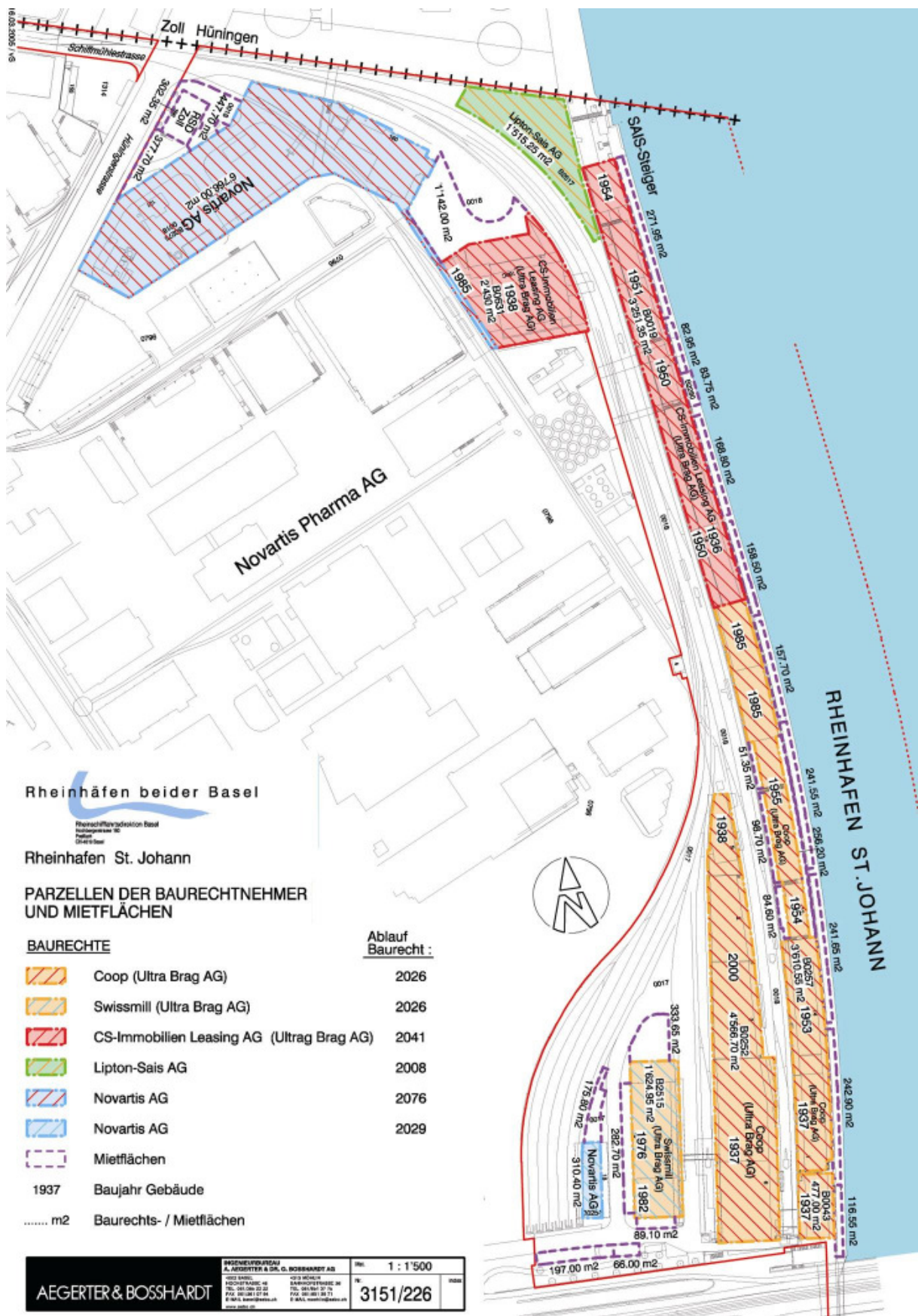


Abbildung 2: Plan des Hafens St. Johann

5.3 Verlagerungsoptionen

Insgesamt hat der Kanton gemeinsam mit den betroffenen Firmen (besonders der Ultra-Brag AG, die den Umschlag im Hafen St. Johann bewerkstelligt) sechs grundsätzlich verschiedene Varianten in Betracht gezogen

1. Verlagerung des Betriebs nach Birsfelden / Auhafen;
2. Verlagerung der Umschlagsstellen ins nahe Ausland;
3. Konzentration der Umschlagsstellen der Ultra-Brag AG im Hafenbecken II;
4. Verlagerung an zwei Standorte am unteren und oberen Klybeckquai;
5. Verlagerung auf ein Gelände der Novartis in Nähe des Auhafens in Muttenz;
6. Konzentrierte Verlagerung an den unteren Klybeckquai.

Von diesen sechs Varianten wurden schliesslich die Varianten 4 bis 6 im Rahmen einer Nutzwertanalyse unter Einbezug der Ultra-Brag AG bewertet. Die anderen Varianten erwiesen sich bereits im Voraus als technisch-logistisch nicht praktikabel, respektive sie stiessen bei den betroffenen Unternehmen auf Ablehnung. Die Nutzwertanalyse ergab, dass Variante 6 am besten abschneidet. Deshalb steht diese Variante bei der weiteren Planung im Vordergrund. Aus Sicht des Gesamtprojektes ist entscheidend, dass diese Ersatzflächen (insgesamt rund 15'900m²) zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden können. Die aktuelle Grobplanung dieser Variante sieht vor, dass die neue Installation aus drei Flächen respektive Teilen besteht: an die Wiese soll ein rund 40 Meter hohes Getreidesilo zu stehen kommen, das die vorhandenen Abstellgleise zum Teil überdeckt und gleichzeitig als Ladegleise nutzt¹. Ein zweiter Teil der Überbauung soll an der Uferstrasse entstehen, ein dritter soll an den Uferbereich am Klybeck zu liegen kommen. Auch im Bereich der Böschung sollen – analog zum im Hafen St. Johann - Böschungsbunker angelegt, die vor allem Nahrungsmittelprodukte aufnehmen können, die sich wegen der Stapelhöhe nicht für die Einlagerung in Getreide- und Futtermittelsilos eignen. Diese Variante erlaubt eine vollständige Konzentration am unteren Klybeckquai, wobei allerdings einzelne geringe Aktivitäten in einer Übergangsphase ins Hafenbecken II und in den Ultra Brag - Standort Auhafen verlagert werden müssen. Der Kanton wird der Ultra-Brag AG die entsprechenden Flächen im Baurecht abgeben. Coop und Ultra-Brag AG planen, auch im Klybeck weiter zusammen zu arbeiten. Für die Erstellung der öffentlichen Hafeninfrastruktur wird der Regierungsrat dem Grossen Rat möglichst bald einen entsprechenden Kredit beantragen (vgl. Ziffer 5.4.4).

5.4 Verhandlungen mit den Hafenfirmen

5.4.1 Ausgangslage

Entsprechend den komplizierten vertraglichen Situation waren auch die Verhandlungen für die Abtretung oder den Ersatz der Baurechts- und Mietparzellen komplex. So hat die Baurechtsnehmerin ABX-Saima AG zwei Parzellen im St. Johann-Nord in einem sell-and-lease-back-Verfahren an die Credit Suisse Immobilienleasing abgetreten. Sie selbst tätigt keine Rheintransporte mehr, weshalb sie die Rechte aus den Gebäuden und Installationen – mit

¹ Eine Untervariante „6 light“ geht davon aus, dass weniger Güter im Hafen Klybeck gelagert werden. Dies hätte eine leicht kleinere Fläche und einen Verzicht auf das erwähnte Silo zur Folge. Welche Variante die Ultra-Brag AG für sich und ihre Kunden schliesslich wählen wird, ist noch offen.

dem Einverständnis des Kantons Basel-Stadt - an die Umschlagsfirma Ultra-Brag AG abgegeben hatte. Diese ist gleichzeitig Mieterin aller Parzellen im St. Johann-Süd. Diese Verträge sind somit dem Mietrecht unterworfen, bei denen der Mieter eine Übernahme um Jahre hinauszögern könnte. Im St. Johann Süd ist – wie bereits erwähnt – die gleiche Ultra-Brag AG Mieterin der Baurechtsnehmerin Coop. Gleichzeitig tritt die Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel noch als Vermieterin von einzelnen Arealen im St. Johann Nord und im St. Johann Süd gegenüber der Ultra-Brag AG auf, wobei diese Mietflächen – weil unbebaut – nicht dem Mietrecht unterworfen und somit meist einer Kündigungsfrist von drei Monaten unterworfen sind. Ebenfalls im St. Johann-Nord befindet sich die kleine Bilgen-Entölerstation im Besitz der Einwohnergemeinde (Rheinschiffahrtsgesellschaft). Diese soll im unteren Bereich der Berme St. Johann verbleiben, weil sie eine wichtige und teure Installation für die Entsorgung der Binnenschiffahrt ist, die über eine Pipeline durch das Novartis-Areal zur KVA via Elsässerstrasse führt. Diese Pumpstation kann jedoch auch ca. 100 Meter rheinaufwärts verlegt und nötigenfalls unterirdisch in die Böschung eingebaut werden.

5.4.2 Verhandlungsverlauf

Die Gespräche und Verhandlungen wurden in der Folge mit zwei Baurechtsnehmerinnen - Coop im Süden und Credit Suisse (letztere vertreten durch die Ultra-Brag AG) im Norden - und der Mieterin (Ultra-Brag AG) über eine Periode von rund fünf Monate geführt. Es hat sich gezeigt, dass der Kanton den beiden Baurechtsnehmerinnen eine faire Entschädigung für die vorzeitige Auflösung der Baurechte anbieten muss, und dass die Mieterin ohne geeignetes Ersatzareal und die Sicherstellung einer entsprechenden Finanzierung einer vorzeitigen Auflösung des Mietvertrages nicht zustimmen wird. Dieses Ersatzareal muss ein „logistisches Äquivalent“ zu den bestehenden Anlagen im St. Johann darstellen.

5.4.3 Ergebnisse

Der Kanton und die Verhandlungspartner haben sich auf eine Methodik der Entschädigungsberechnung geeinigt und auf dieser Basis je eine pauschale Entschädigung vereinbart. Grundgedanke der Berechnung bei Coop war die Überlegung, dass das Unternehmen für den ihm aufgrund des Rückbaus des Hafens entgehenden Barwert der Mieteinnahmen zwischen 2009/2010 und 2026 (Heimfall des Baurechts) entschädigt werden muss. Davon abzuziehen ist der Barwert der Abbruchkosten, den Coop 2026 übernehmen müsste, zu addieren sind Inkonvenienzen (Unkosten), die Coop allenfalls entstehen. Bei der Ultra-Brag AG wurde auf der Basis der aufgrund des Rückbaus wegfallenden Mietkosten berechnet, welche Investitionssumme Ultra-Brag von einem Leasinggeber am neuen Standort erhalten würde. Vom Kanton zu finanzieren ist die Lücke zwischen diesem Betrag und den Kosten für den Realersatz am neuen Standort. Auch hier kommen verschiedene Inkonvenienzen, die die Transformation ins Klybeck verursacht, hinzu. Die Gesamtsumme der Entschädigungen (inklusive des per 2008 zu Buche stehenden Restwerts des Leasingvertrags) beträgt rund **50 Mio. Franken**. Diese Summe wurde gemeinsam mit Coop respektive Ultra-Brag AG hergeleitet und schriftlich festgehalten. Sie entspricht dem heutigen Planungs- und Kenntnisstand. Insbesondere bei der Ultra-Brag AG beruht die vereinbarte Entschädigung auf diversen Annahmen, die sich teilweise (z.B. exakte Leasingkonditionen am neuen Standort, genaue Fläche des Ersatzareals) auf die vom Kanton zu entrichtende Entschädigung auswirken können, und zwar positiv wie negativ. Diese Unsicherheit lässt sich erst beseitigen, wenn konkrete Leasingofferten aufgrund eines detaillierteren Projektbeschreibs (und nicht bloss Finanzierungsmodelle) vorliegen sowie die effektiv benötigte Fläche aufgrund eines detaillier-

ten Projekts ausgeschieden werden kann. Im Hinblick auf diese Unsicherheit sowie angesichts weiterer noch offener Detailregelungen sind entsprechende Projektreserven (5.8 Mio. Franken) vorgesehen.

5.4.4 Kosten der Hafeninfrastruktur

Aufgrund einer ersten Kostenschätzung bedingt die gewählte Variante am unteren Klybeckquai zusätzlich eine Infrastrukturanpassung (Böschungsbegradigung, Erstellung von Quai-mauern, Gleisanpassungen / -erneuerungen, Strassen- und Werkleitungsanpassungen) im Betrag von rund **22 Mio. Franken** inkl. MWSt. und 5 % Reserve für Unvorhergesehenes zu Lasten des Kantons. Davon wurden mit Beschluss des Regierungsrates (RRB 05/26/25.22) bereits 5.42 Mio. Franken für den Vertikalabschluss der Berme als gebundene Ausgabe ins Investitionsprogramm aufgenommen; diese Investitionen müssen in jedem Fall getätigt werden. Die Kosten für den Hafenausbau wurden im Variantenvergleich (vgl. Ziffer 5.3) berücksichtigt und würden in vergleichbarer Höhe auch anfallen, wenn die entsprechende Fläche von einer anderen Firma mit einer vergleichbaren Nutzung belegt würde. Zum Zeitpunkt der Ratschlagserarbeitung (September 2005) war noch keine Auskunft dazu erhältlich, ob der Bund einen Anteil an die Bahninfrastrukturkosten am Klybeckquai, die zirka 8.6 Mio. Franken betragen, beisteuern kann. Sicher ist jedoch, dass weder die konzessionierte Hafenbahn noch die Rheinschiffahrtsgesellschaft diese Kosten aus den laufenden Budgets bestreiten können. Die gewählte Variante setzt im Übrigen voraus, dass die sog. „Klybeckinsel“ – eine Baurechtsparzelle, die von der Novartis als Tauschobjekt angeboten wird - der Rheinschiffahrtsgesellschaft zugeteilt bzw. in den Hafen integriert wird, damit bereits bestehende Verpachtungspläne am unteren Klybeckquai mindestens teilweise dort realisiert werden können.

5.5 Auswirkungen des Projekts auf die Rechnung der Rheinschiffahrtsgesellschaft

Das Projekt bewirkt aufgrund der im St. Johann wegfallenden Baurechtszinsen, Mieteinnahmen, Infrastrukturabgaben und Hafenabgaben wiederkehrende Mindereinnahmen von rund 1.3 Mio. Franken pro Jahr. Davon abgezogen werden können auf der Klybeckinsel zusätzlich realisierbare Einnahmen aus Baurechtszinsen von rund 100'000 Franken pro Jahr sowie noch nicht genau bezifferbare Einnahmen, die durch die Nutzung der als Ersatzflächen vorgesehenen Areale im Klybeck entstehen werden. Netto kann von einem kurzfristigen Einnahmehinfall von rund einer Million Franken pro Jahr ausgegangen werden.

5.6 Auswirkungen des Projektes auf die Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel

Bei der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel ist beim derzeitigen Stand der Verhandlungen ein Gewinn- und Verlust-Verteilschlüssel von 41 % (Basel-Stadt) zu 59 % (Basel-Landschaft) vorgesehen. Dieser Verteilschlüssel wird sich – wie im Entwurf des Staatsvertrags bereits vorgesehen - durch die Verlegung des Hafens St. Johann wahrscheinlich (das zugrundeliegende Mengengerüst ist noch nicht bekannt) auf 39 % zu 61 % verschieben.

5.7 Rückbau der Hafeninfrastruktur

Gemäss Vereinbarung zwischen Kanton und Novartis werden die Kosten des Rückbaus der Hafeninfrastruktur (Gebäude, technische Einrichtungen, Geleise etc.) vom Kanton getragen. Diese belaufen sich gemäss einer Schätzung aus dem Jahr 2002 auf rund **21 Mio. Franken** (inkl. MWSt.). Die Genauigkeit dieser Kostenschätzung liegt bei +/- 25%. Der Anteil der Hochbauten liegt bei 10.4 Mio. Franken. Diese Kostenschätzung setzt voraus, dass die „Spundwände“, das heisst die stählerne Uferbefestigung, erhalten bleiben.

5.8 Altlastenbeseitigung

Durch die über 150-jährige gewerbliche und industrielle Nutzung der öffentlichen Hand und von Privaten ist der Untergrund im Hafenareal St. Johann bereichsweise belastet. Insbesondere gilt dies für das Rheinbord, wo bis ca. 1900 die Abfälle aus der Gasproduktion und der chemischen Industrie in den Rhein geschüttet worden sind (so genannte Schüttkegel, siehe Kasten "Entstehungsgeschichte").

Im Hafenareal St. Johann wurden bisher folgende Untersuchungen gemäss Altlastenverordnung (AltIV) durchgeführt:

- Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel-Stadt, „Rheinhafen St. Johann“, Historische Erkundung, Bericht vom 18. März 1999, Geotechnisches Institut AG, Basel
- Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel-Stadt, „Gaswerk St. Johann“, Technische Untersuchung, Bericht vom 19. Dezember 2001, Geotechnisches Institut AG, Basel
- Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel-Stadt/Novartis, Technische Untersuchung Rheinarenal, April/Mai 2005, Geotechnisches Institut AG, Basel

Im Jahr 2003 wurde derjenige Bereich des Gaswerkareals, der gemäss Technischer Untersuchung vom 19.12.2001 als sanierungspflichtig eingestuft wurde, teilweise saniert. Aufgrund von Einsprachen im Rahmen der Submission konnte die letzte Sanierungsetappe noch nicht durchgeführt werden. Der Rekurs wurde jedoch im April 2004 vom Appellationsgericht abgewiesen.

Weitere Teilsanierungen im Hafengebiet wurden wie folgt durchgeführt:

- 1984: Silobunker „SPEDAG“
- 2004 Speiseöltanks „SAIS“, Unilever Bestfoods GmbH.

Gemäss der Technischen Untersuchung vom April/Mai 2005 kann das übrige belastete Material prinzipiell ohne Vorbehandlung auf verschiedenen Deponietypen abgelagert werden. Konkret kann indessen erst beurteilt werden, ob der Standort bzw. Teile davon sanierungspflichtig sind, wenn der vollständige Bericht zur Technischen Untersuchung vorliegt und die sogenannten Eluattests gemacht sind (sie zeigen, ob und wie Schadstoffe aus dem Boden in das Grundwasser gelangen). Das Umweltrecht macht in Bezug auf die Kostentragung einen prinzipiellen Unterschied zwischen sanierungspflichtigen Altlasten und nicht sanierungspflichtigen Bodenbelastungen: Die Kosten der echten Altlasten müssen auf die verschiedenen Verursacher verteilt werden; die Kosten für die Entfernung von nicht sanierungspflichtigen Belastungen hat allein der jeweilige Standortinhaber zu tragen. Unabhängig davon, ob es sich um echte Altlasten oder „nur“ um Bodenverunreinigungen handelt, wäre eine präzise Kostenverteilung im vorliegenden Fall wohl kaum möglich: die vorhandenen

Belastungen stammen aus verschiedenen Quellen (v.a. Gaswerk und chemische Fabrikation) und wurden vor rund 100 Jahren weiträumig verteilt und durchmischt. In solchen Fällen sind privatrechtliche Absprachen, bei denen die gegenseitigen Interessen miteinbezogen werden können, der strikten Anlehnung an das öffentliche Recht vorzuziehen.

Entstehungsgeschichte

Das Areal des Rheinhafens St. Johann wurde 1999 gemäss Altlasten-Verordnung (AltIV) untersucht. Die Ergebnisse zeigten, dass auf dem ehemals landwirtschaftlich genutzten Areal zwischen der Voltastrasse, der heutigen Fabrikstrasse und dem Rheinufer 1860/61 mit dem Bau der Gasfabrik begonnen wurde. Bereits 1886 wurde in unmittelbarer Nachbarschaft die erste chemische Fabrik gegründet. Die Betriebsabfälle der chemischen Fabriken und der Gasfabrik wurden damals über die Rheinuferböschung gekippt, wo sich im Laufe der Zeit grosse Schüttkegel bildeten. Zwischen 1906 und 1911 wurde das Rheinufer zu einem Tiefquai und den dazugehörigen Krananlagen umgebaut. 1920 wurde die Kohlen- und Brikettwerke AG gegründet, die sich bis zur Hünigerstrasse erstreckte. Zwischen 1934 und 1938 wurde mit Ausnahme des grossen Gasometers die gesamte Gasfabrik abgebrochen und im Hafenbereich die Lagerhäuser und Getreidebunker errichtet. 1949 bis 1955 wurde auch die Kohlen- und Brikettwerke AG abgebrochen und die Tanks der Tanklager AG mit einer Kapazität von 30'000 m³ errichtet. Die Grosstanklager wurden 1977 rückgebaut. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es über einen Zeitraum von ca. 145 Jahren sowohl durch den Betrieb des Hafens als auch durch den Betrieb des Gaswerks und der chemischen Fabriken zu erheblichen Belastungen des Untergrundes und des Grundwassers gekommen ist.

Kanton und Novartis haben in der Grundsatzvereinbarung festgehalten, sich die Grundstücke jeweils frei von Altlasten und sonstigen Verunreinigungen zu übergeben und - wo notwendig - mit sauberem Material aufzufüllen. In der Zwischenzeit wurde indessen vereinbart, eine solche Totalausräumung, bei der sämtliche Belastungen entfernt und das Areal im Kataster der belasteten Standorte gelöscht wird, nicht zu vollziehen. Stattdessen werden - einem Vorschlag des neutralen Geotechnischen Instituts folgend - nur diejenigen Belastungen ausgehoben und entsorgt, die beim Verbleib im Boden zu einer Einschränkung der Nutzung des Areals führen würden, also zum Beispiel eine Versiegelung bedingen würden. Die verbleibende Restbelastung wird dann in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen, damit auch bei späteren Bauvorhaben bekannt ist, wo sie sich befindet. In jedem Fall werden jedoch auf allen betroffenen Arealen alle sanierungspflichtigen Altlasten entsprechend den Vorschriften der Altlastenverordnung entsorgt.

Würde Novartis zu einem späteren Zeitpunkt - gestützt auf die Grundsatzvereinbarung - dennoch eine Totalausräumung verlangen, würde der Regierungsrat einen entsprechenden separaten Kredit beim Grossen Rat beantragen. Ebenso kann der Regierungsrat - falls er auf der von Novartis erhaltenen Klybeckinsel bauen will - eine Totalausräumung verlangen - diese wäre durch Novartis zu finanzieren. Es ist festzuhalten, dass Novartis zur Zeit nicht beabsichtigt, auf dem Hafenperimeter weitere Bauten zu erstellen. Aus diesem Grund ist das gewählte Vorgehen sinnvoll. Die folgende detaillierte Kostenschätzung geht demnach von einer Teilausräumung aus.

Aushub / Verlad / Entsorgung	15'311'559.-
Begleitanalytik, Labor	255'500.-
Wiederauffüllung Gelände, sauberer Kies, verdichtet	3'290'965.-
Zwischentotal	18'858'024.-
MWST 7.6%	1'433'210.-
Total	20'291'233.-

Grundlage dieser Schätzung bilden die aktuellen Preise der Firma Eberhard Recycling AG, Rümlang. Bei der Berechnung der Aushub- und Entsorgungskosten wurde davon ausgegangen, dass sämtliche Bauwerke und Leitungen sowie Verkehrsträger (Gleisanlagen, Strassenbeläge) bereits entfernt sind. Die Genauigkeit der geschätzten Kosten für den Aushub und die Entsorgung von schwer belastetem Material beträgt +/- 15-20%.

Überblick über die Untersuchungen

Die *technische Untersuchung des Hafenareals gemäss Altlasten-Verordnung* erfolgte in zwei Etappen. Im Jahr 2001 wurde in einer ersten Etappe der Bereich des alten Gaswerks untersucht, da hier ein dringender Handlungsbedarf aufgrund der Ergebnisse der Historischen Untersuchung gegeben war. Die unmittelbar anschliessende Sanierung der kritischen Bereiche (Gasreiniger-Becken) musste im laufenden Hafenbetrieb betriebsbedingt in 3 Phasen durchgeführt werden, wobei Phase 1 und 2 abgeschlossen sind. Phase 3 ist in Abhängigkeit des Hafenbetriebs für 2006 geplant. Mit der im Mai 2005 durchgeführten zweiten Etappe der Technischen Untersuchung wurde der Zustand des übrigen Hafenareals abgeklärt. Die grössten Belastungen befinden sich heute im Bereich der ehemaligen Schüttkegel aus Gaswerk- und Chemieabfällen unter den Getreidebunkern und im Bereich der Kranbahn. Dort reichen die stark belasteten Schichten bis auf das Grundwasser. Die Belastungen bestehen hauptsächlich aus Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). In diesem Bereich ist auch das Grundwasser deutlich belastet. Die massgeblichen Grenzwerte der Altlasten-Verordnung werden jedoch nicht überschritten. Die übrigen Gebiete sind moderat belastet, stärkere, oberflächennahe Belastungen werden noch im Bereich der ehemaligen Kohlen- und Brikettwerke AG bzw. den Tanklagern angetroffen. Dort überschreiten hauptsächlich polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe die Grenzwerte für eine Bauschuttdeponie. Der Aushub aller stärker belasteten Bodenbereiche muss einer Spezialentsorgung zugeführt werden.

Analoge Kostenschätzungen liegen vor für die Klybeckinsel (Sanierung zu Lasten Novartis), UW-Volta, Hünigerstrasse (Sanierung zu Lasten Kanton) und Wohnüberbauung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse (Sanierung zu Lasten Kanton, Finanzvermögen). Dabei beläuft sich die Summe für Aushub, Entsorgung und Wiederauffüllung der Klybeckinsel auf rund 9.2 Mio. Franken, die analoge Zahl für das UW-Volta beträgt rund 0.5 Mio. Franken. Aushub, Entsorgung und Wiederauffüllung der Bauschuttdeponie unterhalb der Wohnüberbauung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse kosten rund 3.8 Mio. Franken; die analoge Zahl für Altlasten unter der Hünigerstrasse beträgt rund 2.3 Mio. Franken.

5.9 Archäologie

5.9.1 Ausgangslage

Das Gebiet des heutigen Rheinhafens St. Johann liegt vollständig auf dem Areal der national/international wichtigen keltischen Siedlung Basel-Gasfabrik. 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 schon einmal eine Siedlung mit urbanen Zügen – 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. Zur Siedlung gehörten mindestens zwei Gräberfeldbezirke, was die internationale Bedeutung der Fundstelle für die Wissenschaft zusätzlich unterstreicht. Die Fundstelle ist aber auch für Basels Stadtgeschichte und für die frühe Schweizer Geschichte von eminenter Bedeutung. Sie figuriert im Schweizerischen Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung; allfälligen Funden kommt ein erheblicher wissenschaftlicher Wert zu.

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 Areals der Novartis AG müssen gemäss dem Gesetz über den Denkmalschutz und der dazugehörigen Verordnung (insbesondere § 7 der Verordnung zum Denkmalschutzgesetz) praktisch alle heute noch vorhandenen archäologischen Zeugnisse ausgegraben werden. Nach Abzug aller modernen Störungen (Silos etc) und der Bodeneingriffe, die durch den Bau des städtischen Gaswerkes und anderer Industriebauten verursacht wurden, muss im Gebiet des Rheinhafens nach heutiger Erkenntnis davon ausgegangen werden, dass sich die archäologischen Schichten auf einer Fläche von total 14'000 m² erhalten haben. Diese Fläche entspricht der Grösse von zwei Fussballfeldern. Dazu kommen erhaltene archäologische Flächen unter dem Südteil des Unterwerks Volta der IWB (keltisches Siedlungsareal) und einem Teilstück der Hünigerstrasse (keltisches Gräberfeld).

5.9.2 Kosten

Die Kosten lassen sich – auf der Basis einer Teilausräumung - anhand der Kosten für die derzeitigen Grabungen auf dem Campus-Areal von Novartis abschätzen bzw. hochrechnen. Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Bodensanierungen sind unerlässliche archäologische Untersuchungen durchzuführen, wofür – zusätzlich zu den Altlastensanierungskosten – mit Kosten in Höhe von insgesamt 4.7 Mio. Franken zu rechnen ist. Auf dem heutigen Hafengelände ist dabei mit Kosten von 2.6 Mio. Franken zu rechnen. Im Bereich des Unterwerks Volta der IWB müssen Ausgrabungen für rund 1.1 Mio. Franken vorgenommen werden. Bei der Hünigerstrasse handelt es sich um ein archäologisch sensibles Teilstück eines Gräberfeldes, was Grabungskosten von 0.5 Mio. Franken auslöst. Schliesslich sind auf der Klybeckinsel archäologische Funde zu erwarten, die zur Zeit nicht genauer abgeschätzt werden können; hier werden die Grabungskosten ebenfalls auf 0.5 Mio. Franken veranschlagt.

6. Hafentransformation als städtebauliche Chance

6.1 Öffnung des Quartiers zum Rhein und Promenade nach Hünigen

Das Äussere St. Johann wird heute sehr stark von den negativen Auswirkungen des Verkehrs geprägt. Der Bau der Nordtangente brachte während mehrerer Jahre eine erhebliche zusätzliche Belastung. Die Wirkung auf die Bewohnerinnen und Bewohner kommt nicht zuletzt in der Bevölkerungsbefragung zum Ausdruck: Bei der Frage "Wie gerne leben Sie in Ihrem Wohnquartier?" schneidet das St. Johann schlechter ab als die meisten anderen Quartiere. Der Regierungsrat arbeitet deshalb unter dem Titel "Stadtentwicklung Basel-Nord" an einer umfassenden Verbesserung in diesem Gebiet (siehe Politikplan 2005-2008, Kapitel 3.1). Mit der Fertigstellung der Nordtangente per 2007 wird dafür eine wichtige Voraussetzung geschaffen. Im Rahmen des Stadtentwicklungsprogramm ProVolta® werden nicht nur grosse Investitionen in den öffentlichen Verkehr und Stadtraum getätigt, sondern mit der Schaffung von neuem Geschäfts- und Wohnraum (insgesamt mehr als 200 neue Wohnungen) auf eine eigentliche Reurbanisierung der Achse St. Johann-Bahnhof - Volta-matte hingearbeitet. Die Voltastrasse wird damit in den nächsten Jahren zu einer neuen, guten Adresse in Basel.

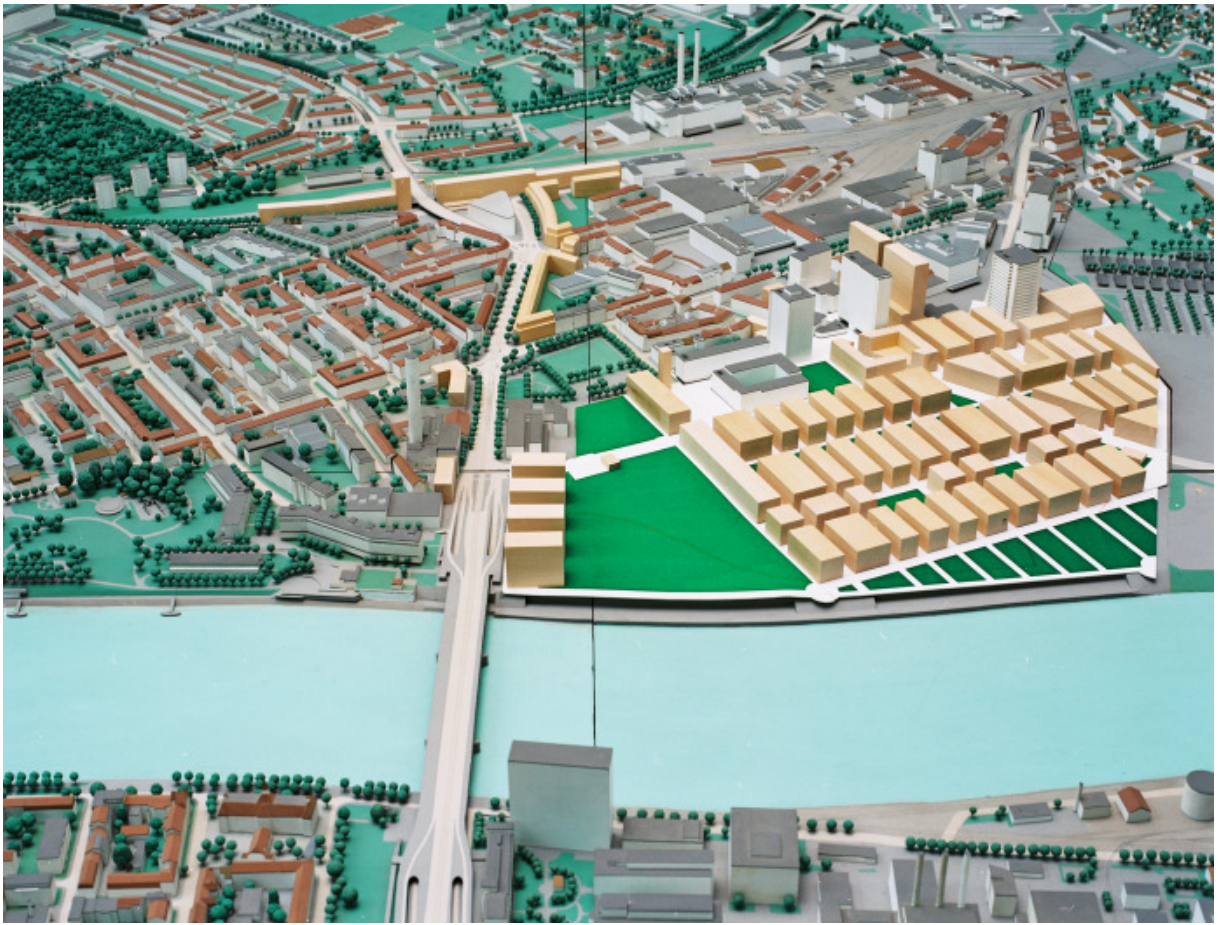


Abbildung 3: Das Modellbild zeigt die anvisierte Transformation. Mit dem Hafenrückbau und der Schaffung von Grün- und Freiräumen wird das Äussere St. Johann an den Rhein geführt.

Der Prozess ProVolta[®] baut ausdrücklich auf die Zusammenarbeit des Kantons mit privaten Investoren. Die Wohn- und Geschäftsbauten werden nicht von der öffentlichen Hand erstellt werden. Somit ist es eine der Kernaufgaben von ProVolta[®], Investoren für die Realisierung der neuen Bebauungen zu evaluieren und mit ihnen gemeinsam die betreffenden Baufelder zu entwickeln. Unter einem ähnlichen Gesichtspunkt kann die Zusammenarbeit mit der Novartis bei der städtebaulichen Einbettung des Campus betrachtet werden. In gemeinsamen Planungsprozessen werden die städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Projekte in den nächsten beiden Jahren ausgearbeitet und dann – nach Behandlung im Grossen Rat – einer Realisierung zugeführt werden. Das Hauptprojekt aus Sicht der Öffentlichkeit ist die Schaffung eines zusammenhängenden Grün- und Freiraumes von der Voltamatte bis zum Rhein in der Grössenordnung des Schützenmattparks, womit eine Öffnung des Quartiers zum Rhein erzielt werden wird. Südlich des Campus, auf dem Areal der Novartis, wird dieser Grünraum der Pharmafirma als Eingangsbereich in den Campus und als Aufenthalts- und Arbeitsort für Novartis-Mitarbeitende dienen. Entlang der Voltastrasse wird die öffentliche Parkanlage Voltamatte mit dem Rhein verbunden. Entlang des Rheins soll ein öffentlicher Grün- und Freiraum die bestehende Promenade im St. Johann bis nach Hüningen weiter führen.

6.2 Finanzierung über den Mehrwertabgabefonds

Gemäss geltendem Bau- und Planungsgesetz (BPG; SG 730.100) werden beim Eintreten von wertvermehrenden Faktoren beim Liegenschaftsbesitz dem Eigentümer Mehrwertabgaben auferlegt (§ 120 ff). Mehrwertabgaben gelten die Vorteile ab, die entstehen, wenn die zulässige Geschossfläche durch Änderung der Zoneneinteilung oder der Zonenvorschriften (Aufzonungen), durch einen Bebauungsplan oder im Fall der Erteilung einer Ausnahmebewilligung vergrössert wird, und dadurch eine über die aktuell festgelegte Zone hinausgehende höhere Nutzung entsteht. Die Fälligkeit einer solchen Mehrwertabgabe tritt gemäss Verordnung zum BPG (SG 730.110) erst zum Zeitpunkt der Inangriffnahme eines Bauvorhabens ein (§ 84), welches durch die genannten Faktoren die Realisierung des Mehrwerts auch ermöglicht.

Gemäss Gesetz und Verordnung dazu sind diese Mehrwertabgaben zur Einrichtung und Verbesserung öffentlicher Grünanlagen zu verwenden. Die Abgaben werden jährlich dem Fonds «Mehrwertabgaben» zugewiesen. Die oben beschriebenen Grün- und Freiraumaufwertungen sollen über diesen Fonds finanziert werden (siehe auch Kap. 10.3).

7. Novartis Campus

7.1 Bedeutung für Basel und die Region

Novartis ist mit mehr als 81'000 Angestellten und einem Umsatz von über 35 Milliarden Franken einer der führenden Pharmakonzerne der Welt. In der Nordwestschweiz beschäftigt Novartis gegen 10'000 Mitarbeitende. Seit 1999 hat sich die Belegschaft allein in den Basler Werken gemäss Aussagen von Novartis von knapp 6'800 auf über 8'800 eigene Mitarbeitende entwickelt, was einem kumulierten Wachstum von rund 30% entspricht. Das entsprechende Gesamteinkommen der Belegschaft ist sogar noch schneller gewachsen und beläuft sich heute auf über 1.2 Milliarden Franken. Gemäss dem Wohnsitz dieser Mitarbeitenden fallen 35% der Einkommen im Kanton Basel-Stadt und 25% im Kanton Basel-Landschaft an (Erhebung Novartis).

Mit dem Projekt Campus im St. Johann setzt Novartis ein deutliches Zeichen für Basel als Konzern-Hauptsitz und unterstreicht dies mit der verstärkten Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Funktionen wie Forschung und Entwicklung, Marketing und Management. Heute arbeiten im St. Johann rund 5'000 Angestellte von Novartis und rund 500 von Drittfirmen (Valorec, Johnson Controls u. a.). Novartis erwartet vom Kanton Basel-Stadt, dass die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um sowohl räumlich wie funktionell am Standort St. Johann dem Geschäftsgang entsprechend nachhaltig wachsen zu können.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Novartis Campus - Vorhabens reicht freilich über die Frage der unmittelbar entstehenden Arbeitsplätze hinaus - zu den Erfolgsbedingungen für Zulieferbetriebe und Nachbarbranchen und zur Attraktivität Basels als Wirtschaftsstandort überhaupt. Rund 10% aller Grenzgänger/-innen der Nordwestschweiz arbeiten bei Novartis. Die hohe Visibilität des Projekts selber und die Gelegenheit, den Kanton Basel-Stadt als verlässlichen und gleichzeitig innovativen Planungs- und Verhandlungspartner zu präsentieren, sind aussergewöhnliche Chancen im Standortwettbewerb. Im Sinn der Life Sciences - Strategie der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft profitiert davon letztlich die ganze Region. Im Bezug auf die städtebauliche Neuorientierung des St. Johann Quartiers kommt dem Campusprojekt als Gesamtes eine Vorreiterrolle zu.

Der Regierungsrat hat schon beim Projektstart festgestellt, dass zwischen dem Vorhaben von Novartis und den Zielen der Integralen Stadtentwicklung im St. Johann/Volta eine weit gehende Zielkongruenz besteht. Die städtebauliche Bedeutung ist dabei sowohl in der Aufwertung des Novartis-Areals selber als auch in seiner Anbindung ans Quartier und der damit zusammenhängenden Öffnung zum Rhein zu sehen: Der Campus setzt bewusst moderne urbane Gestaltungselemente in Beziehung zum industriell-historischen Kontext des Areals. Und die Bereiche entlang der Voltastrasse und dem Rheinufer bilden eine notwendige und attraktive Vervollständigung des "Boulevard Voltastrasse" und damit der umfassenden Aufwertung des Äusseren St. Johann/Volta für Anwohner/-innen und Novartis-Mitarbeitende.

7.2 Stand des Novartis Campus

Im Juni 2001 informierte Novartis die Öffentlichkeit erstmals über die Idee, ihr Werkareal St. Johann langfristig von einem Produktions- in einen Wissensstandort umzuwandeln, an dem primär geforscht und entwickelt wird und internationale Konzernfunktionen ausgeübt werden. Im Mittelpunkt der gesamten Planung stehen die Mitarbeitenden. Novartis hat sich zum Ziel gesetzt, eine optimale Arbeitsumgebung zu schaffen- zum Wohl des Unternehmens, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch der Stadt Basel, der Heimat von Novartis. Diese Idee wurde unter Federführung des ETH-Professors Vittorio M. Lampugnani zu einem Masterplan konkretisiert, der Funktionalität und Ästhetik der Bebauung sowie Kunst, Licht, Design optimal kombinieren soll in der Überzeugung, dass eine attraktive Arbeitsumgebung insbesondere bei wissens- und kommunikationsintensiven Tätigkeiten ein wesentlicher Produktivitätsfaktor ist.

Die Realisierung des Masterplans für das ganze rund 20 Hektar grosse Gelände erfolgt schrittweise. Insgesamt ist mit einer Realisierungszeit von über 20 Jahren zu rechnen. Gemäss heutiger Planung sieht Novartis einen Investitionsbedarf über sieben Jahre in den Campus sowie die Produktionsanlagen in den Rheintalwerken von 2 Milliarden Franken vor. Mit der Realisierung erster markanter Gebäude werden Charakter und Bekenntnis zum Campus bereits sichtbar:

- Der erste Neubau (vom Basler Architekturbüro Diener & Diener) wurde im Frühjahr 2005 bezogen.
- Im Bürogebäude und Besucherzentrum vom Architekturbüro Märkli, Zürich finden derzeit die Innenausbauarbeiten statt.
- Ein weiteres Bürogebäude (Architekturbüro Kazuyo Sejima und Ryue Nishizawa (SANAA), Japan) ist im Rohbau erstellt.
- Mit dem Rohbau des ersten neuen Laborgebäudes (A. Krischanitz, Österreich) konnte inzwischen ebenfalls begonnen werden.

Ausserdem sind die Bauarbeiten für die Tiefgarage beim Arealzugang Fabrikstrasse in vollem Gange. Weitere Gebäude sind in Planung, und bis 2008 sollen nach Verlautbarung von Novartis die wichtigsten Gebäude des Campus-Kernbereichs gebaut sein.

Die folgenden Abbildungen zeigen das Novartis-Areal St. Johann vor Inangriffnahme des Campus-Projektes 2001 sowie den künftigen Novartis Campus (Bilder Novartis):

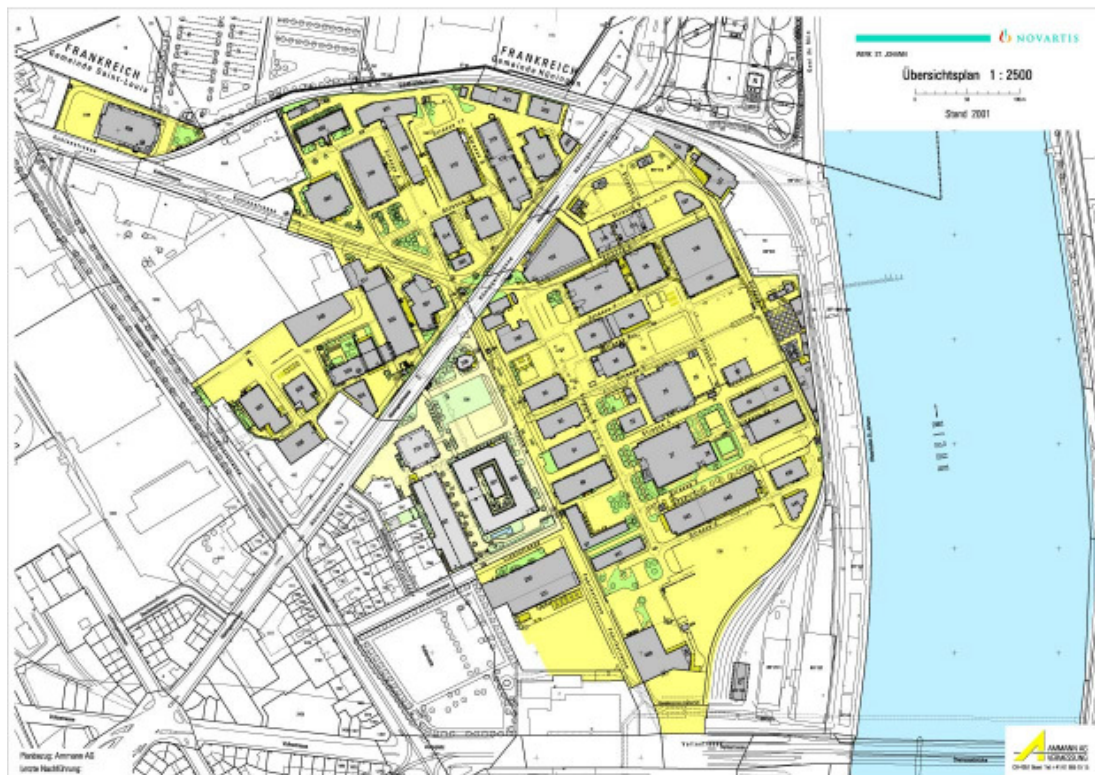


Abbildung 4: Novartis Werk St. Johann Stand 2001



Abbildung 5: Novartis Campus: Masterplan Novartis St. Johann
(Stand vor Grundsatzvereinbarung Kanton-Novartis)

7.3 Zugang zum Campus und Sicherheitsaspekte

Das heutige Werk St. Johann ist mit einer Umzäunung versehen. Der Zutritt zum Werkareal ist nur kontrolliert über Porten oder Drehkreuze möglich. Dieser Zustand wird oft kritisch hinterfragt, wäre doch eine offenere Einbettung des Campus in das St. Johann-Quartier wünschenswert. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass auch im heutigen Werkareal die Produktion nach wie vor ihren Platz haben muss und einen Teil der Arealnutzung beansprucht. Betriebe, die der Störfallverordnung² unterliegen, haben Massnahmen zur Risikominimierung zu treffen. Unter diese Massnahmen fällt auch die Zutrittsregelung zum Betrieb oder zum Werkareal.

Die Bestimmungen über den Transport von gefährlichen Gütern auf der Strasse³ verlangen seit dem 1. Januar 2005 zusätzlich zu den bereits bestehenden Massnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt auch Sicherheitsmassnahmen, welche u.a. ein Entwenden oder missbräuchliches Verwenden gefährlicher Stoffe verhindern sollen. Dies hat zur Folge, dass Transporte von gefährlichen Gütern bei der Zufahrt zum resp. beim Verlassen des Areals Sicherheitskontrollen unterzogen werden müssen. Zusätzlich sind Lagerorte von gefährlichen Gütern entsprechend zu sichern und dürfen für die Öffentlichkeit nicht frei zugänglich sein.

Eine Öffnung des Werkareals ist heute nicht möglich. Es ist aber nicht auszuschliessen, dass gegen Ende des kommenden Jahrzehnts die Transformation des Areals St. Johann vom Produktions- zu einem reinen Innovations-, Forschungs- und Begegnungsstandort weiter voranschreiten wird und schrittweise die angestrebte Öffnung des Campus möglich wird.

7.4 Schaffung einer Hochhauszone: städtebauliche Überlegungen

Das Zusammenspiel einer relativ niedrigen Überbauung des grössten Teils des Areals mit den bestehenden und neuen Hochhäusern entspricht einem gestalterischen Anliegen des Masterplans und ist gleichzeitig wichtig für die Nutzungseffizienz. Die Schaffung der Hochhauszone hängt denn auch nicht von der Transformation des Rheinhafens ab. Um von Anfang an eine allgemein breite Abstützung für die geplante Hochhauszone zu erhalten werden städtebauliche Überlegungen und Machbarkeiten in einer Expertengruppe bestehend aus Vertretern des Kantons, Novartis und Dritten, erörtert und einvernehmliche Lösungsvorschläge gesucht. Um eine zusammenhängende Hochhauszone zu schaffen bietet sich der Bereich Campus-West, zwischen der Hünigerstrasse und Landesgrenze und zwischen Elsässer- und Fabrikstrasse, an. Mit der Schaffung einer Hochhauszone, die sich an die bereits vorhandene Situation des Novartis-Areals St. Johann anhängt, kann dem städtebaulichen Aspekt zur Schaffung einer verdichteten Hochhauszone Rechnung getragen werden.

7.5 Impropropriation Hünigerstrasse

7.5.1 Provisorische und definitive Verkehrsführung

Nach Fertigstellung der Nordtangente Mitte bis Ende 2007 werden der Schwer- und der Individualverkehr angebotsorientiert auf die Hauptachsen und speziell auf die Nordtangente

² SR 814.012

³ European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [ADR], SR 0.741.621

verlagert. Der Hünigerzoll soll geschlossen und der Transit- und Zollschwerverkehr auf andere bestehende Autobahnzollübergänge verlegt werden. Für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen wird längs des Rheinufer eine neue Verbindung geschaffen mit einer Verlängerungsmöglichkeit nach Hünigen und später über den Rhein nach Weil.

Um nach einer Impropration der Hünigerstrasse den nach Schliessung des Hünigerzolls noch verbleibenden Personenwagenverkehr aufnehmen zu können, muss die Schiffmühlestrasse entsprechend provisorisch ausgebaut werden. Mittel- bis langfristig soll der Verkehr nördlich der Schiffmühlestrasse auf französischem Territorium geführt werden. Dazu sind Gespräche und intensive Verhandlungen mit den französischen Nachbarn, insbesondere mit den Gemeinden Hünigen und St. Louis sowie weiteren französischen Behörden und Gremien erforderlich. In der Grundsatzvereinbarung zwischen Kanton und Novartis hat sich Novartis verpflichtet, die provisorische Verbindung Schiffmühlestrasse zu realisieren sowie sich dafür einzusetzen, dass planerisch und politisch die neue langfristige Verbindung nach Hünigen gesichert und die endgültige Verbindungsstrasse über französisches Territorium führen wird. Eine Neugestaltung der Hünigerstrasse durch die Novartis steht unter dem Vorbehalt der Realisierung der provisorischen Verbindung nach Hünigen über die Schiffmühlestrasse sowie der planerischen und politischen Sicherung einer neuen langfristigen Verbindung nach Hünigen.

Um einen adäquaten Ersatz für die Hünigerstrasse realisieren zu können, ist Novartis auch bereit, ihr gehörendes Areal unmittelbar angrenzend an die Landesgrenze oder andere ihr gehörende Areale im grenznahen Gebiet der Gemeinden Hünigen oder St. Louis als Ausgleich zur Verfügung zu stellen.

Für die Machbarkeit einer verkehrstechnischen Lösung hat die Novartis in Absprache mit dem Kanton einen Auftrag ausgelöst, um verschiedene Lösungsvarianten einer neuen Routenführung sowohl in der Schweiz als auch auf französischem Hoheitsgebiet zu prüfen und den Einfluss auf die Verkehrsachsen in beiden Ländern zu bestimmen. Die Resultate werden Ende 2005 erwartet. Die französischen Behörden versuchen heute schon mit verschiedenen verkehrstechnischen Massnahmen, den Durchgangsverkehr auf die dafür vorgesehenen Hauptachsen Palmrainstrasse und die Autobahnen E25 in Frankreich respektive E35 in Deutschland zu führen.

7.5.2 Verkehrsflüsse Hünigerstrasse

Eine Verkehrszählung im Februar und März dieses Jahres hat aufgezeigt, dass die Verkehrsströme in beider Richtungen einen kumulierten Tagesverkehr von rund 7'000 Fahrzeugen ergeben. Davon sind rund 9% Schwerverkehr, der Rest Individualverkehr mit einem geringen Anteil Motorrädern. Somit ist die Strasse als mittelstark befahrene Strasse zu klassifiziert. Der werksbezogene Anteil des Verkehrsaufkommens bezieht sich auf etwas weniger als die Hälfte. In den Spitzenzeiten in den Morgen- und Abendstunden beträgt der werksbezogene Verkehr rund 35% respektive 55%. Abgesehen vom werksbezogenen Verkehr ist die Hünigerstrasse ausserhalb der Spitzenzeiten nur schwach befahren. Rund 65% des Schwerverkehrs ist Durchgangsverkehr. Ebenfalls besteht ein hoher werksbezogener Zweiradverkehr. Der Anteil ausländischer Personenwagen liegt am Morgen bei 50% (44%

Frankreich) und abends bei rund 80% (69% Frankreich). Der Anteil der ausländischen Lastwagen schwankt zwischen 50 und 70%.

7.5.3 Sicherheitsaspekte Hünigerstrasse

Anlässlich der in Ziffer 7.5.2 erwähnten Verkehrszählung wurde festgestellt, dass die Personen- und Lastwagen in beide Richtungen häufig zu schnell fahren. Über die Mittagszeit (11h15 bis 14h00) herrscht ein überdurchschnittlicher Personenverkehr zwischen den beiden Teilarealen von Novartis. Die Hünigerstrasse führt sowohl auf der schweizerischen als auch auf der französischen Seite durch ein Industrieareal mit chemischer Produktion, worin einige Betriebe nach Seveso Richtlinien als störfallrelevant klassiert sind. Dies birgt ein überdurchschnittliches Risiko in sich: einerseits für den Durchgangsverkehr, andererseits für die Betriebe selbst - hervorgerufen durch einen allfälligen Unfall eines mit gefährlichen Gütern beladenen Lastwagens.

7.5.4 Gründe für eine Impropropriation der Hünigerstrasse

Die Hünigerstrasse teilt das heutige Novartis-Gelände im St. Johann in zwei. Die dafür notwendigen Sicherheitsaufwendungen in Millionenhöhe (zusätzliche Porten, Ausweiskontrolle etc.) würden durch die Impropropriation wegfallen. Die Sicherheit von Mitarbeitern und Besuchern – mehrere Tausend Bewegungen pro Tag - würde stark verbessert, da der Transfer zwischen den Arealteilen nicht mehr über eine öffentliche Strasse mit Personen- und Lastwagenverkehr führen würde. Damit würde Novartis aber nicht nur eine starke Verbesserung der Funktionalität erreichen, sondern auch den Zielen der Kommunikation und Begegnung auf dem Novartis Campus gerecht werden und die notwendigen Voraussetzungen für einen attraktiven Arbeitsplatz schaffen. Ebenfalls ist der Transport von gefährlichen Gütern auf öffentlichen Strassen, auch wenn dies nur einige Meter betrifft, gemäss den allgemein geltenden Richtlinien zu erfüllen. Dies erschwert die Logistik zwischen den Arealteilen, auch für Kleinstmengen aus Labors und Produktion. Mit der Impropropriation würden diese gesetzlichen Hürden für Novartis wegfallen. Nicht zu vernachlässigen ist auch die planerische Komponente. Der heutige Masterplan und die Positionierung der entsprechenden Gebäude ist durch die Hünigerstrasse stark eingeschränkt und bedarf speziellen Gebäudeformen, und es resultiert meist auch eine suboptimale Nutzung der vorhandenen Flächen.

8. Wohnraum

8.1 Wegfall von Wohnraum Ecke Elsässer- / Hünigerstrasse

Im Rahmen der vorgesehenen Grundbuchgeschäfte geht auch die Parzelle I 442, Ecke Elsässer-/Hünigerstrasse, an Novartis. Dort stehen zurzeit noch sieben Häuser mit insgesamt 70 2-, 3- und 4-Zimmer-Wohnungen sowie eine Esso-Tankstelle. Die Wohngebäude wurden 1950 als Kommunalbauten erstellt. Die Liegenschaft befindet sich im Finanzvermögen und im Eigentum der Einwohnergemeinde.

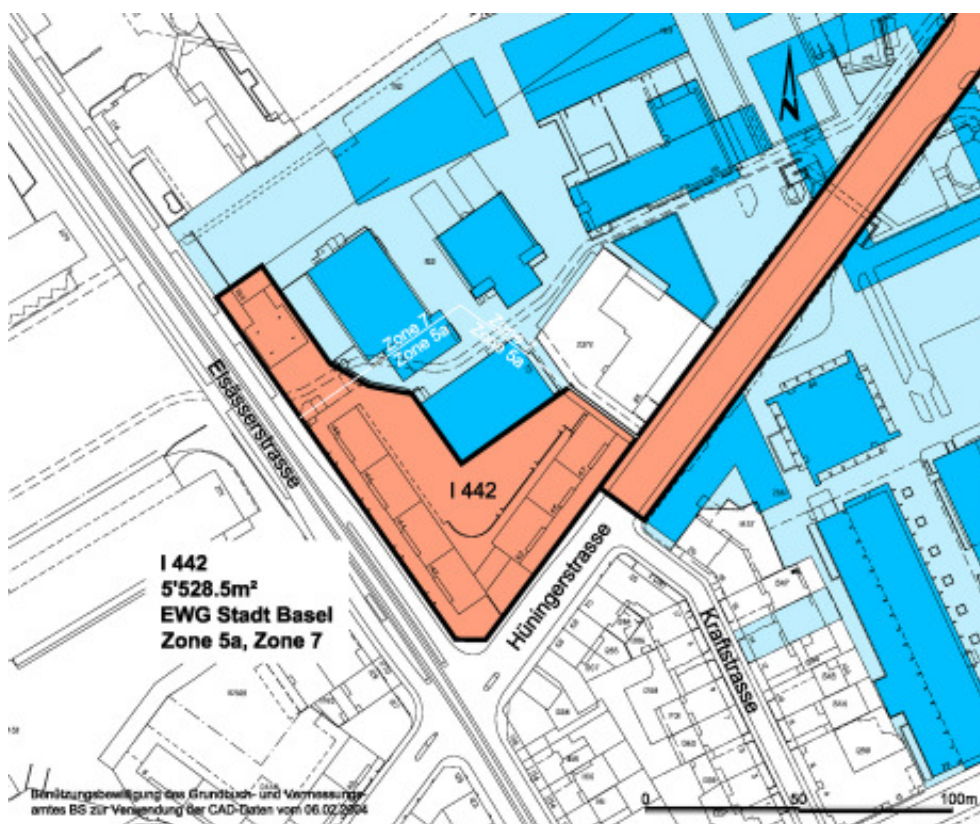


Abbildung 6: Areal Ecke Elsässer- / Hünigerstrasse

Wegen des instabilen Untergrundes – einer ehemaligen Bauschuttdeponie – sind die Häuser Elsässerstrasse 146 und 148 einsturzgefährdet. Sicherheitshalber wurde die Firma Gruner AG schon vor mehreren Jahren mit periodischen Lot- und Setzmessungen beauftragt. Diese haben ergeben, dass dringend Massnahmen notwendig sind, um die Senkung und Verkipung zum Stillstand zu bringen.

Neben der Einsturzgefahr der Häuser Elsässerstrasse 146 und 148 ergeben sich für den Kanton, aufgrund der Lagequalität und städtebaulich äusserst ungünstigen Rahmenbedingungen (Lärmimmissionen, Raum- und Lichtverhältnisse) zusätzliche, gewichtige Gründe den „Wohnstandort“ Ecke Elsässer-/Hünigerstrasse aufzugeben und die Parzelle einer zonengerechteren Neunutzung zuzuführen. Das Grundstück liegt exponiert am Rande der Industriezone, umgeben von negativen Rahmenbedingungen:

- im Osten und Süden die Lärmimmissionen des Strassenverkehrs (Tram, Pendler St. Louis-Grenze, Zubringer Industrie Novartis, Coop-Verteilzentrum, Tankstellenbetriebe);
- im Westen und Norden die Lärmimmissionen aus den Produktionsgebäuden der Novartis;
- bedingt durch die abgewinkelte Parzellenform, die geringe Grundstücktiefe und die nachbarlichen Produktionshochbauten der Novartis (12-geschossig) auf der Rückseite der Bauten äusserst ungünstige Raum- und Lichtverhältnisse für den Hofgartenbereich und die Wohnungen;
- bedingt durch die Gebäudelücke zur Strassenkreuzung hin starke Verkehrslärmimmissionen auch im geschützteren Hofgartenbereich.

Die Mietverträge wurden per 31. März 2006 gekündigt. Die Mieterinnen und Mieter wurden an einer eigens einberufenen Versammlung informiert und haben der Situation Verständnis entgegen gebracht. Dies zeigt sich auch daran, dass keine der Kündigungen angefochten worden ist. Ende August 2005 waren von den insgesamt 70 Wohnungen noch 21 bewohnt.

Die Wohnüberbauung Elsässer-/Hünigerstrasse steht auf einer ehemaligen, heute verfüllten Kiesgrube. Diese wurde 1880/82 eröffnet, ca. 1913 erweitert und bis 1930 wieder verfüllt. Die umfassende Technische Untersuchung des Deponieinhaltes im Jahr 2002 hat ergeben, dass praktisch ausschliesslich Aushub und vereinzelt Bauschutt abgelagert worden ist. Hinweise auf die Ablagerung von Hausmüll oder Chemieabfällen konnten keine gefunden werden. Die Deponie Elsässerstrasse gilt als belasteter Standort ohne Sanierungsbedarf. Hingegen wurde von der Behörde ein Überwachungsbedarf für das Grundwasser verfügt

8.2 Ersatzareal Schoren

Als Kompensation für den an der Elsässer-/Hünigerstrasse wegfallenden Wohnraum bietet Novartis dem Kanton oder – falls zwischen Kanton und Novartis keine Einigung zustande kommt - einem Investor die Parzellen 508 (Schorenweg 35) und 1364 (Schorenweg 36) zum Kauf an, wobei der Kanton oder der Investor der Novartis für das Bürogebäude am Schorenweg 35 ein Nutzungsrecht bis ins Jahr 2012 einräumt.

Insgesamt umfasst dieses Areal eine Fläche von rund 38'500 m². Novartis ist bereit, den unbebauten Westteil der Parzelle 508 von rund 10'500 m² rascher zu veräussern unter der Bedingung, dass für das Gesamtareal eine einvernehmliche Lösung mit entsprechenden Zusagen für eine optimale Bebauung resp. Zonenplanänderung seitens des Kantons besteht. Der Kanton unterstützt Novartis bei der Erarbeitung eines neuen, wenn möglich etapierten Bebauungsplans, so dass der im St. Johann wegfallende Wohnraum per saldo mindestens kompensiert werden kann. Dieses Vorhaben wird dem Grossen Rat bis Ende 2007 als separater Ratschlag unterbreitet.

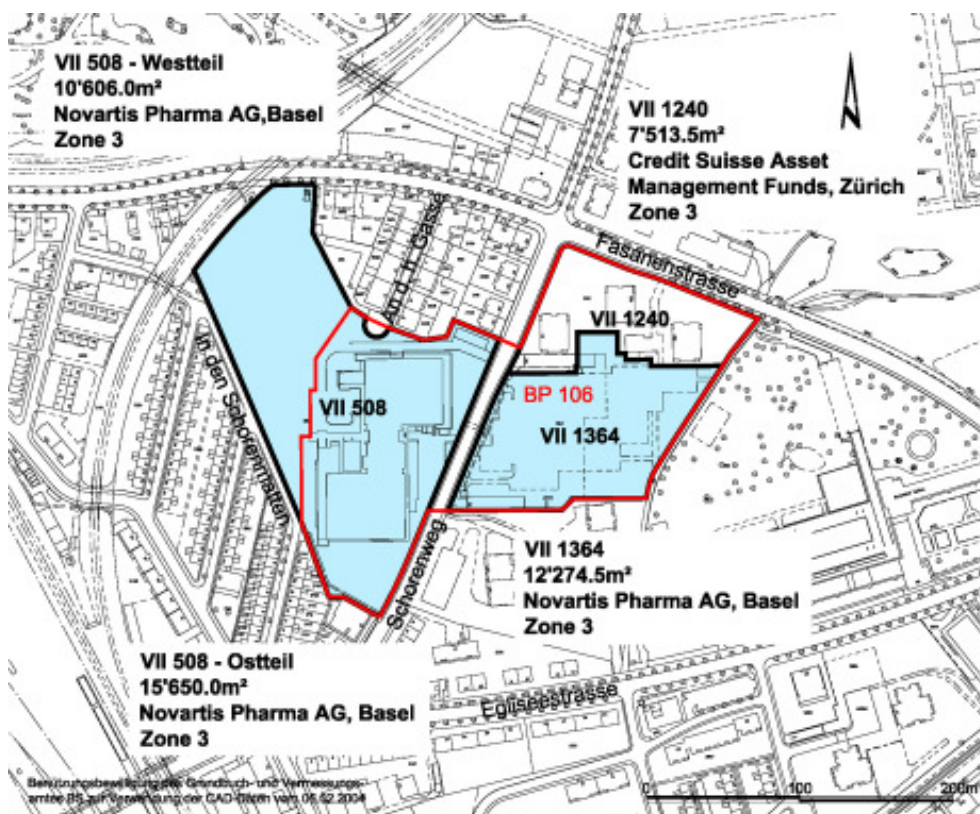


Abbildung 7: Das Schoren-Areal mit dem bestehenden Bebauungsplan Nr. 106, das heute ausschliesslich als Verwaltungsgebäude und Parkplatz für die Novartis dient.

8.3 Gesamtwirkung und Fazit

Grösse und Lage des Schoren-Areals sind geeignet, den Wegfall der Häuser an der Ecke Elsäßer-/Hünigerstrasse quantitativ und qualitativ mehr als auszugleichen. Dass damit eine Angebotsverschiebung in ein höheres Qualitätssegment einhergeht, liegt auf der Linie der langfristigen Ziele, die sich die Regierung im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung (APS) 1999 gesetzt hat. Das APS hat zum Ziel, in einem integralen Prozess die Lebensqualität in der Stadt umfassend zu verbessern und damit insbesondere auch das Wohnen im Stadtkanton wieder attraktiver zu machen.

Pro Memoria:

Übergeordnete Ziele des Aktionsprogramms Stadtentwicklung:

- Stabilisieren der Bevölkerungsentwicklung und -zusammensetzung
- Brechen des Abwanderungstrends von der Stadt in die Region
- Sicherung der Steuerertragskraft der natürlichen Personen

Ziele von LOGIS BALE

- Verbesserung des Angebotes im Segment der grossen Wohnungen mit guter Qualität durch Neubau, Umnutzung, Umbau und Wohnungszusammenlegungen.

- Modernisierung des gesamten Wohnliegenschaftsbestands durch Erhöhung der Investitionen im Bereich Liegenschaftsunterhalt und -Erneuerung.
- Generelle Erhöhung des Standards der Wohnqualität im Kanton Basel-Stadt.
- Erhöhung des Angebots hochwertiger Wohnungen im Kanton Basel-Stadt um 5000 Einheiten innert 10 Jahren.

Per saldo wird sich das Projekt also trotz Wegfall der 70 Wohnungen an der Ecke Elsässer-/Hünigerstrasse in einer Vermehrung des Wohnraums in der Stadt Basel auswirken. Aber auch im Äusseren St. Johann / Volta wird der Wohnraum in den nächsten Jahren zunehmen, wenn auch nicht durch das Projekt Campus, sondern durch die Realisierung der bereits geplanten Vorhaben im Rahmen der integralen Stadtteilentwicklung. So entstehen beispielsweise allein mit dem Projekt VoltaMitte bis ins Jahr 2009 rund 100 neue Wohnungen. Unter dem Titel VoltaWest/Zentrum werden derzeit schon die nächsten Baufelder entwickelt, in deren Rahmen mit der Erstellung weiterer 100 Wohnungen zu rechnen ist. Die Zuweisung der Parzelle I 442 zur Industriezone ist somit im Gesamtzusammenhang eine durchaus sinnvolle Anpassung.

9. Lehre und Forschung

9.1 Räumliche Konzentration im Bereich der „Life Sciences“

Unabhängig vom Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ sollte der gesamte in Basel domizilierte Life Science Bereich der Universität Basel wie der ETH (Forschungszentrum für Systembiologie – C-BSEE) idealerweise an einem Ort zusammengefasst werden. Einerseits können Synergien - insbesondere bei den teuren Apparaten - optimal genutzt werden, andererseits entsteht ein stimulierender Wettbewerb zwischen zwei universitären Hochschulen, die beide an internationalen Massstäben gemessen werden. Sowohl konzeptionell wie von der Grössenordnung her wäre ein solcher Hochschul-Campus einzigartig. Er würde dem Wissens- und Wirtschaftsstandort Basel im globalen Vergleich in den ersten Rängen platzieren und damit nachhaltig stärken.

Die Grössenordnung eines solchen von ETH und den beiden Basler Kantonen zu errichtenden Hochschulstandorts würde nach aktuellen Schätzungen etwa 50'000 m² umfassen, wobei gut 40'000 m² auf die Universität und damit als Investition auf die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft entfallen würden. Die Errichtung eines solchen Campus erlaubt zeitgerecht den Umzug von universitären Institutionen, deren jetzt benutzte Gebäude in mittlerer Frist grundlegend saniert werden müssen (Biozentrum, Institut für Physik, Institut für Chemie, etc.). Im „Windschatten“ eines solchen grossen Wurfs wären in den frei werdenden Gebäuden und Arealen die Bedürfnisse der Geistes- und Gesellschaftswissenschaften der Universität umfassend zu decken. Die derzeitige grosse Zahl kleinerer Standorte der Universität könnte in wenigen, gut in der Stadt integrierten Arealen für die anderen Wissensbereiche der Universität zusammengefasst werden. Die Universität erhielte ein Gesicht, das ihre Identität stärken würde. Für die Stadt ergäben sich weitere architektonische und städtebauliche, hoch attraktive Akzente. Das von Novartis dem Kanton als öffentlicher Grund und Boden angebotene Bau Feld am Brückenkopf der Dreirosenbrücke bildet – neben anderen möglichen Standorten auf dem Kantonsgebiet wie dem „Schällemätteli“ - eine attraktive Option für diese Planungen.

9.2 Aktueller Stand und Ausblick

Die Option der Ansiedlung von Forschungsinstitutionen der öffentlichen Hand in der Nähe des Novartis Campus hat zu kontroversen Stellungnahmen sowohl bei den zwei grossen Pharma-Konzernen wie den Hochschulen geführt. Eine separate Projektsteuerung unter dem Vorsitz des Präsidenten des ETH-Rats, Prof. Dr. Alexander Zehnder, soll Anfang 2006 unter Einbezug aller interessierter Institutionen die verschiedenen auf dem Kantonsgebiet befindlichen Optionen evaluieren und zuhanden der ETH wie der Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine sachlich begründete Empfehlung abgeben.

Die Projektleitung unter Leitung des früheren Basler Kantonsbaumeisters Dr. Carl Fingerhut hat sich konstituiert und wird folgende Themen abdecken:

- Raumprogramm eines Campus, der das C-BSEE wie die darauf bezogenen Life-Science Aktivitäten der Universität Basel umfasst;
- Optionen, um diesen Raumbedarf abdecken;

- Bewertung der Vor- und Nachteile;
- Notwendige Investitionsvolumina;
- Weiteres Vorgehen und Zeitplan;
- Projektorganisation für die Umsetzung.

Das Ergebnis dieses separaten Projekts wird massgeblich dafür sein, ob die ETH bzw. der Kanton am Brückenkopf Dreirosen ein Baufeld für Lehre und Forschung auf öffentlichem Grund beanspruchen möchte und wie ein solches auszugestalten wäre. Der Regierungsrat geht davon aus, dass bezüglich C-BSEE die ETH als Betreiberin des Forschungszentrums den Standortentscheid fällen wird. Sollte sich diese für den Standort Brückenkopf Dreirosen entscheiden, wird der Regierungsrat diesen Entscheid unterstützen.

Für den Kanton ist es von zentraler Bedeutung, dass das ETH-Forschungszentrum für Systembiologie nach einer Aufbauphase 2005-06 dauerhaft in Basel verankert wird. Deshalb wirkt der Regierungsrat darauf hin, dass die Evaluation des definitiven Standorts unter Einbezug der massgeblichen Industriepartner vorgenommen wird. Der Entscheid für den definitiven Standort des C-BSEE dürfte bis Ende 2006 fallen.

10. Finanzielle Auswirkungen des Projekts

10.1 Finanzielle Auswirkungen für den Kanton Basel-Stadt

Der Regierungsrat und Novartis haben vereinbart, dass Novartis dem Kanton im Zusammenhang mit den oben dargelegten Gebietsabtauschen und städtebaulichen Neuordnungen im Bereich des Hafens St. Johann per Saldo aller gegenseitigen Ansprüche einen pauschalen Betrag von insgesamt 100 Mio. Franken bezahlt. Zusätzlich geht die sogenannte Klybekinsel mit einem geschätzten Landwert von rund 10.5 Mio. Franken (siehe Kap. 10.2), von Novartis an den Kanton über. Das gesamte Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ verursacht dem Kanton laut aktuellem Planungsstand Kosten in Höhe von insgesamt rund 156 Mio. Franken⁴, wobei für die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen rund 29 Mio. Franken dem für diese Zwecke reservierten Mehrwertabgabefonds entnommen werden sollen. Gewisse Beträge sind noch nicht abschliessend bezifferbar, da es sich zum heutigen Zeitpunkt um erste Grobschätzungen handelt. Die detaillierte Planung inklusive der erforderlichen Kostenerhebung wird erst in Angriff genommen, wenn der Grosse Rat dem Vorhaben zugestimmt hat.

Novartis verpflichtet sich gemäss Vereinbarung weiter, in Zukunft vermehrt Konzern- und Geschäftsfunktionen mit hoher Wertschöpfung – insbesondere Teile ihres Generika-Geschäftes – in Basel anzusiedeln. Deshalb wird das in Basel anfallende Steuersubstrat in Zukunft wesentlich schneller wachsen. Beide Parteien gehen davon aus, dass aufgrund der einzuleitenden Massnahmen die wiederkehrende Erhöhung der vergleichbaren jährlichen Steuern bereits ab dem laufenden Jahr mehr als 10 Mio. Franken betragen wird - dies führt zum Beispiel in fünf Jahren zu zusätzlichen Steuereinnahmen von 150 Mio. Franken (10+20+30+40+50=150). Während und nach der Bauphase des Novartis Campus werden überdies direkte und indirekte Arbeitsplätze weitere Steuereinnahmen generieren.

10.2 Landwertbetrachtung

Der Kanton tritt Novartis Landflächen von insgesamt 76'177 m² ab. Umgekehrt tritt Novartis dem Kanton die Klybeckinsel mit insgesamt 13'174.5 m² ab. Weitere eigentlich an Novartis abgetretene Flächen von insgesamt rund 10'000 m² müssen wegen der zu schaffenden Grün- und Freiraumverbindungen (Allmend) abgezogen werden. Hierbei handelt es sich um heute noch nicht exakt bezifferbare Flächen; die genauen Flächen stehen erst nach Abschluss der entsprechenden Wettbewerbsverfahren fest. Bei Marktpreisen von rund 800 Franken pro m² in der Industriezone und 1250 Franken pro m² in der Wohnzone ergibt sich folgendes Bild:

⁴

Vgl. Vorbehalte unter Ziffer 5.4.3

Landverkäufe bzw. Abtretungen	Preis pro m2	Fläche in m2	Kanton an Novartis (CHF)	Novartis an Kanton (CHF)
vom Kanton an Novartis				
- Hafen St. Johann Nord/Süd (Verw.vermögen)	800	56'769.00	45'415'200	
- Fabrikstrasse (Allmend)	800	832.50	666'000	
- Schiffmühlestrasse (Allmend)	800	5'003.00	4'002'400	
- Hüningerstrasse (Allmend)	800	8'043.50	6'434'800	
- Areal Wohnhäuser (Finanzvermögen)	1'250	5'528.50	6'910'625	
Total		76'176.50	63'429'025	
von Novartis an Kanton				
- Klybeckinsel	800	13'174.50		10'539'600
- öffentliches Fuss-/Velowege (Allmend) *	800	10'000.00		8'000'000
Total		23'174.50		18'539'600
Saldo zugunsten Novartis (ohne Hochschulfläche)		53'002.00	44'889'425	
falls Hochschulfläche beim Kanton verbleibt	800	8'500.00		6'800'000
Saldo zugunsten Novartis (mit Hochschulfläche)		44'502.00	38'089'425	

* variable Werte, die erst nach dem Wettbewerbsverfahren genau beziffert werden können

Ohne Berücksichtigung der Fläche für die Hochschulnutzung zahlt Novartis die 100 Mio. Franken für Landflächen von insgesamt 53'002 m2, was einem Quadratmeterpreis von rund 1'887 Franken entspricht. Bei Ansiedlung des ETH-Forschungszentrums für Systembiologie und allfälliger weiterer Hochschulbauten am Brückenkopf Dreirosen verbleiben zusätzliche 8'500 m2 Boden im Besitz des Kantons. Dann bezahlt Novartis die 100 Mio. Franken für Landflächen von insgesamt 44'502 m2, was einem Quadratmeterpreis von rund 2'247 Franken entspricht.

10.3 Projektkosten Kanton (Gesamtübersicht)

Um Novartis das Land verkaufen zu können, muss der Kanton zuerst die Baurechtsverträge mit den heutigen Hafenfirmen auflösen und diese entsprechend entschädigen. Weiter übergibt man sich laut Vereinbarung die Grundstücke gegenseitig frei von Gebäuden, Infrastrukturen, Fundamenten sowie Bodenverunreinigungen (Teilausräumung; vgl. Ziffer 5.8). Schliesslich sind auf verschiedenen Teilflächen der zu übertragenden Grundstücke archäologische Grabungen vorzunehmen. Die gesamten Projektkosten für den Kanton präsentieren sich demnach wie folgt (Zahlen gerundet):

Transaktion	Kosten (Mio. CHF)
Hafengelände	114.1
- Entschädigung für bisherige Baurechtnehmer/Mieter (Stand September 2005; vgl. Ziffer 5.4.3)	50.0
- Rückbau des Hafengeländes (Kostengenauigkeit +/- 25%)	21.0
- Bodensanierung Hafengelände (Kostengenauigkeit +/- 15-20%) (inkl. CHF 150'000.- Kantonsanteil an Kosten technische Untersuchung)	20.4
- Ufergestaltung inkl. Grün- und Freiraumverbindungen (zu 100% zulasten Mehrwertabgabefonds)	20.0
- archäologische Bodenforschung	2.6
IWB – Voltamatte	19.6
- Teilabbruch und Renovation	6.0
- Bodensanierung Bereich UW Volta (Kostengenauigkeit +/- 15-20%)	0.5
- Neugestaltung Voltamatte-Rhein/Platz Fabrikstrasse (zu 2/3 zulasten Mehrwertabgabefonds)	12.0
- archäologische Bodenforschung	1.1
Hünigerstrasse	2.8
- Bodensanierung (Kostengenauigkeit +/- 15-20%)	2.3
- archäologische Bodenforschung	0.5
Elsässerstrasse (Tankstelle und Wohnhäuser)	7.8
- Rückbau der Wohnhäuser	4.0
- Bodensanierung (Kostengenauigkeit +/- 15-20%)	3.8
Gestaltung Weg Rheinufer-Hünigerstrasse (zu 100% zulasten Mehrwert- abgabefonds)	1.0
Umgestaltung Platz Kohlestrasse/Elsässerstrasse	3.0
Klybeckinsel: archäologische Bodenforschung (Bodensanierung zulasten Novartis)	0.5
Projektreserve	5.8
Allgemeine Projektkosten für Phase 2 (vgl. Ziffer 10.5)	1.3
Total der vom Kanton zu tragenden Kosten (brutto)	155.9
abzgl. Entgelt Novartis für Landabtausch	- 100.0
Saldo I der dem Kanton verbleibenden Kosten	55.9
abzgl. Gestaltungsprojekte (Finanzierung zulasten Mehrwertfonds)	- 29.0
abzgl. Rückbau Wohnhäuser (Finanzierung zulasten Finanzvermögen)	- 7.8
Saldo II der dem Kanton verbleibenden Kosten	19.0

Aufgrund der Tatsache, dass Baurechtsverträge mit sehr langen Restlaufzeiten vorzeitig aufgelöst werden, fallen dem Kanton ausserordentliche Kosten in Höhe von insgesamt 71 Mio.

Franken für die Entschädigung der Baurechtnehmer (50 Mio. Franken; vgl. Ziffer 5.4.3) sowie den Rückbau des Hafengeländes (21 Mio. Franken) an. Novartis bezahlt dem Kanton pauschal 100 Mio. Franken und erhält dafür Landflächen im Wert von rund 38 Mio. Franken (falls die Fläche für Hochschulnutzung im Besitz des Kantons verbleibt; andernfalls Flächen im Wert von rund 45 Mio. Franken). Im ersten Fall finanziert Novartis also mit den verbleibenden rund 62 Mio. Franken die ausserordentlichen Kosten des Kantons aufgrund der vorzeitigen Auflösung der Baurechte zu rund 87%, im zweiten Fall beträgt dieser Anteil rund 77%.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die von Novartis bezahlten 100 Mio. Franken einzusetzen, um die Hafenfirmen zu entschädigen, die Hafenareale rückzubauen sowie Bodenverunreinigungen zu beseitigen. Die Gestaltung der neuen Grün- und Freiraumverbindungen soll mit Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds finanziert werden. Die verbleibenden Projektteile, die nicht zulasten des Finanzvermögens finanziert werden, müssen zu gegebenem Zeitpunkt über separate Kredite finanziert werden. Daraus ergibt sich folgendes Gesamtbild (Zahlen gerundet):

Finanzierung mit den CHF 100 Mio. von Novartis	100.0
Entschädigung für bisherige Baurechtnehmer/Mieter	50.0
Rückbau Hafenareal	21.0
Bodensanierung Hafen	20.4
Bodensanierung UW Volta, IWB	0.5
Bodensanierung Hünigerstrasse	2.3
Reserve	5.8
Elsässerstrasse (Tankstelle und Wohnhäuser) (zulasten Finanzvermögen)	7.8
Vorhaben zulasten Mehrwertabgabefonds	29.0
- Ufergestaltung inkl. Grün- und Freiraumgestaltung	20.0
- Neugestaltung Voltamatte – Rhein (Anteil)	8.0
- Gestaltung Verbindungsweg Rheinufer-Hünigerstrasse	1.0
Verbleibende Projektteile	19.0
Projektierungskosten	1.3
archäologische Bodenforschung	4.7
Gestaltung Platz Kohlestrasse/Elsässerstrasse	3.0
Neugestaltung Voltamatte – Rhein (Anteil)	4.0
Teil-Abbruch UW Volta, IWB	6.0

10.4 Veräusserung der Grundstücke

Die beiden grossen Hafen-Parzellen befinden sich heute im Verwaltungsvermögen des Kantons und sind mit einem Wert von je einem Franken in der Anlagen-Buchhaltung enthalten. Um diese Parzellen an Novartis verkaufen zu können, bedarf es deshalb vorgängig der Überführung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen durch den Grossen Rat. Nach erfolgter Entwidmung fällt die Veräusserung der Areale dann in die Zuständigkeit des Regierungsrates, der gemäss §38 FHG das Finanzvermögen verwaltet und darüber verfügt.

Zum Zeitpunkt der Umwidmung der Grundstücke stellen diese noch keinen direkt veräusserbaren Wert (Verkehrswert) dar, da sie noch bebaut sind und der Boden grösstenteils noch mit Bodenverunreinigungen belastet ist. Deshalb sollen die Areale zum symbolischen Wert von einem Franken vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen übertragen werden. Anschliessend erfolgen Rückbau und Altlastensanierung zulasten des Kantons, wodurch die Grundstücke erst einen Verkehrswert erhalten und veräusserbar werden. Dabei ist vorgesehen, die anfallenden Kosten jeweils direkt mit entsprechenden Tranchen der von Novartis zu zahlenden 100 Mio. Franken zu begleichen, so dass die entsprechenden Ausgaben des Kantons fortlaufend beglichen werden und die Rechnungen des Kantons nicht belasten.

Die Gestaltung der neuen Grün- und Freiraumverbindungen soll mit Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds finanziert werden. Die verbleibenden Projektteile müssen über separate Kredite finanziert werden. Sowohl für die Projekte zulasten Mehrwertabgabefonds (29 Mio. Franken) als auch für die verbleibenden Projektteile (19 Mio. Franken) werden dem Grossen Rat zu gegebenem Zeitpunkt entsprechende Kreditanträge unterbreitet. Damit wird der Grosse Rat über Projekte im Umfang von insgesamt rund 48 Mio. Franken zu entscheiden haben.

10.5 Projektierungs- und Planungskredit

Um das Projekt samt der in der Grundsatzvereinbarung definierten Kostentragung Kanton/Novartis in der geforderten Zeit erfolgreich abzuwickeln, sind während der Planungs- und Umsetzungsphase in den vier hauptsächlich involvierten Departementen (BD, ED, FD, WSD) beträchtliche Ressourcen einzusetzen. Der grössere Teil davon kann mit einer klaren Prioritätensetzung über die ordentlichen Budgets finanziert werden. Im Baudepartement (Federführung Phase 2, Grossteil der Planungsarbeiten) sowie im Wirtschafts- und Sozialdepartement (Federführung Phase 1, Rückbau und Transformation Hafen St. Johann) sind jedoch zusätzliche, teilweise auch externe Ressourcen erforderlich. Insoweit diese die bereits laufende Phase 1 des Projekts⁵ betreffen, hat der Regierungsrat die erforderlichen Mittel von 284'000 Franken bereits über das Kompetenzkonto bewilligt⁶.

Für Phase 2 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat für die Jahre 2006 bis 2009 einen Planungs- und Projektierungskredit von insgesamt **1.3 Millionen Franken**. Dieser deckt folgende Arbeiten ab: externe, teilszeitliche Projektleitung für Rückbau und Transformation des Hafens St. Johann (Rheinschiffahrtssdirektion), operative Gesamtprojektleitung seitens Kanton für Phase 2, Koordinations- und Planungsarbeiten bezüglich Teilprojekten, verkehrstechnische Untersuchungen, rechtliche Unterstützung (alle Baudepartement), sowie eine - aus Sicht des Regierungsrates angesichts der begrenzten Planbarkeit vieler Arbeiten - angemessene Reserve im Umfang von knapp 12% des Gesamtkredits.

⁵ Phase 1 endet mit rechtskräftigen Beschlüssen des Grossen Rats im Rahmen dieses Ratschlags
⁶ Kosten 2005 für die Projektleitung und Koordination, für technische Gutachten und Abklärungen, Unterstützung Erarbeitung Ratschlag, rechtliche Unterstützung, Information und Dokumentation.

10.6 Investitionen in die Hafeninfrastruktur im Klybeck

Damit die heute im St. Johann-Hafen tätigen Hafenfirmen ihre Tätigkeit wie vorgesehen in den Klybeckhafen verlegen können, muss dort vorgängig die Hafeninfrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Neben einer Böschungsbegradigung und Investitionen in die Quaimauer werden Kosten für diverse Gleis-, Strassen- und Werkleitungsbauten anfallen. Insgesamt werden diese Kosten gemäss ersten Schätzungen auf rund 22 Mio. Franken inkl. MWSt. veranschlagt. Davon hat der Regierungsrat 5.42 Mio. Franken für den Vertikalabschluss des Klybeckquais als gebundene Ausgabe bereits ins Investitionsprogramm aufgenommen (vgl. Ziffer 5.4.4). Auch die nicht gebundenen Ausgaben (Investitionen) in die öffentliche Hafeninfrastruktur können finanzrechtlich nur indirekt dem Projekt „Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“ zugeschlagen werden, da sie bei einem vergleichbaren Ausbau der Aktivitäten im Klybeck-Hafen ebenfalls in ähnlicher Höhe anfallen würden. Inhaltlich sind der Rückbau des Hafens und die dem Kanton entstehenden Kosten für die Bereitstellung der öffentlichen Infrastruktur am neuen Standort jedoch eng miteinander verbunden.

10.7 Finanzielle Würdigung

Wie oben dargelegt verursacht das Vorhaben dem Kanton direkte Projektkosten in Höhe von rund 56 Mio. Franken (netto), wovon rund 29 Mio. Franken für neue Grün- und Freiraumverbindungen investiert werden sollen. Weiter werden die Kosten für den Rückbau der Wohnhäuser an der Ecke Elsässerstrasse/Hünigerstrasse sowie die Sanierung der darunter liegenden Deponie von total rund 8 Mio. Franken zulasten des Finanzvermögens finanziert. Somit verbleiben für die restlichen Projektteile Kosten in Höhe von rund 19 Mio. Franken. Ferner sind die in Kap. 5.5 dargelegten Mindereinnahmen der Rheinschiffahrtsgesellschaft in Höhe von netto rund einer Million Franken pro Jahr zu berücksichtigen. Nicht direkt dem Projekt anzurechnen (aber der Vollständigkeit halber an dieser Stelle gleichwohl nochmals genannt) seien die in den Ausbau der Infrastruktur des Klybeckhafens zu investierenden rund 22 Mio. Franken (inklusive 5.42 Mio. Franken gebundene Ausgaben; vgl. Ziffer 10.6). Für den entsprechenden Kredit wird der Regierungsrat dem Grossen Rat zu gegebener Zeit einen separaten Antrag stellen.

Auf der Einnahmenseite sind aus Kantonssicht in erster Linie die positiven Auswirkungen auf die Unternehmenssteuern von Novartis zu erwähnen. Diese werden sich jährlich wiederkehrend um mindestens 10 Mio. Franken erhöhen, was bereits innert fünf Jahren zu Mehreinnahmen in Höhe von 150 Mio. Franken führen wird. Zudem werden während und nach der Bauphase des Novartis Campus direkte und indirekte Arbeitsplätze geschaffen, was u.a. auch zu weiteren Steuereinnahmen führen wird. Insgesamt darf von positiven Impulsen für die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Stadtentwicklung ausgegangen werden, die ein Vielfaches der zu tätigen Investitionen betragen.

Der Regierungsrat ist sich durchaus bewusst, dass sich der Anteil des vorliegenden Projektes an den positiven Effekten auf der Ertragsseite nicht exakt ermitteln lassen. Er ist jedoch davon überzeugt, dass der „Return on Investment“ für die vorliegenden kantonalen Investitionen bereits nach wenigen Jahren erreicht sein wird und dass sich das Vorhaben damit aus Sicht des Kantons auch finanziell und wirtschaftlich ausbezahlt.

10.8 Finanzielle Auswirkungen für Novartis

Novartis zahlt dem Kanton für den Erwerb des Hafenareals, der Parzelle Wohnüberbauung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse und der Übereignung der Hünigerstrasse einen Pauschalbetrag von 100 Mio. Franken. Dies entspricht - unter Berücksichtigung des für Hochschulzwecke im Eigentum des Kantons bleibenden Oberfläche und der Abtretung der Klybeckinsel - einem Quadratmeterpreis von 2'247.- Franken (siehe Kap 10.2).

Weiter trägt Novartis die Kosten für die Realisierung der Schiffmühlestrasse als Ersatz für die Hünigerstrasse in Höhe von rund 7 Mio. Franken. Hinzu kommt der Erwerb der Parzelle der Zollstation zwischen Schiffmühlestrasse und Hünigerstrasse für 2 Mio. Franken. Die Kosten für Rückbau und Bodensanierung auf der Klybeckinsel belaufen sich auf insgesamt rund 14.2 Mio. Franken. Die allgemeinen Projektkosten inklusive städtebauliche Planungen (Varianzverfahren) und juristischen Beistand von Novartis belaufen sich auf geschätzte 3 Mio. Franken.

Total belaufen sich damit die Kosten von Novartis ohne Entschädigung des Kantons auf 26.2 Mio. Franken. Hinzu kommen die 100 Mio. Franken, die Novartis dem Kanton bezahlt, so dass sich die Gesamtkosten von Novartis auf total 126.2 Mio. Franken belaufen (Stand: September 2005, Zahlen gerundet).

Transaktion	Kosten (Mio. CHF)
Schiffmühlestrasse als Ersatz Hünigerstrasse	7.0
Erwerb Zollstation	2.0
Klybeckinsel	14.2
- Bodensanierung	9.2
- Rückbau	5.0
Allgemeine Projektkosten	3.0
Total der von Novartis zu tragenden Kosten	26.2
plus Entgelt an Kanton für Landabtausch	+ 100.0
Saldo der von Novartis zu tragenden Kosten	126.2

10.9 Volkswirtschaftliche Auswirkungen für die Region Basel

10.9.1 Auswirkungen für das Baugewerbe und die Zulieferindustrie

Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Vorhabens für das Bauhaupt- und Nebengewerbe sowie für die Zulieferindustrie ist in direkter Verbindung zum Novartis Campus - Projekt zu sehen. Die Neunutzung des Hafens St. Johann schafft räumliche Rahmenbedingungen, die Novartis erlauben, das Areal im St. Johann-Quartier für weit reichende Wachstumsperspektiven erweiterbar und durch den Wegfall der Hünigerstrasse als Durchgangsstrasse siche-

rer und flexibler zu machen. Das durch das vorliegende Projekt zusätzlich entstehende Auftragsvolumen an die Gesamtwirtschaft wird Arbeitsplätze auf allen Ebenen sichern und neue schaffen. Das Campus Projekt ist baulich auf einem sehr hohen und technisch innovativen Niveau angesiedelt. Somit bietet sich dem regionalen Bau- und Ausrüstungsgewerbe die Chance, zukunftsgerichtete Methoden und Techniken einzubringen.

10.9.2 Schaffung von dauerhaften Arbeitsplätzen

Seit 1999 hat sich die Belegschaft in den Basler Werken von Novartis von knapp 6'800 auf über 8'800 eigene Mitarbeitende entwickelt, dies entspricht einem kumulierten Wachstum von rund 30%. Das entsprechende Gesamteinkommen der Belegschaft ist sogar noch schneller gewachsen und beläuft sich heute auf über 1.2 Milliarden Franken. Davon fallen gemäss einer Erhebung von Novartis 35% im Kanton Basel-Stadt und 25% im Kanton Basel-Landschaft an.

Mit dem Campus-Projekt im St. Johann setzt Novartis ein deutliches Zeichen für Basel als Konzern-Hauptsitz und unterstreicht dies mit der verstärkten Ansiedlung zentraler Funktionen wie Forschung und Entwicklung, Marketing und Management. Dies bedingt eine Verschiebung des Schwergewichtes der Neuanstellungen auf hoch qualifizierte Wissenschaftler/-innen und Akademiker/-innen. Heute arbeiten im St. Johann rund 5'000 Angestellte von Novartis und rund 500 von Drittfirmen (Valorec, Johnson Controls u. a.). Mittelfristig kann sich diese Zahl dank der möglichen Expansion des Areals auf über 10'000 verdoppeln. Dazu tragen Verlagerungen von heutigen Aussenstellen in Basel etwa 1'000 Mitarbeitende bei. Mit der Neunutzung des Hafens St. Johann – Campus Plus wird Novartis in die Lage versetzt, je nach Geschäftsgang auf dem Novartis Campus im St. Johann 4'000 neue Arbeitsplätze anzusiedeln. Bei entsprechendem Wohnungsangebot und guten übrigen Rahmenbedingungen wird sich ein substantieller Teil dieser Angestellten im Kanton Basel-Stadt niederlassen und Steuern bezahlen.

11. Projektumsetzung und weitere Schritte

11.1 Projektorganisation

Das gesamte Projekt wird in einer von Kanton und Novartis gemeinsam getragenen Projektorganisation geplant und durchgeführt. Alle Gremien sowohl auf der Gesamtsteuerungsebene als auch in den Teilprojekten sind paritätisch besetzt, und für jedes Teilprojekt wird die Federführung vereinbart.

Auf der Seite des Kantons liegt die Federführung für Phase 1 (Ende: Vorliegen rechtskräftige Grossratsbeschlüsse) aufgrund der grossen Bedeutung des Projekts für den Wirtschaftsstandort beim Wirtschafts- und Sozialdepartement, für Phase 2 wird das Baudepartement die Federführung übernehmen. Die strategische Steuerung obliegt einem regierungsrätlichen Lenkungsausschuss, dem die Vorsteher/-innen von WSD (Vorsitz Phase 1), BD (Vorsitz Phase 2) sowie FD angehören. Für Hochschulfragen im Rahmen des Projektes zieht der Lenkungsausschuss den Vorsteher des ED bei.

11.2 Zeitlicher Verlauf der vorgesehenen Teilprojekte

In Ergänzung zu den unter Ziffer 4.6 detailliert erläuterten nächsten Planungsschritten gibt die nachfolgende Grafik aus heutiger Sicht zusammenfassend einen Überblick über die wesentlichen Projektschritte und deren zeitlichen Verlauf.

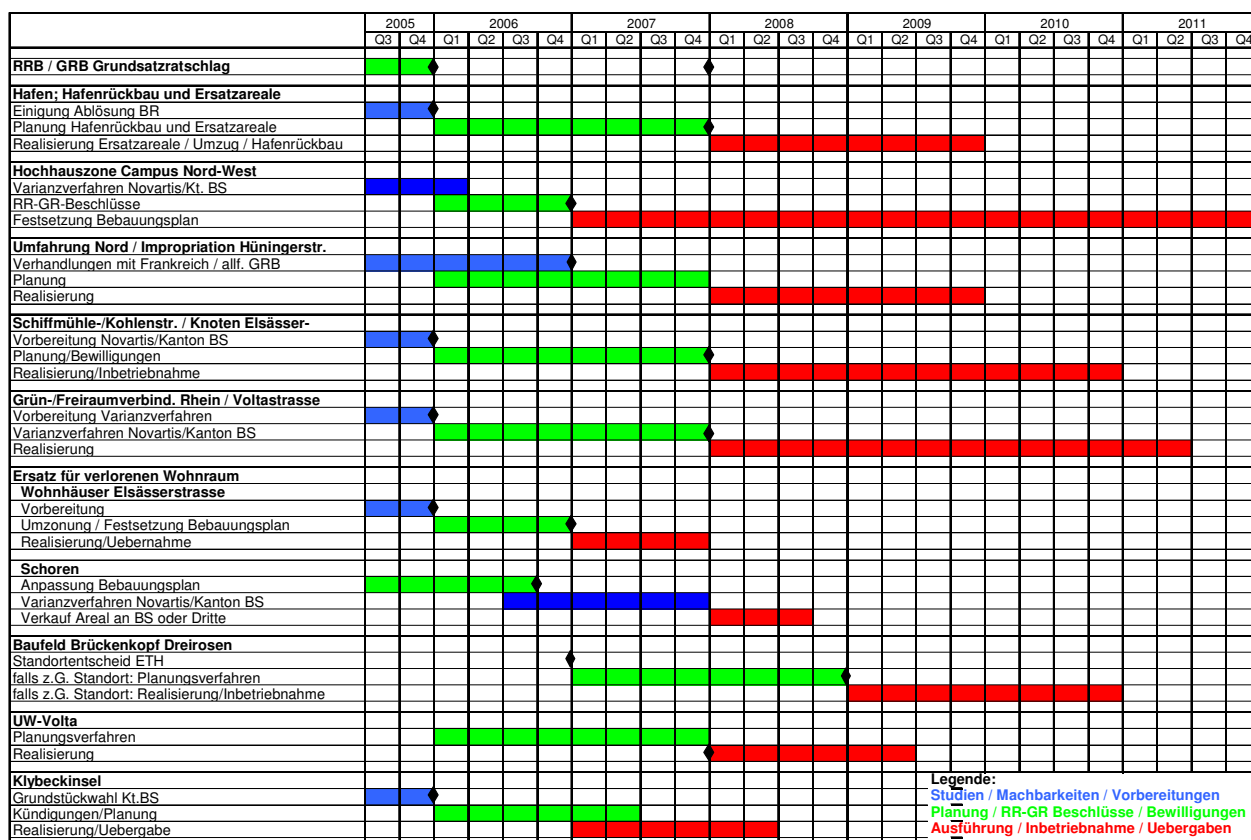


Abbildung 8: Übersicht Grobtermine der Teilprojekte (Stand September 2005)

12. 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 der nachstehenden Beschlussentwürfe.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Ralph Lewin
Präsident

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage

Entwurf Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss

betreffend

Entwidmung und bilanzmässige Überführung mehrerer Parzellen im Bereich des Hafens St. Johann aus dem Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf § 33 des Finanzhaushaltsgesetzes des Kantons Basel-Stadt vom 16. April 1997⁷⁾, beschliesst:

://: Die Überführung der Parzelle 18.8 in Sektion 1, Hafen St. Johann Nord, haltend 37'589.5 m2 und der Parzelle 17.1 in Sektion 1, Hafen St. Johann Süd, haltend 19'179.5 m2 mit einem symbolischen Wert von 1 Franken vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Einwohnergemeinde der Stadt Basel.

Von der Entwidmung ausgenommen sind diejenigen Arealteile, die für die Grün- und Freiraumverbindung entlang der Voltastrasse und dem Rheinufer beansprucht werden.

Die Entwidmung des Baufelds Brückenkopf steht unter dem Vorbehalt eines negativen Standortentscheids betreffend einer Hochschulnutzung.

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

⁷⁾ SG 610.100

Grossratsbeschluss

betreffend

Planungs- und Projektierungskredit für die Realisierung des Projekts „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, beschliesst:

://: Für die Realisierung des Projekts „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“ wird ein Planungs- und Projektierungskredit von insgesamt **1.3 Mio. Franken** (Preisbasis 2005) zu Lasten der Rechnungen 2006, 2007, 2008 und 2009 des Baudepartements und des Wirtschafts- und Sozialdepartements bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.