



An den Grossen Rat

23.0812.01

BVD/P230812

Basel, 14. Juni 2023

Regierungsratsbeschluss vom 13. Juni 2023

Ratschlag

Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante „Südquai“

Inhalt

1. Begehren und Zusammenfassung.....	3
2. Ziele und Nutzen durch die Weiterentwicklung der Hafenbahn	5
2.1 Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen.....	5
2.2 Nutzen durch Verlagerung des Hafenbahnhofs.....	6
2.3 Gesamtwirtschaftlichkeit im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung.....	7
3. Ausgangslage.....	9
3.1 Bedeutung der Hafenbahn	9
3.2 Aufträge des Grossen Rates zur Hafenbahn	9
3.3 Perimeter und verfügbare Flächen	10
3.4 Naturwerte.....	13
4. Machbarkeit Bahnprojekt.....	13
4.1 Zusammenarbeit mit SRH und BAV	13
4.2 Studie Machbarkeit und Variantenentscheid	13
4.3 Zustimmung BAV zur Weiterbearbeitung der Bestvariante	16
5. Machbarkeit Flächenverfügbarkeit	16
6. Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen	19
6.1 Etappierung und kritischer Pfad	19
6.2 Vorgezogener Ersatz- und Verlagerungsbedarf	20
6.3 Weiterer Ersatz- und Verlagerungsbedarf	22
7. Raumwirksame Interessen	23
7.1 Vereinbarkeit mit Planungsdokumenten des Kantons	24
7.2 Vereinbarkeit mit Planungsdokumenten des Bundes	25
7.3 Nachhaltigkeit und Klima.....	25
7.4 Naturwerte und Biodiversität.....	26
7.5 Ver- und Entsorgung	27
7.6 Erschliessung und öffentliche Verkehrswege	28
7.7 Koordination	29
7.8 Interessensabwägung	29
8. Landerwerbe	30
9. Finanzielle Auswirkungen	32
9.1 Gesamtkostenprognose	32
10. Weiteres Vorgehen.....	35
10.1 Zeitliche Abhängigkeiten	35
10.2 Gesetzliche Verfahren.....	36
10.3 Risikoabwägung	37
11. Prüfungen	38
12. Antrag	38

1. Begehren und Zusammenfassung

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, den Variantenentscheid für die Verlagerung des Hafenbahnhofs gemäss Variante «Südquai» sowie einmalige Ausgaben in Höhe von total 36'050'000 Franken (inkl. Mehrwertsteuer) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» zu bewilligen. Diese Ausgaben – hier bezeichnet mit Tranche II – setzen sich aus weiterführenden Planungs- sowie Realisierungskosten für vorgängig zwingend notwendige Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen zur Umsetzung der Variante «Südquai» zusammen. Bewilligt der Grosse Rat die Ausgaben der Tranche II, sollen ihm im Jahr 2025 die Ausgaben der letzten Tranche III betreffend die vollständige Umsetzung der Hafenbahn Variante «Südquai» beantragt werden.

Dieses Begehren basiert auf den Grossratsbeschlüssen 20/07/08G vom 12. Februar 2020 (Vorprojekt zur Weiterentwicklung der Hafenbahn) – hier bezeichnet mit Tranche I – sowie 21/38/12G vom 15. September 2021 (Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen ARA Basel). Im Ratschlag vom 15. September 2021 wurde bereits festgehalten, dass die Variante «Südquai» aufgrund ihrer grossen Vorteile gegenüber den ursprünglich in Erwägung gezogenen Varianten «Neuhausstrasse» und «Altrheinweg» weiterverfolgt werden soll, sofern die grundsätzlichen Machbarkeiten bestätigt werden können. Wie im vorliegenden Ratschlag dargelegt, sind die Machbarkeiten der Variante «Südquai» gegeben:

- Bahnbetrieblich wird die Variante «Südquai» seitens Kanton Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen als Bestvariante empfohlen. Die Zustimmung des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur Weiterbearbeitung dieser Bestvariante liegt vor.
- Die für die Variante erforderlichen Flächen können verfügbar gemacht werden. Die beiliegende Entwicklungsvereinbarung zwischen dem Kanton als Projektträger der Weiterentwicklung der Hafenbahn, den öffentlichen Werken Industrielle Werke Basel (IWB), Gasverbund Mittelland (GVM) und ProRheno sowie den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als Eigentümerin der Hafenbahn regelt den Umgang mit den Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sowie dem Landerwerb zugunsten der Variante «Südquai» betreffend das Areal IWB / ProRheno entlang der Südquaistrasse.

Die Gesamtkosten für die Verlagerung belaufen sich laut Grobkostenschätzung auf 275 Mio. Franken ($\pm 30\%$). In diesen Kosten enthalten sind das gesamte Bahnprojekt, die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen zur Freistellung der benötigten Grundstücksflächen sowie der Landerwerb. Diesen Investitionskosten stehen die wirtschaftlichen Potenziale aufgrund der Verlagerung der Hafenbahn gegenüber. Die durchgeführte Wirtschaftlichkeitsanalyse geht aufgrund der derzeitigen Planungen für die städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais von jährlich wiederkehrenden Steuermehreinnahmen von bis zu 60 Mio. Franken und einem einmaligen, rund 232 Mio. Franken erhöhten Landwert sowie von einer um 347 Mio. Franken pro Jahr höhere Bruttowertschöpfung für das Szenario mit verlagerter Hafenbahn aus – dies im Vergleich zu einer Entwicklung des Klybeck- und Westquais ohne Verlagerung der Hafenbahn. Zudem bringt die Verlagerung grosse Mehrwerte für die bestehenden Quartiere und die ganze Stadt: Auf dem Klybeck- und Westquai können Wohnungen und Arbeitsplätze für insgesamt 8'000 Personen geschaffen werden. Die bestehenden Quartiere können sich aus ihrem räumlichen Korsett lösen, erhalten mehr Grün- und Freiräume und das Rheinbord wird – von der Dreirosenbrücke bis zur Wiesenmündung – frei zur öffentlichen Nutzung.

Eine Ablehnung des Grossen Rates der Variante «Südquai» gemäss vorliegender Ausgabenbewilligung würde den Abbruch der Gesamtmaßnahme Weiterentwicklung der Hafenbahn bedeuten. Die nunmehr erfolgten vertieften Untersuchungen haben gezeigt, dass keine alternativen Varianten zur Verlagerung des Hafenbahnhofs bestehen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass wenn der Hafenbahnhof nicht verlagert werden kann, die städtebauliche Entwicklung Klybeck- und Westquai grundsätzlich infrage gestellt ist.

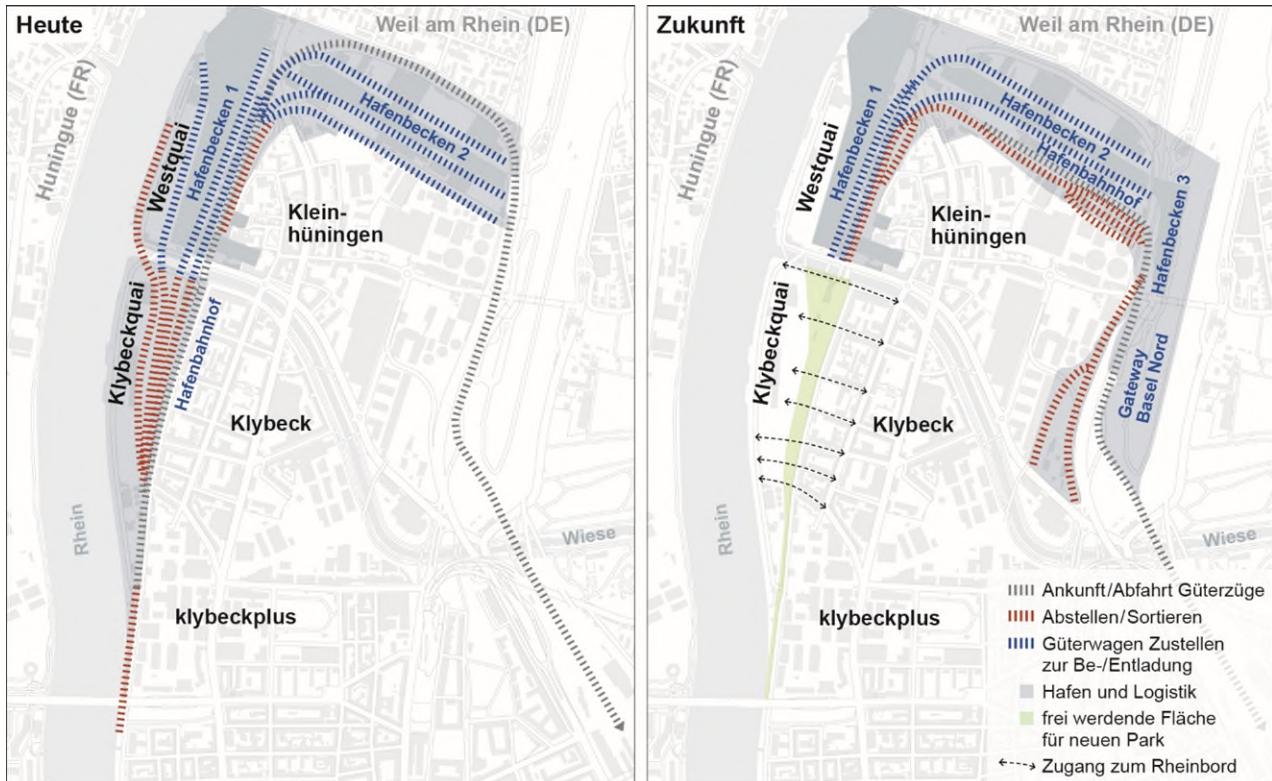


Abb. 1: Gegenüberstellung Hafen Kleinhüningen mit Gleisanlagen Hafenbahn heute (links) und künftiges Hafenkerngelände mit Gateway Basel Nord / Hafenbecken 3 und Hafenbahn Variante «Südquai» (rechts) (Darstellung Hahn Zimmermann 2023)

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit dem Variantenentscheid ein Meilenstein hin zu einer langfristig sehr sinnvollen Hafen- und Stadtentwicklung in Klybeck-Kleinhüningen erreicht werden.

2. Ziele und Nutzen durch die Weiterentwicklung der Hafenbahn

2.1 Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen

Vor rund 150 Jahren entstanden auf dem unbebauten Land zwischen Basel und dem Fischerdorf Kleinhüningen erste Industrieanlagen, damals genannt «Klybeck». Vor rund 100 Jahren folgte der Hafen Kleinhüningen mit der Hafenbahn in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Industrieanlagen, den Brennstofflagern und dem Hafenbecken 1. Während sich das Klybeck zu einem dichten Industrie- und Arbeiterquartier entwickelte, wuchs das Hafengebiet mit dem Hafenbecken 2 weiter Richtung Norden und Osten um Kleinhüningen herum. Mit dem Strukturwandel in den 1990er Jahren änderte sich die Nutzung von Teilen des Klybecks massgeblich. Die industrielle Produktion verschwand vollständig, Unternehmen zogen sich zurück und verkauften ihre Areale, so dass sie heute für neue Nutzungen zur Verfügung stehen.

Auch der Hafen Kleinhüningen unterliegt einem markanten Strukturwandel: Energieträger werden heute vollständig in den Häfen Birsfelden und Muttenz umgeschlagen. Der weltweite Trend, Waren in Containern zu transportieren, setzt sich mit stetigem Wachstum fort. Die Warenströme haben sich grundsätzlich verändert, so dass die Hafeninfrastruktur angepasst werden muss. Dieser Strukturwandel bietet die einmalige Chance, die Nutzungen in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen in Teilen neu zu ordnen und auf die zukünftigen Bedürfnisse auszurichten. Das Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen vereint die aufeinander abgestimmten Entwicklungen für die Umschlags- und Versorgungsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung im Norden von Basel mit den Zielen der Stadtentwicklung.

Die wichtigsten Elemente der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen sind (siehe Abb. 2):

- Die Konzentration der Güterumschlagsinfrastruktur im Hafenkerngebiet nördlich der Wiese ergänzt um den Containerterminal Gateway Basel Nord / Hafenbecken 3, dadurch Freistellung des Klybeck- und Westquais inkl. des Rheinbords von der Dreirosenbrücke bis zum Dreiländereck sowie Entlastung bestehender Wohnquartiere von der Hafenbahn.
- Die Weiterentwicklung der Umschlagsinfrastruktur durch den Containerterminal Gateway Basel Nord und das Hafenbecken 3 zur Sicherstellung der benötigten Kapazitäten und der Erhöhung des Schienenverkehrsanteils im Containerumschlag (Verlagerungsziele des Bundes).
- Die Verlagerung der Hafenbahn als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung sowie zur Sicherstellung der zwingend erforderlichen, bahnseitigen Erschliessung des künftigen Hafenkerngebiets.
- Die städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais inkl. Schaffung von Freiflächen und Erschliessung des Rheinbords für die Bevölkerung.
- Die Schaffung eines gemischt genutzten Stadtgebiets südlich der Wiese und die Verzahnung der städtebaulichen Entwicklungen klybeckplus sowie Klybeck- und Westquai mit den bestehenden Quartieren.

Die hier beantragten Ausgaben werden ausgelöst durch die Verlagerung des bestehenden Hafenbahnhofs am Altrheinweg als wichtiges Element für die Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen. Die Verlagerung der Hafenbahn ins zukünftige Hafenkerngebiet nördlich der Wiese ist Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais. Die Hafenbahn ist funktional nicht mit dem Containerterminal Basel Nord / Hafenbecken 3 verknüpft, jedoch müssen die Projekte aufgrund der räumlichen Nähe miteinander koordiniert werden. Der Containerterminal

Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 ist ein zentrales Element für die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Umschlagsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung und damit ebenfalls ein wichtiges Element der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen¹.

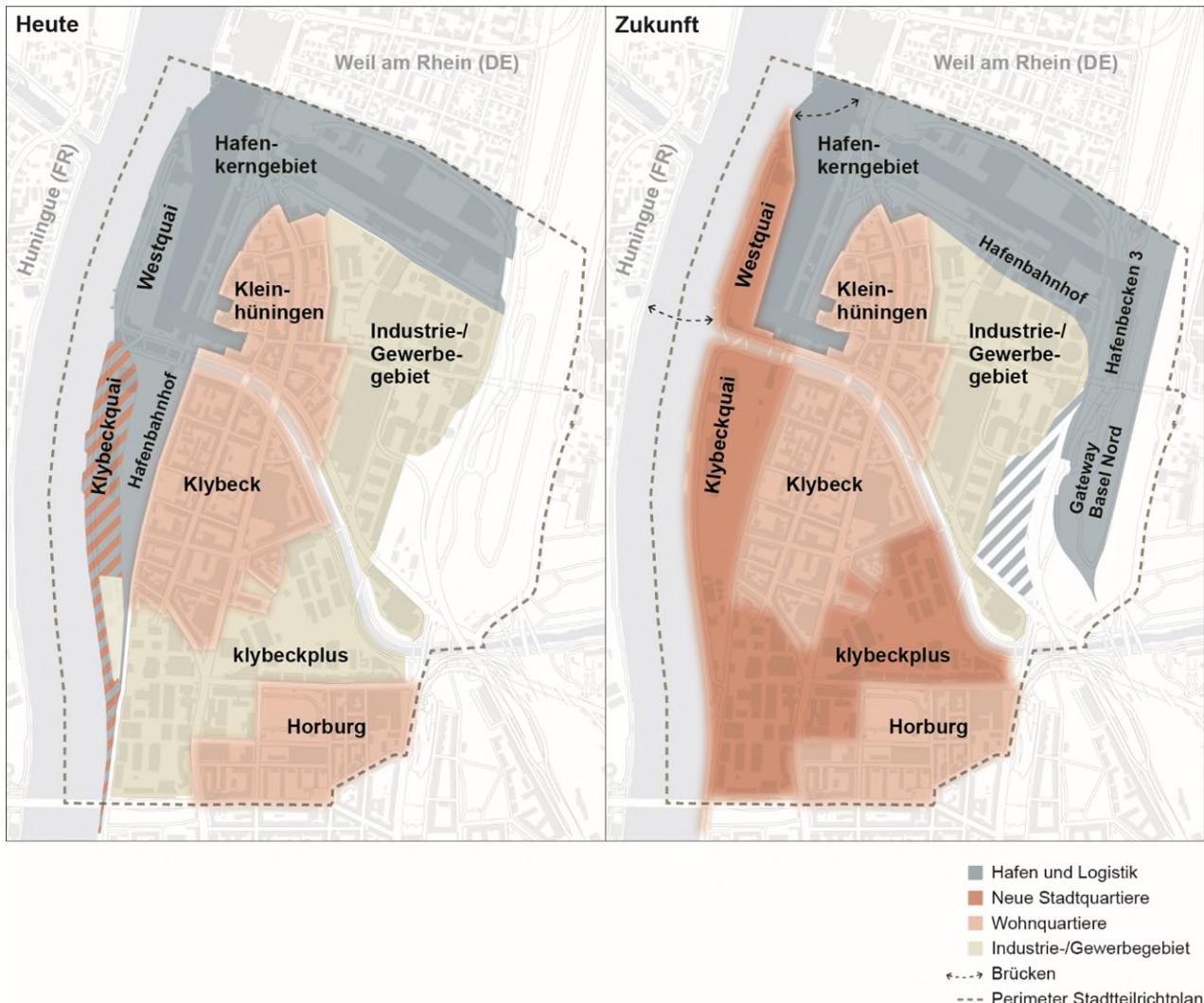


Abb. 2: Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen, schraffiert dargestellt ist der Lagerbahnhof (siehe Kap. 8)

2.2 Nutzen durch Verlagerung des Hafenbahnhofs

Wie mit dem Ratschlag betreffend «Planung Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck» (P210599) aufgezeigt, ist eine Weiterentwicklung der Hafenbahn ein zentrales Element für die Bereitstellung dringend benötigter Wohn- und Arbeitsflächen am Klybeck- und Westquai. Mit einer Verlagerung des Hafenbahnhofs aus seiner heutigen Lage am Altrheinweg wird es möglich, dass die potenziellen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadtraum respektive das bestehende Stadtquartier integriert werden können. Gleichzeitig können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein öffnen. Die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen wird massgeblich verbessert. Die Verlagerung der Hafenbahn stellt damit ein hohes öffentliches Interesse dar. Sie ist im kantonalen Richtplan von 2019 bereits als Zwischenergebnis enthalten.

¹ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Absichtserklärung BAV/BS/BL/SRH zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen 25. September 2017 / Grundsatzvereinbarung SRH/BS zum Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung 07. Mai 2018

2.3 Gesamtwirtschaftlichkeit im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung

Das Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen basiert auf den abgestimmten Planungen für die Güterverkehrsinfrastrukturen, der Hafenentwicklung und den daraus resultierenden Potentialen für die städtebauliche Entwicklung. Auf die Grundsatzvereinbarung betreffend die Hafen- und Stadtentwicklung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den SRH aus dem Jahr 2018 wurde bereits im Ratschlag vom 19. Dezember 2018 betreffend Hafenbecken 3 und Vorprojekt Hafenbahn (P181757) ausführlich Bezug genommen. Zusammengefasst können die städtebaulichen Potentiale nur realisiert werden, wenn die Hafenentwicklung und das Gateway Basel Nord inkl. Hafenbecken 3 umgesetzt werden.

Im oben erwähnten Ratschlag wurden die Ergebnisse der vom Kanton Basel-Stadt beauftragten Studie von EBP «Wirtschaftliche Potenziale Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck, Schlussbericht» vom 6. Juli 2017 vorgestellt. In der Studie wurden drei Szenarien untersucht. Dabei wurde die städtebauliche Entwicklung im Rahmen der bestehenden Strukturen (Status quo = Szenario 0) mit den beiden städtebaulichen Szenarien verglichen, die sich aus den beiden Verlagerungsvarianten der Hafenbahn ergeben hätten (Neuhausstrasse = Szenario 1 und Altrheinweg Szenario 2). Untersucht wurden die wirtschaftlichen Potentiale der drei Szenarien in Bezug auf die Landwerte und die Bruttowertschöpfung.

Vor dem Hintergrund der vorliegenden Variante «Südquai» zur Verlagerung der Hafenbahn wurde eine Aktualisierung der Studie² bei EBP / ecoplan in Auftrag gegeben. Die Aktualisierung berücksichtigt die aktuellen Rahmenbedingungen wie das städtebauliche Konzept für den Klybeck- und Westquai aus dem Jahr 2019, die aktuellen immobilienwirtschaftlichen Kennzahlen sowie die Variante «Südquai». Untersucht wurden die wirtschaftlichen Potentiale der beiden Szenarien in Bezug auf die Landwerte und die Bruttowertschöpfung. Zudem wurden die möglichen Steuererträge aus der städtebaulichen Entwicklung berechnet:

- Szenario 0: Weiterentwicklung auf Basis Status quo
- Szenario 1: Variante «Südquai»

Die beiden Szenarien unterscheiden sich in der Nutzungsart und in der Nutzungsintensität der Flächen sowie in der Erschliessung der Gebiete, was erhebliche Auswirkungen auf die Standortattraktivität hat.

Die durch die städtebauliche Entwicklung entstehenden wirtschaftlichen Potenziale ergeben sich aufgrund von zwei Wirkungsketten, die in der folgenden Abbildung schematisch aufgezeigt sind.

² klybeck-kleinhueningen.ch > Download: EBP / econcept, Aktualisierung wirtschaftliche Potenziale Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck, 15. März 2023

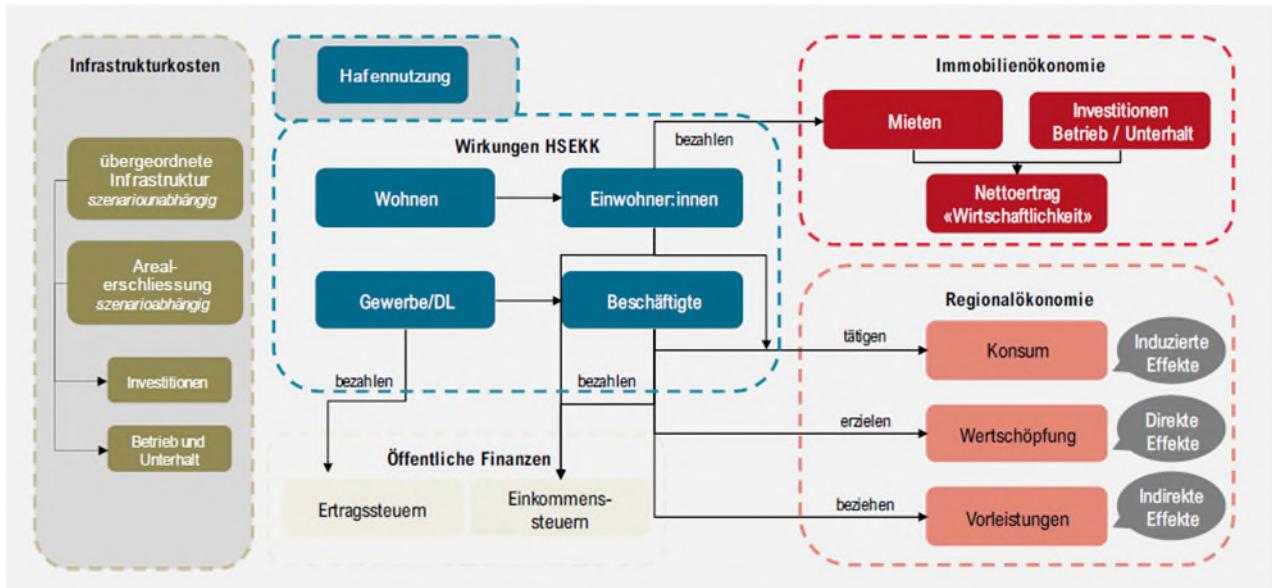


Abb. 3: Theoretisches Wirkungsmodell, Studie EBP / econcept 2023

Verglichen wurden die wirtschaftlichen Potentiale aus dem Referenzszenario ohne Verlagerung der Hafenbahn mit denen aus dem aktuellen Szenario der städtebaulichen Entwicklung Klybeck- und Westquai aufgrund der Variante «Südquai». In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse zu den wirtschaftlichen Potentialen dargestellt. Neben einem um 232 Mio. Franken erhöhten Landwert ergeben sich wiederkehrende Steuermehreinnahmen von 60 Mio. Franken pro Jahr sowie eine um 347 Mio. Franken pro Jahr höhere Bruttowertschöpfung für das Szenario mit verlagerter Hafenbahn.

	Szenario 0	Szenario 1
Landwert [Mio. CHF]	55	287
Wertschöpfung [Mio. CHF] ¹	807	1'154
Steuern [Mio. CHF] ²	91	151

¹ inkl. direkte und induzierte Wertschöpfung auf Stadtgebiet

² Einkommenssteuern nat. Personen und Gewinnsteuer jur. Personen

Abb. 4: Zusammenfassung der wirtschaftlichen Potentiale der Szenarien

Aus diesen Ergebnissen lässt sich schliessen, dass die möglichen wirtschaftlichen Potentiale primär von den für eine städtebauliche Entwicklung verfügbaren Flächen, der Möglichkeit von Wohnnutzung und der gesamten Standortattraktivität abhängen. Aus diesen wirtschaftlichen Potentialen ergeben sich Hinweise auf mögliche künftige finanzielle Handlungsspielräume. Konkrete Aussagen über die erwartbaren Mehreinnahmen für den Kanton Basel-Stadt sind damit jedoch noch nicht möglich.

Die Realisierung der wirtschaftlichen Potenziale setzt voraus, dass die den Potenzialen zugrundeliegenden Annahmen (wie etwa Dichte und Nutzung) im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der ehemaligen Hafengebiete realisiert werden können. Tiefere Dichte, Nutzungseinschränkungen oder zu starke Einschränkungen betreffend Wohnen würden den Nutzen für den Kanton reduzieren und ihn somit finanziell belasten.

3. Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Hafenbahn

Die Hafenbahn ist für die Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au ein unverzichtbarer Bestandteil. Jährlich werden rund 3-4 Mio. Tonnen Güter mit der Bahn umgeschlagen. Damit übernimmt die Hafenbahn mengenmässig einen Verkehrsanteil in den Häfen von rund 55% des Hafenaufkommens. Entsprechend stellt sie eine kritische Infrastruktur dar und muss unterbruchsfrei zur Verfügung stehen. Mit ihrer bedeutenden Funktion im Güterverkehr spielt sie in der Landesversorgung und in der Verlagerungspolitik des Bundes eine wichtige Rolle. Auch der Kanton Basel-Stadt hat grosses Interesse an der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, um Stadt und Autobahn vom Lastwagenverkehr zu entlasten.

Die Hafenbahn stellt die Infrastruktur zur Verfügung, worauf die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Hafenfirmen die Wagen an die Quais zur Verladung bereitstellen. Nach den Verladearbeiten werden die Wagen im Schienenverkehr zur Zieldestination in der Schweiz transportiert. Dafür ist ein Hafenbahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Quais unabdingbar.

3.2 Aufträge des Grossen Rates zur Hafenbahn

Mit GRB 20/07/08G vom 12. Februar 2020 hat der Grossen Rat die Ausgabenbewilligung für die Planung des Vorprojekts zur Weiterentwicklung der Hafenbahn in Höhe von 3.95 Mio. Franken gutgeheissen. Gemäss dem damaligen Planungsstand war das Vorprojekt in zwei Varianten vorgesehen, nämlich auf dem Areal des höher liegenden Basel Badischen Rangierbahnhofs (Variante «Neuhausstrasse») oder am bestehenden Ort mit reduzierter Fläche (Variante «Altrheinweg»). Erst danach wurde auf Vorschlag der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) die neue Variante «Südquai» parallel zum Hafenbecken 2 entwickelt.

Diese Variante wurde dem Grossen Rat im Bericht «Ausgabebewilligung für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRheno als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn» (P210599) vorgestellt. Mit GRB 21/38/12G vom 15. September 2021 hat der Grossen Rat dem Antrag zugestimmt. Die darin vorgestellte Variante «Südquai» hat bedeutende Vorteile gegenüber den 2018 in Erwägung gezogenen Optionen. So befinden sich die dafür notwendigen Flächen weitgehend ausserhalb des Staatsvertragsgebiets mit Deutschland und tangieren das Naturobjekt des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden «Badischer Bahnhof» (TWW-Objekt Nr. 232) nur marginal. Zudem kann der Betrieb im Hafenbahnhof unabhängiger von der Deutschen Bahn durchgeführt werden. Dies reduziert die Abhängigkeiten von übergeordneten Entscheiden des Bundes und von bestehenden Staatsverträgen, die erhebliche Risiken im Verfahren aufweisen. Ebenso sind die Prozessrisiken bezüglich der Dauer von Vertragsverhandlungen oder Verzögerungen aufgrund gerichtlicher Verfahren absehbarer. Zudem ist die Variante Südquai betrieblich mit der heutigen Situation vergleichbar, was sowohl bezüglich des Anschlusses an die Deutsche Bahn (Bad. Bahnhof) als auch bezüglich des Rangierbetriebs innerhalb des Hafenbahnhofs wesentlich weniger Veränderungen mit sich bringt.



Abb. 5: Varianten 2021 für die Weiterentwicklung des künftigen Hafenbahnhofs (Darstellung BVD 2021)

Das städtebauliche Ziel einer Verlagerung der heutigen Bahnanlagen südlich der Wiese kann mit dieser Variante im gleichen Mass wie an der Neuhausstrasse erreicht werden. Die Umsetzung ist im gleichen geplanten Zeitrahmen vorgesehen.

3.3 Perimeter und verfügbare Flächen

Bis im Jahr 2020 standen für die Planung eines neuen Hafenbahnhofs ausschliesslich Flächen innerhalb des Hafenperimeters (Industriezone) oder auf Bahnareal zur Verfügung. Um unter anderem auch zusätzliche Flächen auf dem Bahnareal des Basel Badischen Rangierbahnhofs gegebenenfalls in Anspruch nehmen zu können, ohne dass dadurch die staatsvertraglichen Belange zwischen der Schweiz und Deutschland beeinträchtigt werden, wurde nach umfangreichen Verhandlungen 2019 eine Zusammenarbeitsvereinbarung mit dem deutschen Bundesbahnenvermögen (BEV) und der Deutschen Bahn (DB) geschlossen³. Allerdings bezog sich diese Vereinbarung im Kontext zum Hafenbahnhof noch auf die damalige Vorzugsvariante Neuhausstrasse. Die Flächenansprüche des Kantons an das Bahnareal zwischen dem geplanten Gateway-Terminal und der Autobahn sowie des Lagerbahnhofs des BEV westlich der Autobahn sind dort festgehalten, stehen aber in Konkurrenz zu den weiteren Flächenansprüchen von Bahnanlagen und Naturschutz. Zudem wurden im Rahmen der Vorstudien und Gesprächen mit Bund und BEV rechtliche Risiken insbesondere aufgrund des TWW-Objekts Nr. 232 und der Anbindung an den Basel Badischen Bahnhof erkannt, welche die Variante «Neuhausstrasse» auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs verunmöglichen könnten.

Der Hafenperimeter Kleinhüningen befindet sich inmitten des Siedlungsgebiets und wird begrenzt durch den Rhein im Westen, die Landesgrenze im Norden die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen

³ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Zusammenarbeitsvereinbarung Kanton Basel-Stadt mit dem deutschen Bundesbahnenvermögen und der Deutschen Bahn, 2019

sowie die «Industriezone Kleinhüningen» im Süden. Östlich grenzt das Hafengebiet an den Perimeter für den Gateway Basel-Nord / Hafenbecken 3 auf dem Areal des Basel Badischen Rangierbahnhofs. Direkt südlich des Hafenperimeters in der «Industriezone Kleinhüningen» befinden sich wichtige Infrastrukturen der öffentlichen Ver- und Entsorgung (Abwasserreinigungsanlage [ARA] der ProRheno sowie der Werkhof der IWB). Aufgrund des Umbaus/Erweiterung der ARA und des bestehenden Bedarfs zur Erneuerung der Klärschlammverbrennung der ProRheno sowie aufgrund von Verdichtungspotentialen auf dem Areal der IWB haben sich Flächenoptionen südlich der Südquaistrasse eröffnet. Diese Flächen wurden bereits im Zielbild zur Hafen- und Stadtentwicklung als Erweiterungsoption für den Hafen ab 2030 deklariert (s. Abb. 6). Gemäss kantonalem Richtplan ist mit dem Ausbau der ARA den Flächenbedürfnissen der Hafenlogistik im Raum Kleinhüningen zur Kompensation für mittel- bis langfristige Transformationsschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung so weit wie möglich Rechnung zu tragen (s. Kantonaler Richtplan, VE2.1 Abwasserableitung). Aufgrund der geschilderten Sachverhalte wurde in den Jahren 2019/2020 eine weitere Variante zur Verlagerung der Hafenbahn – die Variante «Südquai» – unter Berücksichtigung der optionalen Flächen erarbeitet. Mit dem Ratschlag betreffend die baulichen Anpassungen im Rahmen der Erweiterung ARA wurde die Option der Variante «Südquai» durch eine Umplanung des Betriebsgebäudes und des Lagers der ProRheno gesichert.

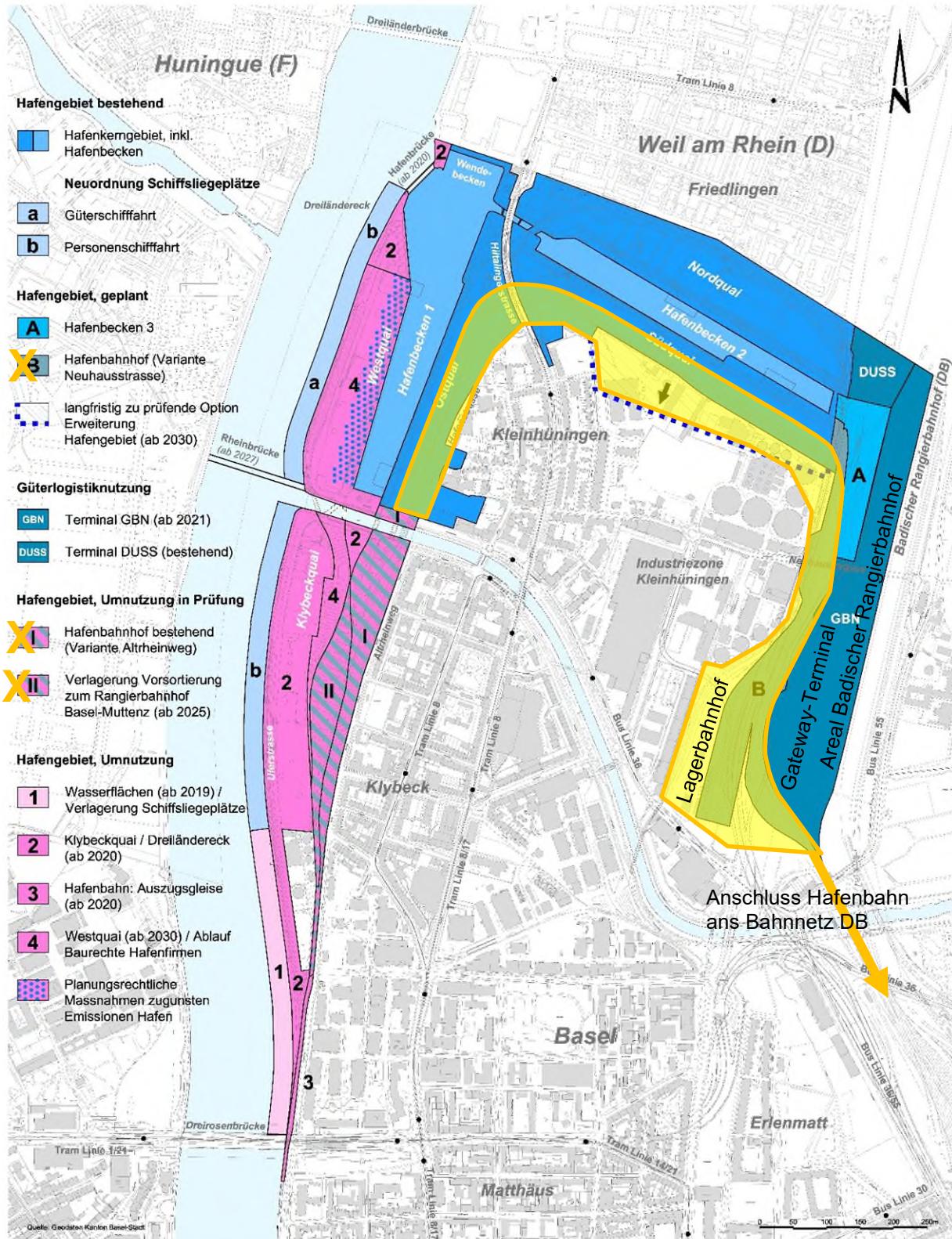


Abb. 6: Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung, aus der Grundsatzvereinbarung 2018 Kanton BS und SRH, mit ergänztem Suchperimeter Hafenbahn (gelbe Fläche) und entfallende Bausteine (oranges X), BVD 2023

3.4 Naturwerte

Eingriffe in schützenswerte Naturobjekte sind im Rahmen der Verlagerung des Hafenbahnhofs nicht vermeidbar. Ein Teil der Flächen im oben beschriebenen Suchperimeter sind wertvolle Grünflächen, bei denen es sich teilweise um Lebensräume für geschützte und bedrohte Arten handelt. Mehrheitlich handelt es sich dabei um Objekte des kantonalen Inventars der schützenswerten Naturobjekte (NIBS), die von lokaler oder regionaler Bedeutung sind. In geringem Masse wird ausserdem das TWW-Objekt Nr. 232 durch eine angepasste Lage des Zufahrtsgleises zum Hafenbahnhof tangiert (siehe Kapitel 4.2.4).

Auch beim bestehenden Hafenbahnhof am Altrheinweg handelt es sich um ein Naturobjekt von regionaler Bedeutung (NIBS Nr. 364) mit einer zusammenhängenden Ausdehnung von rund 6 Hektaren. Die bahnbetriebliche Verlagerung des Hafenbahnhofs am Südquai tangiert dieses Naturobjekt nicht. Für die städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais sind Eingriffe und Rückbauten jedoch zwingend.

4. Machbarkeit Bahnprojekt

4.1 Zusammenarbeit mit SRH und BAV

In der Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen aus dem Jahr 2017 wurde festgehalten, dass die Funktionalitäten des Hafenbahnhofs Kleinhüningen langfristig mindestens gleichwertig erhalten bleiben sollen und der Kanton Basel-Stadt die Investitionskosten einer allfälligen Veränderung des Standorts und den Realersatz des Hafenbahnhofs trägt. Eine allfällige Beteiligung des Bundes an den Investitionskosten wird erst auf Basis des noch zu erarbeitenden Bahninfrastrukturprojekts und der dannzumal geltenden gesetzlichen Grundlagen ermittelt werden können.

Bei der Hafenbahn handelt es sich um eine konzessionierte Bahninfrastrukturanlage, deren Betrieb, Unterhalt und Erneuerung durch den Bund finanziert wird. Verantwortlich für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung ist die Hafenbahn Schweiz AG (HBS), eine 100%-ige Tochter der Schweizerischen Rheinhäfen. Ein Managementvertrag zwischen der HBS und der SBB Infrastruktur regelt den Betrieb und den Unterhalt der Hafenbahn.

In der ersten Jahreshälfte 2021 wurden die entsprechenden Bundesstellen über die neue Variante «Südquai» informiert. Daraufhin hat das BAV im Sommer 2021 beim Kanton Basel-Stadt interveniert und grundsätzliche Fragen unter anderem zur Auslagerung der Vorsortierung von Bahnwagen ausserhalb Kleinhüningens sowie zur Variante «Südquai» gestellt. Daraufhin wurden Vertreterinnen und Vertreter des BAV direkt in die Projektorganisation «Weiterentwicklung Hafenbahn Kleinhüningen» integriert. Vom 4. Quartal 2021 bis Ende 2022 wurde die Studie Machbarkeit und Variantenentscheid⁴ unter Beteiligung des Kanton Basel-Stadt, der SRH und dem BAV erarbeitet.

4.2 Studie Machbarkeit und Variantenentscheid

Mit Eintritt des BAV in das Projekt wurden die Anforderungen und Rahmenbedingungen betreffend die Weiterentwicklung der Hafenbahn im Rahmen der Studie Machbarkeit und Variantenentscheid durch das BAV, die SRH und den Kanton Basel-Stadt grundlegend überarbeitet und abgestimmt. Aufgrund dessen wurden die ursprünglichen Varianten «Neuhausstrasse», «Altrheinweg» und die später ergänzte Variante «Südquai» massgeblich weiterentwickelt. Die überarbeiteten Varianten⁵ wurden einer vertieften Machbarkeitsprüfung unterzogen und der bestehenden Hafenbahn (als Re-

⁴ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Weiterentwicklung Hafenbahn BSKH, Studie Machbarkeit und Variantenentscheid, 06. Dezember 2022

⁵ Den überarbeiteten Varianten wurden im Rahmen der Studie Machbarkeit/Variantenentscheid Arbeitstitel zugeordnet: Südquai = Südquai modifiziert, Neuhausstrasse = Südquai Ost, Altrheinweg = Südquai West.

ferenz) gegenübergestellt. Darauf basierend wurde der Nachweis erbracht, dass eine Weiterentwicklung der Hafenbahn durch die Verlagerung der südlich der Wiese gelegenen Hafenbahninfrastrukturen ins nördlich der Wiese gelegene, künftige Hafenkernegebiet machbar ist. Als Bestvariante⁶ wird die Variante «Südquai» zur Weiterbearbeitung empfohlen.

4.2.1 Anforderungen an die Weiterentwicklung der Hafenbahn Kleinhüningen

Verkehrliche Anforderungen

Basierend auf der durch ECOPLAN erstellte Studie «Verkehrsperspektiven Hafenbahn Kleinhüningen; Wachstumsperspektiven für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Kleinhüningen» vom 29. September 2022⁷ wurden die künftigen Anforderungen bzw. die Bemessungsgrundlagen für die neue Anlage definiert.

In diese Studie sind unter anderem eingeflossen:

- die Verkehrsperspektive 2050 des Bundesamtes für Raumplanung;
- die Entwicklungsperspektiven für die Rheinschiffahrt;
- die funktionale Ausrichtung der Rheinhäfen;
- die Pläne und Erwartungen der verbleibenden Hafenwirtschaft.

Die in der Verkehrsperspektive ausgewiesenen Verkehrsmengen basieren sowohl auf dem aktuellen Bedarf als auch auf Szenarien, welche die langfristigen Veränderungen im Sinne einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die Schiene abdecken. Somit ist sichergestellt, dass mit der verlagerten Hafenbahn auch mittel- bis langfristig steigende Verkehrsmengen abgewickelt werden können.

Funktionale Anforderungen

Der neue Hafenbahnhof muss folgende Funktionen umfassen:

- Annahme und Abfertigung von Güterzügen mit einer Länge bis zu maximal 750 m;
- Zugbildung: Zerlegen und Sortieren von Bahnwagen oder Wagengruppen nach Verladestellen der angesiedelten Firmen;
- anforderungskonforme Bedienung der angesiedelten Firmen;
- Bereitstellen von Abstellkapazitäten für das betriebliche Leerwagenmanagement für das Ortsaufkommen;
- Sicherung der Option für einen Freiverlad.

4.2.2 Überarbeitung der Varianten

Besonders die funktionalen Anforderungen Zugbildung (Zerlegen/Sortieren) und Abfertigung von Güterzügen mit einer Länge von bis zu 750 m hat eine grundlegende Überarbeitung der drei bisherigen Varianten erfordert. Den Varianten lag ursprünglich die Annahme zugrunde, dass die Vorsortierung der Güterwagen dauerhaft ausserhalb der Hafenbahn wie beispielsweise in den Rangierbahnhöfen Basel-Muttenz oder Limmattal stattfinden kann. In Abweichung zu dieser ursprünglichen Planungsprämisse müssen gemäss BAV diese Rangierfunktionen – wie bereits durch die heutige Anlage angeboten – auch künftig im Hafenperimeter sichergestellt werden. Dadurch stieg der Bedarf an Bahninfrastruktur und Fläche. Bei der Überarbeitung der Varianten «Neuhausstrasse» und «Altrheinweg» konnten wie bei der Variante «Südquai» die Flächen entlang der Südquastrasse mitgedacht werden. Im Rahmen der Überarbeitung liessen sich drei bezüglich des Gleislayouts, der Gleisgeometrie, der Funktionalität und der Betriebsweise massgeblich weiterentwickelte Varianten definieren und iterativ optimieren. Die drei Varianten können im Wesentlichen anhand der räumlichen Anordnung der Ein- und Ausfahrgleise unterschieden werden, was massgebend war für die Arbeitstitel⁸:

⁶ Siehe Beilage: Plan Bestvariante «Südquai»

⁷ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Verkehrsperspektiven Hafenbahn Kleinhüningen, ECOPLAN 29. September 2022

⁸ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Weiterentwicklung Hafenbahn BSKH, Studie Machbarkeit und Variantenentscheid, 06. Dezember 2022

- Variante «Südquai West» mit Ein-/Ausfahrgruppe im Bereich Hafenstrasse und im westlichen Abschnitt Südquai und mit Ausziehgleis südlich der Wiese;
- Variante «Südquai modifiziert» mit Ein-/Ausfahrgruppe im Bereich Südquai bis in den Raum Neuhausstrasse, ohne verbleibende Gleisanlage südlich der Wiese;
- Variante «Südquai Ost» mit Ein-/Ausfahrgruppe im Bereich westlicher Abschnitt Südquai über die Neuhausstrasse bis kurz vor der Freiburgerstrasse, ohne verbleibende Gleisanlage südlich der Wiese.

4.2.3 Beurteilung der Varianten

Die vorliegende Machbarkeitsstudie erfolgte in zwei Stufen: einer breit gefächerten Grobbeurteilung der Varianten zur Weiterentwicklung der Hafenbahn und einer vertieften Analyse der betrieblichen Machbarkeit der aufgrund der Grobbeurteilung ausgewählten Varianten. Dabei wurden die Varianten mit der bestehenden Anlage (= Referenz) verglichen.

In der ersten Stufe wurde die Machbarkeit der drei Varianten anhand der wichtigsten Kriterien aus den beiden Bereichen Bahnbetrieb/Technik und Städtebau/Bewilligungsfähigkeit grob beurteilt. Die Varianten «Südquai modifiziert» und «Südquai Ost» erfüllen die Anforderungen sowohl bezüglich den Bereichen Bahnbetrieb/Technik als auch Städtebau/Bewilligungsfähigkeit, wohingegen die Variante «Südquai West» in beiden Bereichen wesentliche Nachteile aufweist. Deshalb wurden nur die Varianten «Südquai modifiziert» und «Südquai Ost» weiter vertieft.

Im Rahmen der bahnbetrieblichen Vertiefung liessen sich die geforderte Kapazität und die Leistungsfähigkeit der beiden Varianten nachweisen. Sie sind bezüglich Bahntechnik und Betrieb sowie Kapazität mit der bestehenden Anlage gleichwertig. Von Vorteil ist, dass vor allem die Variante «Südquai modifiziert» weniger Gleisinfrastruktur als die bestehende Anlage benötigt und damit einen geringeren Flächenbedarf aufweist. Allerdings ist aufgrund längerer Strecken beim Rangieren potenziell mit leicht höheren Betriebskosten zu rechnen.

4.2.4 Evaluation der Bestvariante – Variantenempfehlung

Die (überarbeitete) Variante «Südquai» ist der sonst gleichwertigen Variante «Südquai Ost» vorzuziehen, da sie das TWW-Objekt Nr. 232 nur marginal tangiert. Zudem benötigt die Variante «Südquai» weniger Gleisinfrastruktur sowie weniger Fläche. Zum Erreichen der angestrebten städträumlichen Entwicklungsziele wird die Variante «Südquai» zur Weiterverfolgung empfohlen.

Für diese Variante sprechen folgende Punkte:

- Das prognostizierte Verkehrsaufkommen lässt sich abwickeln.
- Die Kapazität und die Leistungsfähigkeit sind mit der bestehenden Anlage gleichwertig (= Referenz).
- Gleisinfrastruktur- und Flächenbedarf sind am geringsten.
- Gemäss dem vorliegenden Kenntnisstand bestehen keine unüberwindbaren Einschränkungen, die gegen die Bewilligungsfähigkeit sprechen.
- Die Auswirkungen auf das TWW-Objekt Nr. 232 sind am geringsten.
- Die räumliche und funktionale Anordnung ist ausreichend robust für die weiteren Planungsschritte.

Bereich	Kriterium	Referenz	Variante Südquai modifiziert
Bahnbetrieb und Technik	Bahntechnik und Betrieb	+1	+1
	Mengengerüst und Kapazität	+2	+2
	Kosten und Effizienz Bahnbetrieb	+2	+1
	Betriebs- und Unterhaltskosten Infrastruktur	0	+2
	Risiken Umsetzbarkeit Projekt	+3	-1
	Risiken Betriebsabwicklung	+3	+3
Stadtentwicklung	Städtebau	-3	+3
	Erschliessung Stadtentwicklungsgebiete	-3	+3
	Gesellschaftliche / politische Akzeptanz	-3	+2
	Investitionskosten Hafenbahn	+3	-3
	Ertragspotenzial aus städtebaulicher Entwicklung	0	+3
	Umwelt	-3	+3
	Naturschutz	+1	-1
	Verkehr	-1	+2

Abb. 7: Ergebnis der vertieften Beurteilung Referenz und Variante Südquai modifiziert, «Studie Machbarkeit und Variantenentscheid» vom 6. Dezember 2022

Die Auswirkungen auf das TWW-Objekt Nr. 232 sind relevant für die Bewilligungsfähigkeit des Projekts. Zudem muss die Bilanz der Naturwerte zwischen Lebensräumen, die im Rahmen der Verlagerung an den Südquai beeinträchtigt werden, und jenen, die im Rahmen des Neubauprojekts Hafenbahnhof geschaffen werden, mindestens ausgeglichen sein.

4.3 Zustimmung BAV zur Weiterbearbeitung der Bestvariante

Das BAV hat mit Schreiben vom 28. November 2022 die Zustimmung zur Weiterbearbeitung der Bestvariante «Südquai» erteilt. Im Schreiben weist das BAV explizit auf zwei Sachverhalte hin:

- Die gemeinsame Absichtserklärung vom 25. September 2017 definiert die Rahmenbedingungen und Grundsätze für die Vertiefung der Bestvariante «Südquai».
- Die Abhängigkeiten und Wechselwirkungen betreffend die Realisierung des Gateways Basel Nord und des Hafenbeckens 3 mit den Planungen zur Weiterentwicklung der Hafenbahn sind in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

5. Machbarkeit Flächenverfügbarkeit

Der Suchperimeter beziehungsweise die Flächenverfügbarkeit für die Verlagerung des Hafenbahnhofs ist sehr eng begrenzt (s. Kap. 3.3). Bezüglich des Areals Basel Badischer Rangierbahnhof ist die Verfügbarkeit durch die bestehende Zusammenarbeitsvereinbarung definiert. Vorangehend zur Machbarkeit Bahnprojekt war daher die Machbarkeit der Flächenverfügbarkeit in der Zone für Nutzung im öffentlichen Interesse (NöI) südlich der Südquaistrasse (Areale IWB und ProRheno Klein hüningen) zu prüfen, nachdem diese Option durch eine Umplanung des Betriebsgebäudes und des Lagers der ProRheno gesichert werden konnte. Der Spielraum war dabei begrenzt durch den Neubau der ARA (siehe Ratschlag betreffend «Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel», P180565) sowie den Werkhof der IWB, der stadtnah für Betrieb und Unterhalt der IWB-Netze (Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme) notwendig ist. Für diese funktionierende kritische Inf-

rastruktur waren keine Ersatzoptionen mit ausreichender Fläche verfügbar. Zudem wurde der Anlagenwert des Werkhofs als so hoch eingeschätzt, dass ein Ersatz zulasten des Projekts Hafenbahn nicht tragbar gewesen wäre.

Die Flächenverfügbarkeit beschränkt sich daher auf die Areale nördlich dieser beiden Anlagen, die heute durch die Einspeisung des Gasnetzes («Zollmessstation», Definition siehe 6.2.1), die IWB-Lager (Teil Werkhof) und die Klärschlammverbrennung der ARA belegt sind. Die Bereitstellung der zusätzlichen Flächen bedingt die Verlagerung aller drei Nutzungen:

- Die Einspeisung des städtischen Gasnetzes («Zollmessstation») erfolgt direkt von einer Gashochdruckleitung (54 bar), die von einer transeuropäischen Transportleitung Nord-Süd abzweigt. Ein Ersatz dieser störfallrelevanten Anlage ist aufgrund der Sicherheitsbestimmung der Bundesgesetzgebung innerhalb der Bauzonen ausgeschlossen. Die Anbindung muss jedoch so nahe am bestehenden Netz wie möglich erfolgen, damit eine einwandfreie Versorgung gewährleistet bleibt.
- Die Lager IWB können auf dem Areal IWB in unmittelbarer Nähe des Werkhofs ersetzt werden. Dabei sind jedoch als Rahmenbedingungen die zusätzlich anzusiedelnden Energieanlagen (Fernwärme) sowie ein Elektro-Unterwerk zu berücksichtigen.
- Die bestehende Klärschlammverbrennungsanlage ist bis spätestens 2030 in unmittelbarer Nähe der ARA ersatzbedürftig.

Die drei Nutzungen stellen ebenfalls kritische Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung dar, die unbruchslos zur Verfügung stehen müssen und daher erst nach Fertigstellung des Ersatzes zurückgebaut werden können.

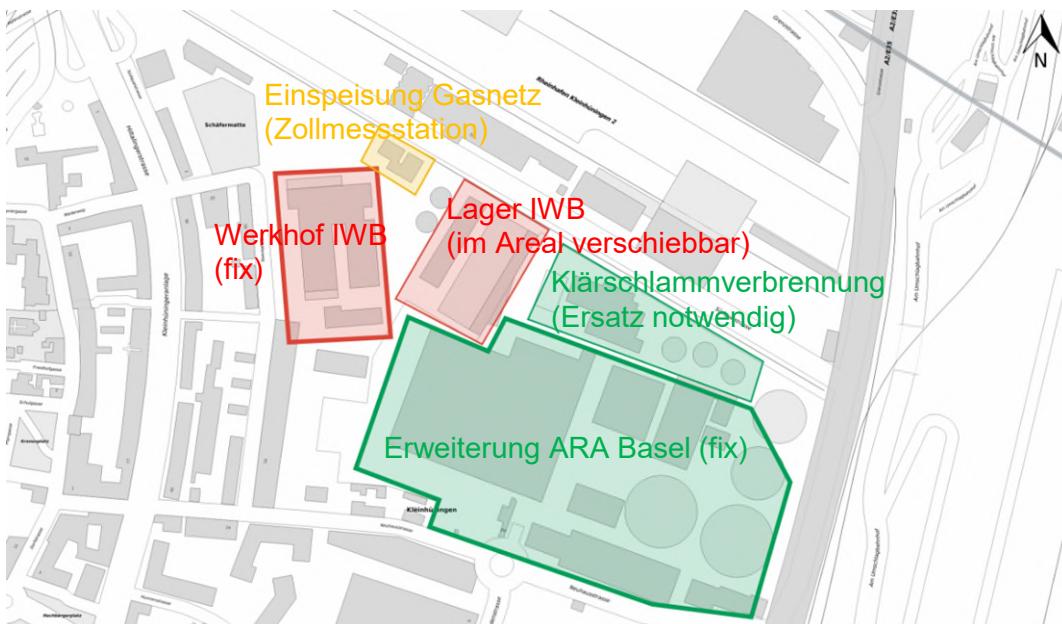


Abb. 8: Rahmenbedingungen Arealentwicklung IWB / ProRheno Kleinhüningen (BVD 2023)

Zur Neuordnung der betroffenen Areale und Verlagerung dieser Nutzungen wurde zusammen mit den IWB und ProRheno nach der Umplanung des Betriebsgebäudes ProRheno auf Basis erster Variantenstudien zum Hafenbahnhof ein Entwicklungskonzept in Kombination mit einer städtebaulichen Studie beauftragt (EBP und Rüdisühli Architekten 2021). Darin waren die betrieblichen Anforderungen zu evaluieren, Spielräume, Synergien und Verdichtungspotenziale auszuloten sowie Erschließung und umweltrelevante Rahmenbedingungen zu klären. Dabei war auch das stillgelegte Bohrloch Geothermie zu berücksichtigen, das weiterhin überwachungsbedürftig ist. Im Ergebnis wurde ein abgestimmter Entwicklungsplan erarbeitet, der den Anforderungen aller Beteiligten entspricht. Dieser

definiert sowohl eine «Interessenslinie» zwischen Hafen und künftiger NöI sowie die künftige Parzellierung. Zudem wurde die Etappierung und der «kritische Pfad» der Abhängigkeiten definiert.



Abb. 9: Zielbild Arealentwicklung IWB / ProRheno Kleinhüningen (Entwicklungskonzept EBP 2021)

Nachfolgend zum Entwicklungskonzept war in einer Entwicklungsvereinbarung zwischen Kanton, SRH, IWB, Gasverbund Mittelland (GVM) und ProRheno zu regeln, unter welchen Bedingungen die heutigen Nutzungen verlagert und ersetzt werden können⁹. Dabei waren die Übernahme von Kosten sowie die Bedingungen für den Landerwerb detailliert zu definieren, damit alle Partner der Verlagerung des Hafenbahnhofs zustimmen konnten (siehe Beilage).

Die durch die Weiterentwicklung der Hafenbahn verursachten Kosten gehen zulasten des Projekts. Dies umfasst auch die Mehrkosten von der IWB und der ProRheno bezüglich der Entsorgung der zu erwartenden Bodenbelastungen durch den Flächentausch gegenüber den bisher geplanten Standorten. Durch die Ersatzneubauten entstehende Vorteile für die Partner werden angerechnet und dafür entsprechende Kostenteiler zwischen Kanton und Partner definiert.

Der Ersatz der Zollmessstation geht ebenfalls zulasten der Weiterentwicklung der Hafenbahn. Durch deren Ersatz ausserhalb des Projektperimeters am Rand der Langen Erlen entstehen Schnittstellen mit der Trinkwasserversorgung der IWB und dem Projekt WieseVital. Erst mit einer zusätzlichen Verlegung der Gashochdruckleitung als Zufuhr zur Zollmessstation konnten die IWB

⁹ klybeck-kleinhueningen.ch > Download: Entwicklungsvereinbarung BS/SRH/IWB/ProRheno/GVM vom 13.12.2022

dem Ersatz der Zollmessstation zustimmen. Gleichzeitig profitieren sowohl die Trinkwasserversorgung als auch das Projekt WieseVital von der Verlegung. Da die Vorteile für die nur indirekt durch den Ersatz der Zollmessstation notwendige Umlegung nicht monetarisierbar sind, wurde für diesen Abschnitt ein Kostenteiler von 50:50 für Kanton (Hafenbahn und WieseVital) und IWB/GVM definiert. Folglich tragen Hafenbahn, WieseVital, GVM und die IWB die Kosten zu je 25%.

Aufgrund der bahnbetrieblichen Anforderungen (Kap. 4.2.1) genügen die Flächen am Südquai jedoch nicht für die Verlagerung des Hafenbahnhofs. Daher ist eine Inanspruchnahme von Flächen des deutschen Bundesbahnenvermögens auf dem Areal Badischer Rangierbahnhof notwendig. Dies ist mit den unmittelbar benachbarten Projekten Gateway Basel Nord und Hafenbecken 3 eng abzustimmen, um insbesondere die hohen Anforderungen aufgrund des Naturschutzes gemeinsam erfüllen zu können.

6. Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen

6.1 Etappierung und kritischer Pfad

Die drei grossen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen Zollmessstation, IWB-Lager und Klärslammverbrennung können nur zeitlich gestaffelt realisiert werden, da sie durch die Verdichtung jeweils auf dem frei werdenden Areal der vorangehenden Nutzung umzusetzen sind. Alle drei Massnahmen sind Voraussetzung für die Verlagerung der Hafenbahn. Diese Abhängigkeiten und die Dauer von Umsetzung und Rückbauten bilden einen «kritischen Pfad», der für die Verfügbarkeit der Flächen für die Hafenbahn entscheidend ist (siehe Kap. 9.1 Gesamtkostenprognose). Weitere Teilmassnahmen wie Aufstockungen und Werkleitungsverlegungen kommen noch hinzu. Exemplarisch sind untenstehend die drei Schritte auf dem IWB-Areal dargestellt:

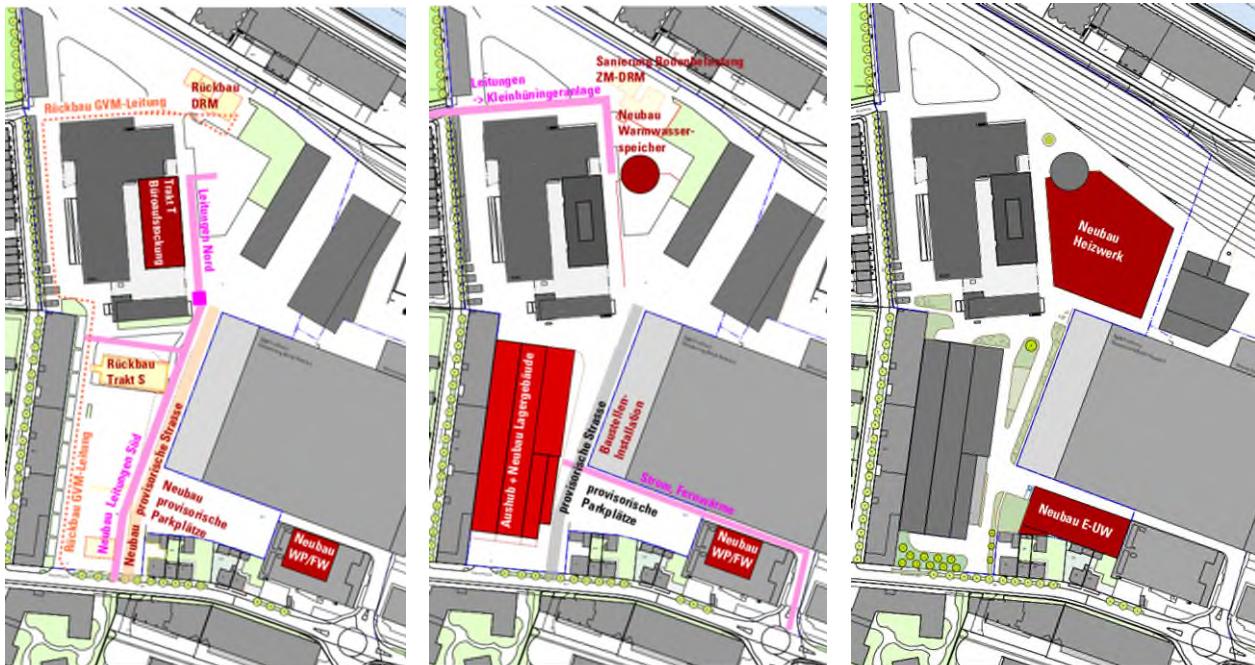


Abb. 10: Vorgesehene Umbaumassnahmen IWB-Areal von 2026–32 mit Um- und Neubauten (rot), Leitungen (lila) und Rückbauten (gelb)

Vom ersten Vorprojekt bis zum letzten Rückbau der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen ist im optimalen Ablauf und ohne Verzögerungen mit über neun Jahren zu rechnen. Erst danach kann die Verlagerung der Hafenbahn fertiggestellt werden.

6.2 Vorgezogener Ersatz- und Verlagerungsbedarf

Aufgrund dieser Abhängigkeiten werden die jeweiligen Schritte so gut wie möglich aufeinander abgestimmt, damit die Areale des bestehenden Hafenbahnhofs so früh wie möglich für die Stadtentwicklung am Klybeck- und Westquai verfügbar werden. Um Zeit zu gewinnen, hat der Regierungsrat die ersten Projektierungen von Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen des Budgets Hafenbahn vorgezogen. Prioritär wurden dabei der Ersatz der Zollmessstation sowie Aufstockung und Rückbauten der IWB behandelt. Diese Massnahmen sollen daher bereits zusammen mit dem vorliegenden Variantenentscheid finanziert und umgesetzt werden. Sie können jeweils nur realisiert werden, wenn die notwendigen Bewilligungen des Bundes vorliegen.

6.2.1 Ersatz «Zollmessstation» (Einspeisung Gasnetz)

Die Einspeisung des Gasnetzes von Stadt Basel und Umland erfolgt an drei Punkten, die Haupteinspeisung für die Kernstadt befindet sich beim ehemaligen Gaswerk Kleinhüningen. Diese wird direkt von einer Gashochdruckleitung aus Deutschland versorgt, die entlang der Wiese in die Stadt führt. In Kleinhüningen wird der Druck von 54 auf 5 bar reduziert und gleichzeitig das Gas gemessen und verzollt, weshalb die Anlage als «Zollmessstation» bezeichnet wird. Diese Versorgung ist nicht nur für die Übergangszeit bis zum Ausstieg aus der Wärmeversorgung mit Gas bis 2037 notwendig. Ein systemrelevantes Gasnetz ist gemäss Teilrichtplan Energie langfristig zu erhalten. Die Anlagen der Gasversorgung werden dabei für eine spätere Umstellung auf erneuerbare Gase (z.B. Bio-Methan) aufwärtskompatibel ausgeführt.

Der Ersatz der Zollmessstation ist sowohl für die Verlagerung des Hafenbahnhofs als auch für die weiteren Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen als erster Baustein absolut zwingend, da sie an zentraler Stelle aller geprüften Hafenbahnhöfen liegt und die notwendigen Sicherheitsabstände eine Umfahrung durch den neuen Hafenbahnhof sowohl technisch als auch bezüglich der verfügbaren Flächen verunmöglichen. Die Gashochdruckleitung ist zudem eine störfallrelevante Anlage, die gemäss heutiger Bundesgesetzgebung im Siedlungsgebiet nur noch als Bestand geduldet ist und keine Überbauungen oder Verdichtungen zulässt. Somit kam bei der Evaluation eines möglichen Ersatzes kein Standort innerhalb der Bauzonen in Betracht.

Ebenso ist ein Standort in den Grundwasserschutzzonen S1 und S2 nicht möglich. Unter Berücksichtigung der Eisenbahn-, Raumplanungs-, Wald- und Umweltschutzgesetzgebung konnte mit einer geringfügigen Anpassung der Grundwasserschutzzonen im Rahmen der laufenden Überprüfung nur ein einziger möglicher Standort bei der Freiburgerstrasse am Rand der Langen Erlen eruiert werden. Die Standortgebundenheit ausserhalb des Siedlungsgebiets und im Wald wurde von Kantons- und Bundesstellen anerkannt.

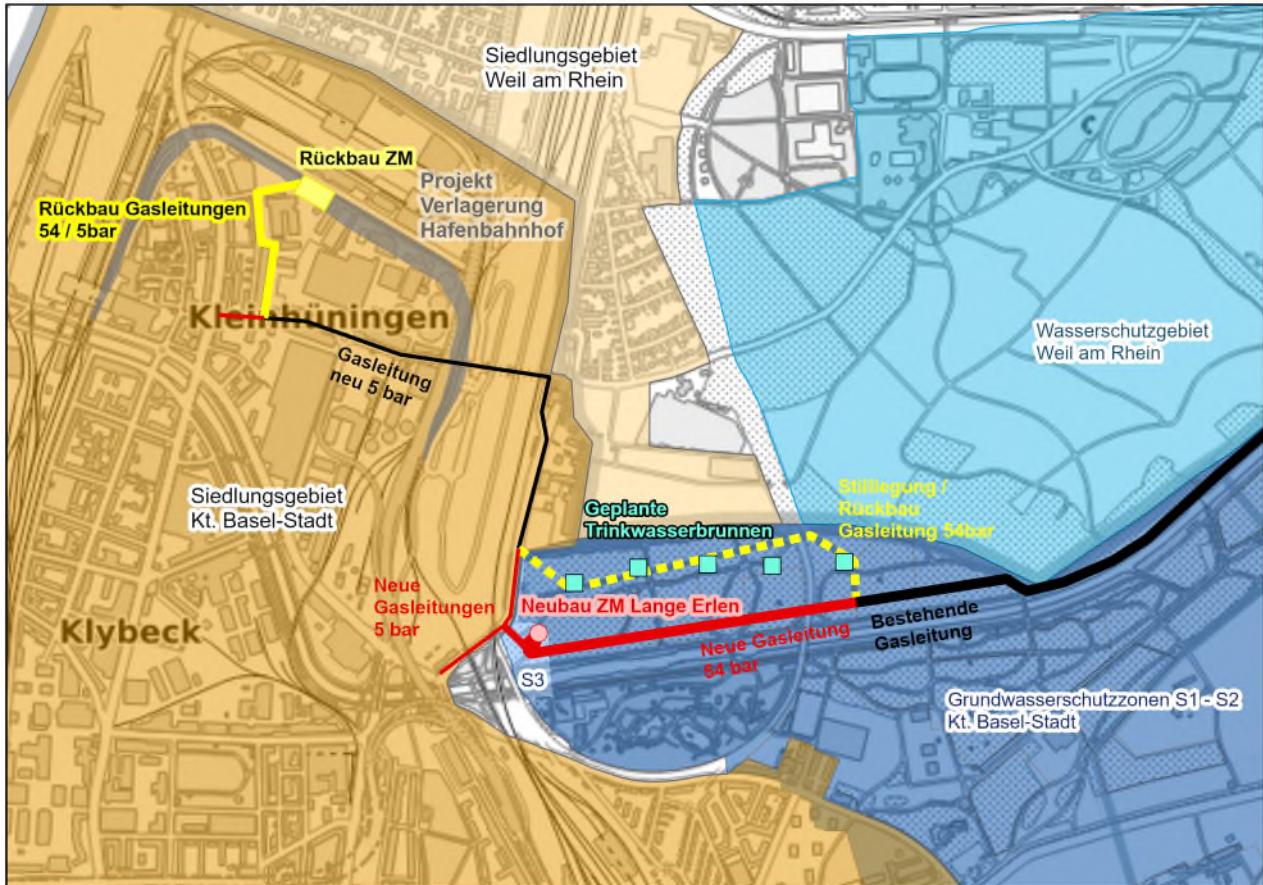


Abb. 11: Ersatzneubau Zollmessstation und Gashochdruckleitung in den Langen Erlen (Neubau rot, Rückbau / Stilllegung gelb, BVD 2023) mit künftigen Grundwasserschutzzonen / geplanten Brunnenstandorten

Die Baubewilligung für die Zollmessstation erfolgt durch den Bund im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens (PGV) nach Rohrleitungsgesetz mit Umweltverträglichkeitsprüfung, welches derzeit durchgeführt wird. Der Ersatz der Zollmessstation erfordert demnach beide Entscheide: Genehmigung durch den Bund und Finanzierung durch den Kanton. Da diese Verfahren ausschlaggebend für alle weiteren Massnahmen sind, ist das Vorziehen sowohl von Bewilligungsverfahren als auch Finanzierung vor den weiteren Schritten geboten.

Für die neue Zollmessstation im Wald ist sowohl Wald- als auch Naturersatz erforderlich, der auf Flächen im Eigentum der IWB auf Gebiet der Gemeinde Riehen und der Stadt Basel geleistet wird. Der Gemeinderat Riehen hat das Vorhaben zur Kenntnis genommen. Die Planauflage im PGV hat vom 19. April bis 19. Mai 2023 stattgefunden. Beim Bundesamt für Energie ist eine Einsprache gegen das Projekt eingegangen.

Nachfolgend zur bundesrechtlichen Genehmigung soll die Fläche der Zollmessstation im Sinne eines Nachvollzugs der Grünzone gemäss § 40a des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetz (BPG) zugewiesen werden. Der Beschluss wird durch den Regierungsrat nach der Plangenehmigung erfolgen. Bis Fertigstellung dieses Berichts sind keine Einsprachen gegen die Zonenänderung eingegangen.

6.2.2 Aufstockung und Rückbauten IWB

Die meisten Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen für die Verlagerung des Hafenbahnhofs sind auf dem IWB-Areal zu leisten. Gleichzeitig sind diese Massnahmen auch eine Voraussetzung für einen neuen Standort der Klärschlammverbrennung (KSV) der ARA. Um das Risiko von Verzögerungen zu reduzieren, wurden neben der Zollmessstation auch hier erste Projektierungen vorgezogen. Als zeitlich kritisch haben die IWB den Rückbau der nicht mehr benötigten Gashochdruckspeicher und die

Aufstockung des «Trakts T» auf dem IWB-Areal zur Verlagerung von Büroräumen eruiert, die als Vorbereitung für den Ersatz des IWB-Lagers erforderlich ist.



Abb. 12: Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen IWB und ProRheno in Kleinbüningen mit Markierung der Aufstockung des «Trakts T» und der notwendigen Rückbauten sowie Neubauten Energieanlagen / Lager IWB (Blick nach Osten, Arbeitsmodell Rüdisühli Architekten 2021)

6.3 Weiterer Ersatz- und Verlagerungsbedarf

Alle weiteren Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen der IWB gemäss Kap. 4 werden als Teil der Ausgabenbewilligung der Verlagerung Hafenbahnhof beantragt werden. Um die vorgegebenen Terminabfolgen einhalten zu können und um Zeit zu gewinnen, sind deren Projektierungen parallel zum Vor- und Bauprojekt Hafenbahn zu erarbeiten. Für die erforderliche Genauigkeit der Budgetierung sind die Projekte vor Erteilung der Ausgabenbewilligung zur Baubewilligung einzureichen.

Diese Kosten waren im Jahr 2018 noch nicht Teil der beantragten Vorprojektausgaben zur Weiterentwicklung der Hafenbahn und sind daher im vorliegenden Ratschlag Teil der Erweiterung der Projektierungsausgaben. Gemäss der Entwicklungsvereinbarung übernimmt der Kanton die Vorfinanzierung dieser Projektierung, um die Partner vom Risiko zu entlasten, ein Fremdprojekt vorfinanzieren zu müssen. In der Schlussabrechnung werden diese Kosten jedoch angerechnet und die Partner übernehmen den Kostenteiler für die jeweiligen Gesamtkosten inklusive Projektierung.

6.3.1 Lager Werkhof IWB

Das Lager des Werkhofs IWB umfasst Freilagerhalle, Zentral- und Bobinenlager. Dort werden alle Bauteile für den Bau, Betrieb und Unterhalt der IWB-Netze (Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme) in ausreichender Menge inklusive strategischer Reserve vorgehalten, insbesondere Rohre, Elektrokabel und Armaturen. Die bestehenden Bauten, die für die Verlagerung des Hafenbahnhofs weichen müssen, stammen aus dem Jahr 1999 und sind betrieblich optimal angelegt. Die Ersatzbauten sollen daher mit den möglichst gleichen Anforderungen projektiert werden. Die dafür erforderlichen Flächen

sind in Abstimmung mit der Ausbaureserve ProRheno, der Klärschlammverbrennung und den Energieanlagen einzig zwischen bestehendem Werkhof und Neuhausstrasse verfügbar. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist eine zusätzliche Stapelung notwendig. Die bestehende Wohnliegenschaft der Einwohnergemeinde Neuhausstrasse 35/37 in der Zone NöL (Lärmempfindlichkeitsstufe IV) kann aufgrund der Anforderungen des Neubaus und der knappen Platzverhältnisse nicht erhalten werden und ist daher zurückzubauen. Die Liegenschaft befindet sich aktuell noch im Inventar der schützenswerten Bauten des Kantons Basel-Stadt. Aufgrund der überwiegenden öffentlichen Interessen der Stadtentwicklung und der Verlagerung des Hafenbahnhofs ist das Objekt trotz seiner architekturhistorischen und ortsgeschichtlichen Bedeutung aus dem Inventar zu entlassen.

Die bestehenden Objekte im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte auf dem IWB-Areal müssen für die benötigte Verdichtung ebenfalls weichen. Die Prüfung des Umfangs und der Flächen für den Naturersatz wurde daher bereits in die Vorstudien integriert. Der Ersatz soll soweit möglich auf dem Areal oder auf ausserhalb liegenden Ersatzflächen der IWB erfolgen. Der Naturersatz wird Bestandteil jedes Baugesuchs sein.

6.3.2 Klärschlammverbrennung und Ausbau ARA

Die bestehende Klärschlammverbrennungsanlage (KSV) ist ersatzbedürftig und muss bis spätestens 2030 erneuert werden. Gemäss dem Entwicklungskonzept (siehe Abb. 12) wurde vorerst ein neuer Standort für die KSV in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Energieanlagen der IWB geprüft und definiert, um Synergien zwischen beiden Anlagen zu nutzen. Derzeit prüft die ProRheno weitere mögliche Standorte in unmittelbarer Nähe der ARA Kleinhüning.

Die KSV muss ohnehin ersetzt werden und wird – mit Ausnahme der oben erwähnten Kosten für die Beseitigung von belastetem Bodenaushub – nicht als Teil des Projekts zur Verlagerung des Hafenbahnhofs finanziert. Der entsprechende Ratschlag mit entsprechendem Kreditantrag wird dem Grossen Rat separat vorgelegt werden. Abhängigkeiten bestehen insbesondere bezüglich der zeitlichen Umsetzung. Gemäss dem Terminplan der ProRheno soll die Ausgabenbewilligung für den Neubau der KSV spätestens 2025 von den Parlamenten von Basel-Stadt und Basel-Landschaft behandelt werden, damit der Ersatz zeitgerecht bis Ende 2030 umgesetzt werden kann. Eine spätere Realisierung ist aufgrund des Alters der heutigen Anlage und der deshalb laufend steigenden Betriebskosten nicht sinnvoll.

Die ARA wird derzeit gemäss dem Ratschlag Nr. 18.0565.01 vom 9. Mai 2018 erweitert beziehungsweise grösstenteils neugebaut. Das Projekt sieht einen späteren Ausbau der Kapazitäten im Fall einer künftigen Bevölkerungszunahme vor. Dieser ist dannzumal einzig als Erweiterung der erstellten biologischen Reinigungsstufe (SBR) nach Westen machbar. Daher wurde im Rahmen des Entwicklungskonzepts eine entsprechende Fläche freigehalten. Zudem werden weitere Reserveflächen für spätere Ausbauten freigehalten.

7. Raumwirksame Interessen

Für die Planung im öffentlichen Interesse liegender Bauten und Anlagen wie der neue Hafenbahnhof am Südquai ist gemäss Art. 3 Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) eine Interessensabwägung in der Begründung der Beschlüsse darzulegen. Der Variantenentscheid für die Verlagerung der Hafenbahn hat aufgrund der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen eine raumplanerische Vorwirkung. Diese betrifft insbesondere das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren zum Ersatz der Zollmessstation. Deren Verlegung ist begründet durch die Verlagerung der Hafenbahn gemäss der Variante «Südquai». Der Neubau der Zollmessstation kann jedoch nur umgesetzt werden, wenn diese Variante sowohl vom Grossen Rat bewilligt als auch vom Bund genehmigt wird. Das formelle Auflageverfahren erfolgt parallel zur Beratung des Kreditbeschlusses (siehe Kap. 10.2). Eine weitere Vorwirkung des vorliegenden Variantenentscheids ergibt sich betreffend die städtebauliche und freiraumliche Entwicklung Klybeck- und Westquai. Durch die Verlagerung der Hafenbahn können alle

Gleisinfrastrukturen südlich der Wiese zugunsten der städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung aufgegeben werden. Der Umgang mit den bestehenden wertvollen Naturobjekten in diesen hinfälligen Hafenbahnlächen südlich der Wiese ist noch offen. Im Rahmen des Stadtteilrichtplans Klybeck/Kleinhüningen sowie der Erarbeitung der Nutzungsplanung als Grundlage für die Städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais sind Lösungen für den Umgang mit diesen Naturwerten zu erarbeiten.

7.1 Vereinbarkeit mit Planungsdokumenten des Kantons

Im kantonalen Richtplan¹⁰ ist das öffentliche Interesse an der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen festgehalten. Insbesondere sind dort zur Weiterentwicklung der Hafenbahn als Zwischenergebnis enthalten:

- Grundvoraussetzung für das geplante Wohn- und Arbeitsgebiet am Klybeckquai und Westquai sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und der Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenperimeters. (s. Richtplan, S2.2 Massnahme e)
- Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen bis 2022 ein Vorprojekt zur Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs. (s. Richtplan, M1.1, Planungsgrundsatz F, Planungsanweisung 1 und Massnahme g)

Der kantonale Richtplan wurde letztmals im Oktober 2019 im Bereich Mobilität angepasst. Gemäss dem damaligen Stand ist die Verlagerung der Hafenbahn in der Richtplankarte auf dem Areal Badischer Rangierbahnhof (Variante Neuhausstrasse) verzeichnet. In der 2023 angelaufenen, aktuellen Anpassung des Richtplans wird der Standort angepasst und der Koordinationsstand nach Beschluss gemäss vorliegendem Ratschlag auf Festsetzung geändert. Parallel dazu wird die Verlagerung des Hafenbahnhofs im ebenfalls angelaufenen Prozess des Stadtteilrichtplans Klybeck-Kleinhüningen als Voraussetzung für die Arealentwicklung am Klybeck- und Westquai dargestellt.

Die Anlagen des Gasnetzes sind nicht Teil des kantonalen Richtplans. Die Realisierung der Zollmessstation hat ausschliesslich lokale Auswirkungen und widerspricht aufgrund ihrer Standortgebundenheit den Festlegungen zum Landschaftsschutzgebiet nicht (siehe Richtplan, NL 3.2). Die hohen Anforderungen sind aufgrund der umfangreichen Standortevaluation und der Berücksichtigung aller relevanten Auswirkungen erfüllt. Der Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese gilt als interne Weisung für die kantonale Verwaltung nicht für Anlagen in Kompetenz des Bundes. Übergeordnete standortgebundene Nutzungen sind darin nicht aufgeführt.

Im Zonenplan sind die Areale des künftigen Hafenbahnhofs heute der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7), der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse (Nöl, mit der Zweckbestimmungen Sicherheit sowie Infrastruktur, Versorgung und öffentliche Verwaltung) bzw. als Bahnareal ausgewiesen. Sie sind alle der Lärmempfindlichkeitsstufe IV (ES-IV) zugeordnet. Die notwendige Änderung zum Bahnareal erfolgt im Plangenehmigungsverfahren des Bundes (siehe Kap. 10.2). Bau- und Strassenlinien sind im Nachgang durch den Kanton anzupassen.

Die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Areal IWB / ProRheno liegen alle in derselben der Zone Nöl zugewiesenen Fläche, die der Lärmempfindlichkeitsstufe IV zugeteilt ist, und entsprechen der Zweckbestimmung. Sie erfordern also keine Zonenplanänderung.

Der Ersatz der Zollmessstation ist nur ausserhalb des Siedlungsgebietes im Wald möglich (siehe Kap. 6.2.1). Wie erläutert, soll die Fläche der Zollmessstation nach Abschluss des PGV der Grünzone

¹⁰ Beschluss des Regierungsrats am 22. Oktober 2019, Genehmigung durch den Bund am 21. Juli 2020

gemäss §40a des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetz (BPG) zugewiesen werden. Die entsprechende Planauflage hat parallel zum PGV stattgefunden. Bis Fertigstellung dieses Berichts sind keine Einsprachen gegen die Zonenänderung eingegangen.

Objekte oder Anlagen im Denkmalverzeichnis sind durch die Verlagerung des Hafenbahnhofs nicht betroffen. Die erforderliche Ersatzmassnahme des Lagers Werkhof IWB erfordert zwingend den Rückbau eines Objekts, das sich im Denkmalinventar befindet. Diese Wohnliegenschaft im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel kann trotz ihrer architektonischen Qualitäten nicht erhalten bleiben und ist daher aus dem Denkmalinventar zu löschen.

7.2 Vereinbarkeit mit Planungsdokumenten des Bundes

Im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), ist die Hafenbahn als Bestand verzeichnet. Im Dezember 2022 veröffentlichte das BAV eine neue Fassung der Richtlinie zur Prüfung der Relevanz von Eisenbahnvorhaben für den SIS. Anhand der Kriterien aus der Richtlinie des BAV wurde das Projekt Weiterentwicklung der Hafenbahn überprüft und als relevant für den SIS definiert. Die Hafenbahn Schweiz AG als Infrastrukturbetreiberin hat das Vorhaben beim BAV zur Aufnahme in den SIS gemeldet. Es ist davon auszugehen, dass das Projekt Weiterentwicklung der Hafenbahn in den SIS aufgenommen wird. Die nächste Anpassung des SIS wird dieses Jahr beginnen und die Genehmigung des angepassten SIS durch den Bundesrat soll Ende 2024 erfolgen.

Das Areal Basel Badischer Rangierbahnhof ist gemäss Verordnung über den Schutz der Trockenwiese und -weiden von nationaler Bedeutung (SR 451.37, TwwV) als Nr. 232 der Liste der nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Anhang 2 TwwV) zugewiesen. Die Verlagerung des Hafenbahnhofs gemäss Variante «Südquai» betrifft dieses TWW-Objekt Nr. 232 nur marginal, weil lediglich das im südlichen Teil des TWW-Objekts gelegene Zufahrtsgleis zur Hafenbahn in der Lage angepasst werden muss. Die Flächenbelegung des Zufahrtsgleises im TWW-Objekt ändert sich dadurch nicht.

Die von der DB Energie betriebene 132kV-Bahnstromfernleitung 435 Haltingen–Muttenz gemäss Sachplan Übertragungsleitungen wurde in den Sicherheitsabständen der geplanten Zollmessstation berücksichtigt.

7.3 Nachhaltigkeit und Klima

Die nachfolgende Beurteilung der Nachhaltigkeit folgt dem Leitfaden «Nachhaltigkeit in Basel-Stadt» (2021) und den dort aufgeführten Themenbereichen. Für die Bevölkerung hat die Verlagerung des Hafenbahnhofs grosse Vorteile. Denn die bisher aufgrund ihrer von Industrie- und Logistikarealen umschlossenen Quartiere Klybeck und Kleinhüningen können sich aus ihrem räumlichen Korsett lösen und schrittweise an den Rhein und an die Wiese wachsen. Es werden Zugänglichkeiten zum Rhein und neue Freiräume geschaffen und viele Anwohnerinnen und Anwohner werden von Lärm entlastet. Neue Belastungen durch die verlagerte Hafenbahn sollen dank Lärmschutzmassnahmen vermieden werden. Aufgrund der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen muss ein Wohnhaus zurückgebaut werden, das sich jedoch nicht in einer Wohnzone, sondern als Altbestand in der Zone NöI und der Lärmempfindlichkeitsstufe IV befindet. Die Verlagerung der Gashochdruckleitung aus dem Siedlungsgebiet sorgt für mehr Sicherheit hinsichtlich der Störfallvorsorge. Bestehende Bodenbelastungen werden im Zug der Baumassnahmen gemäss den gesetzlichen Vorgaben bereinigt.

In der finanziellen Gesamtbetrachtung ermöglicht das Projekt ein erhebliches wirtschaftliches Ertrags- und Wertschöpfungspotenzial, das die prognostizierten Gesamtkosten übersteigt (siehe Kap. 9), wodurch ein positives Kosten/Nutzen-Verhältnis entsteht. Sowohl Kosten als auch Erträge fallen beim Kanton Basel-Stadt an. Es können aufgrund der Verlagerung der Hafenbahn neue Wohn- und Arbeitsangebote unter nachhaltigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, so dass ein Wirtschaftswachstum durch die Innenentwicklung ohne neuen Landverbrauch stattfinden kann.

Die lokalklimatischen Folgen durch die Verlagerung der Hafenbahn wurden entsprechend der vorliegenden Planungsstufe Machbarkeit abgeschätzt. Der Perimeter der Hafenbahn liegt grösstenteils in einem Gebiet, in dem gemäss dem Stadtclimakonzept die mikroklimatische Situation zu erhalten ist und wo teilweise hoher Handlungsbedarf (Fokusgebiet) für Massnahmen zur Senkung der Hitzebelastung und zugunsten einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität auch an sehr heißen Tagen besteht. Mit einer reduzierten Gleisfläche verkleinert sich bereits das Potenzial für Hitzeinseln und da keine Hochbauten geplant sind, gibt es weder eine Wärmeabstrahlung von Fassaden noch werden Kaltluftströme behindert. In Ost-West Richtung verbessert sich die Situation für den bedeutenden Kaltluftkorridor entlang der Wiese und bei den bestehenden und zukünftigen Gleisfeldern die Luftzirkulation. Zudem werden die Gleisflächen ökologisch wertvoll ausgestaltet, um die übliche Hitzeentwicklung durch Gleisschotter zu reduzieren. Damit ist zu Gunsten der Bevölkerung eine Senkung der Hitzebelastung zu erwarten.

Zum Klimaschutz trägt die Verlagerung des Hafenbahnhofs insbesondere als Massnahme zur Siedlungsentwicklung nach innen bei, indem die Flächen an der Südquaistrasse für öffentliche Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung wesentlich verdichtet genutzt werden und dadurch Raum für zusätzliche Wohn- und Arbeitsflächen am Klybeck- und Westquai ohne Erweiterung der Siedlungsfläche geschaffen wird (Massnahme D1 gemäss Klimaschutzbericht 2019, S. 44). Gleichzeitig wird mit einer effizienten und im Umfeld richtig positionierten Hafenanlage langfristig die Rheinschifffahrt mit stadtnahen Logistikflächen gestärkt (Massnahmen E9 gemäss Klimaschutzbericht, S. 54) und die nationale Verkehrsverlagerungsstrategie auf die Schiene zur Verminderung von Treibhausgasemissionen unterstützt.

Die umfassende Prüfung und Darlegung der Umweltverträglichkeit inklusive der folgenden Themenbereiche Biodiversität und Naturschutz erfolgt in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren mittels Umweltverträglichkeitsbericht (siehe Kap. 10.2).

7.4 Naturwerte und Biodiversität

Die Gesamtmaßnahme zur Weiterentwicklung der Hafenbahn greift in rund 3,4 Hektare schützenswerte Lebensräume ein, die ersetzt werden müssen. Die Hafenbahn an ihrem neuen Standort ist so auszugestalten, dass sich heute vergleichbare ökologische Werte entwickeln können. Entsprechend soll in diesem Projektperimeter als ein durch den Kanton Basel-Stadt finanziertes Vorhaben bezüglich der Biodiversität eine mindestens ausgeglichene Bilanz erzielt werden. Ziel ist es, bei der Planung und Realisierung qualitativ hochstehende Lösungen für den Naturschutz zu erarbeiten. Gleichzeitig sind die übrigen, insbesondere funktionalen Anforderungen für eine erfolgreiche Plangenehmigung und die Realisierbarkeit der Variante «Südquai» sicherzustellen. Im neuen Hafenbahnhof wird der heute stark versiegelte Bereich grossflächige entsiegelt, mit einer möglichst naturnahen Ausgestaltung der gesamten erneuerten Hafenbahninfrastruktur die ökologische Vernetzung verbessert und ein hohes Mass an Biodiversität geschaffen. Bei der Verlagerung der Hafenbahn wird dem Naturschutz besondere Beachtung geschenkt und das Maximum an Naturwerten (qualitativ / quantitativ) angestrebt. Dies betrifft auch potentielle Freiflächen für die Hafenbahn mit Verbesserungspotential wie im Umfeld des Badischen Rangierbahnhofs.

Die im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung vorgesehenen Transformationen der frei werdenen Flächen des heutigen Hafenbahnhofs südlich der Wiese wirken sich wesentlich auf den Naturhaushalt aus. Grossflächige Eingriffe in schützenswerte Naturobjekte bedingen sowohl eine entsprechende Ausgestaltung der Freiflächen als auch adäquate Ersatzlebensräume zum Erhalt bedrohter Flora und Fauna. Ein angemessener Ersatz, wie ihn das Gesetz fordert, muss nicht unbedingt flächengleich sein, sofern dieser einen ökologisch-qualitativen Mehrwert generiert. Voraussetzung dafür ist die Schaffung und Förderung von ausreichend wertvoller und die Vernetzung unterstützende Lebensräume für die Tiere und Pflanzen – wenn immer möglich in unmittelbarer Umgebung des Eingriffs in bestehende Naturobjekte. Im Übrigen steigern vielfältige Grünräume auch die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner der bestehenden und der neuen Stadtteile.

Im Fall der Hafen- und Stadtentwicklung ist diese Aufgabe wegen des wertvollen Bestands mit vielen bedrohten Tieren und Pflanzen sowie der beengten Platzverhältnisse im dicht besiedelten, städtischen Raum herausfordernd und bedingt das Ausloten zwischen städtebaulicher Verdichtung und Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Lösungsansätze sind der Erhalt und wo dies nicht möglich ist die Reservation von Flächen für die Schaffung wertvoller Lebensräume zur Förderung der Biodiversität im gesamten Perimeter Basel Nord. Diese Aufgabenstellung wird derzeit im Rahmen des Stadtteilrichtplans Klybeck-Kleinhüningen im dort laufenden Naturschutzkonzept bearbeitet und im Rahmen der Arealentwicklung weiter vertieft werden. Analog zum Projekt Hafenbahn sind die Potenziale für Naturwerte mit der Entwicklung auszuschöpfen und die Bilanz falls notwendig mit Ersatzflächen ausserhalb des Arealperimeters zu ergänzen.

7.5 Ver- und Entsorgung

Das Areal IWB / ProRheno in Kleinhüningen ist für die Ver- und Entsorgung der Stadt sehr wichtig. Die kommunale Abwasserreinigungsanlage der ProRheno wird – wie oben erwähnt – derzeit um- und neugebaut und seit März 2023 ist die neue biologische Reinigungsstufe in Betrieb. Das Betriebsgebäude der ProRheno wird bereits aufgrund der Weiterentwicklung der Hafenbahn an einem anderen Standort realisiert. Die Klärschlammverbrennung ist Teil der Abwasserbehandlung, aber nicht Teil der Gesamtmaßnahme zur Weiterentwicklung der Hafenbahn (siehe Kap. 6.3.2).

Der Ausbau und die Dekarbonisierung der Fernwärme erfordern den Bau neuer Haupttransportleitungen, Verteilleitungen, Wärmeproduktionsanlagen und Speicher. In den Machbarkeitsabklärungen und Potentialbeurteilungen durch die IWB erweist sich der Standort Kleinhüningen als gut geeignet zum Ausbau der Wärmeleitung. Das gereinigte Abwasser der ARA Basel kann als Wärmequelle für eine Grosswärmepumpe genutzt werden. Daneben soll weiterhin die Abwärme der Klärschlammverbrennung genutzt werden. Weitere Anlagen für die Energie-Speicherung und -produktion richten sich nach den Erkenntnissen der Entwicklung des Energieanlage-Parks, insbesondere der Wärmeleitung im Areal und dem Bedarf an Energiespeicherung. Der ausgewiesene Energieperimeter dient der Sicherung der langfristigen Weiterentwicklung der Wärmetransformation und der Energiespeicherung durch die IWB.

Am gleichen Ort befindet sich der Werkhof der IWB, der stadtnah für Betrieb und Unterhalt der IWB-Netze (Wasser, Elektrizität, Gas, Fernwärme) als kritische Infrastruktur unabdingbar ist. Für den Werkhof ist kein Ersatzstandort mit ausreichender Fläche verfügbar, die dazugehörigen Lagergebäude können jedoch anders angeordnet werden.

Diese Rahmenbedingungen sind Teil der baulichen Innenverdichtung der gesamten Stadt. Sie waren massgebend für das «Entwicklungsconcept Areal IWB / ProRheno» und damit für die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen aufgrund der Weiterentwicklung der Hafenbahn. Voraussetzung für die Verdichtungen auf dem Areal ist die Verlagerung der Zollmessstation gemäss Kap. 6.2.1, da sowohl diese Anlage als auch die zuführende Gashochdruckleitung störfallrelevante Anlagen darstellen und heute aufgrund der Sicherheitsbestimmungen eine Verdichtung nicht zulassen.

Die Leitung des GVM gehört ebenfalls zur kritischen Infrastruktur und ist nicht nur für die Übergangszeit bis zum Ende der Wärmeversorgung mit fossilem Erdgas im Jahr 2037 notwendig, sondern ein systemrelevantes Gasnetz ist gemäss Teilrichtplan Energie auch langfristig zu erhalten. Die Leitungsanlagen der Gasversorgung werden dabei aufwärtskompatibel ausgeführt, damit die Infrastruktur bei einer späteren Umstellung auf andere erneuerbare Gase weiterhin genutzt werden kann.

Die Verlagerung der Zollmessstation in die Langen Erlen ist mit der Trinkwasserversorgung abgestimmt. Gemäss dem Leitbild «Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP)» ist im Gebiet Otterbach eine Weiterentwicklung der Grundwassergewinnung mit neuen Trinkwasserbrunnen am Ort der heutigen Gashochdruckleitung vorgesehen. Daher ist die Verlagerung der Zollmessstation aufgrund

der Weiterentwicklung Hafenbahn nur mit der gleichzeitigen Verlegung der zuführenden Gashochdruckleitung in den Akazienweg möglich.

7.6 Erschliessung und öffentliche Verkehrswege

Hafenbahn

Die Hafenbahn ist als Bestandteil des Hafens eine Infrastruktur mit nationaler Bedeutung und an den Standort des Hafens gebunden. Dabei dient die Hafenbahn dem Empfang und der Abfertigung von Zügen sowie der Bedienung der Ladestellen an den Quais. Zudem können aufgrund der Anforderungen des Bundes die dafür nötigen Rangieraufgaben und die Vorhaltung von Wagen nicht an einen anderen Standort ausgelagert werden und müssen beim Hafen sein. Diese Vorgaben haben zu einem neuen Variantenfächern und einer neuen Beurteilung geführt.

Tram

Im Perimeter der Weiterentwicklung der Hafenbahn befindet sich das Trassee der Tramlinie 8. Desse Linienführung und der ununterbrochene Betrieb stellen zwingende Rahmenbedingungen für das Projekt dar. Betroffen ist dabei die Brücke der Hiltalingerstrasse über die Hafenbahn.

Öffentliches Strassennetz

Mit der Verlagerung des Hafenbahnhofes und dem Gateway Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 muss das öffentliche Strassennetz im Bereich der Grenzstrasse, Neuhausstrasse, die Zufahrtstrasse Am Umschlagbahnhof und die Auffahrt zur A2 angepasst werden. Die Grenzstrasse muss die Schiffs-einfahrt ins Hafenbecken 3 überbrücken.

Lastwagenverkehr

Neben der Hafenbahn ist die Erschliessung des Hafens durch den Lastwagenverkehr zentral. Ebenso benötigen die Anlagen der Ver- und Entsorgung einen Anschluss. Beide sind auch an die kantonalen Ausnahmetransportrouten anzuschliessen. Diese Verkehre werden direkt über die Haupt-sammelstrassen (Grenz- / Südquaistrasse) und den bestehenden Hafenanschluss von und zur Autobahn A2 und den städtischen Hauptverkehrsstrassen geführt, um die benachbarten Wohnquartiere nicht zu belasten.

Motorisierter Individualverkehr

Die Funktion der Neuhausstrasse als direkte Ost-West-Verbindungen durch den Bahndamm zwischen der Freiburgerstrasse und der Kleinhüningeranlage bleibt erhalten. Angepasst werden die Anschlüsse an die Grenzstrasse und die Erschliessungsstrasse zum Areal IWB / ProRheno sowie die Unterführung unter dem neuen Hafenbahnhof.

Velorouten und Fusswege

Im Teilrichtplan Velo sind zwei Basis- und Pendlerrouten nach Weil-Friedlingen verzeichnet: Im Westen via Hiltalingerbrücke und im Osten via Grenzstrasse. Auf Letzterer wird der Veloverkehr aktuell gemeinsam mit dem Lastwagenverkehr geführt. Aufgrund der Infrastrukturprojekte Neubau Hafenbecken 3 und Verlagerung des Hafenbahnhofs ist die bestehende Grenzstrasse zu verlegen. Dabei ist zu prüfen, ob auf dieser Route zukünftig Velo- und Lastwagenverkehr getrennt geführt werden können. Allenfalls sind Alternativen zu prüfen.

Die Neuhausstrasse als Veloroute (und als Fussweg gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege) ist möglichst in der bestehenden Lage zu erhalten. Die Fuss- und Veloverbindung entlang der Landesgrenze zu Friedlingen soll, wenn möglich, als Ost-West-Verbindung ausgebaut werden.

7.7 Koordination

Die Verlagerung des Hafenbahnhofs ist eng mit den betroffenen Beteiligten und Eigentümerschaften abgestimmt und koordiniert. Das Projekt wird vom künftigen Anlageneigentümer Hafenbahn Schweiz AG (Tochtergesellschaft der Schweizerischen Rheinhäfen) mitgetragen. Die Schweizerischen Rheinhäfen stellen die Projektkoordination zum geplanten, unmittelbar benachbarten Hafenbecken 3 sicher. Die weiteren betroffenen Bahn- und Infrastrukturbetreiber sind im Rahmen einer Entwicklungsvereinbarung 2022 (mit IWB, GVM, ProRheno), einer noch um die Variante «Südquai» zu erweiternden Zusammenarbeitsvereinbarung von 2019 (mit Bundeseisenbahnvermögen, Deutsche Bahn) sowie einer Absichtserklärung 2017 (mit SBB, Gateway Basel Nord) eingebunden. Ebenso hat eine Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zum Projekt Rheitunnel sowie mit dem BAV zum Projekt Bahnknoten Basel stattgefunden. Zum «Herzstück» (unterirdische Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof) bestehen keine direkten Schnittstellen. Ob die Hafenbahn im Bereich Logistik/Materialtransporte beim Bau des «Herzstücks» eine Rolle spielen kann, ist noch offen. Die betroffenen Baurechtnehmer innerhalb des Hafenperimeters sind über das Projekt informiert und Verhandlungen zur Übernahme der notwendigen Flächen wurden bereits aufgenommen (siehe Kap. 8).

7.8 Interessensabwägung

Für den Standort des künftigen Hafenbahnhofs haben der Kanton Basel-Stadt, die SRH und das BAV gemeinsam eine umfassende Variantenprüfung durchgeführt. Die funktionellen Anforderungen des Bundes haben zu einem neuen Variantenfächer geführt, der bezüglich aller betroffenen Interessen beurteilt wurde (siehe Kap. 4). Im Gegensatz zu den ursprünglich vorgeschlagenen Varianten beanspruchen alle untersuchten Varianten aufgrund der Ausdehnung und Ausgestaltung der Anlage zwingend die Areale von IWB und ProRheno im Bereich der Südquaistrasse inklusive der bestehenden Zollmessstation. Der Variante «Südquai» wurde insbesondere wegen des nur marginalen Eingriffs in das TWW-Objekt Nr. 232 der Vorzug eingeräumt (siehe Kap. 4.2.4). Die erteilte Unterstützung dieser Variante durch das BAV ist für den Kanton eine Grundvoraussetzung für die Weiterbearbeitung.

Aufgrund der Verlagerung des Hafenbahnhofs gemäss der Variante «Südquai» muss die Zollmessstation auf dem Gelände der IWB weichen. Für die Zollmessstation war jedoch kein zonenkonformer Ersatzstandort möglich (z.B. in einer Zone 7 oder NöI), da die eidgenössische Gesetzgebung (Rohrleitungsgesetz / -sicherheitsverordnung) einen Standort innerhalb der Bauzonen ausschliesst. Aufgrund der fehlenden Möglichkeit einer Verlagerung innerhalb des Siedlungsgebiets wurde eine Standortevaluation mit Berücksichtigung aller betroffenen Interessen der Gewässerschutz-, Eisenbahn-, Raumplanungs-, Wald- und Umweltschutzgesetzgebung durchgeführt. Sowohl die kantonalen als auch die Bundesnaturschutzfachstellen haben einen Standort im TWW-Objekt Nr. 232 ausgeschlossen. Da die bestehende Gashochdruckleitung ausschliesslich durch Grundwasserschutzzonen, Bahnareal und Bauzonen verläuft, war insbesondere die Vereinbarkeit mit der Gewässerschutzgesetzgebung standortscheidend. Das Bundesamt für Umwelt hat in diversen Vorbesprechungen die Pflicht, dass eine Verlegung der Gashochdruckleitung nur ausserhalb des Siedlungsgebietes erfolgen kann und damit die Standortgebundenheit ausserhalb der Bauzonen und im Wald anerkannt. Der Entscheid über die Standortgebundenheit wird – wie auch jener über die erforderliche Rodungsbewilligung – im laufenden Plangenehmigungsverfahren durch den Bund gefällt.

Dank der Verlagerung des Hafenbahnhofs werden dringend benötigte Flächen für die städtebauliche und freiräumliche Entwicklung in der Gröszenordnung von rund 23 ha frei. Die positiven Effekte der Gesamtmaßnahme der Weiterentwicklung der Hafenbahn sind im vorliegenden Ratschlag umfassend aufgeführt. Den positiven Effekten stehen durch die Verlagerung direkt der Verlust eines denkmalschutzrechtlich inventarisierten Wohnhauses sowie ein Eingriff in den Wald der Langen Erlen von definitiv 1'300 m² (0.1 ha) und temporär 10'100 m² (1.0 ha) gegenüber. Auch wenn insbesondere der Eingriff in den Wald während der Bauphase erkennbar sein wird, ist dieser in der Gesamtbetrachtung letztlich nur lokal und grösstenteils vorübergehend. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse an der Verlagerung der Hafenbahn und der Arealentwicklung die begleitenden negativen Auswirkungen bei Weitem.

Wie oben ausgeführt, bestehen darüber hinaus weitere Herausforderungen betreffend Ersatz der Naturwerte in den durch die Verlagerung der Hafenbahn hinfälligen Gleisinfrastrukturen südlich der Wiese. Auch in diesem Fall überwiegt das öffentliche Interesse an der Innenentwicklung und Schaffung von rund 23 ha Fläche für die Stadt- und Freiraumentwicklung. Die Lösungsfindung betreffend Ersatz der Naturwerte südlich der Wiese ist im dichten, städtischen Umfeld herausfordernd. Gleichzeitig wirkt gerade die Innenentwicklung der weiteren Zersiedlung der Landschaft entgegen und ist raumplanerisch gesamthaft betrachtet vorteilhaft.

8. Landerwerbe

Grundsätzlich befinden sich die heute von der Hafenbahn Schweiz AG (HBS) belegten Grundstücksflächen im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel (EWG) und sind der SRH auf Basis des Rheinhafen-Vertrages im Baurecht überlassen. Die SRH überlässt diese wiederum der HBS zur Nutzung.

Für die Verlagerung der Hafenbahn sind diverse Landerwerbe und/oder Landabtausch erforderlich. Die von der SRH respektive der Hafenbahn wegen der Verlagerung des Hafenbahnhofs nicht mehr benötigten Flächen – in erster Linie die Flächen südlich der Wiese – werden für die künftige städtebauliche Nutzung freigegeben und werden an die Einwohnergemeinde Basel fallen.

Hierzu wird im Zuge der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen der Hafenperimeter Kleinhüningen bereinigt. Diese Bereinigung bedingt eine Anpassung des Rheinhafen-Vertrages (SG 955.400) mit dem Kanton Basel-Landschaft. Die neu für die Hafenbahn und das Hafenbecken 3 benötigten Flächen werden in den Hafenperimeter integriert, während die mit der Hafenbahnverlegung freiwerdenden Flächen aus dem Hafenperimeter entlassen und für die städtebauliche Entwicklung Klybeck- und Westquai zur Verfügung gestellt werden. Der Prozess zur Anpassung des Rheinhafen-Vertrages wird parallel zu den Planungen des Hafenbahnhofs durchgeführt. Von Bedeutung ist hier der geplante Einbezug des Bundes an der Entwicklung der Hafeninfrastrukturen, der mit der Revision des Gütertransportgesetzes im Rahmen der «Weiterentwicklung des Güterverkehrs» gesetzlich verankert werden soll. Mit Abschluss dieses Prozesses soll die Anpassung des Rheinhafen-Vertrages im Zeithorizont 2025/2026 durchgeführt werden.

Folgende Landgeschäfte sind zu bearbeiten (siehe Abbildung 13 Landerwerb, Eigentumsverhältnisse heute):

- Landerwerb und -abtausch zwischen IWB und EWG;
- Landerwerb und -abtausch zwischen ProRheno und EWG (ProRheno nutzt Flächen der EWG gemäss einem verwaltungsrechtlichen Nutzungsrecht);
- Landerwerb (prioritär) oder Erwerb eines dauernden Nutzungsrechts betreffend benötigter Grundstücksflächen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) auf dem Areal Basel Badischer Rangierbahnhof / Lagerbahnhof gemäss der noch um die Variante «Südquai» anzupassende Zusammenarbeitsvereinbarung 2019, Staatsvertrag betreffend die Hafenbahn 1922 und Staatsverträge betreffend die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet 1852 ff¹¹ unter der Berücksichtigung, dass zur weiteren Erfüllung der Staatsverträge von deutscher Seite vorher dem BEV ein gleichwertiger, betrieblich funktionaler Ersatz zur Verfügung zu stellen ist;
- Landerwerb bzw. Erwerb eines dauernden Nutzungsrechts vom ASTRA betreffend benötigter Grundstücksflächen im Bereich der A2;
- allenfalls Landerwerb von SBB Cargo im Bereich Areal Basel Badischer Rangierbahnhof;
- vorzeitige Rücknahme der Baurechte bei den für den neuen Hafenbahnhof benötigten Baurechtsparzellen im Hafenperimeter durch die SRH.

¹¹ www.gesetzesammlung.bs.ch: Hafenbahnvertrag vom 16. Dezember 1922 (SG 954.420), Staatsverträge betreffend die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet 1852 ff (SG 954.510, SG 954.520, SG 954.540, SG 954.550, SG 954.551, SG 954.560)

Der erforderliche Landerwerb wird bis zum Ratschlag Tranche III im Jahr 2025 vorbereitet und die entsprechenden Verhandlungen sollen vorbehaltlich der dannzumaligen Zustimmung des Grossen Rates zu den konkreten Landerwerben abgeschlossen werden. Mit dem hiermit vorliegenden Ratschlag wird beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen, die Verhandlungen zu den Landerwerben zu führen.

In der folgenden Abbildung sind die Landerwerbe aufgezeigt, die gemäss dem derzeitigen Planungsstand der Variante «Südquai» erfolgen müssen. Die gepunkteten Flächen müssen nicht erworben werden. Ein Teil der zu erwerbenden Parzellen sind mit Baurechten und/oder Gebäuden und Nutzungen belegt, die abgelöst werden müssen.

Die blau gestreifte Fläche – der Lagerbahnhof – im Eigentum des BEV wird für Bahnnutzungen der DB, insbesondere auch für den Verlad Strasse/Schiene benötigt. Ein bereits entbehrlicher Teil des Lagerbahnhofs wird für den Rheintunnel, ein gegebenenfalls weiterer für Abstellungen der Hafenbahn benötigt. Dieser für die Hafenbahn benötigte Teil der Lagerbahnhofflächen soll vom BEV erworben oder alternativ dafür ein dauerhaftes Nutzungsrecht vereinbart werden.

BEV und Basel-Stadt streben an, alle Bedarfe von BEV/DB, Rheintunnel und Hafenbahn auf dem Lagerbahnhof zu berücksichtigen. Sollte dies nicht möglich sein, muss eine Alternative gefunden werden, um einen gleichwertigen betrieblich funktionalen Bedarf von BEV/DB anderswo im Kanton Basel-Stadt abzudecken.

Auf das Auflisten der konkret zu erwerbenden Grundstücke/Flächen wird hier verzichtet. Diese Angaben hängen von der Konkretisierung der weiteren Planung ab und werden im Ratschlag Tranche III dargelegt. Die Landerwerbskosten werden aufgrund von Erfahrungswerten und Vergleichspreisen derzeit auf 25 Mio. Franken ($\pm 30\%$) geschätzt.

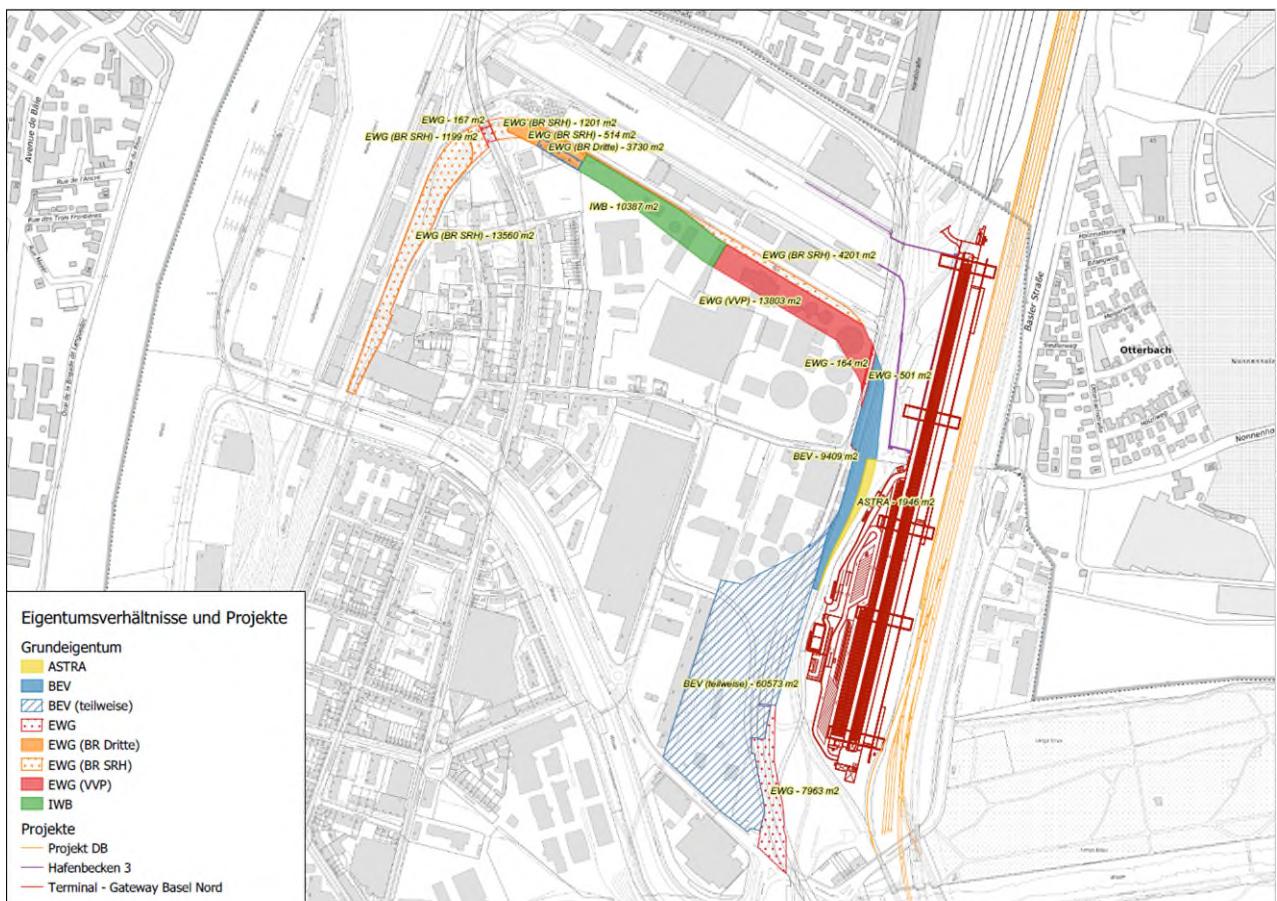


Abb. 13: Landerwerb, Eigentumsverhältnisse heute (BVD 2023)

9. Finanzielle Auswirkungen

Den Gesamtkosten für die Umsetzung der Variante «Südquai» in Höhe von 275 Mio. Franken (+/- 30%, Baupreisindexbasis Oktober 2022) stehen hohe wirtschaftliche Potentiale der städtebaulichen Entwicklung Klybeck-Kleinhüningen gegenüber.

Im Rahmen der Überprüfung der Machbarkeit der Variante Südquai wurde neben den Gesamtkosten auch die Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung (die im Ratschlag P210599 erwähnte Studie von EBP 2017) aktualisiert. Verglichen wurden die wirtschaftlichen Potentiale aus dem Referenzszenario ohne Verlagerung der Hafenbahn mit denen aus dem aktuellen Szenario der städtebaulichen Entwicklung Klybeck- und Westquai aufgrund der Variante „Südquai“. Neben einem um 232 Mio. Franken erhöhten Landwert ergeben sich wiederkehrende Steuermehreinnahmen von 60 Mio. Franken pro Jahr sowie eine um 347 Mio. Franken pro Jahr höhere Bruttowertschöpfung für das Szenario mit verlagerter Hafenbahn. Voraussetzung für das Erreichen der wirtschaftlichen Potenziale ist, dass zugrundeliegenden Annahmen (wie etwa Dichte und Nutzung) im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der ehemaligen Hafengebiete nicht geschränkt oder mit unverhältnismässigen Anforderungen belastet werden.

9.1 Gesamtkostenprognose

Die erste Kostenschätzung für die Verlagerung der Hafenbahn – konkret für die ursprüngliche Variante «Neuhausstrasse» – belief sich auf rund 100 Mio. Franken exkl. MwSt., ohne Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sowie ohne Landerwerbskosten (siehe Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen ARA Basel vom 15. September 2021).

Die Gesamtkostenprognose ($\pm 30\%$) für die Weiterentwicklung der Hafenbahn wurde auf Basis des aktuellen Projektstandes Bestvariante «Südquai» und der vorliegenden Planungen der IWB und des GVM erarbeitet. Die Gesamtmaßnahme Weiterentwicklung Hafenbahn gliedert sich in drei Massnahmen: das Bahnprojekt (inklusive öffentliche Verkehrswägen/Kunstbauten), die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sowie der Landerwerb.

Gesamtkostenprognose Verlagerung Hafenbahn $\pm 30\%$ Verlagerung Hafenbahn, Variante «Südquai» Baupreisindex NWCH, Oktober 2022 inkl. 7.7 % MwSt. und 3% Bauherrenleistungen	[Fr.] $\pm 30\%$
Verlagerung Hafenbahn (Bahnprojekt)	173'300'000
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen	76'700'000
Landerwerb	25'000'000
Total inkl. MwSt.	275'000'000 * / **

Tabelle 1: Gesamtkostenprognose Verlagerung Hafenbahn Variante «Südquai»

* In der Gesamtkostenprognose in Höhe von 275 Mio. Franken (+/- 30%) nicht enthalten sind die 2.1 Mio. Franken für die planerischen / baulichen Anpassungen betreffend die Verschiebung des neuen ARA – Betriebsgebäudes (Grossratsbeschluss 21/38/12G vom 15. September 2021).

** Aufgrund der geopolitischen Lage können einzelne Kostengruppen der Projekte teureren unterliegen, die weit über dem Anstieg des gemittelten Baupreisindex liegen. Die dannzumaligen Kosten können deshalb teuerungsbedingt höher ausfallen als die um den Baupreisindex bereinigten Kostenschätzungen.

In der Gesamtkostenprognose sind pauschal 3% Bauherrenleistungen eingerechnet. Diese werden üblicherweise mit 3-5 % angesetzt. Aufgrund der Skaleneffekte (Projektvolumen) gehen wir von 3%

aus. Aus diesen Bauherrenleistungen wird unter anderem eine Kreditstelle für die Gesamtprojektleitung im Bau- und Verkehrsdepartement mit einem 100% Pensum für die Jahre 2024-2027 finanziert. Weitere benötigte Kreditstellen im Bau- und Verkehrsdepartement für die Gesamtmaßnahme Hafenbahn werden auf total 90% Pensum pro Jahr in den Bereichen Rechtsabteilung, Stadtgärtnerei und Tiefbauamt über 4 Jahre (2024-2027) geschätzt. Diese Personalressourcen werden ebenfalls aus der Gesamtmaßnahme Hafenbahn / Bauherrenleistungen finanziert.

Mit dem Ratschlag Tranche III im Jahr 2025 werden die restlichen Ausgaben wiederum inklusive 3% Bauherrenleistungen) für die Gesamtmaßnahme Hafenbahn beantragt.

9.1.1 Gesamtkostenprognose, Aufteilung in drei Tranchen bzw. Ausgabenbewilligungen¹²

Die Aufteilung der Gesamtmaßnahme Hafenbahn in drei Tranchen gemäss Abbildung unten beruht im Wesentlichen auf der Tatsache, dass sich die heutige Ausgangslage mit der Variante «Südquai» massgeblich von der Ausgangslage zur beantragten Ausgabenbewilligung «Vorprojekt Hafenbahn» im 2018 unterscheidet. Die Machbarkeiten des Bahnprojektes sowie der erforderlichen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sind nachgewiesen. Die Bestvariante «Südquai» liegt vor. Mit Zustimmung zum vorliegenden Ratschlag beschliesst der Grossen Rat, dass die Planungen zur Variante «Südquai» weitergeführt und bereits erste Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen umgesetzt werden.

Die Voraussetzungen zur Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes bis und mit Plangenehmigungsverfahren für das Bahnprojekt sind gegeben. Die Studien, die Machbarkeit sowie ein Teil der Vorprojektplanungen für das Bahnprojekt wird in Höhe von 2.55 Mio. Franken aus der bestehenden Ausgabenbewilligung zur Planung «Vorprojekt Hafenbahn» (Tranche I) finanziert. Für die weiteren Planungsphasen bis und mit Plangenehmigungsverfahren beantragen wir dem Grossen Rat weitere Planungsmittel in der Höhe von 8.25 Mio. Franken (Tranche II). Somit können dem Grossen Rat im 2025 - mit der Tranche III – die Ausgaben für den Bau des Bahnprojekts beantragt werden.

Betreffend die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen besteht eine andere Ausgangslage. Während das Bahnprojekt gesamthaft geplant und mit einem Plangenehmigungsverfahren beantragt wird, bestehen die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen aus einzelnen Projekten. Diese werden separat geplant, es werden separate Bewilligungsverfahren durchgeführt und sie müssen sequentiell umgesetzt werden. D.h. erst nach der Verlegung der Zollmessstation inkl. Gashochdruckleitung können sukzessive die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen der IWB erfolgen. Sind diese abgeschlossen, kann der Ersatz der Klärschlammverbrennung erfolgen. Die Kosten für den Ersatz der Klärschlammverbrennung sind nicht Teil der Gesamtmaßnahme Weiterentwicklung Hafenbahn, da ein Ersatz auf den Zeithorizont 2030 sowieso vorgesehen war. Die Umsetzung des Bahnprojektes erfolgt über mehrere Jahre in Etappen mit Fortschreiten der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen und unter Berücksichtigung des laufenden Betriebes. Abgeschlossen werden kann das Bahnprojekt erst mit dem Rückbau der bestehenden Klärschlammverbrennung.

Gemäss der im Folgenden dargestellten Termin- und Ablaufplanung für die Gesamtmaßnahme verläuft der kritische Pfad entlang der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen. Das ist auch der Grund, weshalb für die Verlegung der Zollmessstation/Gashochdruckleitung sowie erste Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen der IWB die Planungen bis und mit dem Genehmigungsverfahren bereits aus der bestehenden Ausgabenbewilligung «Vorprojekt Hafenbahn» (Tranche I) in der Höhe von 1.4 Mio. Franken finanziert werden. Dadurch können grössere Verzögerungen im Gesamtprojekt vermieden und dem Grossen Rat mit dem vorliegenden Ratschlag die Baukosten für die ersten Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen in der Höhe von 12.8 Mio. Franken für die Verlagerung der Zollmess-

¹²siehe Beilage: Kostenübersicht konsolidiert, Stand 4. Mai 2023

station inkl. Hochdruckgasleitung sowie 9.5 Mio. Franken für Aufstockung Trakt T und Rückbau Gas- kugeln der IWB beantragt werden. Für die weiteren Planungen betreffend die Ersatz- und Verlage- rungsmassnahmen beantragen wir 5.5 Mio. Franken.

In der Termin- und Ablaufplanung ist einerseits der Ablauf des Gesamtprojektes dargestellt und andererseits die Verknüpfung der Ausgabenbewilligungen Tranche II und III mit den Phasen des Ge- samtprojektes.

Termin- und Ablaufplanung Gesamtprojekt "Weiterentwicklung Hafenbahn"

Ratschlag 2023 - Tranche II

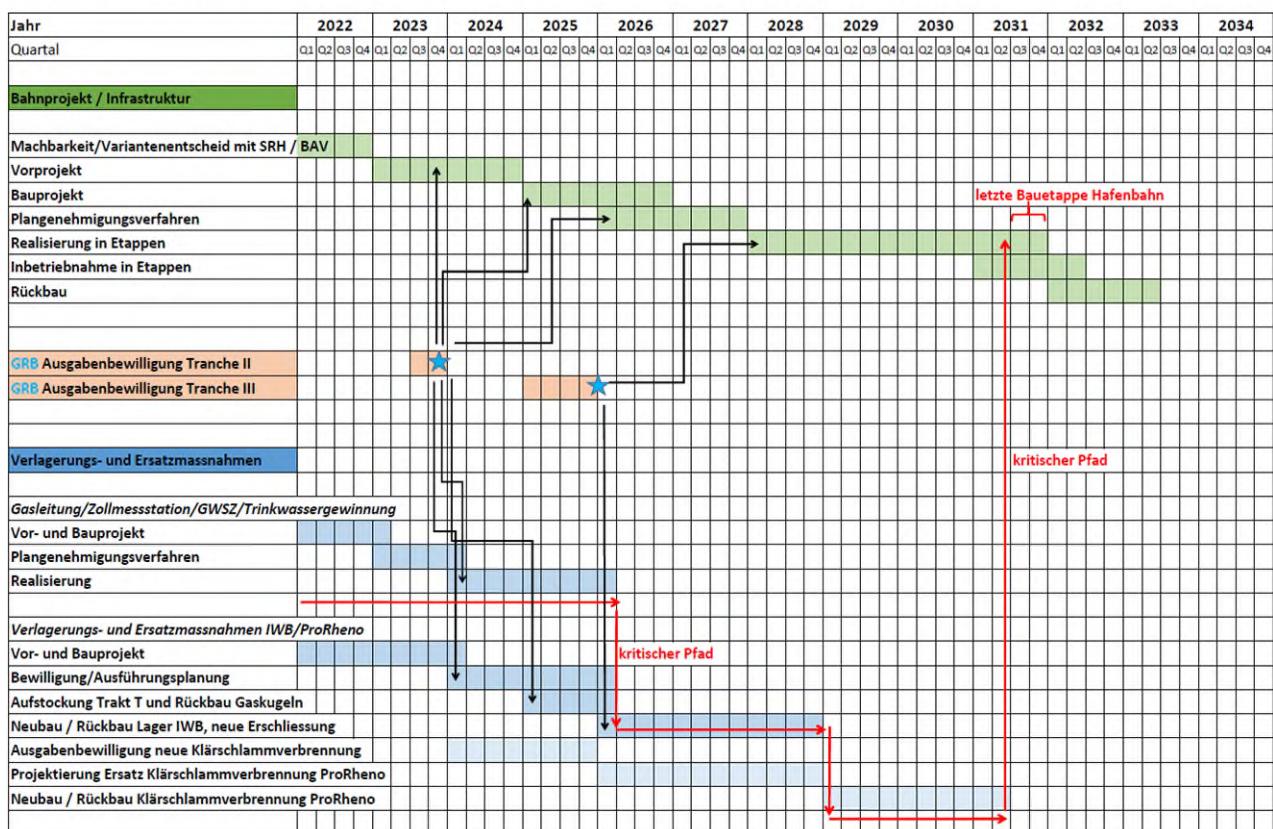


Abb. 14: Termin- und Ablaufplanung

In der folgenden Tabelle werden die prognostizierten Gesamtkosten auf die drei Tranchen bzw. Ratschläge an den Grossen Rat heruntergebrochen.

Gesamtkostenprognose ± 30% [Fr.] Verlagerung Hafenbahn, Variante «Südquai» Baupreisindex NWCH, Oktober 2022 inkl. 7.7 % MwSt. und 3% Bauherrenleistungen	Tranche I Ratschlag 2018 (genehmigt)	Tranche II Ratschlag 2023	Tranche III Ratschlag 2025
Verlagerung Hafenbahn*, Studie Machbarkeit, Anteil Vorprojekt Kostengenauigkeit zum Ratschlag ±20%	2'550'000		
Verlagerung Hafenbahn*, Vor- und Bauprojekt inkl. PGV, Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±20%		8'250'000	
Verlagerung Hafenbahn*,			162'500'000

Realisierung ab PGV Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±10%			
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen Machbarkeit, Projektierung bis- und mit PGV GVM, Projektierung IWB Phase 1 Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±20%	1'400'000		
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen, Projektierung IWB Phase 2 inkl. Genehmigung Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±20%		5'500'000	
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen, Realisierung Zollmessstation / Gasleitungsverlegung GVM/IWB Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±10%		12'800'000	
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen, Realisierungen IWB/ProRheno Kostengenauigkeit zum Ratschlag: ±10%		9'500'000	47'500'000
Landerwerb			25'000'000
Total Tranche 1, 2, 3 inkl. MwSt.	3'950'000	36'050'000	235'000'000
Total inkl. MwSt. ± 30%			275'000'000

* inkl. öffentliche Verkehrswege/Kunstbauten

Tabelle 2: Aufteilung der Gesamtkosten in drei Tranchen

Mit den bewilligten Mitteln für das Vorprojekt Hafenbahn (GRB 20/07/08G vom 12. Februar 2020) - Tranche I - wurden bisher wesentliche Elemente der vorbereitenden Planungen erarbeitet. Dazu zählen u.a. die Studie Machbarkeit und Variantenentscheid Bahnprojekt sowie die Machbarkeit der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen inkl. vorbereitender Planungen als Grundlage für die Entwicklungsvereinbarung. Weitere Planungen werden bis zum Vorliegen des Beschlusses zur Ausgabenbewilligung Tranche II abgeschlossen sein, damit nahtlos mit den weiterführenden Planungen zum Bahnprojekt und der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen begonnen werden kann.

10. Weiteres Vorgehen

10.1 Zeitliche Abhängigkeiten

Die Transformation bestehender Hafenareale am Klybeck- und Westquai sowie des Hafenbahnhofs kann nach Ablauf der Baurechte auf dem Westquai ab dem Jahr 2030 erfolgen. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Bebauungspläne für die städtebauliche Entwicklung des Klybeck- und Westquais bis Ende des Jahres 2028 vom Grossen Rat beschlossen sein werden und somit die Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung vorliegen. Ziel ist es, das Gesamtprojekt Hafenbahn so abzuschliessen, dass die städtebauliche Entwicklung nahtlos umgesetzt werden kann.

Gemäss des optimistischen Termin- und Ablaufplans für die Gesamtmaßnahme Hafenbahn (dieser beinhaltet keine Verzögerungen in den Genehmigungsprozessen sowie durch politische Entscheidungsprozesse und Rechtsverfahren) gehen wir davon aus, dass die Inbetriebnahme des neuen Hafenbahnhofs im Zeitraum Ende 2031 bis Mitte 2032 in Etappen erfolgen kann. Mit Abschluss der

letzten Rückbauten im Jahr 2033 können die nicht mehr für den Hafen benötigten Flächen für die Stadtentwicklung genutzt werden.

In der weiteren Planung soll mit der etappierten Inbetriebnahme auch ein Rückbau in Etappen untersucht werden. Für die Arrondierung und Erschliessung von Baufeldern auf dem Klybeckquai sind Teile der Hafenbahn notwendig. Nicht mehr betrieblich notwendige Gleisabschnitte sollen für die nahtlose Umsetzung der Stadtentwicklung möglichst früh zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Heimfall der Baurechte am Westquai werden zum Beispiel ab 2030 Teile der Hafenbahn bereits obsolet. Voraussetzung für die dauerhafte Ausserbetriebnahme von Teilen der Hafenbahn ist die Genehmigung durch das BAV.

Der «kritische Pfad» führt gemäss der vorliegenden Termin- und Ablaufplanung entlang der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen. Dabei ist der Abbruch der heutigen Klärschlammverbrennung nach Fertigstellung einer neuen Anlage an anderem Standort die Voraussetzung für die letzte Bauetappe und auch für die vollständige Inbetriebnahme der verlagerten Hafenbahn. Erst mit der letzten Bauetappe und vollständigen Inbetriebnahme der Hafenbahn können die von der Hafenbahn belegten Flächen südlich der Wiese freigegeben werden und die erforderlichen Rückbauten erfolgen. Der Verlauf des «kritischen Pfades» kann sich mit Fortschreiten des Projekts durch Verzögerungen in einzelnen Abläufen/Prozesses verschieben.

Um den Termin- und Ablaufplan einhalten zu können, ist das Erreichen folgender Meilensteine/Entscheide erforderlich:

- Genehmigung der Ausgabenbewilligung Hafenbahn Tranche II durch den Grossen Rat bis im 4. Quartal 2023;
- Plangenehmigung Zollmessstation und Leitungsumlegung bis Ende 2023;
- Planungsreife (+/- 10% Kostengenauigkeit) für das Bahnprojekt sowie die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen bis anfangs 2025;
- Genehmigung der Ausgabenbewilligung Hafenbahn Tranche III durch den Grossen Rat bis Ende 2025;
- Genehmigung der Ausgabenbewilligung zum Ersatzstandort Klärschlammverbrennung durch den Grossen Rat bis Ende 2025;
- rechtskräftige Genehmigungen für die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen IWB bis Ende 2025;
- rechtskräftige Genehmigungen für das Bahnprojekt (PGV) und die öffentlichen Verkehrswege/Kunstbauten bis Ende 2027;
- rechtskräftige Genehmigungen für den Ersatzbau Klärschlammverbrennung bis Ende 2028.

10.2 Gesetzliche Verfahren

Die betroffene Quartierbevölkerung (vgl. §55 der Kantonsverfassung) wurde bereits über die geplante Verlagerung des Hafenbahnhofs informiert: Nämlich im Rahmen der 2017/18 durchgeföhrten Auflage des kantonalen Richtplans, des 2019 präsentierten städtebaulichen Konzepts «Eine Stadterweiterung am Rhein», im Februar 2023 zum Entscheid des Regierungsrats zugunsten der Variante Südquai sowie in den ersten Veranstaltungen 2023 zum Stadtteilrichtplan Klybeck-Kleinhüningen. Die vorliegende Variante «Südquai» wird in der Folge des beantragten Beschlusses in die weiteren Verfahren aufgenommen, insbesondere in der laufenden Anpassung des kantonalen Richtplans (Auflage geplant im 1. Halbjahr 2024).

Für den Ersatz der Zollmessstation ist eine Plangenehmigung des Bundes gemäss dem Rohrleitungsgesetz notwendig. Der Gasverbund Mittelland hat im März 2023 das entsprechende Gesuch beim Bundesamt für Energie eingereicht. Die Planauflage hat vom 19. April bis 19. Mai 2023 stattgefunden. Beim Bundesamt für Energie ist eine Einsprache gegen das Projekt eingegangen. Grundlage für die Plangenehmigung ist eine Anpassung der Grundwasserschutzonen, die vom 2. Februar bis 4. März 2023 öffentlich auflag und zu der keine Einsprachen vorgebracht wurden.

Für die weiteren Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sind jeweils kantonale Baubewilligungen notwendig. Für die Aufstockung des Trakts T der IWB wurde das Baubegehren im April 2023 bei der zuständigen Behörde eingereicht.

Für die Verlagerung des Hafenbahnhofs und auch für die Veränderung aller weiteren betroffenen (teils bereits bestehenden, teils neu zu bauenden) Eisenbahnanlagen sind Plangenehmigungen des Bundes gemäss dem Eisenbahngesetz notwendig. Das entsprechende Gesuch für die Verlagerung des Hafenbahnhofs wird dem Bundesamt für Verkehr durch die Hafenbahn Schweiz AG im Anschluss an den Beschluss des Grossen Rats zur Ausgabenbewilligung Tranche III eingereicht werden. Dabei sind den Eingriffen in Naturwerte besondere Beachtung zu schenken, insbesondere beim TWW-Objekt Nr. 232.

Da die Hafenbahn in der Bewilligungskompetenz des Bundes liegt, wird dieser die abschliessende Abwägung der raumwirksamen Interessen und der Naturwerte nach der entsprechenden Planaufgabe vornehmen.

10.3 Risikoabwägung

Die Verlagerung der Hafenbahn ist eine Grundvoraussetzung zur Erreichung des Zielbildes der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen. Die Zusammenhänge betreffend die Hafen- und Stadtentwicklung sind in Kapitel 2.1 umfassend beschrieben. Die Hafen- und Stadtentwicklung ist eine Jahrhundertchance für Basel-Stadt, für die Entwicklung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen und auch für die Gestaltung einer zukunftsgerichteten Hafeninfrastruktur.

Mit diesen Chancen sind bei diesem komplexen Projekt auch Risiken betreffend die Umsetzung verbunden. Im Fall des Gesamtprojektes Hafenbahn wurde im Grossratsbeschluss 21/38/12G vom 15. September 2021 (Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen ARA Basel) festgehalten, dass die Variante «Südquai» aufgrund ihrer grossen Vorteile als Ersatz der bisherigen beiden Varianten «Neuhausstrasse» und «Altrheinweg» weiterverfolgt werden soll, sofern die grundsätzlichen Machbarkeiten bestätigt werden können. Die grundsätzlichen Risiken wurden im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudien überprüft und die Machbarkeit der Variante «Südquai» ist gemäss vorliegendem Bericht gegeben. Dies betrifft sowohl das eigentliche Bahnprojekt als auch die dafür erforderlichen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sowie Landerwerbe. Auch liegt die Kostenprognose für die Gesamtmaßnahme vor.

Wegen diesen komplexen Abhängigkeiten beantragen wir dem Grossen Rat neben weiteren Planungsmitteln bereits auch Ausgaben für den Bau der ersten Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen. Die Gründe dafür sind zum einen der enorme Zeitbedarf für die Gesamtmaßnahme Hafenbahn für den Fall, dass die Planungs- und Realisierungsschritte schrittweise ausgeführt würden. Dies betrifft insbesondere die Verlegung der Zollmessstation, die Aufstockung Trakt T und die ersten Rückbauten der IWB. Mit der Ausgabenbewilligung Tranche III, die 2025 dem Grossen Rat vorgelegt werden soll, beantragen wir nach derzeitigem Wissensstand alle restlichen Ausgaben in Höhe von 235 Mio. Franken (+/- 30%). Um eine ausreichende Sicherheit für die Umsetzung der Verlagerung der Hafenbahnhof zu erzielen, muss vorgängig zum Grossratsbeschluss zur Tranche III die Plangenehmigung des Bundes zur Verlegung der Zollmessstation inklusive des Gashochdruckleitungsanschlusses vorliegen.

Wenn der Grosser Rat die Variante «Südquai» gemäss vorliegender Ausgabenbewilligung ablehnt, so würde dies den Abbruch der Gesamtmaßnahme Weiterentwicklung der Hafenbahn bedeuten. Die bisherigen, vertieften Untersuchungen haben gezeigt, dass es keine alternativen Varianten zur Verlagerung der Hafenbahn gibt (siehe auch Kap. 4).

11. Prüfungen

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

Eine Regulierungsfolgenabschätzung ist bei diesem Vorhaben nicht erforderlich.

12. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Plan Bestvariante Südquai, Stand November 2022
- Kostenübersicht konsolidiert

Grossratsbeschluss

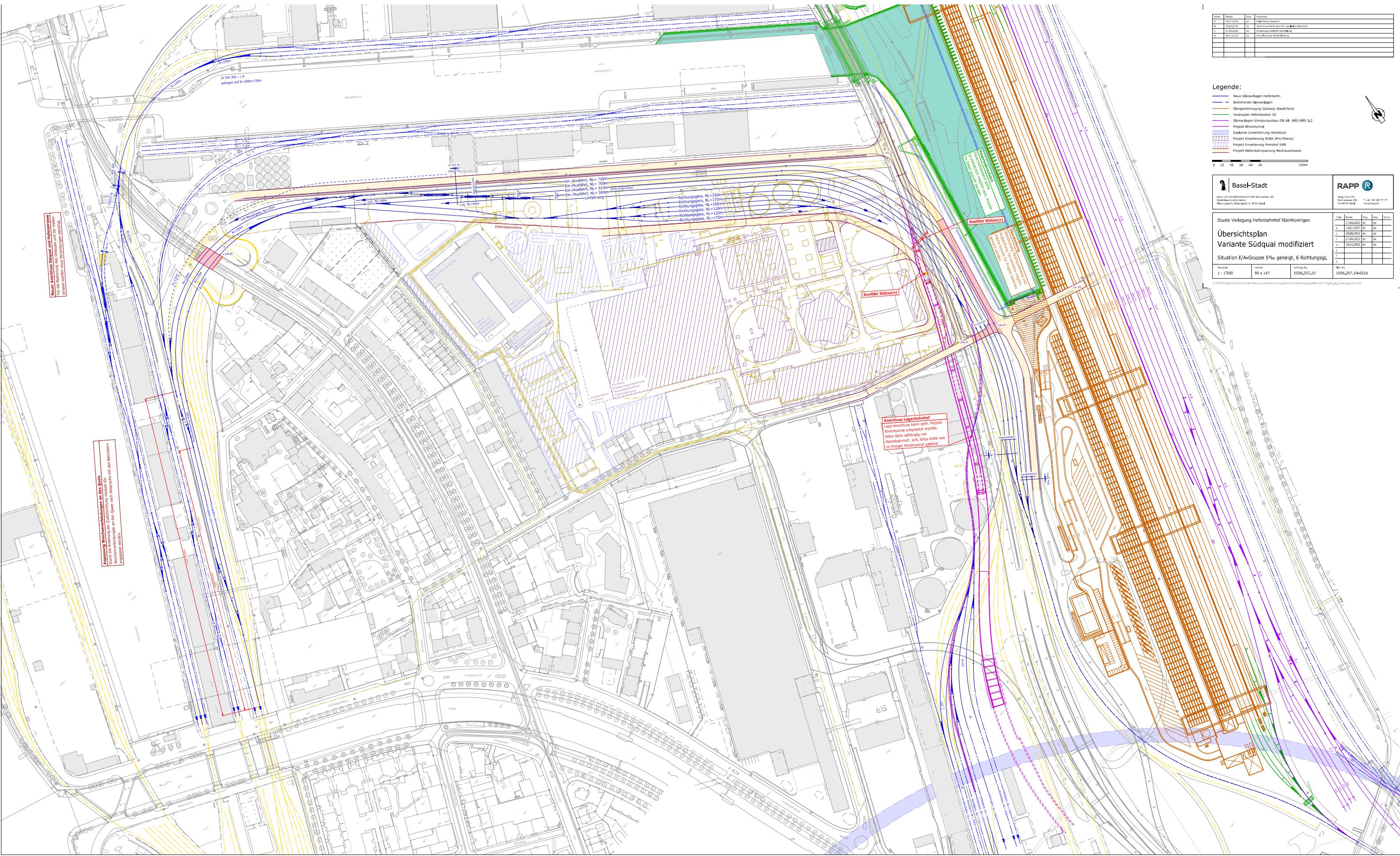
Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante „Südquai“

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Gesamtbetrag von Fr. 36'050'000 für die weitere Planung und Realisierung des Vorhabens «Weiterentwicklung der Hafenbahn, Variante Südquai» wird bewilligt. Basis ist der Baupreisindex NWCH Stand Oktober 2022.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Variante «Südquai» weiter auszuarbeiten.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erforderlichen Verträge zum Landerwerb vorbehaltlich der Zustimmung des Grossen Rates abzuschliessen (die konkreten Anträge zum Landerwerb folgen in der Ausgabenbewilligung Hafenbahn Tranche III).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.



Übersicht Kosten und Zuständigkeiten			Projekträger	Kostenschätzung exkl. MWSt, Basis Ende 2022		Budget exkl. MWSt						Etappierung			
	Gesamtkostenprognose Fr. ± 30%, Stand März 2023		Planung/Projektierung +/- 20%	Realisierung ± 10% (Zeilen C)	C	0	BS	SRH	GVM	IW&B	ProRheno	Tranche I Phase 2020-23	Tranche II Phase 2024-26	Tranche III Phase 2027-33	
												Ratschlag 2020 genehmigt	Ratschlag 2023	Ratschlag 2025	
												100% BS	Kostenteiler für Pos. G	Kostenteiler	
												100% BS für übrige			
H	Bahnprojekt / Infrastruktur		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	Zwischensumme Vorprojekt I (inkl. Bauherrenleistungen)		0	2'367'688	0	2'367'688	2'367'688	0	0	0	0	2'367'688	0	0	
0	Zwischensumme Vorprojekt II und Bauprojekt inkl. PGV (inkl. Bauherrenleistungen)		0	7'660'167	0	7'660'167	7'660'167	0	0	0	0	0	7'660'167	0	
0	Zwischensumme Realisierung (inkl. Bauherrenleistungen)		0	150'866'309	150'866'309	150'866'309	150'866'309	0	0	0	0	0	0	150'866'309	
0	Zwischensumme H		0	10'027'855	150'866'309	160'894'164	160'894'164	0	0	0	0	2'367'688	7'660'167	150'866'309	
G	Gasleitungen / Zollmessstation		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	Zwischensumme G (inkl. Bauherrenleistungen)		0	344'000	17'401'580	17'745'580	12'186'564	0	50'500	804'005	0	344'000	11'842'564	0	
I	IW&B-Areal Kleinhüningen	RÜ: alle Zahlen sind geschätzt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	Zwischensumme I		0	5'878'348	60'428'064	66'306'412	53'426'676	0	0	12'879'735	0	900'000	13'902'978	38'623'699	
A	ProRheno-Areal ARA Kleinhüningen (* Betriebsgebäude u. KSV nicht Hafenbahn!)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	Zwischensumme A		0	50'000	3'200'000	3'250'000	5'199'861	0	0	0	0	50'000	0	3'200'000	
	Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen (Summe G/I/A)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Reserve 5%		0	0	0	0	2'091'185	0	0	0	0	0	0	2'091'185	
0	Zwischensumme G/I/A		0	0	0	87'301'992	72'904'286	0	50'500	13'683'740	0	1'294'000	25'745'542	43'914'884	
L	Landerwerb (exkl. MWST)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	zu ergänzen		0	0	25'000'000	25'000'000	25'000'000	--	--	--	0	0	0	25'000'000	
	Zwischensumme L		0	0	25'000'000	25'000'000	25'000'000	0	0	0	0	0	0	25'000'000	
	Summe Total exkl. MWSt		0	0	0	273'196'156	258'798'451	0	50'500	13'683'740	0	3'661'688	33'405'709	219'781'193	
	Allfällige geschuldete MWSt		0	0	0	21'036'104	18'002'481	0	3'888	1'053'648	0	281'950	2'572'240	14'998'152	
	Summe Total inkl. MWSt		0	0	0	294'232'260	276'800'931	0	54'388	14'737'389	0	3'943'638	35'977'949	234'779'345	

Werte aus Kostenzusammenstellung

	Tranche I	Tranche II	Tranche III	Total Tranche I - III
Bahnprojekt / Infrastruktur	2'550'000	8'250'000		
			162'483'015	
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen	1'393'638	9'492'279		
		12'754'442		
		5'481'228		
Landerwerb			47'296'330	
Total	3'943'638	35'977'949	234'779'345	274'700'931

Werte gerundet für Ratschlag

	Tranche I	Tranche II	Tranche III	Total Tranche I - III
Bahnprojekt / Infrastruktur	2'550'000	8'250'000		
			162'500'000	173'300'000
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen	1'400'000	9'500'000		
		12'800'000		
		5'500'000		
Landerwerb			47'500'000	76'700'000
Total	3'950'000	36'050'000	235'000'000	275'000'000