



An den Grossen Rat

21.0599.01

WSU/P210599

Basel, 12. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 11. Mai 2021

Ratschlag

betreffend

Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRheno AG als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafensbahn

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage.....	4
2.1 Projekt EABA.....	4
2.2 Städtebauliche Entwicklung – Planungen Hafenbahnhof.....	4
3. Neue Variante Hafenbahnhof Südquai	5
3.1 Vorteile der Variante	6
3.2 Abhängigkeiten der Variante.....	7
3.3 Vorgehen	7
4. Dringender Handlungsbedarf: Verlegung Betriebsgebäude ProRhenon AG.....	8
5. Finanzielle Auswirkungen.....	9
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	10
7. Antrag	11
Grossratsbeschluss	12

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir, einmalige Ausgaben in Höhe von 2'100'000 Franken (inkl. Mehrwertsteuer) zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 8 „Übrige“ für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRhen AG (Projekt EABA; siehe Ratschlag Nr. 18.0565.01 vom 9. Mai 2018). Diese erfolgen als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafenterrasse in Kleinhüningen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf den Ratschlag Nr. 18.1757.01 vom 19. Dezember 2018.

Die Ausgaben werden ausgelöst durch die geplante Verlagerung des bestehenden Hafenterrassen am Altrheinweg als wichtiges Element für die städtebauliche Entwicklung in Klybeck-Kleinhüningen. In Abstimmung mit dem laufenden Bauprojekt EABA und mit den IWB hat sich als Standort des Hafenterrassen neben den bisher untersuchten Varianten auf dem Areal Badischer Rangierbahnhof und einer Reduktion des bestehenden Bahnhofs eine weitere Option entlang der Südquaistrasse parallel zum Hafenbecken 2 ergeben. Diese erweist sich in Bezug auf Realisierbarkeit, Rechtssicherheit, betriebliche Eignung und Nutzen für die Hafen- und Stadtentwicklung als sehr viel vorteilhafter als die bisher geprüfte Verlagerungsoption. Diese neue Variante kann jedoch nur realisiert werden, wenn Flächen in den anliegenden Arealen der ProRhen AG und der IWB genutzt werden können. Die dazu erforderlichen Koordinations- und Arealentwicklungsprozesse wurden inzwischen in Gang gesetzt. Auszuarbeiten ist, welche Kostenfolgen längerfristig entstehen und welche Finanzierungsanträge vorzulegen sind. Als wesentliche Massnahmen sind dabei die Verlegung der Gashochdruckleitung des Gasverbands Mittelland, des Zentrallagers IWB sowie die Realisierung eines alternativen Standorts für die im Zeithorizont 2030 vorgesehene neue Klärschlammverbrennung der ARA zu nennen. Der Landwerb und die direkt verbundenen baulichen Verlagerungsmassnahmen der neuen Hafenterrassen-Variante sind im Rahmen des mit dem oben erwähnten Ratschlag Nr. 18.1757.01 bereits genehmigten Vorprojekts Hafenterrassen zu konkretisieren.

Die Beanspruchung von Flächen bei der ProRhen AG für einen neuen Hafenterrassen Südquai betrifft kurzfristig aber auch die im Projekt EABA bislang vorgesehene räumliche Anordnung der Anlagen in der neuen ARA. Konkret müssen das Betriebsgebäude der ProRhen an einen anderen Ort platziert und dafür eine geplante Lagerhalle in geänderter Form realisiert werden. Würde das Betriebsgebäude an der ursprünglich geplanten Stelle gebaut, wäre eine Realisierung eines Hafenterrassen in der neuen Variante Südquai künftig nicht mehr möglich. Weil das Projekt EABA weit fortgeschritten ist und die Inbetriebnahme der neuen Stufe zur Elimination von Mikroverunreinigungen Mitte des Jahres 2023 erfolgen wird, muss die Verlegung des ARA-Betriebsgebäudes daher bereits jetzt vorgenommen werden, bevor das Projekt für den neuen Hafenterrassen definitiv erarbeitet und beschlossen ist. Aus diesem Grund hat die ProRhen die planerischen Vorarbeiten für die notwendige Baubewilligung bereits ausgelöst und Anpassungen im detaillierten Projektplan vorgenommen. Wenn der Grosse Rat der beantragten Ausgabenbewilligung zustimmt, kann der Bau des Betriebsgebäudes am neuen Ort ohne Unterbrechung des Bauablaufs im Projekt EABA erfolgen. Die bei der ProRhen AG wegen der Hafenterrassenverlagerung zusätzlich anfallenden Ausgaben teilen sich auf in Planungskosten von rund 800'000 Franken inkl. MWST und Baukosten von rund 1'300'000 Franken inkl. MWST.

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2020 hat der Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt die Präsidenten der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) und der Finanzkommission (FKom) bereits über diese Entwicklung orientiert. Die Kommissionen wurden informiert, dass es aufgrund der Gesamtplanung des Projekts EABA zwingend ist, die Umplanung des ARA-Betriebsgebäudes und die Arbeiten zur Erlangung einer neuen Baubewilligung sofort zu beginnen und die zuständigen Departementsvorstehenden des BVD, FD und WSU deswegen entschieden haben, diesen Schritt im Sinne einer Vorinvestition für die neue Hafenterrassen-Variante auszulösen. Dabei werden die bei der ProRhen anfallenden Planungskosten vorerst im Rahmen der bestehenden Ausgabenbewilligung des Projekts EABA gemäss Beschluss des Grossen Rats Nr. 18/38/12G vom 19. September 2018 abgerechnet. Die Kommissionen wurden darüber in Kenntnis gesetzt, dass es aufgrund

der getätigten Umplanung allenfalls zu einer Überschreitung der Ausgabenbewilligung für das Projekt EABA kommen könnte, falls der Grosse Rat dem hier vorliegenden Ratschlag betreffend die Zusatzausgaben bei der ProRhenio AG aufgrund des Hafenbahnprojekts nicht zustimmt.

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit dem eingeschlagenen Vorgehen die Voraussetzung für einen wichtigen Schritt hin zu einer langfristig sehr sinnvollen Entwicklung in Kleinhüningen geschaffen werden.

2. Ausgangslage

2.1 Projekt EABA

Mit Bericht vom 15. August 2018 hatte die UVEK Kommission als zuständige Kommission des Grossen Rates für die Sachthemen Umwelt, Verkehr und Energie dem Ratschlag des Regierungsrats vom 9. Mai 2018 (Nr. 18.0565.01) betreffend Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel zugestimmt und dem Parlament den Antrag auf Bewilligung von Ausgaben in Höhe von 234,63 Mio. Franken als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an das Vorhaben unterbreitet, davon 211,90 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung und 22,73 Mio. Franken zulasten der Erfolgsrechnung als Abgeltung an die Einwohnergemeinde Basel als Landeigentümerin. Der Grosse Rat hat diese Ausgaben mit Beschluss Nr. 18/38/12G vom 19. September 2018 genehmigt.

Die Bauarbeiten am Projekt EABA durch die ProRhenio AG haben im Januar 2019 begonnen. Das Vorhaben schreitet seitdem plangemäss voran. Bereits Mitte des Jahres 2021 wird die neue mechanische Stufe (Vorklämung) bereit sein, Ende des Jahres die neue biologische Reinigung (mit SBR-Reaktoren).

Ein wichtiges Element der ARA Basel ist das Betriebsgebäude. Es beherbergt zahlreiche zentrale Einrichtungen. Neben den Büros der Betriebsleitung und Verwaltung, den Umkleide- und Sanitäranlagen für die rund 50 Mitarbeitenden sind im Betriebsgebäude insbesondere die Betriebs- und Schaltzentrale sowie das Kontroll- und Überwachungslabor untergebracht. Im Rahmen des Projekts EABA wird das bisherige Betriebsgebäude abgerissen und an einem neuen Ort auf dem Gelände der ProRhenio neu erstellt. Gemäss der Bauplanung und der ursprünglich erteilten Baubewilligung soll mit der Ausführung des neuen Betriebsgebäudes spätestens im Oktober 2021 begonnen werden, damit das Gebäude rechtzeitig vor der Inbetriebnahme der neuen Reinigungsstufe zur Elimination von Mikroverunreinigungen zur Verfügung steht und das alte Betriebsgebäude abgebrochen werden kann. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Stufe zur Elimination von Mikroverunreinigungen ist mit Beiträgen und Subventionszahlungen des Bundes gekoppelt. Die neue Stufe soll daher schnellstmöglich realisiert werden, um Finanzierungsnachteile zu vermeiden. Gemäss Terminplan muss die Stufe spätestens im Juni 2023 in Betrieb gehen. Die Kosten für die Erstellung des neuen Betriebsgebäudes belaufen sich gemäss der bisherigen Planung auf 10,57 Mio. Franken (inkl. MWST).

2.2 Städtebauliche Entwicklung – Planungen Hafenbahnhof

Wie im Ratschlag des Regierungsrats vom 19. Dezember 2018 (Schreiben Nr. 18.1757.01) betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt) ausgeführt, sollen nachfolgend zur geplanten Hafenentwicklung mit dem trimodalen Gateway Terminal auf bisherigen Hafensarealen am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen, welche in Basel dringend benötigte Wohn- und Arbeitsflächen bereitstellen.

Zentrales Element dafür ist eine Weiterentwicklung der Hafenbahn. Insbesondere eine Verlagerung des Hafenbahnhofs aus seiner heutigen Lage am Altrheinweg wird es ermöglichen, dass die potenziellen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadtraum respektive das bestehende Stadtquartier integriert werden können. Nur mit einer Verlage-

rung des Hafengebäudekomplexes können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein öffnen und die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen würde massgeblich verbessert. Für die Schweizerischen Rheinhäfen ist die Hafenbahn dabei eine essentiell wichtige Infrastruktur, von deren Funktions- und Leistungsfähigkeit der erfolgreiche Hafenbetrieb abhängig ist.

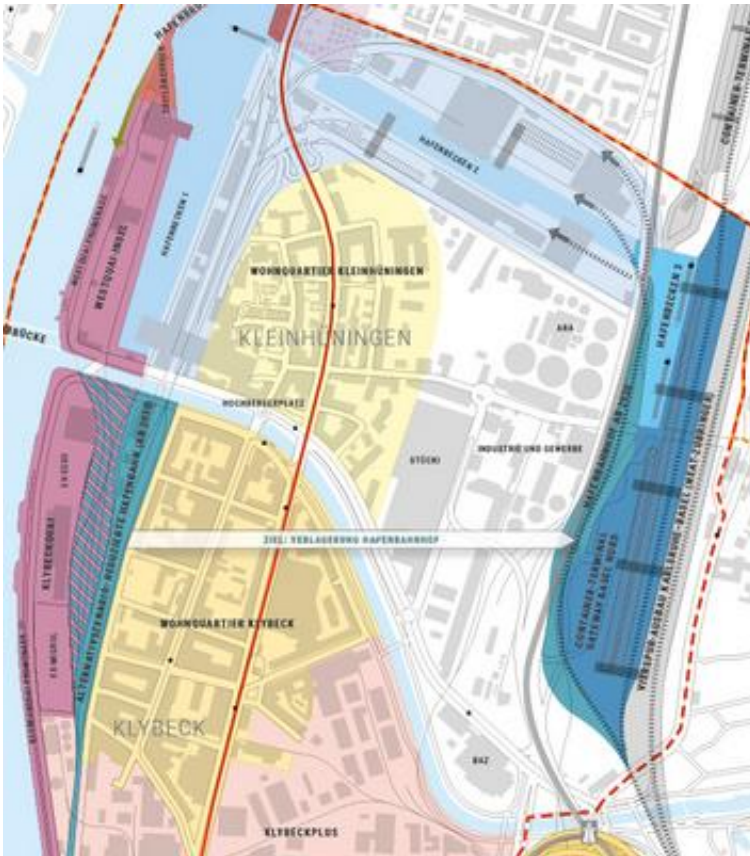


Abb. 1: Verlagerung der Hafenbahn im Kontext der Hafen- und Stadtentwicklung

Mit Beschluss Nr. 20/07/08G vom 12. Februar 2020 hat der Grosse Rat den Planungskredit in Höhe von 3'950'000 Franken (inkl. MWST) für das Vorprojekt zur Weiterentwicklung der Hafenbahn gutgeheissen. Gemäss den Vorstudien von Kanton als Auslöser der Verlagerung und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als Eigentümerin der Hafenbahn war das Vorprojekt in zwei Varianten vorgesehen: Auf dem Areal des höher liegenden ehem. badischen Rangierbahnhofs (Variante Neuhausstrasse) sowie eine mit reduzierter Fläche am bestehenden Ort (Variante Altrheinweg). Die Variante Altrheinweg wird vor dem Hintergrund betrachtet, dass die Machbarkeit einer Verlagerung nach Basel Nord noch nicht sicher bestätigt ist, da sie von Entscheiden des Bundes und der involvierten Deutschen Bahn abhängt.¹

3. Neue Variante Hafengebäudekomplex Südquai

Im Rahmen der Vorprojektarbeiten zur Verlagerung der Hafenbahn und angesichts der sich abzeichnenden Komplexitäten in den bisherigen Varianten hat sich nach Vorschlag der SRH nunmehr ein weiterer möglicher Standort für den Hafengebäudekomplex an der Südquaistrasse parallel zum Hafenbecken 2 herauskristallisiert. Ausgangspunkt ist, dass die bestehende Klärschlammverbrennungsanlage der ProRheno AG bis spätestens 2030 ersatzbedürftig ist. Mit einem Ersatz an einem geeigneten Alternativstandort können die nördlichen Teile des Areals der ProRheno gemäss dem kantonalen Richtplan für Hafennutzungen verwendet werden. Überlegungen der SRH haben ergeben, dass die Anordnung des Hafengebäudekomplexes südlich des Hafenbeckens 2 entlang der Südquaistrasse möglich wäre, wenn dafür diese Flächen der ProRheno AG sowie weitere der IWB in Anspruch genommen werden können.

¹ Weitere Informationen siehe unter: <https://www.hafen-stadt.ch/hafen-stadt>.

Diese Variante bietet gegenüber den bisher ins Auge gefassten erhebliche Vorteile, was die rechtliche Ausgangslage, die planerische und technische Realisierung, den betrieblichen Nutzen und die städtebauliche Wirkung angeht.



Abb. 2: Varianten für die Weiterentwicklung des künftigen Hafenbahnhofs

3.1 Vorteile der Variante

Die neu entwickelte Variante eines Hafenbahnhofs Südquai hat bedeutende Vorteile gegenüber den bisher in Erwägung gezogenen Optionen. So befinden sich die dafür notwendigen Flächen weitgehend ausserhalb des Staatsvertragsgebiets mit Deutschland und tangieren das Naturobjekt «Badischer Rangierbahnhof» von nationaler Bedeutung nur marginal. Zudem kann der Betrieb unabhängiger von der Deutschen Bahn durchgeführt werden. Dies reduziert die Abhängigkeiten von übergeordneten Entscheiden des Bundes und von Staatsverträgen, die erhebliche Risiken im Verfahren aufweisen. Damit ist das Risiko einer vom Bund verwehrtten Bewilligung aufgrund eines Grundsatzentscheids des

Bundes zum Eingriff in das Naturobjekt wesentlich geringer. Ebenso sind die Prozessrisiken bezüglich der Dauer von Vertragsverhandlungen oder Verzögerungen aufgrund von gerichtlichen Verfahren absehbarer. Zudem ist die Variante Südquai betrieblich mit der heutigen Situation vergleichbar, was sowohl bezüglich dem Anschluss an die Deutsche Bahn (Bad. Bahnhof), als auch der Rangierbetrieb innerhalb des Hafengebäudeareals wesentlich weniger Veränderungen mit sich bringt.

Der Kanton bzw. seine öffentlichen Werke sind im Besitz der notwendigen Grundstücke, so dass der Kanton die Voraussetzungen für diese Variante in weiten Teilen mit eigenen Kompetenzen schaffen kann. 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.

Sofern die grundsätzlichen Machbarkeiten bestätigt werden können, soll die Variante aufgrund ihrer grossen Vorteile als Ersatz der bisherigen beiden weiterverfolgt werden.

3.2 Abhängigkeiten der Variante

Für die Umsetzbarkeit der Variante ausschlaggebend sind die Einpassung in die und die Erhaltung der bestehenden übergeordneten Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen, die termingerechte Freistellung der notwendigen Areale sowie die Anpassung der vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen.

Die Lage des Hafengebäudeareals wird durch das Hafenbecken 2 und die zugehörigen Flächen sowie westlich durch die Hiltalingerbrücke mit dem Tram 8 und östlich durch die Autobahn mit ihren Abfahrten / Einfahrt Rheintunnel bzw. die Neuhausstrasse definiert. Die Machbarkeit ist bezüglich der Erhaltung dieser Verkehrsträger geprüft worden. Die Lage des Hafengebäudeareals mit seinen minimalen Gleislängen und seiner Geometrie wird dadurch weitgehend vorbestimmt, indem das Tram nicht für eine längere Zeitdauer unterbrochen werden darf und die übergeordneten Strassen zu erhalten sind.

Die notwendigen Grundstücke befinden sich im Eigentum der SRH, der IWB und der Einwohnergemeinde der Stadt Basel (ProReno). Für eine Abtretung sind die benachbarten Areale teilweise neu zu ordnen und die Übergabestation der Gashochdruckleitung und die Schlammverbrennung der ARA zu verlegen. Ausserdem ist insbesondere das im Rahmen der Erweiterung der ARA Basel neu geplante Betriebsgebäude (Steuerungszentrale) und in der Folge auch ein Lagergebäude örtlich zu verschieben. Betriebsgebäude, Schlammverbrennung und künftige Ausbauten sind im betrieblichen Zusammenhang mit der ARA zu planen. Die Übergabestation der Gashochdruckleitung muss den Anschluss an das städtische Netz erhalten, aber ausserhalb des Siedlungsgebiets verlegt werden. Je nach Anordnung und Platzbedarf der Ver- und Entsorgungsanlagen sind die weiteren Nutzungen wie die Werkstätten und Lager der IWB neu zu platzieren. Nicht zuletzt ist das bestehende Bohrloch der Geothermie zu sichern und dessen spätere Verschliessung zu berücksichtigen.

3.3 Vorgehen

Damit ein Hafengebäudeareal überhaupt realisiert werden kann, ist in einem ersten Schritt zwingend der Standort des Betriebsgebäudes und des Lagergebäudes der ARA anzupassen (siehe folgender Abschnitt 4). Hier besteht unmittelbar Handlungsbedarf.

Parallel dazu werden die Machbarkeiten bezüglich der Übergabestation der Gashochdruckleitung, der Geothermie und des geplanten Heizkraftwerks geprüft sowie eine übergreifende Arealentwicklung IWB / ProReno AG vorangetrieben. Dabei sind die Folgen der Verlagerungen aufgrund des Hafengebäudeareals in Abhängigkeit der verschiedenen Bedürfnisse auf dem Areal und ausserhalb zu berücksichtigen. Hierbei spielen auch die Folgen der Entwicklungen auf dem Rosental (Anforderung eines neuen Heizkraftwerks IWB) eine Rolle. Klar ist, dass die vorhandenen und geplanten Nutzungen der IWB und der ProReno AG mit einer langfristigen Zukunftsperspektive auf den Arealen in Kleinhüningen möglich sein müssen und den Anforderungen der IWB und ProReno entsprochen werden muss.

Bis Mitte 2021 wollen die Beteiligten im Rahmen einer Planungsvereinbarung die Realisierung der voneinander abhängigen Projekte und Landbeanspruchungen gegenseitig absichern. Diese Basis erlaubt es dann, den Entscheid über die Variante Hafenbahnhof Südquai zu fällen und in das umfassende Vorprojekt zur Weiterentwicklung der Hafenbahn und des Hafenbahnhofs einzusteigen.

Aufgrund der heutigen Erkenntnisse ist es realistisch anzunehmen, dass ein Hafenbahnhof an der Südquaistrasse gebaut werden kann. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass im Laufe der weiteren Untersuchungen und Projektierungsarbeiten die Machbarkeit dieser Variante trotz der Umplanung der ProRhenon nicht erreicht wird. Diesfalls sind die bisher verfolgten Varianten weiter zu untersuchen.

4. Dringender Handlungsbedarf: Verlegung Betriebsgebäude ProRhenon AG

Das Projekt Hafenbahn tangiert mit der Variante Südquai unmittelbar die Realisierung der Erweiterung ARA Basel (Projekt EABA). Das im bewilligten Projekt vorgesehene neue Betriebsgebäude (siehe Planausschnitt unten) muss zwingend an anderer Stelle vorgesehen werden, damit die Gleiszufahrten von und zu einem Hafenbahnhof Südquai überhaupt möglich sind. Aufgrund des fortgeschrittenen Stands und des engen Zeitrahmens für die Umsetzung des EABA-Vorhabens muss diese Verlagerung des Betriebsgebäudes unverzüglich stattfinden und kann nicht erst nach Abschluss der geplanten Planungsvereinbarung umgesetzt werden. Die dafür erforderlichen Umplanungen und die Erlangung einer neuen Baubewilligung wurden daher bereits ausgelöst, um Verzögerungen in der Realisierung der neuen ARA, die mit hohen Kostenfolgen verbunden wäre, zu vermeiden.

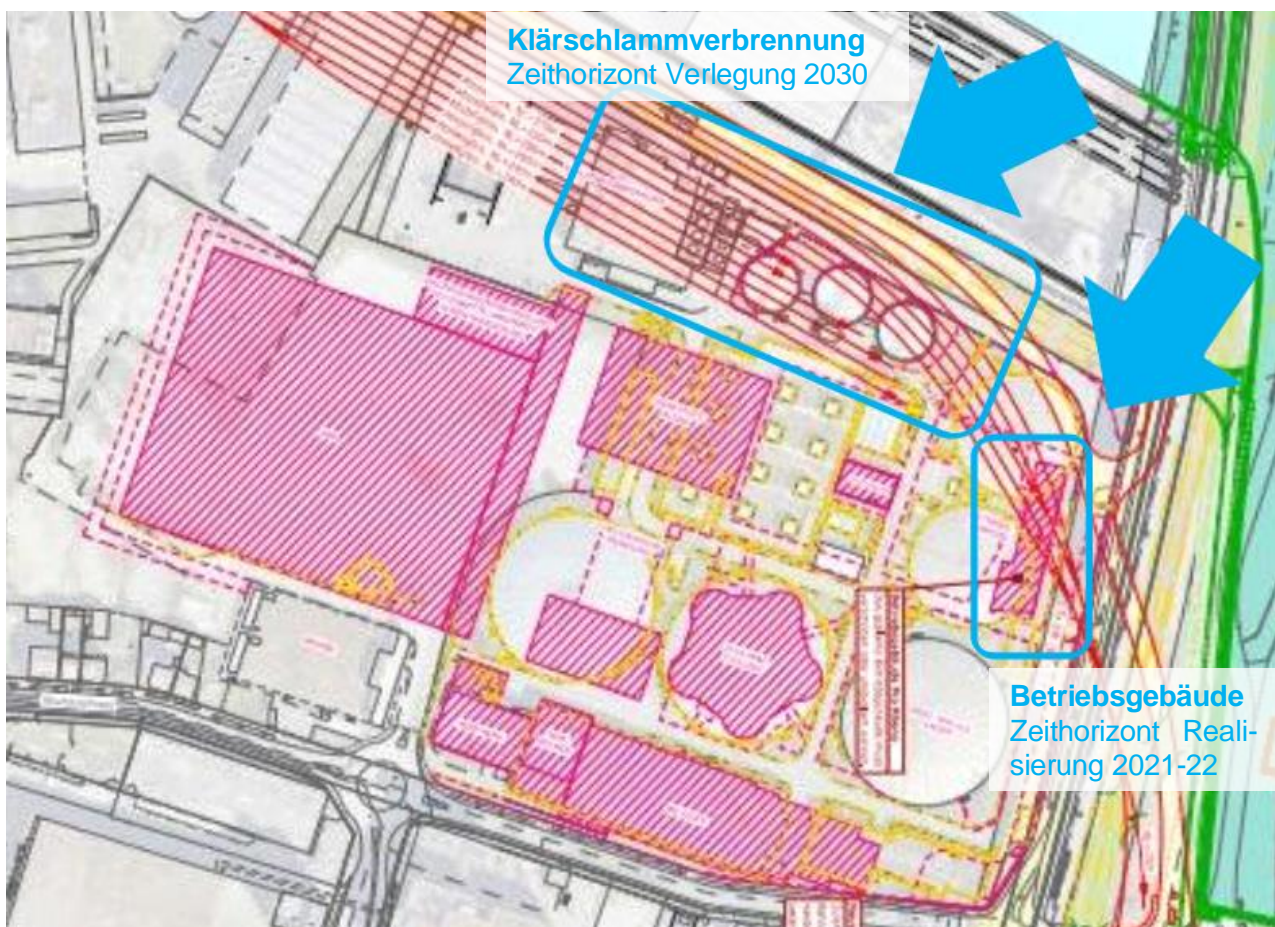


Abb. 3: Betroffenheit der Anlagen der ARA durch die Hafenbahn Variante Südquai

Mit der Verlegung des ARA-Betriebsgebäudes sind Planungskosten in der Höhe von rund 800'000 Franken inkl. MWST und baulichen Mehrkosten von rund 1,3 Mio. Franken inkl. MWST ver-

bunden, die nicht in den vom Grossen Rat bewilligten Ausgaben für die Erweiterung und Sanierung der kommunale ARA Basel enthalten sind.

Nachfolgend werden das Teilobjekt Verlegung Betriebsgebäude, das Vorgehen sowie die Termine kurz skizziert und die Kostenfolgen dargestellt.

Termine:

- | | |
|--|---------------------|
| - Umplanung Betriebsgebäude und Lager am neuen Standort | Aug 2020 - Nov 2020 |
| - Einholung Baubewilligung: Projektänderung Projekt EABA | Dez 2020 - Feb 2021 |
| - Ausführungsplanung / Ausschreibungen / Vergaben ProRhero | Feb 2021 - Okt 2021 |
| - Bau neues Betriebsgebäude und Lager | Jun 2022 - Jun 2023 |

Für die Umplatzierung des Betriebsgebäudes und Lagers wurden durch die ProRhero AG alle möglichen Varianten und Optionen geprüft. Aufgrund der Nutzwertanalyse und unter Berücksichtigung einer effizienten Arealnutzung und Erschliessung wird das neue Betriebsgebäude auf einen, im bisherigen Projekt als Lager genutzten Standort verschoben und entsprechend ein neues Lager errichtet. Diese Variante wurde von allen Projektbeteiligten als klare Bestvariante beurteilt. Sie zieht allerdings zusätzliche bauliche Massnahmen mit Mehrkosten von rund 1,3 Mio. Franken inkl. MWST nach sich, da das bisher als Lager umfunktionierte, bestehende Nachklärbecken (NKB) nun abgebrochen und durch ein neues Lager über den Sandfängen der mechanischen Reinigungsstufe der ARA ersetzt werden muss.



Abb. 4: Verschiebung des Betriebsgebäudes der ProRhero (rot) mit Abbruch des bestehenden Nachklärbeckens (beige)

5. Finanzielle Auswirkungen

Der Grosse Rat hat wie oben erwähnt mit Beschluss Nr. 20/07/08G vom 12. Februar 2020 der Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn in Kleinhüningen zugestimmt. Nachdem dagegen kein Referendum ergriffen wurde, ist der Beschluss rechtskräftig und es können die vom Kanton zu leistenden Ausgaben für das Vorprojekt der Hafentbahn in zwei Varianten gemäss Ratschlag im Umfang von 3,95 Mio. Franken getätigt werden.

Die Mehrkosten für die Umplatzierung des Betriebsgebäudes der ProRhenovon gesamthaft rund 2,1 Mio. Franken inkl. MWST (genau 2'092'611 Franken) sind durch den Kanton zu tragen. Sie dürfen grundsätzlich nicht dem Projekt EABA belastet werden, weil Auslöser der Kosten nicht die ProRhenov resp. die aus den Abwasserreinigungsgebühren zweckgebunden finanzierte ARA Basel ist, sondern der Kanton im Rahmen der Arbeiten zur Stadt- und Hafenentwicklung. Allerdings ist es rechtlich auch nicht möglich, die bei der ProRhenov anfallenden Kosten zulasten der mit dem oben erwähnten Beschluss bewilligten Ausgaben für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen zu finanzieren. Dies, weil die Umplanung und die zusätzlichen Bauarbeiten der ProRhenov AG nicht Gegenstand des Ratschlags zur Finanzierung der Weiterentwicklung der Hafenbahn waren und der Ratschlag und der Beschluss des Grossen Rates keine Variantenprüfung über die beiden ursprünglichen hinaus umfasst. Die Finanzierung muss daher mit einem separaten Antrag für eine zusätzliche Ausgabenbewilligung erfolgen, der mit diesem Ratschlag vorgelegt wird.

Geprüft wurde eine teilweise Umwidmung des Planungskredits für die Hafenbahnvorprojektierung für die Planungszusatzarbeiten der ProRhenov. Dies erscheint zwar statthaft, da keine Mehrkosten entstehen und durch die Möglichkeit einer idealen Variante sich die Chance für eine städtebauliche Entwicklung mit geringeren Projektrisiken als bisher angenommen ergibt. Ein derartiges Vorgehen wurde jedoch verworfen aufgrund der Einheit der Materie und um die Transparenz zu erhalten. In der beantragten Ausgabenbewilligung müssen daher sowohl die zusätzlichen Planungs- als auch die baulichen Mehrkosten bei der ProRhenov berücksichtigt werden.

Insgesamt sind die Kosten der Umplanung und die baulichen Mehrkosten bei der ProRhenov in Relation zu den gesamten Baukosten für die Weiterentwicklung der Hafenbahn sowie zu den dadurch erzielten Vorteilen zu betrachten. Die Baukosten für eine Verlagerung der Hafenbahn und des Hafenbahnhofs sind durch das Vorprojekt noch mit der notwendigen Genauigkeit zu bestimmen. Nach den Schätzungen in den Vorstudien liegen diese im Fall der Variante Neuhausstrasse in einer Grössenordnung von ca. 100 Mio. Franken (exkl. MwSt.). In der Variante „Einkürzung Hafenbahnhof Altrheinweg“ wären die Baukosten wesentlich tiefer (ca. 10-15 Mio. Franken exkl. MwSt.). Bei der Variante Südquai, die weniger aufwändige Kunstbauten als bei der Variante Neuhausstrasse erfordert, besteht noch keine Kostenschätzung. Derzeit liegt für keine Variante eine Abschätzung zu den Landerwerbskosten und den Verlagerungskosten vor. Diese werden jedoch bei der Variante Südquai einen relevanten Anteil der Gesamtkosten ausmachen. Demgegenüber ist gemäss der im Rahmen des Ratschlags Nr. 19.1392.01 vom 16. Oktober 2019 betreffend „Planung Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck“ durchgeführten Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung eine erhöhte Bruttowertschöpfung von rund 40 Mio. Franken pro Jahr für die Variante Neuhausstrasse gegenüber dem Referenzzustand zu erwarten. Diese Annahme kann auf die Variante Südquai gleichermassen übertragen werden, da sich die positiven Effekte für die Stadtentwicklung gleichen.

Im Falle der Ablehnung der Ausgabenbewilligung für die Mehrkosten bei der ProRhenov oder aber der Nichterteilung der Baubewilligung für das geänderte Betriebsgebäude ist die Hafenbahnhof-Variante Südquai nicht machbar. Diesfalls wird das Vorprojekt neuer Hafenbahnhof mit den zwei bisherigen Varianten durchgeführt oder auf eine der bisherigen Variante reduziert. Bezüglich der von der ProRhenov bereits getätigten zusätzlichen Planungskosten käme es eventuell zu einer Überschreitung bei den bewilligten Ausgaben des Gesamtprojekts und damit indirekt zu einer rechtlich unzulässigen Deckung der vom Kanton verursachten, nicht mit der Abwasserreinigung verbundenen Kosten durch die Einnahmen aus den zweckgebundenen Abwasserreinigungsgebühren.

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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. Es ergeben sich keine Auswirkungen, die für Wirtschaft und Unternehmen in Basel-Stadt nachteilig sind.

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

- Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRheno AG als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn

(vom [Datum eingeben])

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

1. Für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRheno AG als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn werden Ausgaben in Höhe von rund Fr. 2'100'000 (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Übrige“ (WSU, Amt für Umwelt und Energie) bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.