



**An den Grossen Rat**

**23.0812.02**

Basel, 16. Mai 2024

Kommissionsbeschluss vom 16. Mai 2024

## **Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK)**

zum

**Ratschlag Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante «Südquai»**

sowie

**Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

## 1. Ausgangslage und Antrag des Regierungsrats

Vor rund 100 Jahren entstand der Hafen von Kleinhüningen mit der Hafenbahn rund um die damaligen Industrieanlagen. Aufgrund des Strukturwandels verschwand die industrielle Produktion in den 1990er Jahren aus dem Areal. Die Unternehmen verkauften ihre Areale, so dass diese heute für neue Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Hafenbahn besteht aber noch heute und wird auch in Zukunft für den Güterumschlag benötigt. Durch die Lage der Hafenbahn ist heute das Quartier Klybeck vom Rhein abgetrennt. Durch die Verlegung der Hafenbahn wird das Rheinbord für das Klybeck zugänglich. Auch die Lärmimmissionen werden durch die Verlegung reduziert. Damit wird die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen massgeblich verbessert.

Den Startschuss für die Verlagerung der Hafenbahn hat der Grosse Rat bereits am 12. Februar 2020 mit seiner Zustimmung zur Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen (Ratschlag Nr. 18.1757.01) gegeben. Bewilligt wurden damals 3'950'000 Franken für die Ausarbeitung des Vorprojekts (Tranche I). Gemäss damaligem Planungsstand war das Vorprojekt in zwei Varianten vorgesehen, nämlich die Varianten «Neuhausstrasse» und «Altrheinweg». Erst später wurde auf Vorschlag der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) die neue Variante «Südquai» entwickelt. Die Variante «Südquai» wurde dem Grossen Rat im Bericht Nr. 21.0599.01 zur Ausgabenbewilligung für baulichen Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProReno AG als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn vorgestellt. Diese Ausgabenbewilligung über 2.1 Mio. Franken wurde vom Grossen Rat am 15. September 2021 gutgeheissen.

Mit dem nun vorliegenden Ratschlag Nr. 23.0812.01 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung von 36'050'000 Franken für die weitere Planung und Realisierung der Verlegung der Hafenbahn gemäss Variante «Südquai» (Tranche II). Zudem beantragt der Regierungsrat die Ermächtigung, die dafür notwendigen Verträge für den Landerwerb vorzubereiten. Die konkreten Anträge zum Landerwerb folgen in einer weiteren Ausgabenbewilligung für die Tranche III dieses Projekts.

Mit der Variante «Südquai» werden die Gleise südlich der Wiese vom Klybeckquai verschwinden. Künftig sollen das Klybeckquai und das Westquai für Wohnnutzungen zur Verfügung stehen. Vorgesehen ist eine Konzentration der Güterumschlagsinfrastruktur im Hafenkerngebiet nördlich der Wiese.

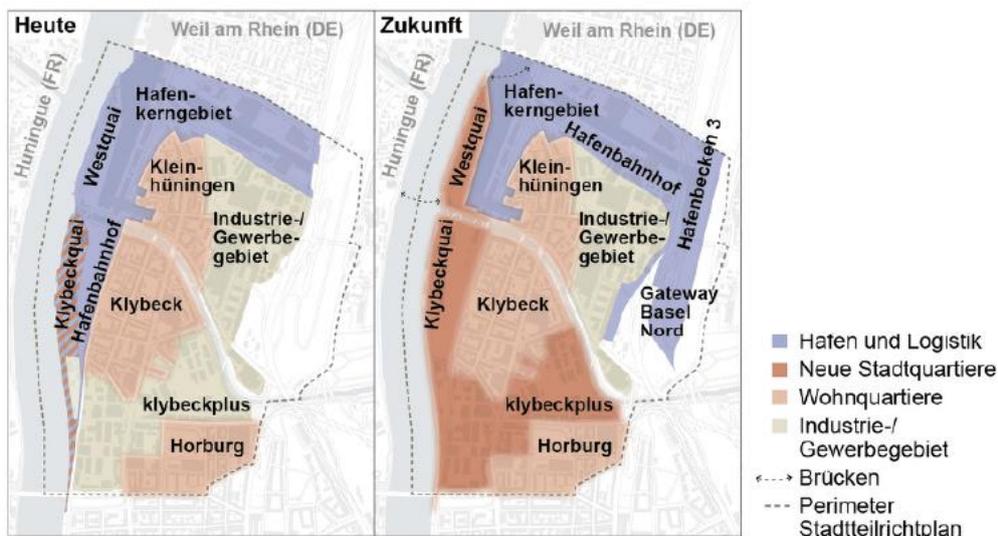


Abb. 1: Zielbild Hafen- und Stadtentwicklung

## **1.1 Auswirkungen und Abhängigkeiten der Variante «Südquai»**

Die Variante «Südquai» bringt mehrere Vorteile mit sich. Die notwendigen Flächen tangieren das Naturobjekt des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden «Badischer Bahnhof» (TWW-Objekt Nr. 232) nur marginal. Der Betrieb im Hafengebäude kann bei der Variante «Südquai» weitgehend unabhängig von der Deutschen Bahn durchgeführt werden. Von grundlegender Bedeutung ist auch, dass die Kapazität und die Leistungsfähigkeit mindestens gleichwertig mit der heutigen Hafenbahn sind. Der Flächenbedarf ist bei der Variante «Südquai» im Vergleich zu den anderen Varianten am kleinsten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde frühzeitig in die Projektevaluation eingezogen und beurteilt die Variante «Südquai» als Bestvariante.

Im Vorfeld galt es abzuklären, ob die benötigten Flächen für die Verlegung der Hafenbahn in das Hafenkerngebiet überhaupt vorhanden sind. Auf dem Areal befinden sich heute funktionierende kritische Infrastrukturen der IWB und der ARA. Die Prüfung der Flächenverfügbarkeit hat gezeigt, dass folgende drei Nutzungen verlagert werden müssen, um genügend Fläche für die Hafenbahn bereitstellen zu können: Zollmessstation, Lager IWB, Klärschlammverbrennungsanlage. Diese Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen 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 zwingende Voraussetzungen für die Verlagerung der Hafenbahn. Da trotz dieser Verlagerungen noch nicht genügend Fläche für den Hafengebäude zur Verfügung steht, ist eine Inanspruchnahme von Flächen des deutschen Bundeseisenbahnvermögens auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs sowie auf dem Lagerbahnhof notwendig. Der zeitliche Rahmen vom Vorprojekt bis zum letzten Rückbau der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen beläuft sich auch bei optimalem Ablauf auf über neun Jahre. Erst danach kann die Verlagerung der Hafenbahn fertiggestellt werden.

Aufgrund dieser zahlreichen Abhängigkeiten müssen die jeweiligen Schritte so gut wie möglich aufeinander abgestimmt werden. Um Zeit zu gewinnen, hat der Regierungsrat die ersten Projektierungen von Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen des Budgets Hafenbahn vorgezogen. So sollen der Ersatz der Zollmessstation sowie die Aufstockung und Rückbauten der IWB bereits zusammen mit dem vorliegenden Variantenentscheid finanziert und umgesetzt werden.

Darüber hinaus muss aufgrund des Flächenbedarfs für die Hafenbahn am neuen Standort eine Liegenschaft, die sich im Inventar der schützenswerten Bauten des Kantons Basel-Stadt befindet, zurückgebaut werden. Die Wohnliegenschaft im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel kann trotz ihrer architektonischen Qualitäten nicht erhalten bleiben.

Auch einige schützenswerte Naturobjekte auf dem Areal müssen für die benötigte Verdichtung weichen. Über alle Verlagerungsmassnahmen gesehen ist ein Eingriff in 3,4 Hektare schützenswerter Lebensräume notwendig, die ersetzt werden müssen. Dem Naturschutz wird besondere Beachtung geschenkt und es soll ein Maximum an Naturwerten (qualitativ und quantitativ) angestrebt werden.

Als weitere Massnahme für die Sicherstellung der Flächen muss die Klärschlammverbrennungsanlage (KSV) an einem anderen Standort ersetzt werden. Aufgrund des Alters der Anlage ist sowieso ein Ersatz bis spätestens 2030 notwendig. Für dieses Projekt wird dem Grossen Rat ein separater Ratschlag vorgelegt.

Um das Gesamtprojekt realisieren zu können, ist ein umfangreicher Landerwerb und Landabtausch notwendig. Die Landgeschäfte erfolgen zum grössten Teil zwischen dem Kanton und der IWB, der Einwohnergemeinde Basel, ProReno, ASTRA, SBB Cargo und dem Bundeseisenbahnvermögen Deutschland. Zudem müssen zwei Parzellen von privaten Baurechtsnehmern zurückgeholt werden. Insgesamt muss der Kanton rund 100'000m<sup>2</sup> Land kaufen bzw. abtauschen. Das Vorgehen sieht so aus, dass die Verträge für den Landerwerb nach Zustimmung des Grossen Rats zur zweiten Tranche vorbereitet werden. Allerdings erfolgt der Landerwerb effektiv erst mit der Genehmigung der dritten Tranche durch den Grossen Rat. Mit dem vorliegenden Ratschlag wird beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen, die Verhandlungen zu den Landerwerben zu führen.

## 1.2 Finanzielle Auswirkungen

Im Rahmen des vorliegenden Ratschlags Nr. 23.0812.01 beantragt der Regierungsrat einen Gesamtbetrag von 36'050'000 Franken für die weitere Planung der Verlegung der Hafensbahn sowie für die beiden ersten Verlagerungsmassnahmen (Ersatz Zollmessstation und Umbauten der IWB).

Die Kostenaufteilung sieht wie folgt aus:

- 8.25 Mio. Franken für die Planung des Bahnprojektes bis und mit Plangenehmigungsverfahren
- 12.8 Mio. Franken für die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen Zollmessstation
- 9.5 Mio. Franken für erste Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen der IWB
- 5.5 Mio. Franken für die Planung der weiteren Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen der IWB / ProRhen

Die Gesamtkosten für alle Massnahmen bis zur Realisierung der Hafensbahn gemäss Variante «Südquai» belaufen sich gemäss Schätzungen auf 275 Mio. Franken (+/-30%, Baupreisindexbasis Oktober 2022). Hinzu kommen die Kosten für die Klärschlammverbrennungsanlage, die nicht als Teil der Gesamtmassnahmen für die Weiterentwicklung Hafensbahn behandelt werden, weil der Ersatz der Anlage sowieso per 2030 vorgesehen war.

Prognose inkl. MwSt + Bauherrenleistungen Index Okt. 2022	Fr. +/-30%
Verlagerung Hafensbahn (Bahnprojekt)	173'300'000
Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen	76'700'000
Landerwerb	25'000'000
<b>Total</b>	<b>275'000'000</b>

Abb. 2: Prognose Gesamtkosten Basis Baupreisindex Oktober 2022

Wie im Ratschlag ausgeführt wird, hat der Regierungsrat ursprünglich die Gesamtwirtschaftlichkeit der Varianten Neuhausstrasse und Altrheinweg berechnen lassen. Vor dem Hintergrund der Variante «Südquai» hat der Regierungsrat die Studie aktualisieren lassen. Verglichen wurden die wirtschaftlichen Potentiale aus dem Referenzszenario ohne Verlagerung der Hafensbahn mit denen aus dem aktuellen Szenario der städtebaulichen Entwicklung Klybeck- und Westquai ausgehend von der Variante «Südquai».

Durch die Umnutzung der Flächen nach der Verlegung der Hafensbahn erhöht sich der Landwert einmalig um schätzungsweise 232 Mio. Franken. Darüber hinaus werden jährlich bis zu 60 Mio. Franken Steuermehreinnahmen erwartet. Auch die Wertschöpfung wird durch die Transformation des Areals erhöht.

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

<sup>1</sup> inkl. direkte und induzierte Wertschöpfung auf Stadtgebiet

<sup>2</sup> Einkommenssteuern nat. Personen und Gewinnsteuer jur. Personen

Abb. 3: Wirtschaftliche Potentiale der Szenarien 0 und 1

Die Realisierung dieser wirtschaftlichen Potentiale setzt voraus, dass die zugrundeliegenden Annahmen in Bezug auf Dichte und Nutzung im Zuge der städtebaulichen Entwicklung realisiert werden können.

Für weitere Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den Ratschlag am 19. September 2024 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) zum Bericht und der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zum Mitbericht überwiesen. Beide Kommissionen wurden am 16. Oktober 2023 für die Vorstellung des Geschäfts und die Besichtigung des Hafensareals ins Hafensemuseum eingeladen.

Die WAK hat das Geschäft an fünf Sitzungen behandelt und sich von RR Esther Keller, RR Kaspar Sutter, RR Tanja Soland, Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Martin Sandtner, Leiter Raumplanung, Roger Stöcklin, Projektleiter BVD/SRH, Ivan Rosenbusch, Projektleiter BVD, Florian Röhlingshöfer, Direktor SRH, Jan Riemek, Projektleiter SRH, Martin Eschle, Leiter Beschaffung IWB, Claus Wepler, Generalsekretär WSU, und Jonathan Koellreuter, Leiter Portfoliomanagement IBS, informieren lassen.

Die WAK hat neue Berechnungen der Gesamtwirtschaftlichkeit aufgrund der sich seit Fertigstellung des Ratschlags veränderten Rahmenbedingungen in Auftrag gegeben. Die Kommission dankt für die zusätzlichen Unterlagen und Ausführungen.

Eintreten auf dieses Geschäft war in der WAK unbestritten. Die Kommission hat sich vertieft mit der Frage der Gesamtwirtschaftlichkeit auseinandergesetzt und die Ersatzflächenthematik für die Naturwerte diskutiert. Die Kommission hat den Mitbericht der UVEK zur Kenntnis genommen und den an die WAK gerichteten Antrag diskutiert. Der Antrag wurde von der WAK präzisiert und mit 6 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen in den Beschlussantrag aufgenommen.

Die Kommission empfiehlt dem Grossen Rat einstimmig, dem ergänzten Beschlussantrag zuzustimmen.

### 2.1 Gesamtwirtschaftlichkeit

Der Regierungsrat hat im Ratschlag die Kostenschätzung des Gesamtprojekts von 275 Mio. Franken (+/-30%) den wirtschaftlichen Potenzialen der städtebaulichen Entwicklung Klybeck- und Westquai ausgehend von der Variante «Südquai» gegenübergestellt (vgl. Abb. 3). Einmalig steigt der Landwert um rund 232 Mio. Franken, wiederkehrend wird mit jährlich zusätzlichen rund 400 Mio. Franken an Wertschöpfung und Steuermehreinnahmen gerechnet. Diesem Szenario liegt das städtebauliche Konzept Basel Nord aus dem Jahr 2019 zugrunde. In diesem Konzept wurden Annahmen zum Nutzungsmix Wohnen/Arbeiten/Gewerbe/Gastronomie getroffen. Seither haben sich die Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung im Hafengebiet aufgrund der Initiative «Basel baut Zukunft» und dem vorliegenden Gegenvorschlag sowie mit dem Gegenvorschlag zur Initiative «Hafen für alle» bereits grundlegend geändert.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen hat die Kommission eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung eingefordert. Die Vorgaben gemäss Initiative resp. Gegenvorschläge sehen wie folgt aus:

	Anteil Kostenmieten an Wohnflächen	Anteil Grün- und Freifläche (BGF)	Anteil Wohnfläche
Initiative «Basel baut Zukunft»	50 %	Keine Forderungen	Keine Forderungen
Gegenvorschlag «Basel baut Zukunft»	33 %	Keine Forderungen	Keine Forderungen
Gegenvorschlag «Hafen für alle»	100 %	50 % der GF <sup>1</sup>	60 % der BGF <sup>2</sup>

<sup>1</sup> GF: Gebäudegrundfläche  
<sup>2</sup> BGF: Bruttogeschossfläche

Abb. 4: Veränderte Rahmenbedingungen

Wie der Kommission erläutert wurde, kann für die verschiedenen Szenarien keine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt werden, weil die Parameter noch nicht präzise genug seien. Aus diesem Grund wurde eine Sensitivitätsanalyse erarbeitet. Berücksichtigt wurden dabei die Variablen, die durch die Initiativen oder durch die Gegenvorschläge beeinflusst werden.

	Landwerte	Wertschöpfung	Steuern
Zunahme Anteil Kostenmieten		Keine Aussage möglich	
Abnahme BGF			
Zunahme Anteil Wohnfläche			

Abb. 5: Auswirkungen Stellschrauben

Der Kommission wurde erläutert, dass die Kostenmiete kurzfristig keinen Einfluss auf den Landwert hat, weil sich bei Neubauten – egal ob es sich um Marktmiete oder Kostenmiete handelt – kaum Unterschiede ergeben. Langfristig betrachtet wirkt sich die Kostenmiete mindernd auf den Landwert aus. Über den Zusammenhang zwischen der Höhe des Anteils an Kostenmiete und der Wertschöpfung und den Steuereinnahmen kann keine Aussage gemacht werden. Eine solche Aussage wäre spekulativ.

Eine Erhöhung des Anteils Grün- und Freifläche hat nur dann Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit, wenn sie mit der Reduktion der Bruttogeschossfläche einhergeht. Würde allerdings die Bruttogeschossfläche reduziert werden, so würden die Landwerte, die Wertschöpfung und die Steuermehreinnahmen linear sinken. Dies bedeutet, dass eine Reduktion der Bruttogeschossfläche um 5% mit einer 5%igen Senkung der Landwerte, der Wertschöpfung und der Steuermehrerträge einherginge. Da die Wertschöpfung von Arbeitsplätzen höher ist als von Wohnflächen, würde ein grösserer Anteil Wohnfläche die Wirtschaftlichkeit ebenfalls ungünstig beeinflussen.

Deutlich wurde aufgrund der Ausführungen, dass die Wirtschaftlichkeitsberechnung nur auf hoher Flughöhe möglich ist. Den direktesten Zusammenhang auf die Wirtschaftlichkeitsberechnung haben die Bruttogeschossfläche und der Anteil Wohnen am Nutzungsmix.

Gemäss Ausführungen seitens Verwaltung hat sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung der städtebaulichen Entwicklung Klybeckquai und Westquai als robust und konservativ berechnet herausgestellt. Durch die Sensitivitätsanalyse ist ein Eindruck davon möglich, welchen Einfluss Initiativen oder Gegenvorschläge haben könnten. Die Gesamtwirtschaftlichkeit der Verlagerung der Hafentram und der städtebaulichen Entwicklung Klybeckquai/Westquai ist auch dann noch gegeben, wenn die wirtschaftlichen Potenziale durch die politischen Vorstösse teilweise eingeschränkt werden. Wesentliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit hätten allerdings grundlegende Änderungen der Planungsannahmen wie z.B. eine Halbierung der Bruttogeschossfläche.

## 2.2 Ersatzflächen

Die Realisierung der Weiterentwicklung der Hafentram bedingt einen Eingriff in rund 3,4 Hektare schützenswerter Lebensräume, die möglichst gleichwertig ersetzt werden müssen. In einem flächenmässig sehr begrenzten Stadtkanton stellt die Schaffung von angemessenen Ersatzflächen

eine der grössten Herausforderungen für das Projekt dar. Für das Projekt Hafentunnel wurde eine Studie in Auftrag gegeben, um die Frage zu klären, wie die Naturwerte, die tangiert werden, wieder ersetzt werden können. In dieser Studie konnte gezeigt werden, dass die Bilanz aufgeht und die Ersatzflächen innerhalb des Projektperimeters geschaffen werden können. Beim jetzigen Planungsstand sind die konkreten Ersatzflächen noch nicht bekannt, aber die Machbarkeit wurde grundsätzlich bestätigt.

Da die Standorte für die Ersatzflächen erst im weiteren Verlauf der Planung des Infrastrukturprojekts festgemacht werden können, sind die beantragten Planungsmittel erforderlich, um das Ersatzflächen- und Vernetzungskonzept zu erstellen. Vorgesehen ist, dass der Grosse Rat in Kenntnis aller Fakten über das konkrete Bauprojekt im Rahmen der Ausgabenbewilligung für die Tranche III entscheiden kann.

### **2.2.1 Ergänzungsantrag der UVEK**

Die UVEK hat sich in ihrem Mitbericht mit der Frage der Ersatzflächen auseinandergesetzt und beantragt der WAK folgende Ergänzung des Grossratsbeschlusses:

*«Aufgrund der Bedeutung und Quantität der betroffenen Flächen ist dem Naturschutz und der Biotopvernetzung für den Perimeter der Hafentunnel inklusive der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen dieser Ausarbeitung besondere Beachtung zu schenken. Zudem ist mit der Ausgabenbewilligung Hafentunnel Tranche III ein Ersatzflächenkonzept für den Perimeter der Stadtentwicklung Klybeck- und Westquai zu entwickeln, insbesondere bezüglich der Naturwerte des stillzulegenden Hafentunnelareals südlich der Wiese.»*

Das Anliegen der UVEK ist es, dass die Sicherstellung der Naturwerte, der Erhalt der Naturfläche und die ökologische Vernetzung aufgrund ihrer grossen Bedeutung auch Gegenstand des Grossratsbeschlusses sind.

### **2.2.2 Präzisierung der WAK**

Die WAK unterstützt diese Ergänzung grossmehrheitlich und schlägt im Hinblick auf den Projektverlauf eine weitere Präzisierung vor. Sinnvollerweise soll das Konzept spätestens zusammen mit der Ausgabenbewilligung Hafentunnel Tranche III dem Grossen Rat zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Daher beantragt eine Mehrheit der WAK (6:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen) dem Grossen Rat folgende Ergänzung des Grossratsbeschlusses:

*«Aufgrund der Bedeutung und Quantität der betroffenen Flächen ist dem Naturschutz und der Biotopvernetzung für den Perimeter der Hafentunnel inklusive der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen dieser Ausarbeitung besondere Beachtung zu schenken. Zudem ist mit der Ausgabenbewilligung Hafentunnel Tranche III ein Ersatzflächenkonzept für den Perimeter der Stadtentwicklung Klybeck- und Westquai zu entwickeln, insbesondere bezüglich der Naturwerte des stillzulegenden Hafentunnelareals südlich der Wiese. Dieses ist dem Grossen Rat spätestens zusammen mit der Ausgabenbewilligung Hafentunnel Tranche III zur Kenntnisnahme vorzulegen.»*

Die WAK hat vom Regierungsrat eine Stellungnahme zu diesem Ergänzungsantrag eingeholt. Es wurde bestätigt, dass der Antrag weder inhaltlich noch terminlich als problematisch angesehen wird.

Einzelne Mitglieder der WAK haben diese Ergänzung des Grossratsbeschlusses mit der Begründung, dass sich am geplanten Vorgehen nichts ändere und lediglich ein unnötiger zusätzlicher Prozessschritt verankert werde, abgelehnt. Überhaupt handle es sich nicht nur um ein Umweltprojekt, sondern auch um ein ökonomisches Projekt.

## **2.3 Verlegung der Zollmessstation**

Die Verlegung der Zollmessstation an den Rand der Langen Erlen sowie die Verlegung der Leitungen verursachen nicht nur hohe Kosten, sondern bedingen auch mehrere Eingriffe in den Wald. Vor dem Hintergrund des geplanten Ausstiegs aus der Gasversorgung für die Privathaushalte im Kanton Basel-Stadt stellte sich für die Kommission die Frage, ob die Zollmessstation künftig überhaupt noch benötigt wird und die Kosten und Eingriffe in die Natur zu rechtfertigen sind.

Wie der Kommission erläutert wurde, braucht es trotz der Reduktion des Gasverbrauchs im Kanton weiterhin eine Zollmessstation. Bei der Zollmessstation handelt es sich um eine Anlage, die für den Import, die Dekomprimierung und die Einspeisung in das Verteilnetz benötigt wird. Die Gasversorgung kann nicht ganz ausgeschaltet werden, weil sie für grössere gewerbliche Abnehmer und für die umliegenden Gemeinden weiterhin unerlässlich ist. Ein Rückbau des Gasnetzes ist deswegen nicht absehbar.

## **2.4 Zusammenhang mit Hafenbecken 3**

Der Bau des Hafenbeckens 3 ist aufgrund von Einsprachen weiterhin blockiert. Die Kommission hat sich diesbezüglich nach dem Zusammenhang und den Abhängigkeiten der Hafentramway mit dem Hafenbecken 3 erkundigt. Der Kommission wurde erläutert, dass zwischen den beiden Projekten keine Abhängigkeiten bestehen. Für die Verlegung der Hafentramway sei die Verzögerung beim Bau des Hafenbeckens 3 sogar ein Vorteil, weil dadurch für die Realisierung des Hafentramwayprojekts keine Bahnbrücke über das Hafenbecken 3 gebaut werden müsse.

Weiter wurde ausgeführt, dass das Hafenbecken 3 funktional von der Hafentramway entkoppelt ist. Der Containerumschlag am Hafenbecken 3 wird nicht über die Hafentramway abgewickelt. Das Hafenbecken 3 und der Gateway Basel Nord funktionieren als Einheit, als trimodaler Containerterminal Schiene/Wasser/Strasse. Funktional sind die Projekte Verlagerung Hafentramway und trimodaler Containerterminal nicht gekoppelt. Die Hafentramway dient ausschliesslich der Erschliessung des bestehenden Hafenareals.

Für die Kommission ist wichtig zu wissen, dass die Verlegung der Hafentramway auch dann sinnvoll ist, wenn das Hafenbecken 3 nicht gebaut werden könnte.

## **3. Erwägungen der Kommission**

In der Kommission war unbestritten, dass es sich bei der Variante «Südquai» um das bisher beste Projekt für die Verlegung der Hafentramway handelt. Durch die geplante Verlegung der Hafentramway werden die Lärmimmissionen auf die angrenzenden Wohnquartiere deutlich reduziert. Dennoch muss man sich darüber im Klaren sein, dass für die Verlegung der Hafentramway erstens keine Notwendigkeit besteht und es sich hierbei um kein politisches Projekt zur Reduktion von Lärmimmissionen handelt.

Im Kern geht es bei der Verlegung der Hafentramway um das Freispielen von Flächen am Rheinufer zur weiteren Stadtentwicklung. Nach der Verlegung der Hafentramway können die Gebiete Klybeckquai und Westquai städtebaulich zu Quartieren mit einem Nutzungsmix aus Wohnen und Arbeiten weiterentwickelt werden.

Auch wenn im Rahmen dieser Ausgabenbewilligung lediglich die Massnahmen für die Verlegung der Hafentramway enthalten sind, so ist eine Zustimmung hierzu nur sinnvoll, wenn auch die Absicht der städtebaulichen Weiterentwicklung mitgetragen wird.

Für die WAK ist klar, dass die Vorstellungen, wie die Quartiere künftig aussehen sollen, weit auseinandergehen können, dennoch beinhaltet die Zustimmung zu dieser Ausgabenbewilligung auch ein Bekenntnis zur städtebaulichen Weiterentwicklung der freigespielten Areale.

Das Projekt zur Verlegung der Hafentramway ist zudem ein sehr kostspieliges und aufgrund der vielen Abhängigkeiten auch kein risikofreies Projekt. Noch steht nicht genug Fläche für das Projekt zur

Verfügung. Vorgängig müssen mehrere Landgeschäfte realisiert werden können. Und damit am Schluss die Gleise verlegt werden können, braucht es im Vorfeld mehrere Verlagerungs- und Ersatzmassnahmen: Verlegung der Zollmessstation, Umbau des IWB-Lagers, Ersatz Klärschlammverbrennungsanlage. Hinzu kommen weitreichende Eingriffe in die Naturwerte. Bei optimale Projektverlauf kann nach rund neun Jahren erst mit der Verlegung der Hafentbahn begonnen werden.

Im Ratschlag wurde die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes dargestellt. Es konnte gezeigt werden, dass der Return on Investment positiv ausfällt. Einmalig steigt der Landwert, langfristig können die Steuereinnahmen und die Wertschöpfung gesteigert werden. Die Kommission hat durch ihre Nachfragen versucht, einen Eindruck davon zu erhalten, wie die aktuellen politischen Vorstösse die Wirtschaftlichkeitsberechnung beeinflussen. Als Antwort wurde der Kommission eine Sensitivitätsanalyse präsentiert. Konkrete Zahlen lassen sich daraus keine ableiten, aber aus Sicht der Kommission hat sich gezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts grundsätzlich weiterhin gegeben ist. Deutlich wurde, dass die Bruttogeschossfläche die wesentlichste Variable in der Sensitivitätsanalyse ist.

Obwohl es interessant war zu sehen, dass die Faktoren, die berechnet werden können, positiv ausfallen, so reicht die Bedeutung des Projekts betreffend die Verlegung der Hafentbahn weit über die monetären Aspekte hinaus. Der städtische Nutzen des Projekts übertrifft den finanziellen bei weitem. Der Mehrwert besteht primär in der Möglichkeit, neue Quartiere zu entwickeln und die heute bestehenden Quartiere besser an den Rhein anzubinden. Das Freispielen des heutigen Hafentbahnareals eröffnet dem Kanton die einmalige Chance einer städtebaulichen Entwicklung an bester Lage. Die Wirtschaftlichkeitsanalyse zeigt auf, dass sich dieser Befreiungsschlag auch in einer Aufwand- und Ertragslogik lohnt, vielmehr aber steht aus politischer Sicht die Jahrhundertchance, ein grosses Areal an bester Lage aus einer Hand entwickeln zu können, weit im Vordergrund. Einem Teil der Kommission ist es dabei wichtig zu betonen, dass die Kosten für die Hafentbahn angesichts der erhofften Zusatzeinnahmen nicht zu einem Investitionsdruck führen dürfen, unter welchem die sozialen und ökologischen Aspekte einer nachhaltigen Stadtentwicklung vernachlässigt werden.

Aufgrund dieser Überlegungen empfiehlt die WAK dem Grossen Rat einstimmig, der Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn gemäss Variante «Südquai» zuzustimmen und den Regierungsrat zu ermächtigen, die Verträge zum Landerwerb vorbehaltlich der Zustimmung des Grossen Rats zu Tranche III, abzuschliessen. Aufgrund des ergänzten Beschlusses wird der Grosse Rat über die Ausgabenbewilligung zur Tranche III in Kenntnis des Ersatzflächenkonzepts abstimmen können.

#### **4. Antrag der Kommission**

Die Wirtschafts- und Abgabekommission empfiehlt dem Grossen Rat einstimmig mit 11 zu 0 Stimmen, dem nachfolgenden Grossratsbeschluss zuzustimmen.

Die WAK hat diesen Bericht am 16. Mai 2024 einstimmig mit 11 zu 0 Stimmen verabschiedet und Andrea Elisabeth Knellwolf zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin:

Andrea Elisabeth Knellwolf

#### Beilagen:

- Grossratsbeschluss betreffend Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn Variante «Südquai»
- Mitbericht der UVEK

## Grossratsbeschluss

### Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn Variante „Südquai“

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 23.0812.01 vom 13. Juni 2023 und in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 23.0812.02 vom 16. Mai 2024 sowie in den Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 28. Februar 2024, beschliesst:

1. Der Gesamtbetrag von Fr. 36'050'000 für die weitere Planung und Realisierung des Vorhabens «Weiterentwicklung der Hafentbahn, 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 Hafentbahn Tranche III).
4. Aufgrund der Bedeutung und Quantität der betroffenen Flächen ist dem Naturschutz und der Biotopvernetzung für den Perimeter der Hafentbahn inklusive der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen dieser Ausarbeitung besondere Beachtung zu schenken. Zudem ist mit der Ausgabenbewilligung Hafentbahn Tranche III ein Ersatzflächenkonzept für den Perimeter der Stadtentwicklung Klybeck- und Westquai zu entwickeln, insbesondere bezüglich der Naturwerte des stillzulegenden Hafentbahnareals südlich der Wiese. Dieses ist dem Grossen Rat spätestens zusammen mit der Ausgabenbewilligung Hafentbahn Tranche III zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

**Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 28. Februar 2024

Kommissionsbeschluss vom 28. Februar 2024

## **Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

### **zum Ratschlag Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn Variante "Südquai"**

zuhanden der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK)

## 1. Ausgangslage

Bezüglich der Bedeutung der Hafenanlagen in Kleinhüningen, den mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn verbundenen Zielen, dem Entscheid für die Variante «Südquai» sowie den Zusammenhängen zur Stadtentwicklung im Klybeck wird auf den Ratschlag des Regierungsrats und den Hauptbericht der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) verwiesen.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Variante "Südquai"* der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) am 13. September 2023 zum Mitbericht an die WAK überwiesen. Die UVEK setzte sich am 16. Oktober 2023 an einer gemeinsamen Sitzung mit der WAK sowie an ihren Sitzungen vom 25. Oktober, 29. November und 20. Dezember 2023 mit dem Geschäft auseinander. Sie orientierte sich dabei an den Kapiteln «Machbarkeit Bahnprojekt», «Machbarkeit Flächenverfügbarkeit», «Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen» sowie «Raumwirksame Interessen» des Ratschlags. Den vorliegenden Mitbericht verabschiedete sie am 28. Februar 2024.

### 2.1 Bahnprojekt

Die vom Regierungsrat für die künftige Hafenbahn vorgeschlagene Variante Südquai kommt im Vergleich zur heutigen Anlage mit etwa 30 Prozent weniger Gleisinfrasturktur aus. Trotzdem kommt es aber aufgrund des vollständigen Rückbaus der Gleise südlich der Wiese zu einer Verdichtung nördlich der Wiese.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat der Variante Südquai zugestimmt und ist überzeugt, dass die gefundene Lösung funktioniert und die Effizienz des Güterumschlags erhöht. Voraussetzungen für die Zustimmung waren die Aufrechterhaltung der heutigen Leistungsfähigkeit und Umschlagskapazität, die langfristige Sicherstellung der Vorsortierung der Züge und des Leerwagenmanagements innerhalb des Hafenbahnperimeters und die Möglichkeit, Züge mit der europäischen Normlänge von 750 Metern bedienen zu können.

Aus Sicht des Kantons spricht auch die Bewilligungsfähigkeit für die Variante Südquai. Der Regierungsrat stuft diese als gegeben ein – im Gegensatz zu anderen geprüften Varianten. Unumgänglich ist allerdings, das durch ein im Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) führende Zufahrtsgleis in der Höhenlage anzupassen. Die dabei zerstörten Naturwerte können nach den Bauarbeiten aber in gleicher Qualität wiederhergestellt werden.

Der Rückbau der Hafenbahn-Anlagen südlich der Wiese ermöglicht es, im Rahmen der Stadtentwicklung auf dem Klybeckquai zusätzliche Grün- und Freiräume zu schaffen. Die Zugänglichkeit vom bestehenden Wohnquartier zum Rhein kann verbessert und die dort wohnenden Menschen können vom Lärm der Hafenbahn entlastet werden. Dies ist alles nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts.

Die UVEK wollte sich absichern, dass die gleiche Leistung mit 30 Prozent weniger Bahngleisen erbracht werden kann und der zeitnahe Güterumschlag auch nach einer Hoch- oder Niedrigwasserphase, wenn in kurzer Zeit viele Güterschiffe den Hafen anlaufen, gewährleistet ist. Wären die Hafenskapazitäten zu klein, könnten allenfalls mehr Güter auf der Strasse statt auf dem Rhein transportiert werden. Gemäss den Projektverantwortlichen ist (auch in Zukunft) nicht die Hafenbahn der kritische Faktor, sondern die Umschlagskapazität der Hafenfirmen. Was vom Hafen umgeschlagen werden kann, kann von der Hafenbahn auch bewältigt werden. Die Zugsbewegungen – Ein- und Ausfahrten in den Hafenbahnhof, Sortierung der Wägen und Standzeiten – sind am Computer simuliert worden. Die prognostizierte Gütermenge und die benötigte Kapazität der Hafenbahn beruhen auf dem sogenannten Pro-Bahn-Szenario. Dieses umfasst die heutige Verkehrsmenge, die erwartete Zunahme aufgrund der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung und ein Zuschlag für den Fall, dass das Wachstum aufgrund einer zusätzlichen Förderung des Schienengüterverkehrs

durch den Bund überproportional hoch ist. Nach Hoch- oder Niedrigwasserphasen auf dem Rhein erhöht sich die angelieferte Gütermenge jeweils vorübergehend. Zum Kollabieren bringen solche Sonderfälle das System aber weder heute noch in Zukunft.

## 2.2 Flächenverfügbarkeit

Im bereits heute intensiv genutzten Hafenaerial Flächen für einen neuen Hafenbahnhof mit Ein- und Ausfahrgleisen zu finden bzw. freizuspielen, war für die Projektverantwortlichen eine grosse Herausforderung. Es müssen bis zu 750 Meter lange Züge abgewickelt werden können. Sowohl das Bundeseisenbahnvermögen, das ASTRA, die Schweizerischen Rheinhäfen, die IWB als auch die Pro Rheno AG treten insgesamt etwa 100'000 Quadratmeter Fläche an den Kanton ab, um das Vorhaben zu ermöglichen. Für die Klärschlammverbrennung der ProRheno AG, das Lager und den Werkhof der IWB sowie die Zollmessstation des Gasverbands Mittelland (GVM) mussten Ersatzflächen gefunden werden. Auch für noch gar nicht existierende, aber geplante Anlagen der IWB und der ProRheno AG mussten neue Lösungen gesucht werden. Die IWB errichten auf ihrem Areal im Zuge des Ausbaus des Fernwärmenetzes einen grossen Wärmespeicher. Die Erneuerung und Weiterentwicklung der Abwasserreinigungsanlage (ARA) steht hingegen bereits kurz vor dem Abschluss.

Dass es sich bei IWB und ProRheno AG um «kantonsnahe Akteure» handelt, dürfte beim Landerwerb und Landabtausch von Vorteil sein. Die entsprechenden Verträge werden vom Regierungsrat nach Genehmigung der vorliegenden Ausgabenbewilligung ausgearbeitet und die für den Landerwerb benötigten Mittel mit dem dritten, gegen Ende 2025 zu erwartenden Ratschlag beantragt. Die Verhandlungen mit dem Bundeseisenbahnvermögen betreffend Ersatzflächen für den Lagerbahnhof sind noch im Gang.

Auch wenn sowohl die IWB als auch die ProRheno AG in die Projektorganisation eingebunden sind, hat sich die UVEK bei beiden nach möglichen Vorbehalten gegenüber oder Einschränkungen aufgrund der Neuausrichtung der Hafenbahn erkundigt.

Die vom Grossen Rat 2018 beschlossene Erweiterung und Sanierung der Abwasserreinigungsanlage Basel (ARA) ist derzeit im Gang. Ein Teil der neuen Anlagen ist bereits in Betrieb, noch im Bau befindet sich die vierte Reinigungsstufe. Zusätzlich muss bis Ende des laufenden Jahrzehnts die Klärschlammverbrennung aufgrund ihres Alters ersetzt werden. Die alte Anlage muss so lange in Betrieb bleiben, bis die neue gebaut ist. Auf der verbleibenden Reservefläche könnte die ProRheno AG noch zwei weitere Abwasser-Reinigungsstufen erstellen. Vor diesem Hintergrund hat sie sich mit der Verlagerung der Hafenbahn einverstanden erklärt. Eine Anlage zur Phosphor-Rückgewinnung ist in der ARA Basel nicht vorgesehen. Schweizweit dürften drei oder vier solche gebaut werden. Da beabsichtigt ist, das Phosphor aus der Asche (und nicht aus dem Wasser oder dem Klärschlamm) herauszufiltern, sind die Standorte für Phosphor-Rückgewinnungen unabhängig von jenen der Abwasserreinigung.

Von den IWB hat die UVEK die Auskunft erhalten, die Veränderungen auf ihrem Areal seien zwar nicht ideal, die gefundene Lösung aber gangbar. Für die im Hafengebiet geplanten Fernwärmeproduktionsanlagen sind Flächen reserviert. Zusammen mit der ProRheno AG wollen die IWB überdies eine grosse Wärmepumpe bauen, um die Abwärme des Abwassers zu nutzen. Auch dies bleibt möglich, und die Kapazität des Werkhofs der IWB erhalten. Eine mögliche Solaroffensive wäre nicht an den Standort in Kleinhüningen gebunden.

## 2.3 Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen

Mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn, der Erweiterung der ARA und den neuen Energieanlagen der IWB verdichtet sich die Nutzung des Hafenaerials nochmals deutlich. An einen anderen Standort verlegt werden soll die Zollmessstation (vgl. Kapitel 2.3.4).

Damit Projekte wie das vorliegende bewilligungsfähig sind, muss der Naturschutz bzw. die sogenannte ökologische Werthaltigkeit sichergestellt sein. Berücksichtigt wird dabei sowohl die Quantität als auch die Qualität der zerstörten Naturwerte. Anhand von Berechnungsschemen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) lässt sich ermitteln, was an Ersatz geleistet werden muss, damit ein Vorhaben bewilligt wird. Haben die Ersatzflächen eine geringere Wertigkeit, müssen sie grösser sein. Wegfallende Biotope können also nicht einfach flächengleich woanders kompensiert werden. Die Methodik ist vom BAFU, der Fachstelle für Naturschutz des Kantons Basel-Stadt und externen Büros erarbeitet worden. Bezüglich Naturschutz auf TWW-Flächen hat der Kanton bereits Erfahrungen aus dem Projekt Gateway Basel Nord. Bei den Ersatzmassnahmen im Projekt Hafenbahn wird die gleiche Methodik angewandt. Das Projekt Gateway Basel Nord liegt derzeit allerdings vor Bundesverwaltungsgericht, weil Naturschutzorganisationen die Plangenehmigungsverfügung des BAV und dabei u.a. die Gesetzeskonformität der Methodik bestreiten. Ob diese gegeben ist oder nicht, wird also höchstrichterlich entschieden.

### 2.3.1 Ersatzflächen und Vernetzungskorridore

Die von der Weiterentwicklung der Hafenbahn betroffenen Naturwerte können gemäss den Projektleitenden innerhalb des Projektperimeters ersetzt werden. Der Eingriff betrifft flächenmässig etwa drei Hektaren. Die im TWW-Inventar liegende, 900 Quadratmeter grosse Fläche lässt sich nach dem Eingriff an gleicher Stelle wiederherstellen.

Die bestehenden Naturwerte sind bislang grob erfasst und quantifiziert und die bestehenden Lebensräume in die Kategorien wertvoll, mittel und gering eingeteilt worden. Dies war wichtig, um die Bewilligungsfähigkeit des Projekts abzuschätzen. Untersucht worden ist auch, welche Flächen alternativ oder zusätzlich für Vernetzungskorridore und die Natur zur Verfügung gestellt werden könnten. Es gibt mehrere versiegelte Flächen, auf denen ökologische Verbesserungen möglich sind. Möglich ist teilweise auch eine Ökologisierung der Gleistrassees. Grundsätzlich soll das Maximum an mit einer funktionierenden Hafenbahn vereinbaren Naturwerten (qualitativ und quantitativ) realisiert werden.

Die ökologische Vernetzung verbessert sich durch die künftige Ausgestaltung der Bahninfrastrukturen in Ost-West-Richtung. In Nord-Süd-Richtung verbessert sie sich auf der Westseite, verschlechtert sich aber auf der Ostseite. Um die Vernetzung auf dieser Achse so weit wie möglich aufrecht zu erhalten, werden die Massnahmen in den drei Projekten Gateway Basel Nord, Hafenbecken 3 und Hafenbahn aufeinander abgestimmt werden.

Im Rahmen des Vorprojekts, für das der Regierungsrat mit dem Ratschlag für die Weiterentwicklung der Hafenbahn Mittel beantragt, wird die Thematik Ersatzflächen und ökologische Vernetzung vertieft. Das BAFU und die kantonalen Fachstellen werden in diese Arbeit einbezogen. In einem ersten Schritt wird der Referenzzustand an mehreren, über das Jahr verteilten Zeitpunkten erfasst. Erst wenn feststeht, was an Naturwerten vorhanden ist, kann definiert werden, was ersetzt werden muss. An den Schnittstellen zum Vierspurausbau der Deutschen Bahn und zum Projekt Gateway Basel Nord erfolgt die Erhebung gemeinsam. Und gemeinsam wird auch überlegt, wie die Vernetzung sichergestellt werden kann. Über die Ergebnisse wird der Regierungsrat den Grossen Rat im Rahmen des Ratschlags zur Umsetzung des Projekts Hafenbahn informieren.

Der Eingriff in das TWW-Gebiet wird nötig, weil das Verbindungsgleis der Hafenbahn an gleicher Lage um ein bis zwei Meter abgesenkt werden muss. Die Böschung wird dank der Absenkung etwas grösser und die Naturwerte können in gleicher Qualität wiederhergestellt werden. Bis die gleiche Qualität erreicht ist, wird es aber einige Jahre dauern. Bewilligungsfähig bedeutet in diesem Fall, nachweisen zu können, dass die vorherige Qualität irgendwann wieder erreicht wird.

Auch im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung südlich der Wiese (Klybeckquai) dürften wertvolle Naturflächen und -werte verschwinden und ersetzt werden müssen. Zwischen den Gleisen der heutigen Hafenbahn hat es wertvolle, kleinräumige Steinschüttungen (trockenwarme Standorte). Der ökologische Wert eines künftigen Parks oder einer künftigen Sportanlage wäre deutlich geringer. Da der Ersatz eines so grossen Naturwerts innerhalb der Kantonsgrenzen äusserst

schwierig ist, sollen im Hafeneisenbahn-Projekt zusätzliche Kompensationsflächen geschaffen werden, die an die künftige städtebauliche Entwicklung auf dem Klybeckquai angerechnet werden.

### **2.3.2 Einbezug der Naturschutzverbände**

Die UVEK hat im Zuge der Beratung des Ratschlags Pro Natura Basel und den WWF Region Basel um eine Stellungnahme zum Inhalt des Ratschlags gebeten. Deren Kernanliegen ist die Planung der Ersatzflächen und der Ersatz der Naturwerte. Sie wünschen zudem, in die weitere Planung einbezogen zu werden.

Die Projektverantwortlichen haben gegenüber der UVEK zum Ausdruck gebracht, dass ein Einbezug der Naturschutzverbände angedacht und im Interesse des Projekts ist. Es ist ihnen bewusst, dass sie gute Lösungen für den Naturschutz finden müssen und dass die Verbände ihre Arbeit kritisch und auf Gesetzeskonformität überprüfen werden. In welcher Form die Naturschutzverbände einbezogen werden, steht aber noch nicht fest. Bislang hätte ein Einbezug noch wenig Sinn gemacht, da mit der eigentlichen Planung der Hafeneisenbahn erst begonnen wird, wenn der Grosse Rat die Planungsmittel gesprochen hat. Stattgefunden hat ein Austausch im Rahmen des schon weiter fortgeschrittenen Projekts zur Verlegung der Gas-Hochdruckleitung in den Langen Erlen und dem Bau einer neuen Zollmessstation (vgl. Kapitel 2.3.4).

### **2.3.3 Ergänzung des Grossratsbeschlusses**

Die UVEK zeigt sich mit den geplanten Massnahmen zum Naturschutz und zur Vernetzung grundsätzlich zufrieden. Sie stellt aber fest, dass die Sicherstellung der Naturwerte, der Erhalt der Naturflächen und die ökologische Vernetzung nicht Gegenstand des Grossratsbeschlusses sind. Sie stuft diese Aspekte als in der weiteren Planung und Umsetzung so bedeutend ein, dass sie vom Grossen Rat beschlossen werden sollten. Dieser Teil der Planung hat zudem in Kooperation mit der Natur- und Landschaftsschutzkommission und den Naturschutzverbänden stattzufinden.

Die UVEK schlägt deshalb eine Ergänzung des Grossratsbeschlusses um eine vierte Ziffer zwischen den bestehenden Ziffern 2 und 3 mit dem folgenden Wortlaut vor:

*Aufgrund der Bedeutung und Quantität der betroffenen Flächen ist dem Naturschutz und der Biotopvernetzung für den Perimeter der Hafeneisenbahn inklusive der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen im Rahmen dieser Ausarbeitung besondere Beachtung zu schenken. Zudem ist mit der Ausgabebewilligung Hafeneisenbahn Tranche III ein Ersatzflächenkonzept für den Perimeter der Stadtentwicklung Klybeck- und Westquai zu entwickeln, insbesondere bezüglich der Naturwerte des stillzulegenden Hafeneisenbahnareals südlich der Wiese.*

### **2.3.4 Verlegung der Zollmessstation**

Vor der Einspeisung in das lokale Netz wird das aus Deutschland über eine durch die Langen Erlen führende Hochdruckleitung importierte Gas in der sogenannten Zollmessstation druckreduziert und gemessen. Dies ist Voraussetzung für Gaslieferungen in den von den IWB versorgten Gebieten. Gemäss Teilrichtplan Energie ist auch nach dem Ausstieg aus der Wärmeversorgung mit Gas im Jahr 2037 ein systemrelevantes Gasnetz zu erhalten.

Aus Sicherheitsgründen ist eine Gas-Hochdruckleitung auf dem Hafeneisenbahnareal nicht mit dem Bau der neuen Hafeneisenbahn und dem neuen Lagergebäude vereinbar. Der Eingriff in die bestehende Gas-Hochdruckleitung bedingt gemäss Bundesgesetz eine Verlegung der Leitung in eine Zone ausserhalb des Siedlungsgebietes. Die Hochdruckleitung ist eine der ersten Infrastrukturen, die im Hafengebiet entfernt werden muss. Mit der Verlegung der Zollmessstation an den Rand der Langen Erlen bei der Freiburgerstrasse kann die Leitung eingekürzt werden. Da die IWB in den Langen Erlen im Zuge der Revitalisierung der Wiese (Projekt WieseVital) neue Trinkwasserbrunnen in grösserer Distanz zur Wiese erstellen, muss die Gas-Hochdruckleitung zudem ab Höhe Akazienweg umgelegt werden. Der neue Standort der Zollmessstation ist darauf abgestimmt.

Da die bestehende Zollmessstation erst rückgebaut werden kann, wenn die neue in Betrieb ist, wurde die öffentliche Planaufgabe für dieses Teilprojekt vorgezogen. Das Plangenehmigungsverfahren dürfte bis Mitte 2024 abgeschlossen sein. Die für den Bau der Zollmessstation notwendigen Baumfällungen werden beim Riehenteich auf Territorium der Gemeinde Riehen kompensiert, die zerstörten Naturwerte auf einer Ersatzfläche bei der Schliesse. Der Leitungsbau bedingt die Fällung einzelner Bäume. Diese werden danach wieder aufgeforstet. Die neue Leitung wird wie die bestehende in den Boden gelegt, die Waldfläche bleibt gleich gross. Da sich die Baustelle in der Grundwasserschutzzone befindet, wird das Aushubmaterial vor Ort gelagert und wieder eingebaut. Rücksicht genommen wird auch auf einzelne, vom Amt für Wald definierte wertvolle Bäume. Der Bau der Zollmessstation und der neuen Gas-Hochdruckleitung dürfte etwas 1.5 Jahre dauern. Die neuen Trinkwasserbrunnen werden unabhängig davon im Rahmen der Revitalisierung der Wiese gebaut. Die UVEK erwartet, dass den Naturwerten sowie der Erholungsfunktion dieses Bereiches der Langen Erlen auch während der Bauzeit grösstmögliche Beachtung geschenkt wird.

## **2.4 Raumwirksame Interessen**

Aufgrund von Terrainveränderungen muss die Grenzstrasse verlegt und die dortige Veloroute ersetzt werden. Die Neuhausstrasse wird abgesenkt, verbleibt aber an ihrer heutigen Lage. Die Areale von ProRheno und IWB müssen neu erschlossen werden, damit die Lastwagen ohne Beeinträchtigung des Quartiers zu- und wegfahren können. Angepasst werden soll auch die Schwervertransportroute zur Erschliessung des Hafens.

Am Umschlag von der Schiene auf die Strasse und vom Wasser auf die Strasse und dem damit verbundenen Verkehr ändert sich nichts. Auch bei den MIV-Strömen löst die Verlagerung der Hafenbahn keine relevanten Veränderungen aus. Die Zahl der Mitarbeitenden der Hafenfirmer, den Schweizerischen Rheinhäfen und den SBB erhöht sich nicht. Ein Anschluss des Hafengebiets an den Rheintunnel hat sich als nicht machbar erwiesen.

Der Standort der neuen Hafenbahn wird im Rahmen einer Revision des kantonalen Richtplans festgesetzt. Die Anpassung des Zonenplans erfolgt mit dem Plangenehmigungsverfahren zur Hafenbahn.

## **3. Antrag an die Wirtschafts- und Abgabekommission**

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts empfiehlt die UVEK der WAK mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, die in Kapitel 2.3.1 aufgeführte und begründete zusätzliche Ziffer in den Grossratsbeschluss aufzunehmen. Kein Anpassungsbedarf besteht aus ihrer Sicht an den übrigen Beschlussziffern.

Den vorliegenden Mitbericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 28. Februar 2024 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raphael Fuhrer  
Kommissionspräsident