

Interpellation Nr. 60 (Juni 2026)

26.5217.01

betreffend steigender Projektkosten bei der Hafentbahn und Sicherstellung des Gegenvorschlags zur Hafentinitiative

Mit der Medienmitteilung vom 13. Mai 2026 hat der Regierungsrat kommuniziert, dass die Planung der Verlagerung der Hafentbahn in Kleinhüningen überprüft werden soll. Hintergrund sind massiv höhere Kostenannahmen im laufenden Vorprojekt. Statt der ursprünglich angenommenen Kosten von rund 275 Mio. Franken wird inzwischen mit deutlich höheren Beträgen gerechnet. Gleichzeitig wurde kommuniziert, dass die Umsetzung planerisch und baulich wesentlich komplexer sei als ursprünglich angenommen. Die Entwicklung der Hafent- und Transformationsgebiete in Basel Nord ist jedoch von zentraler Bedeutung für die langfristige Stadtentwicklung. Insbesondere der Gegenvorschlag zur Hafentinitiative sowie die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum stellen zentrale politische Zusicherungen gegenüber der Bevölkerung dar.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Qualität der ursprünglichen Kostenschätzung und welche Konsequenzen zieht er aus den erheblichen Abweichungen im laufenden Vorprojekt?
2. Welche konkreten Kostentreiber haben zu der erheblichen Erhöhung der Kostenannahmen geführt, wie setzen sich diese Mehrkosten zusammen und weshalb wurden diese Faktoren in den ursprünglichen Planungen/Kostenschätzungen nicht ausreichend berücksichtigt?
3. Von welchen Synergieeffekten mit der Realisierung des Rheintunnels wurde in der ursprünglichen Kostenschätzung ausgegangen? Welche Kosteneinsparung können nun nicht mehr realisiert werden? Wie hoch waren hierzu die ursprünglichen Annahmen?
4. Wieso wurden provisorische Bauten für einen unterbrochslosen Betrieb der Hafentbahn in der ursprünglichen Kostenschätzung nicht berücksichtigt? Um welche konkreten Bauten handelt es sich hierbei, bitte um Auflistung mit entsprechender Kostenschätzung?
5. Wie hoch war die ursprüngliche Kostenschätzung für die Bereitstellung von Naturersatzflächen? Warum müssen die ursprünglich eingestellten Kosten nach oben korrigiert werden?
6. Können die Kosten durch Projektanpassungen und reduzierte Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur reduziert werden, ohne dass der ursprüngliche Hauptzweck des Hafentbahn-Projekts, namentlich das Freiziehen der bisher genutzten Flächen am Klybeckquai gefährdet ist?
7. Welche Auswirkungen haben die neuen Kostenannahmen auf die städtebaulichen und wohnpolitischen Zielsetzungen in Basel Nord?
8. Kann der Regierungsrat garantieren, dass der Gegenvorschlag zur Hafentinitiative durch die steigenden Infrastruktur- und Planungskosten nicht inhaltlich geschwächt oder verzögert wird?
9. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die höheren Kosten der Hafentbahnplanung nicht zu Lasten des geplanten preisgünstigen beziehungsweise gemeinnützigen Wohnraums gehen?
10. Besteht die Gefahr, dass aufgrund höherer Infrastrukturkosten der Druck auf höhere Landwerte, höhere Dichten oder höhere Renditeerwartungen steigt?
11. Welche Mechanismen bestehen, um sicherzustellen, dass wohnpolitische Zielsetzungen gegenüber immobilienwirtschaftlichen Verwertungs- und Finanzierungslogiken nicht in den Hintergrund geraten?
12. Welche Auswirkungen hätten alternative Entwicklungsszenarien – insbesondere eine teilweise oder etappierte Entwicklung des Klybeckquais – auf die notwendige Hafentbahn-Infrastruktur sowie auf die entsprechenden Investitionskosten?

Ivo Balmer