



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.1445.03

WSD/P051445
Basel, 10. Januar 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 9. Januar 2007

Ratschlag

betreffend Investitionsbeitrag für die Restfinanzierung des Ersatzstandorts für den Hafen St. Johann im Rahmen des Projekts „Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus“

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Begehren	3
2. Überprüfung des Ersatzstandortes für den Hafen St. Johann unter Berücksichtigung einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Vorgehen / Grundlagen	3
2.3 Ergebnisse der Hearings.....	4
2.4 Rahmen für eine integrierte Hafen- und Stadtentwicklung	4
2.5 Alternative Ersatzstandorte / Ergebnisse der Überprüfung.....	6
3. Definitiver Ersatzstandort: Kombinationslösung durch Ausbau im Auhafen-Muttenz (Gelände der Novartis Pharma AG) und Verdichtung im Hafenbecken 2-Kleinhüningen (bestehende Standorte der Ultra-Brag AG) ..	9
3.1 Pauschallösung mit der Ultra-Brag AG	9
3.2 Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft.....	10
4. Einigung mit den Baurechtsnehmerinnen.....	10
4.1 Lösung mit Coop.....	11
4.2 Lösung mit Credit Suisse AG und ABX.....	11
5. Finanzierung.....	12
5.1 Kosten der Pauschallösung (kombinierter Ersatzstandorte).....	12
5.1 Finanzierungsbedarf	13
6. Fazit	14
7. Antrag	15

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen einen Investitionsbeitrag zugunsten des Finanzvermögens in der Höhe von CHF 17,564'000.- für die Restfinanzierung des Ersatzstandortes Hafen St. Johann.

2. Überprüfung des Ersatzstandortes für den Hafen St. Johann unter Berücksichtigung einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen

2.1 Ausgangslage

Der Grosse Rat hat am 18. Januar 2006 folgenden Auftrag (GRB 06/03/18G, Ziffer 4d) an den Regierungsrat erteilt: „Der Regierungsrat wird gebeten, Alternativen zum vorgesehenen neuen Standort der Hafenanlage auf dem Klybeckareal unter der Vorgabe zu prüfen, dass der Ablauf des Vorhabens ‚Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus‘ nicht beeinträchtigt wird. Kann diese Vorgabe nicht gewährleistet werden, ist am vorgesehenen Standort auf dem Klybeckareal festzuhalten.“

Der Regierungsrat hat am 7. Februar 2006 das Vorgehen für die Überprüfung des Ersatzstandortes für die Hafenaktivitäten St. Johann festgelegt. Entsprechend sollten alternative Hafenstandorte für die Ansiedlung der heutigen Hafennutzungen im Hafen St. Johann gesucht, bewertet und mit dem bisher geplanten Ersatzstandort verglichen werden, dies unter Einbezug der Betroffenen sowie durch Aufzeigen der wechselseitigen Nutzungsspielräume aus Sicht des Städtebaus und der Hafenentwicklung. Gegenüber der ersten Untersuchung, die zum Entscheid Standort Klybeck geführt hatte, wurde damit die Optik um die Themen der längerfristigen Hafenentwicklung und des Städtebaus erweitert.

2.2 Vorgehen / Grundlagen

Die zusätzlichen Abklärungen erfolgten unter Beizug externer Experten aus verschiedenen Disziplinen. Sie haben vier Monate (Februar bis Mai 2006) in Anspruch genommen und zu einem Mehrwert und zu neuen Erkenntnissen geführt, die über das Projekt hinaus Bedeutung haben. Unter Federführung des Wirtschafts- und Sozialdepartementes (Rheinschiff-fahrtsgesellschaft) wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Baudepartement (Hochbau- und Planungsamt) folgende – aufeinander abgestimmte – Themen bearbeitet:

Hearings mit den Direktbetroffenen, Entwicklungsperspektiven für den Rheinhafen Kleinhüningen, Leitbild für eine integrierte Hafenentwicklung, städtebauliche Entwicklung mit dem Rheinhafen Kleinhüningen, Ersatzstandort Hafen St. Johann – Strategische Betriebsplanung und Optionen für Ultra- Brag AG sowie die Nutzwertanalyse für die Standortvarianten Ultra-Brag AG.

Die wichtigsten Ergebnisse werden in der Folge kurz dargestellt.

2.3 Ergebnisse der Hearings

Die Interviews mit Baurechtsnehmern des Hafens / Vertretern des Quartiers / Vertretern der Architekturverbände ergeben ein klares Bild zur den Erwartungen für die zukünftige Entwicklung des Hafens:

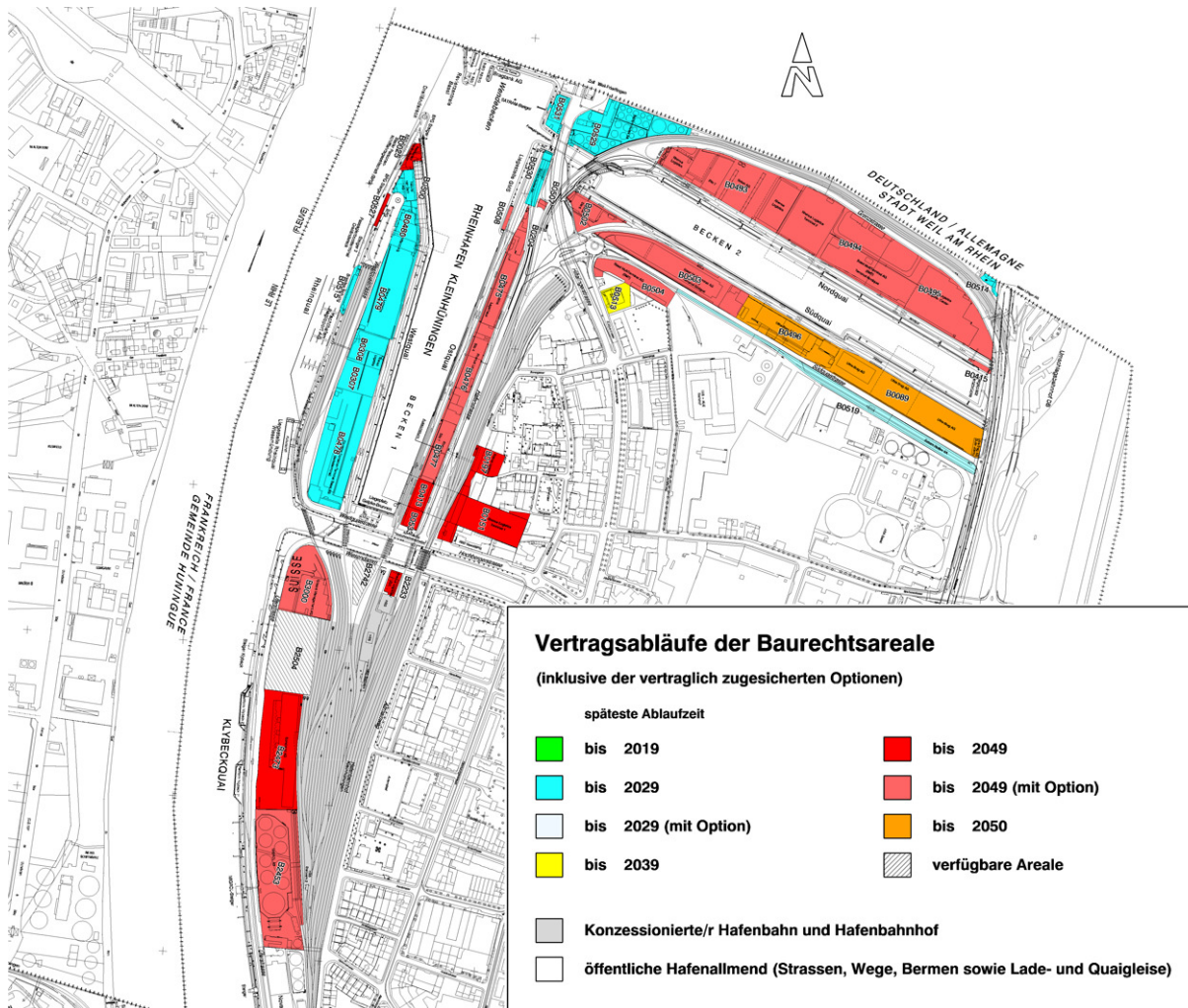
- alle Interviewten betrachten den Hafen in den Hafenbecken I (West- und Ostquai) und Hafenbecken II (Nord- und Südquai) auch in Zukunft als gegeben (Hafenstadt als unverzichtbarer Wert, hohe verkehrliche Standortqualität als trimodale Drehscheibe)
- die Zusammenlegung der Häfen beider Basel wird als Notwendigkeit gesehen
- häufig wird Bedarf an zusätzlichem Raum für dem Hafen nachgelagerte Logistikfunktionen geäußert
- hingegen werden für den Klybeckquai längerfristig ergänzende oder alternative Nutzungen (Logistik/Gewerbe/Arbeitsgebiete aber auch Freizeit [Rheinufer] und teilweise Wohnen) bevorzugt
- gegenüber einer an sich möglichen Verlagerung der Hafenfunktionen ins benachbarte Ausland bestehen Vorbehalte bezüglich der Voraussetzungen (konkurrierendes Betriebskonzept durch die eigenen Umschlagstätigkeiten der nördlichen Nachbarhäfen / Sicherstellung Landesversorgung).

2.4 Rahmen für eine integrierte Hafen- und Stadtentwicklung

Der heutige Hafen Kleinhüningen basiert auf einer knapp 100-jährigen Konzeption. Diese hat sich als erstaunlich stabil und dennoch flexibel erwiesen. Die Veränderungen in den Logistikprozessen sowie die Mengenentwicklung führen zum Entwicklungsziel eines integrierten Hafens. Dieser soll sich durch Konzentration und Verdichtung für die zukünftigen Aufgaben wappnen.

Aufgrund der Analyse der Standorteigenschaften der vorhandenen Flächen steht dabei für die Hafennutzungen eine Konzentration um die Hafenbecken 1 und 2 im Vordergrund. Die beiden Hafenbecken bilden in Zukunft das Hafenkerngebiet in Basel-Stadt. Die Baurechte laufen auf dem Ostquai, Nordquai und Südquai bis 2049/50. Zu gegebener Zeit wird über die dannzumalige Weiternutzung dieser Flächen zu entscheiden sein. Der Klybeckquai bleibt aufgrund des bestehenden Hafenumschlags (Migrol), der logistischen Nutzungen (Firmen. Gondrand, Grisard) sowie der Nutzung des Quais für die Schiffsverkehrsregelung (Richtung mittlere Brücke – Birsfelden, Hoch- und Niederwasser) und für die Kreuzschiffahrt (u.a. Basel World) aber auf absehbare Zeit Bestandteil des Hafens.

Übersicht Laufzeit Baurechtsverträge in den Hafenaerealen:



Beim Westquai laufen die Baurechte Ende 2029 ab. Im Falle einer Umnutzung dieses Quais für städtebauliche Entwicklungen sowie für die Schaffung von marktkonformen zusätzlichen Umschlagskapazitäten muss spätestens auf diesen Zeitpunkt eine geeignete Hafenersatzanlage bereit gestellt werden (in enger Abstimmung mit der trinationalen Umgebung und in Berücksichtigung des generellen Entwicklungsbedarfs der Hafenfirmen). Im Containerverkehr stellt sich die Frage der strategischen Planung einer Kapazitätserweiterung ohnehin, da die heute verfügbaren Kapazitäten (BS + BL) – bei gemäss Prognosen weiter anhaltenden Wachstumsraten – in sechs bis acht Jahren erschöpft sein werden. Aufgrund des relativ

hohen Flächenbedarfs von Containerterminals ist dabei von einer trinationalen Optik (d.h. unter Einbezug des grenznahen Auslands) auszugehen.

Hafenentwicklung ermöglicht städtebauliche Perspektiven

Andererseits sollen der Klybeckquai und der Rheinquai (Dreiländereck) zukünftig für eine städtebauliche Perspektive geöffnet werden, d.h. künftig soll (bei neuen oder veränderten Nutzungen) der Schwerpunkt auf logistische/gewerbliche/Arbeitsplatz-Nutzungen in Kombination mit anderen urbanen Nutzungen gelegt werden. Der Klybeckquai bleibt aufgrund des bestehenden Hafenumschlags (Migrol), der logistischen Nutzungen (Firmen, Gondrand, Grisard) sowie der Nutzung des Quais für die Schiffsverkehrsregelung (Richtung mittlere Brücke – Birsfelden, Hoch- und Niederwasser) und für die Kreuzschifffahrt (u.a. Basel World) auf absehbare Zeit Bestandteil des Hafens.

Mit einem schrittweisen Rückzug von der Rheinfront wird dabei eine bereits vor einigen Jahren ausgelöste Entwicklung fortgesetzt.

Diese Hafenentwicklungsstrategie ist kompatibel mit den Interessen einer vermehrten Öffnung des Rheinuferes sowie einer Aufwertung der dahinter liegenden Quartiere. Eine harte Randbedingung bleibt dabei auf längere Zeit die Hafenbahn, welche für die nachhaltige Erschliessung der Hafenuais unabdingbar bleibt (mit 69% sehr hoher Bahnanteil am schiffsseitigen Verkehr).

Die Zusammenfassung des Berichts RSD/HPA „Überprüfung des Ersatzstandortes für den Hafen St. Johann unter Berücksichtigung einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ kann unter www.portofbasel.ch heruntergeladen werden.

2.5 Alternative Ersatzstandorte / Ergebnisse der Überprüfung

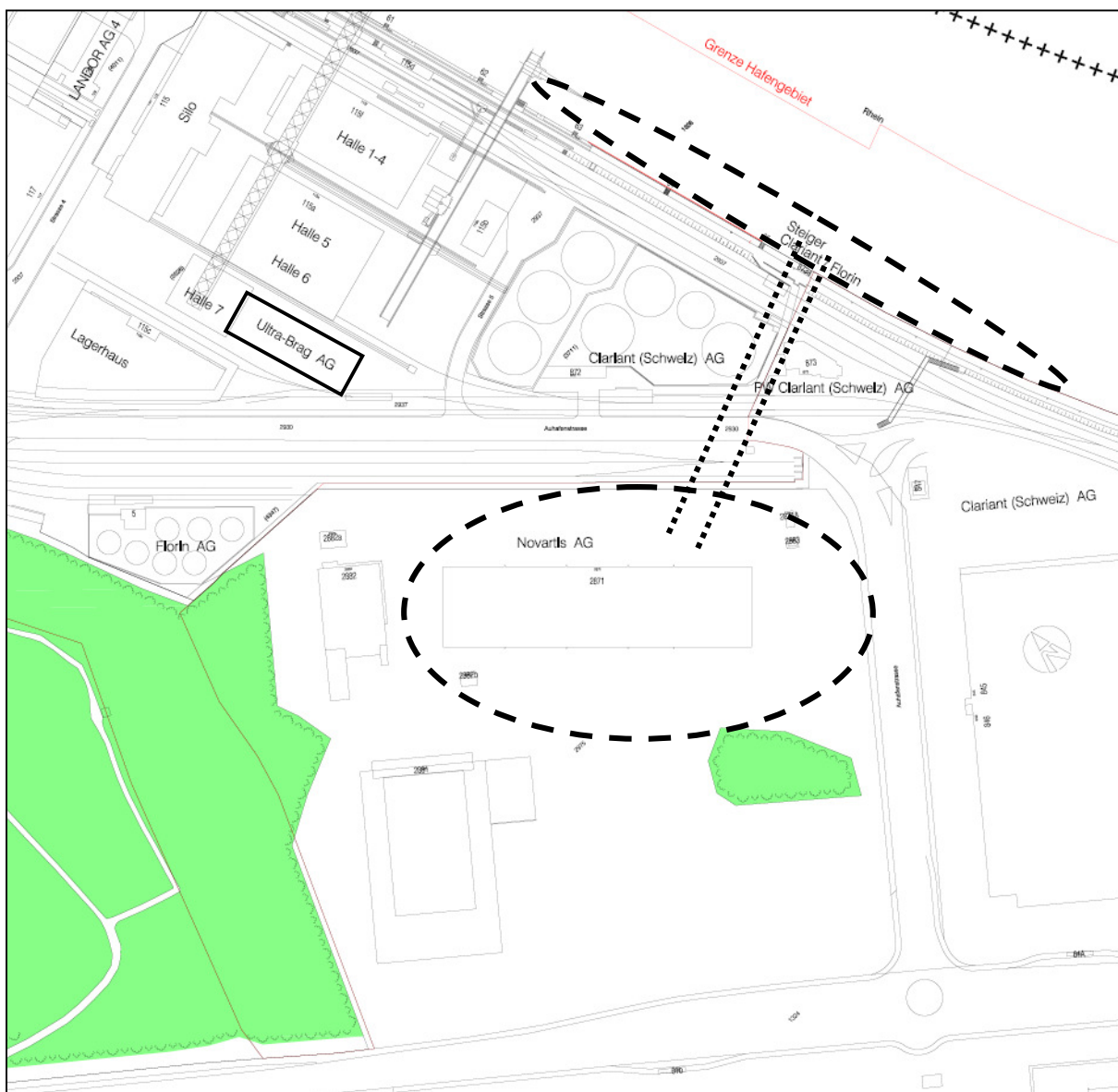
Die nochmalige Überprüfung möglicher Alternativstandorte zeigte, dass neben der Referenz-Variante am Klybeckquai nur zwei zusätzliche Alternativstandorte real in Frage kommen, nämlich einerseits der Standort ‚Südquai‘ am Hafenbecken 2 sowie andererseits der Standort ‚Auhafen Muttentz (BL)‘. An beiden Standorten ist die Ultra-Brag AG bereits tätig, so dass in beiden Fällen die Geschäftstätigkeit auf insgesamt zwei Standorte konzentriert werden kann. Aufgrund des zu verlagernden umfangreichen Produktemix sowie der spezifischen infrastrukturellen Anforderungen von Böschungsbunkern erfüllt kein weiterer Standort die entsprechenden räumlichen Voraussetzungen.

Der Standort Hafenbecken 2 (Südquai), welcher in der letztjährigen Analyse aus Kostengründen ausschied, wurde nun aufgrund des Auftrags des Grossen Rates noch einmal vertieft geprüft. Der Standort Auhafen BL wurde gegenüber der letztjährigen Analyse in modifizierter Form (bessere Lösung für die Böschungsbunker) nochmals konzeptionell überarbeitet.

Nachstehend die örtliche Situation der beiden evaluierten Alternativstandorte. Bei der Variante Auhafen wird der Firmenstandort der Ultra-Brag um einen hafenseitigen Schiffsteiger

und einer angrenzenden Parzelle von Novartis erweitert (dies entspricht der ursprünglich bereits evaluierten Variante).

Auhafen (Muttenz) mit Standort Ultra-Brag und geplanter Erweiterung



3. Definitiver Ersatzstandort: Kombinationslösung durch Ausbau im Auhafen-Muttenz (Teilgelände der Novartis Pharma AG, Teilgelände der Clariant AG sowie bestehendes Gelände der Ultra-Brag AG im Auhafen) und Verdichtung im Hafenbecken 2-Kleinhüningen (bestehender Standort der Ultra-Brag AG)

Aufgrund eingehender Abklärungen und Verhandlungen haben sich der Kanton und Ultra-Brag AG schliesslich auf die Ersatzstandorte Auhafen (Muttenz) mit Ergänzungsstandort Hafenbecken 2 (Kleinhüningen) geeinigt. Diese Standortlösung bietet einerseits der Ultra-Brag AG den notwendigen unternehmerischen Entwicklungsspielraum (was Voraussetzung für eine Einigung mit dem Kanton bildet) und berücksichtigt andererseits städtebauliche Interessen sowie das Anliegen einer langfristigen Hafentwicklung in beiden Kantonen.

3.1 Pauschallösung mit der Ultra-Brag AG

Auf der Basis dieses Standortentscheids wurde mit Ultra-Brag AG (U-B) eine Vereinbarung in Form einer Pauschallösung erarbeitet und unterzeichnet. Das bedeutet, dass der Kanton U-B mit einem Pauschalbetrag entschädigt und diese im Gegenzug das Geschäft im St. Johann-Hafen – im Unterschied zum Ergebnis früherer Verhandlungen – in alleiniger Verantwortung fristgerecht, d.h. per Ende 2008, spätestens jedoch per Ende 2009, räumt, bzw. umsiedelt. Damit entfällt jegliche Verpflichtung seitens des Kantons, eine entsprechende Hafeninfrastruktur zu erstellen (im Hafenbecken II genügt die vorhandene Hafen-Infrastruktur, um das zusätzliche Volumen umzuschlagen). Die Pauschalentschädigung an die U-B umfasst insbesondere die vorzeitige Aufhebung aller Verträge im St. Johann-Hafen, alle Inkonvenienzen für die Aufhebung und Umsiedlung der Geschäftstätigkeit sowie die Realisierung des Umsiedlungsprojekts an den Standorten Auhafen (Muttenz) und Hafenbecken 2 (Kleinhüningen).

Die Pauschallösung mit den damit verbundenen klaren Umsetzungsverantwortlichkeiten sowie der Umstand, dass aus heutiger Sicht mit keinen besonderen Verfahrensrisiken zu rechnen ist, bilden eine hohe Gewähr dafür, dass das zeitliche Ziel, den Hafen St. Johann bis spätestens Ende 2009 für die Umnutzungen bereit zu stellen, auch erreicht und damit der Wille des Grossen Rates (Beschluss Nr. 05.1445.01) respektiert werden kann.

Die kombinierte Lösung umfasst einerseits die Verlagerung des Silogeschäfts (ex-Coop) ins Hafenbecken 2. Damit verbunden ist ein Siloneubau der U-B mit 77m-Höhe (= standortgebundene Kapazitätserweiterung). Aufgrund der Standortgebundenheit kann die Bauhöhe im ordentlichen Baubewilligungsverfahren abgewickelt werden. Mit dieser Lösung für den Siloersatzstandort kann auch definitiv auf die Option seitens Coop für die Erstellung eines Ersatzsilos am Klybeck (Wiesendamm) mit einer ursprünglich geplanten Höhe von ca. 90 Meter verzichtet werden.

Integrierter und zentraler Bestandteil der Pauschallösung bildet andererseits der Erwerb des Novartis-Areals Muttenz, welches südwestlich an den Auhafen angrenzt, durch U-B. Auf dieses Gelände wird der Hauptteil des bisherigen Umschlags- und Lagerungsgeschäfts im St. Johann-Hafen umgesiedelt. Gemäss der Grundsatzvereinbarung zwischen dem Regierungsrat und Novartis hat der Kanton im Rahmen der gegenseitigen Landabtretungen die Wahlmöglichkeit zwischen der Klybeckinsel einerseits und der Novartis-Teilparzelle beim Auhafen andererseits. Um die oben beschriebene Lösung zu realisieren, beansprucht der Kanton jetzt die Option Muttenz. Der Erlös aus dem Verkauf dieser Parzelle von Novartis an U-B fällt vereinbarungsgemäss dem Kanton zu.

Aufschiebende Bedingung für den Vertrag zwischen der EG BS und Ultra-Brag ist, dass ein rechtskräftiger Beschluss des Grossen Rates zur Restfinanzierung für die Umnutzung des Hafens St. Johann vor dem 30. Juni 2007 vorliegt.

Diese kombinierte Ersatzstandortlösung fällt per Saldo für den Kanton klar günstiger aus, als die andere Variante der reinen Konzentration im Hafenbecken 2, welche aufgrund der zusätzlichen Verlagerungen bei Rhenus (u.a. 2 Umschlagshallen, 1 Containerterminal) im Vergleich substanzielle finanzielle Zusatzschädigungen erfordert hätte. Die gewählte Variante führt zu einer wünschbaren Verdichtung der Hafennutzung an den bestehenden Firmenstandorten und ist mit den städtebaulichen Zielen kompatibler als der Standort Klybeck. Allerdings führt die gewählte Variante zu Mehrkosten gegenüber einer Variante Klybeck (siehe Kapitel 5.1).

3.2 Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft

Der Kanton Basel-Landschaft ist frühzeitig und laufend über die Standortevaluation informiert worden. Die nun vorgesehene kombinierte Lösung ermöglicht es, den bestehenden Standort der Ultra-Brag AG im Auhafen (Muttenz) zu stärken und zukunftsgerichtet weiter zu entwickeln. Auf dieser Basis haben die Rheinhäfen Basel-Landschaft sowie die zuständige Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion (nach Konsultation des Regierungsrats) ihre Zustimmung und Unterstützung des Umsiedlungsprojekts zugesichert.

4. Einigung mit den Baurechtsnehmerinnen

Da U-B selbst nicht Baurechtsnehmerin der Parzellen im Hafen St. Johann ist, sondern die Flächen sowie Gebäulichkeiten einerseits von der Baurechtsnehmerin Coop (St. Johann-Süd) und andererseits von der ABX Logistics/Saima SA (nachfolgend ABX) – die ihrerseits einen Leasingvertrag mit der Baurechtsnehmerin Credit Suisse (St. Johann-Nord) abgeschlossen hat – mietet, mussten auch vertragliche Lösungen mit diesen Firmen gefunden werden, um die Baurechtsverträge vorzeitig auflösen zu können.

4.1 Lösung mit Coop

Im St. Johann-Süd ist Coop alleinige Baurechtsnehmerin. Die entsprechenden Baurechtsverträge mit der Einwohnergemeinde Basel-Stadt (EG BS) samt Nachführungen laufen im Jahr 2026 aus. Coop ist mit U-B einen grundsätzlich bis Ende 2026 befristeten Mietvertrag betreffend ihre Gebäulichkeiten auf diesen Baurechtspartellen eingegangen. Die Entschädigung, welche grundsätzlich Coop aufgrund der vorzeitigen Auflösung des Mietvertrages mit U-B zu zahlen hätte, ist in der Pauschalentschädigung an U-B mitenthalten (vgl. Ziff. 3.1).

Mit Coop hat der Kanton im Rahmen einer Pauschalzahlung vereinbart, dass die Baurechtsverträge bis Ende 2008, spätestens aber per Ende 2009 aufgelöst und die Parzellen bis dahin geräumt sein müssen. Ab Ende 2009 hat die EG BS das Recht, die Baurechte im Grundbuch ohne weiteres zu löschen. Die Entschädigung erfolgt per Saldo aller Ansprüche. Der Rückbau der Gebäude und der festen Installationen von Coop erfolgt durch den Kanton auf dessen Kosten.

Coop hat sich ausserdem, soweit dies die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zulassen, dazu verpflichtet, ihren Warenumschlag über den Rhein mindestens bis ins Jahr 2026 weiterhin im bisherigen Umfang abzuwickeln. Bei vorzeitiger Einstellung des Umschlags via Rhein wird eine gestaffelte Teilrückzahlung der Entschädigung fällig.

Bedingung für die Erfüllung des Vertrages zwischen der EG BS und Coop ist ein rechtskräftiger Beschluss des Grossen Rats zur Restfinanzierung für die Umnutzung des Hafens St. Johann.

4.2 Lösung mit Credit Suisse AG und ABX

Im St. Johann-Nord ist die vertragliche Situation etwas komplizierter: Baurechtsnehmerin ist die Credit Suisse AG (CS), die ihrerseits einen Immobilien-Leasingvertrag mit der Logistikfirma ABX Logistics/Saima SA (ABX) eingegangen ist. Letztere vermietet die Baurechtspartellen und die darauf errichteten Gebäulichkeiten an die U-B. Die Baurechtsverträge mit CS laufen erst im Jahr 2041 aus, der Leasingvertrag zwischen CS und ABX bereits im Jahr 2014. Die unterschiedliche Laufzeit und die daraus resultierenden unterschiedlich hohen Ansprüche an die EG BS aus vorzeitiger Auflösung der Verträge wurde bei der Festsetzung der Entschädigungen an CS und ABX in einer Rahmenvereinbarung zwischen EG BS, CS, ABX und U-B berücksichtigt. Die Entschädigung, welche aufgrund der vorzeitigen Auflösung der Mietverträge eigentlich von ABX an U-B geschuldet wäre, ist Bestandteil der in Ziffer 3.1 erwähnten Pauschalentschädigung des Kantons an U-B.

Kongruent mit dem St. Johann-Süd wurde auch für den Nordteil vereinbart, die Baurechtsverträge bis Ende 2008, spätestens jedoch per Ende 2009 vorzeitig aufzulösen. Auf diesen Zeitpunkt hin wird auch der Leasingvertrag zwischen CS und ABX sowie der Mietvertrag zwischen ABX und U-B vorzeitig aufgelöst, so dass – zeitgleich mit dem St. Johann-Süd per

Ende 2008 respektive spätestens per Ende 2009 – die Parzellen geräumt sind. Auch hier übernimmt der Kanton den Rückbau der Bauwerke und festen Anlagen sowie dessen Kosten.

Der Rahmenvertrag zwischen der EG BS, CS, ABX und U-B steht ebenfalls unter dem Vorbehalt eines rechtskräftigen Finanzierungsbeschlusses des Grossen Rates für die Restfinanzierung der Umnutzung des Hafens St. Johann bis zum 30. Juni 2007.

5. Finanzierung

5.1 Kosten der Pauschallösung (kombinierte Ersatzstandorte)

Der vom Grossen Rat am 18.1.2006 verabschiedete Ratschlag Nr. 05.1445.01 betreffend Realisierung des Projekts ‚Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus‘ sah auf Basis der Ersatzstandortvariante Klybeck einen Betrag in Höhe von CHF 50 Mio. für die Entschädigung der bisherigen Baurechtsnehmer im Hafengelände St. Johann vor (gemäss Aufstellung Ziffer 10.3 im erwähnten Ratschlag). Es war vorgesehen, diese Entschädigung von CHF 50 Mio. aus den von Novartis zu zahlenden CHF 100 Mio. zu finanzieren.

Weiter wurde in Ziff. 5.4.4 des damaligen Ratschlags ausgeführt, dass die gewählte Ersatzstandortvariante Klybeck zusätzlich eine Infrastrukturanpassung im Betrag von rund CHF 22 Mio. bedingt. Davon wurden mit Beschluss des Regierungsrates (RRB 05/26/25.22) bereits CHF 5,42 Mio. für den Vertikalabschluss des Klybeckquais (Berme) als gebundene Ausgabe ins Investitionsprogramm aufgenommen; diese Investition muss - unabhängig vom Projekt Campus Plus - auf jeden Fall getätigt werden. Dem Grossen Rat wurde im Ratschlag in Aussicht gestellt, ihm für den entsprechenden Kredit zu gegebener Zeit einen separaten Antrag zu stellen.

Die Kosten für die inzwischen ausgehandelte Pauschallösung (kombinierte Ersatzstandorte) der Hafenverlegung samt Entschädigung der Baurechtsnehmer beträgt insgesamt CHF 75,6 Mio. und liegt damit um CHF 25,6 Mio. höher als die im ursprünglichen Ratschlag veranschlagten CHF 50 Mio. Die Entschädigungen betragen CHF 36,75 Mio. für Ultra-Brag AG, CHF 33,25 Mio. für Coop sowie CHF 5,6 Mio. für CS/ABX. Im Gegenzug entfallen für den Kanton die Kosten für die Erstellung der Hafeninfrastuktur in der Höhe von CHF 16,6 Mio. analog Klybeck. Weiter verbleibt bei der Variante Auhafen + Hafenbecken 2 die Klybeckinsel im Besitz von Novartis, weshalb die für archäologische Bodenforschung vorgesehenen CHF 500'000 entfallen. Die nachstehende Übersicht zeigt auf, dass die Mehrkosten gegenüber der Ersatzstandortvariante Klybeck insgesamt CHF 8,5 Mio. betragen:

	Ratschlags-Variante (Klybeckquai)	Variante Auhafen + Hafenbecken 2
Entschädigung der Hafenfirmen	50'000'000	75'600'000
Sanierung Vertikalabschluss Klybeck (gebundene Ausgabe)	5'400'000	5'400'000
Infrastrukturkosten Ersatzstandort Klybeck	16'600'000	0
archäolog. Bodenforschung Klybeckinsel	500'000	0
Total	72'500'000	81'000'000
Mehrkosten		+ 8'500'000

Die Pauschallösung (kombinierte Ersatzstandorte) fällt aus folgenden Gründen teurer als die ursprüngliche Ratschlagsvariante aus: Der Standort Auhafen erfordert im Vergleich zu den Varianten Klybeck oder Hafenbecken 2 eine zusätzliche (Tunnel-)Verbindung vom Schiffsumschlag zum nicht direkt am Wasser gelegenen Areal (Parzelle Novartis) inkl. Durchleitungsrechte für die Querung der Baurechtsparzelle der Clariant AG sowie der Hafensbahn Baselland; dazu kommt die Verlegung des Schiffsstegs von Florin/Clariant nach Süden zur Errichtung eines Stegs für Ultra-Brag an deren Stelle.

Dafür bewirkt die Pauschallösung für den Kanton den Wegfall von Kosten für Verfahrensrisiken wie auch für Risiken aus dem ursprünglichen Projekt am Klybeckquai (gemäss Ratschlag vom 20.9.2005/Ziffer 5.4.3, wie z.B. genaue Fläche des Ersatzareals / exakte Leasingkonditionen am neuen Standort). Angesichts der Zinsentwicklung seit Erstellung des damaligen Ratschlages hätten ebenfalls gewisse Mehrkosten in Kauf genommen werden müssen.

5.2 Finanzierungsbedarf

Wie im vorhergehenden Kapitel dargelegt, betragen die Mehrkosten der Pauschallösung gegenüber der Klybeck-Variante CHF 8,5 Mio., d.h. statt der 22 Mio. für die Hafeninfrastuktur Klybeck wäre neu ein Kredit in Höhe von insgesamt **CHF 30,5 Mio.** erforderlich.

Nachdem die CHF 5,42 Mio. für den Vertikalabschluss des Klybeckquais (Berme) bereits ins Investitionsprogramm aufgenommen worden sind und eine gebundene Ausgabe darstellen, ist hierfür keine separate Bewilligung durch den Grossen Rat erforderlich. Nachdem das Areal am Klybeckquai auch nicht mehr für das Campus Plus-Projekt genutzt wird, sind diese Kosten auch nicht mehr dem Projekt anzulasten und können entsprechend in Abzug gebracht werden. Nach Abzug der CHF 5,4 Mio. reduzieren sich die CHF 30,5 Mio. auf **CHF 25,1 Mio.**

Beim ursprünglich vorgesehenen Investitionskredit für die Hafeninfrastuktur Klybeck hätte es sich zweifelsfrei um eine Investition im Verwaltungsvermögen gehandelt. Aufgrund der Tatsache, dass bei der nun vorliegenden Pauschallösung die notwendigen Investitionen in die Hafeninfrastuktur des Auhafens in die Entschädigung des Kantons eingerechnet werden, handelt es sich aus finanzrechtlicher Sicht nun an sich um eine Investition zugunsten des Finanzvermögens. Da die von Novartis zu bezahlenden CHF 100 Mio. nun nicht mehr ausreichen, um die dem Finanzvermögen angehörenden Hafenparzellen in einen veräusserbaren Zustand zu bringen, sind zusätzliche CHF 25,1 Mio. erforderlich. Grundsätzlich hätte der Regierungsrat die Möglichkeit, einen entsprechenden Verlust auf dem Finanzvermögen in Kauf zu nehmen, ohne den Grossen Rat zu konsultieren. Es ist dem Regierungsrat jedoch ein Anliegen, dem Grossen Rat gegenüber die Finanzen des Projekts Campus Plus auch weiterhin transparent darzulegen. Deshalb wird dem Grossen Rat das vorliegende Kreditbegehren unterbreitet; dabei handelt es sich eigentlich um einen Investitionsbeitrag zugunsten des Finanzvermögens. Der Kredit soll in den Jahren 2008/2009 dem Investitionsbereich 'Übrige' belastet werden.

Die zwischen Novartis und dem Regierungsrat abgeschlossene Vereinbarung sah vor, dass Novartis dem Kanton im Rahmen des Projekts Campus Plus die Klybeckinsel kostenlos abtritt, falls die Hafenfirmer an den Klybeckquai verlegt werden. Alternativ dazu wurde als Option vereinbart, dass der Kanton von Novartis den Verkaufserlös für einen Teil des Areals im Auhafen erhält, falls die Hafenfirmer dorthin verlegt werden sollten. Nachdem sich im Rahmen der Konkretisierung des Projektes abzeichnete, dass die Hafenfirmer an den Klybeckquai verlegt werden würden, wurde die Option mit dem Verkaufserlös für den Auhafen im ersten Ratschlag gar nicht mehr erwähnt. Der ausgehandelte Verkaufserlös für die Veräusserung des bezeichneten Novartis-Areals im Auhafen beträgt **CHF 7,536 Mio.**

Nachdem dieser ausserordentliche Verkaufserlös für das Areal im Auhafen seinerseits ebenfalls im Finanzvermögen anfällt und eindeutig im Zusammenhang mit dem Projekt Campus Plus steht, ist es nach Ansicht des Regierungsrats richtig und angebracht, diesen Verkaufserlös dem Projekt anzurechnen, womit sich der Mehraufwand entsprechend reduziert. Damit reduzieren sich die CHF 25,1 Mio. um weitere CHF 7,536 Mio.; der verbleibende Fehlbetrag beträgt somit CHF 17,564 Mio. Somit wird dem Grossen Rat ein Investitionsbeitrag zugunsten des Finanzvermögens in Höhe von **CHF 17,564 Mio.** beantragt (im Falle der ursprünglichen Variante Klybeckquai wäre ein zusätzlicher Investitionskredit in der Höhe von CHF 16,6 Mio. für den Ausbau der Hafeninfrastuktur erforderlich gewesen).

6. Fazit

Der evaluierte und ausverhandelte kombinierte Ersatzstandort für den Hafen St. Johann (die drei Vereinbarungen liegen unterzeichnet vor) stellt für alle beteiligten Vertragspartner eine gute Lösung dar, welche nach der Genehmigung auch zügig (und ohne besondere Verfahrensrisiken) umgesetzt werden soll. Die Mehrkosten im Vergleich zum Ersatzstandort Kly-

beck erscheinen aus Sicht des Regierungsrats daher – auch mit Blick auf die Vorteile bezüglich integrierter Hafententwicklung und städtebauliche Perspektiven – als gerechtfertigter politischer Preis für eine tragfähige Lösung. Aufgrund der komplexen Verhandlungssituation war es nicht möglich, für alle drei Standortalternativen abschliessende Vereinbarungen auszuhandeln; die nun vereinbarte Variante entspricht aber nach Ansicht des Regierungsrates dem Willen aller Beteiligten für eine zukunftsgerichtete Lösung und für eine zügige Realisierung.

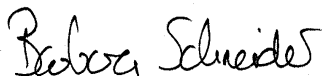
Die vorliegende Lösung entspricht auch dem Anliegen des Grossen Rates für einen Alternativ-Standort zum Klybeck; sie bewirkt in beiden Kantonen eine erwünschte Verdichtung der Hafennutzungen, welche mittel-/langfristig höhere Erträge generieren wird. Sie ermöglicht auf dem Klybeckquai mittelfristig die Erschliessung eines neuen Potenzials mit höherwertiger Nutzung, welches höhere Erträge pro Flächeneinheit nach sich ziehen wird.

7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Bilder der Ersatzstandorte Ultra-Brag AG

Grossratsbeschluss

Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag zur Restfinanzierung des Ersatzstandorts für den Hafen St. Johann im Rahmen des Projekts „Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus“

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. **[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben]** der **[Hier GR-Kommission eingeben]**-Kommission, beschliesst:

- ://: 1. Zur Restfinanzierung des Ersatzstandorts für den Hafen St. Johann im Rahmen des Projekts "Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus" wird ein Investitionsbeitrag in Höhe von insgesamt CHF 17,564 Mio. verteilt auf die Jahre 2008-2009 zulasten der Investitionsrechnung (Investitionsbereich 5 "Übrige") bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren und untersteht dem fakultativen Referendum.