

Grundsatzvereinbarung
über die Zusammenarbeit, die Entwicklungsstrategie
und das gemeinsame Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung

zwischen

den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)
Hochbergerstrasse 160, Basel

und

dem Kanton Basel-Stadt
Rathaus, Marktplatz 9, 4051 Basel

Verabschiedet durch die
Politische Steuerung Hafen- und Stadtentwicklung
07.05.2018

I. Präambel

Der Kanton Basel-Stadt (im Folgenden: der Kanton) und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) streben gemeinsam einen Hafen mit zukunftsgerichteten Infrastrukturen sowie eine städtebauliche Entwicklung mit Orientierung hin zum Wasser an.

Um dieses Ziel zu erreichen, planen bzw. unterstützen die Parteien auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofes Bau und Betrieb eines trimodalen Terminals Gateway Basel Nord mit einem neuen Hafenbecken 3, eine Optimierung der räumlichen Lage der Hafenbahn unter Beibehaltung der aktuellen Funktionalität und Wirtschaftlichkeit für die Hafenfirmer sowie eine Umlagerung der bisherigen Hafennutzungen am Westquai zum Ende deren Baurechte.

Die städtebaulichen Entwicklungsgebiete sollen schrittweise umgenutzt und transformiert werden. Sie bestehen aus dem Klybeckquai, der Westquai-Insel sowie dem Dreiländereck inklusive des Wendebeckens (Perimeter siehe Planbeilage Zielbild). Die städtebaulichen Entwicklungen sollen der Hafenentwicklung unmittelbar nachfolgen und auf heute zwischengenutzten Arealen unmittelbar erfolgen. Die Planbeilage ist integrierender Bestandteil dieser Vereinbarung.

Die städtebaulichen Entwicklungen werden auf den Bestand und Betrieb des Hafens abgestimmt und durch planungsrechtliche Massnahmen gesichert, so dass der Hafenbetrieb mit seinen typischen Emissionen gewährleistet bleibt. Dabei werden insbesondere die Umschlagsaktivitäten am Ostquai und der Schiffsliegplätze am Rheinufer, die Gewährleistung der Sicherheit sowie der Hafenbahnbetrieb berücksichtigt. Das Hafenkerngebiet am Ost-, Süd- und Nordquai sowie die Hafenbecken 1 und 2 mit den dazugehörigen Wasserflächen und Infrastrukturen bleiben langfristig am heutigen Standort gesichert und per Bahn erschlossen.

Die Parteien streben eine Modernisierung der Hafenbahn an, welche gleichzeitig die städtebauliche Entwicklung am Klybeckquai und Westquai ermöglicht. Die Weiterentwicklung der Hafenbahn basiert auf zwei grundsätzlichen Szenarien: Variante „Neuhausstrasse“ und Variante „Altrheinweg“. Diese werden durch die Parteien parallel und gleichwertig weiterentwickelt. Die Zielvorstellung für die Stadtentwicklung ist zusammen mit den Anforderungen der Hafenvirtschaft (gleiche Funktionalität, Betriebs- und Produktionskosten, Stand 2017) unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte Entscheidungskriterium im Variantenentscheid. Aufgrund der Ergebnisse wird der Regierungsrat dem Grossen Rat den Antrag auf den Entscheid zugunsten einer Variante für die Weiterentwicklung der Hafenbahn und die Finanzierung des Bauprojekts stellen.

Bei vorgezogenen Umsetzungen, sowohl der Güter- und Hafenlogistik (insbesondere Hafenbecken 3 und Containerterminal) als auch städtebaulichen Massnahmen (insbesondere der Entwicklungen auf den Pilotparzellen), wird die spätere Umsetzung beider Hafenbahn-Varianten berücksichtigt.

Die geplante Weiterentwicklung des Hafens und die städtebaulichen Neuordnungen tangieren wertvolle Naturschutzflächen, für welche Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen geleistet werden müssen. Die Parteien setzen sich gemeinsam für eine geeignete Lösung im Umgang mit den wertvollen Naturschutzflächen ein. Dabei werden Ausgleichs- und Ersatzflächen sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Hafens mituntersucht.

II. Transformationsschritte

Kanton und SRH vereinbaren die Transformation von Teilen des Hafengebiets mit den dazu notwendigen Bahnarealen und Wasserflächen in folgenden Umsetzungsschritten:

- Neubau Containerterminal Gateway Basel Nord (Ziel Inbetriebnahme 2020)
- Neubau Hafenbecken 3 und Ausbau zum trimodalen Terminal (Ziel Inbetriebnahme 2023)
- Städtebauliche Entwicklung Pilotparzellen Klybeckquai und Dreiländereck (Ziel GRB Bebauungsplan 2020)
- Neuordnung von Hafennutzungen und städtischen (öffentlichen) Nutzungen entlang der rheinseitigen Ufer- und Wasserflächen (Ziel Umsetzung ab 2019)
- Städtebauliche Entwicklung der Westquai-Insel nach Ablauf der Baurechte (Umsetzung spätestens ab 2030)
- Weiterentwicklung Hafenbahn-Anlagen als Voraussetzung für städtebauliche Entwicklung am Altrheinweg und auf Teilen des Klybeckquais (Ziel Inbetriebnahme mit Ende der Baurechte Westquai spätestens 2029).

Der Hafenperimeter gemäss Rheinhafenvertrag vom 17. Januar 2007 wird im Kontext der Entwicklung von hafenaffinen und nicht hafenaffinen Nutzungen angepasst (siehe Planbeilage Zielbild).

III. Zusammenarbeit

Die Unterzeichnenden setzen alles daran, dass die in dieser Vereinbarung geregelten Projekte und Vorgänge bestmöglich verwirklicht werden können. Sie streben bei der weiteren Planung und Umsetzung eine enge Zusammenarbeit und Koordination an, beziehen sich bei wichtigen Planungsschritten und relevanten Projektentscheiden ein (z.B. beidseitige Abstimmung vor Bewilligungsverfahren, Zwischennutzungen, Planungen im direkten Umfeld, etc.) und treffen Vorkehrungen, die die Umsetzung der Planungsprozesse positiv beeinflusst.

IV. Kommunikation

Die Parteien sind sich über den Stellenwert der Kommunikation bei der angestrebten Weiterentwicklung des Hafens und der Stadtentwicklung bewusst. Alle Kommunikationsmassnahmen nach Aussen erfolgen deshalb in gegenseitiger, vorgängiger Information und bei Bedarf in Abstimmung.

V. Zuständigkeiten und Anforderungen je Teilprojekt

Areal Badischer Rangierbahnhof (Hafenbecken 3, inkl. Terminal und Hafenbahnhof)

1. Der Kanton leitet die Verhandlungen für den Erwerb der Grundstücksflächen für das Hafenbecken 3 und für die Entwicklungsoptionen der Hafenbahn auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs. Für die neuen Hafeninfrastrukturen räumt der Kanton den SRH Baurechte auf den erworbenen Parzellen ein.
2. Die SRH sind federführend zuständig für das geplante Hafenbecken 3 und die Koordination mit dem trimodalen Ausbau des Containerterminals, in Abstimmung mit der Gateway Basel Nord AG.
3. Der Kanton ist für die Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs in Planungsgemeinschaft mit der SRH federführend zuständig. Dabei ist sicherzustellen, dass die Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) langfristig als Konzessionsinhaberin von nationaler Bedeutung anerkannt bleibt.
4. Die HBSAG übernimmt als Konzessionsinhaberin für die Plangenehmigung aller bewilligungspflichtigen Veränderungen sowie bei Finanzierungen über die Leistungsvereinbarung (Betrieb und Unterhalt) die Rolle als Gesuchstellerin beim Bund (Bundesamt für Verkehr).
5. Der Kanton und die SRH setzen sich dafür ein, dass die Verlagerung der Sortierfunktion für den Hafenbahnhof Kleinhüningen im Rangierbahnhof Muttenz mit geeigneten Verfahren durch den Bund (Bundesamt für Verkehr) langfristig sichergestellt wird.
6. Der Kanton und die SRH verhandeln im Rahmen der Finanzierung zur Weiterentwicklung der Hafenbahn (Bau) die Beteiligung des Bundes an der Investition.
7. Bei der Weiterentwicklung der Hafenbahn werden die Ziele der Stadtentwicklung sowie die Anliegen der Anlagennutzer (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnkommission Hafenwirtschaft u.a.) berücksichtigt. Das Hafenbahnprojekt gewährleistet die Funktionalitäten (Gewährleistung, wenn möglich Erhöhung des Umschlaganteils Schiff – Bahn, Betriebskosten für einen modernen und kostengünstigen Schienengütertransport) gemäss dem heutigen Status quo. Die Erschliessung von Nord-, Süd- und Ostquai muss direkt aus der Ein-/Ausfahrtsgruppe erfolgen.
8. Der Regierungsrat beantragt in Abstimmung mit dem Verwaltungsrat SRH beim Grosse Rat die Ausgaben für die Weiterentwicklung der Hafenbahn (Bau). Der Grosse Rat entscheidet vorbehältlich der Plangenehmigung durch den Bund.

Areale Hafenbecken 1 +2 / Ost-/ Süd- und Nordquai (Hafenkerngebiet)

9. Der Kanton respektiert bei der Stadtentwicklung die Bedürfnisse der Hafenwirtschaft mit ihren typischen Emissionen. Er stellt dies durch spezifische Nutzungsanordnungen / Nutzungsauswahl und planungsrechtliche Massnahmen in jedem Entwicklungsschritt sicher.
10. Der Kanton und die SRH verständigen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf eine Auslegung von ISOS / Inventar Schützenswerter Bauten bezüglich der baulichen Verdichtung und Entwicklung der Hafeninfrastrukturen am Ostquai.

Schiffsliegeplätze, Promenaden und Brücken

11. Der Kanton und die SRH erarbeiten gemeinsam ein Konzept zur Neuordnung der Schiffsliegeplätze. Liegeplätze für hafenauffine Schiffe (Güter- und Tankmotorschiffe) sollen am Westquai, Liegeplätze für die touristische Schifffahrt (Fahrgast-/ Hotelschiffe) primär am unteren Klybeckquai konzentriert werden. Für andere Nutzungen ausserhalb der Grossschifffahrt soll der obere Klybeckquai bis zur Dreirosenbrücke zur Verfügung stehen.
12. Entsprechend der neuen Zuteilung der Schiffsliegeplätze für die Grossschifffahrt sollen die baulichen Anlagen und die Nutzungshöhe für die jeweiligen Ufer- und Wasserabschnitte langfristig für die SRH gesichert werden.
13. Der Kanton erarbeitet, abgestimmt mit den SRH, ein Projekt einer für Fuss- und Veloverkehr durchgängigen Rheinufersperrpromenade von der Dreirosenbrücke bis zum Dreiländereck, welche als qualitativvoller Freiraum gestaltet und nutzbar ist und die Belange des kantonalen Naturschutzes (Biotopverbund) und der Schifffahrt integriert.
14. Die SRH gewähren dem Kanton die Erstellung einer Brücke und der notwendigen Zugänglichkeit im Bereich des Dreiländerecks nach Friedlingen / Weil am Rhein (Deutschland) gemäss kantonalem Richtplan. Der Kanton gewährleistet dabei, dass die Ein- und Ausfahrt in den Hafen nicht behindert wird.
15. Die SRH gewähren dem Kanton die Erstellung einer Brücke im Bereich der Wiesenmündung nach Huningue (Frankreich) mit der Zuführung von Strassen und Tramlinien gemäss kantonalem Richtplan. Der Kanton gewährleistet dabei einen uneingeschränkten Hafen- und Schifffahrtsbetrieb.

Klybeckquai, Westquai-Insel (exkl. Satram-Areale)

16. Der Kanton übernimmt die Entwicklung, die Bewirtschaftung und die Vermarktung von Baurechten, sobald diese nicht mehr für die Hafenwirtschaft benötigt werden, sowie auch die für die Transformation notwendigen Erschliessungsflächen. Diese Entscheide erfordern gemäss Rheinhafenvertrag in jedem Fall eine Freigabe durch den Verwaltungsrat der SRH. Mittelfristig ist für die geplante Hafen- und Stadtentwicklung eine Anpassung des Perimeters des Rheinhafenvertrages notwendig.

VI. Grundsätze der Kostentragung

1. Initialstudien werden partnerschaftlich (50:50) getragen. Aufgabe der Initialstudien muss u.a. die Klärung der Kostenteilung für die Projektentwicklung sein.
2. Weitere Projektierungs- und Umsetzungskosten werden entsprechend des potentiell zu erwarteten Nutzens mit Berücksichtigung der Mehrwerte und der Interessen an der Entwicklung von den Projektpartnern übernommen, resp. zwischen diesen aufgeteilt.
3. Rückbauten, Kosten für entgangene Amortisation und Ersatzbauten werden gemäss dem Verursacherprinzip getragen.
4. Der Kanton übernimmt die Investitionskosten für die Anpassung der Hafenterrassen-Anlagen, soweit diese durch die geplante Stadtentwicklung verursacht werden. Er übernimmt jedoch nicht die anrechenbaren Vorteile, die aus der Weiterentwicklung der Hafenterrassen-Anlagen entstehen (z.B. Neuanlagen). Diese Kosten sind durch den zuständigen Kostenträger (Eigentümer oder gesetzliche Finanzierungsträger) zu übernehmen.
5. Der Kanton übernimmt die Finanzierung für die Planung und den Bau von Infrastrukturen, die in seiner Zuständigkeit und Verantwortung liegen und die nicht dem Hafen dienen.

VII. Haftungsausschluss

Die Parteien übernehmen keinerlei Gewähr dafür, dass die in dieser Vereinbarung geregelten Projekte und Vorgänge realisiert werden können. Sie werden jedoch ihr Möglichstes tun, die in dieser Vereinbarung umschriebenen Ziele zu erreichen und sich gegenseitig in der Planung und Umsetzung zu unterstützen. Die gegenseitige Haftung der Parteien für bisher entstandene und künftig entstehende Kosten wird ausgeschlossen.

VIII. Publikation

Die Parteien sind berechtigt, die vorliegende Vereinbarung zu publizieren.

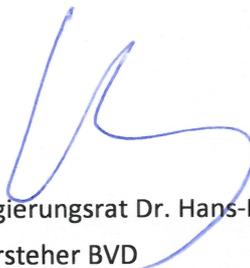
IX. Gerichtsstand

Über Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung entscheiden die ordentlichen Gerichte des Kantons Basel-Stadt.

Für den Kanton Basel-Stadt



Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann
Vorsteherin PD



Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Vorsteher BVD

Für die Schweizerischen Rheinhäfen



Dr. Benedikt Weibel
Präsident des Verwaltungsrats

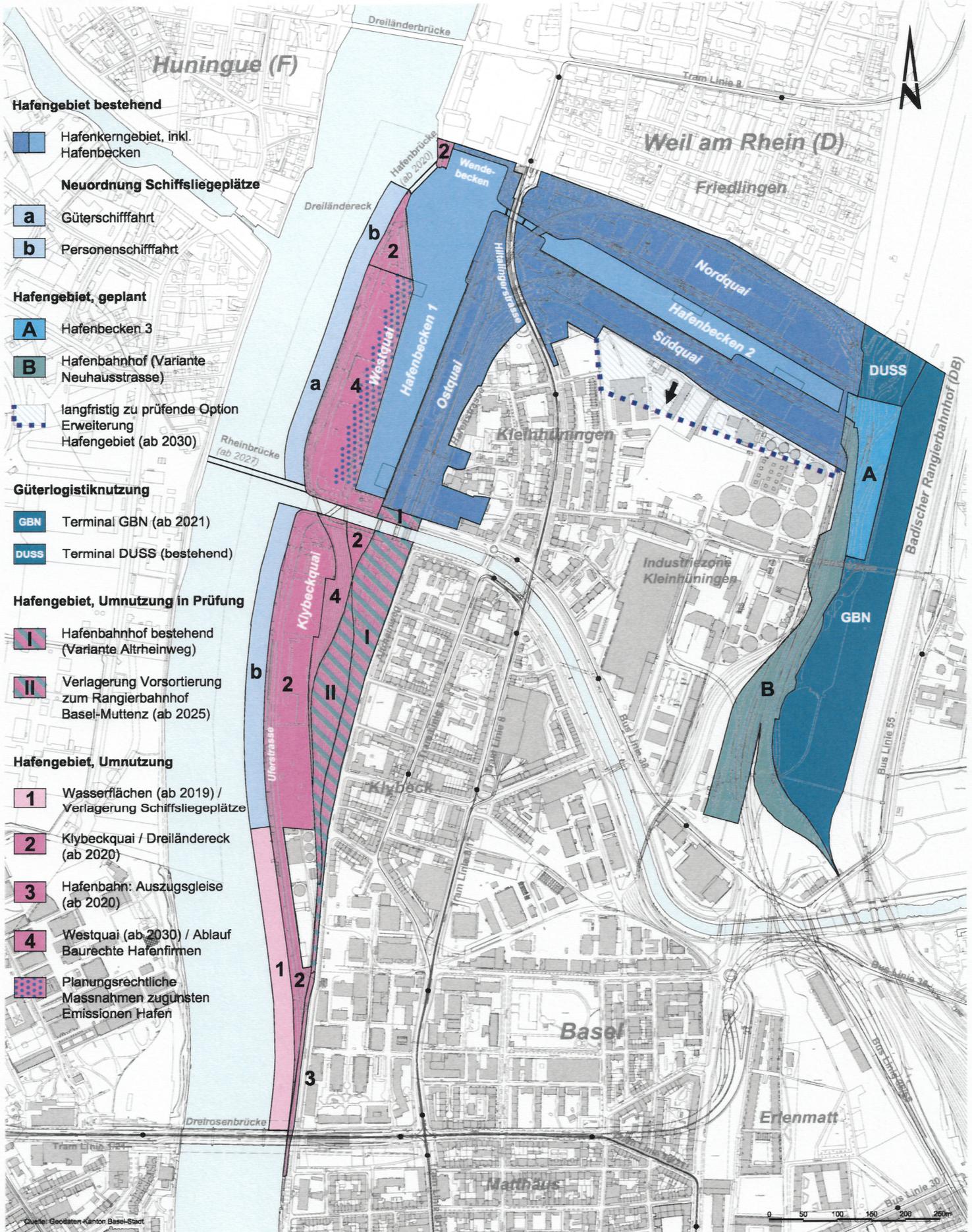


Hans-Peter Hadorn
Direktor

Beilage:

Plan Zielbild, Städtebau & Architektur, Planungsamt, 16.05.2018

Grundsatzvereinbarung über die gemeinsame Zusammenarbeit, die Entwicklungsstrategie und das gemeinsame Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen - Klybeck
 Plan Zielbild



Hafengebiet bestehend

■ Hafenkerngebiet, inkl. Hafenbecken

Neuordnung Schiffs Liegeplätze

a Güterschiffahrt

b Personenschiffahrt

Hafengebiet, geplant

A Hafenbecken 3

B Hafenbahnhof (Variante Neuhausstrasse)

⋯ langfristig zu prüfende Option Erweiterung Hafengebiet (ab 2030)

Güterlogistiknutzung

GBN Terminal GBN (ab 2021)

DUSS Terminal DUSS (bestehend)

Hafengebiet, Umnutzung in Prüfung

I Hafenbahnhof bestehend (Variante Altrheinweg)

II Verlagerung Vorsortierung zum Rangierbahnhof Basel-Muttenz (ab 2025)

Hafengebiet, Umnutzung

1 Wasserflächen (ab 2019) / Verlagerung Schiffs Liegeplätze

2 Klybeckquai / Dreiländereck (ab 2020)

3 Hafenbahn: Auszugsgleise (ab 2020)

4 Westquai (ab 2030) / Ablauf Baurechte Hafenfirmer

■ Planungsrechtliche Massnahmen zugunsten Emissionen Hafen