

# Entwicklungsvereinbarung

zwischen

**Kanton Basel-Stadt**, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD),

**Kanton**

und

**Schweizerische Rheinhäfen**, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,

**SRH**

und

**IWB Industrielle Werke Basel**, Margarethenstrasse 40, 4002 Basel,

**IWB**

und

**ProReno AG**, Grenzstrasse 15, 4057 Basel,

**ProReno**

und

**Gasverbund Mittelland AG**, Untertalweg 32, 4144 Arlesheim

**GVM**

zusammen nachfolgend

**Entwicklungspartner**

betreffend

**Hafen- und Infrastrukturanlagen Kleinhüningen sowie Arealentwicklung Geviert Neuhaus-/Grenz-/Südquaistrasse**

## Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| 1. Ausgangslage .....  | 4  |
| 2. Entwicklungsziele.....  | 5  |
| 3. Projektperimeter für Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen.....                  | 5  |
| 4. Grundsätze der Zusammenarbeit .....   | 5  |
| 5. Termin- und Ablaufplanung .....   | 6  |
| 5.1 Etappierung politischer Entscheide .....                                     | 6  |
| 5.2 Abhängigkeiten.....  | 7  |
| 5.3 Termin- und Ablaufplan.....  | 7  |
| 5.4 Prozessrisiken .....   | 7  |
| 6. Planungs- und Projektierungsmassnahmen im Einzelnen .....                     | 8  |
| 6.1 Vorprojekt Hafentunnel .....   | 8  |
| 6.2 Ersatz der Zollmessstation GVM.....  | 8  |
| 6.3 Arealentwicklung und Ersatz Lager IWB Kleinhüningen.....                     | 9  |
| 6.4 Ersatz Klärschlammverbrennung ProReno.....                                   | 9  |
| 6.5 Planerische Sicherung und Landabtretung.....                                 | 9  |
| 6.6 Grün- und Naturschutzflächen .....   | 9  |
| 7. Gegenseitiger Flächenbedarf.....  | 10 |
| 7.1 Situation im Projektperimeter .....  | 10 |
| 7.2 Situation in den Langen Erlen .....  | 10 |
| 8. Finanzierung Planungs-, Projektierungs- und Realisierungskosten .....         | 10 |
| 8.1 Verursachung Massnahmen durch Projekt Verlagerung Hafentunnel .....          | 10 |
| 8.2 Kostenübernahme durch Projekt Verlagerung Hafentunnel und Kostenteiler ..... | 11 |
| 8.3 Antragstellung Ausgabenbewilligungen.....                                    | 12 |
| 8.4 Verpflichtungen Entwicklungspartner .....                                    | 14 |
| 9. Landerwerb .....  | 14 |
| 10. Projektorganisation.....   | 15 |
| 11. Kommunikation.....   | 15 |
| 12. Weitere Bestimmungen .....   | 15 |
| 12.1 Genehmigungsvorbehalt.....  | 15 |
| 12.2 Änderung der Vereinbarung.....  | 15 |
| 12.3 Kündigung .....   | 15 |
| 12.4 Keine einfache Gesellschaft.....  | 15 |
| 12.5 Haftungsausschluss.....   | 16 |
| 12.6 Salvatorische Klausel.....  | 16 |
| 12.7 Publikation.....  | 16 |
| 12.8 Gerichtsstand und anwendbares Recht.....                                    | 16 |

## Glossar

Die folgenden Begriffe werden in der Entwicklungsvereinbarung mit diesen Bedeutungen verwendet:

- Wärmeproduktionsanlagen IWB (inkl. Elektro-Unterwerk): Anlage zur Erzeugung von Fernwärme bzw. elektrischer Energie
- Ersatz: Neue Baute oder Anlage an einem anderen Standort als dem bestehenden
- Druckregleranlage (DRA): Anlage zur Gas-Druckreduzierung
- Einwohnergemeinde (EWG): Politische Gemeinde der Stadt Basel, vertreten durch Immobilien Basel-Stadt (IBS)
- Gashochdruckleitung: Fernleitung des internationalen Gastransportnetzes mit einem Druck von 54bar
- Gasnetz/ -leitung 5bar: Mitteldruckgasleitung zur innerstädtischen Verteilung ins Niederdrucknetz
- Hafenbahn: Konzessionierte Eisenbahn vom Rheinhafen Kleinhüningen zum Badischen Rangierbahnhof (Verschubbahnhof) Basel gemäss der Definition in Ziff. I des Bundesbeschlusses vom 1. Juli 1922 (abgedruckt in SG 954.400 der systematischen Gesetzessammlung des Kantons Basel-Stadt)
- Hafenbahnhof: Eigener Rangierbahnhof der Hafenbahn mit den zugehörigen Abstellanlagen zur Bedienung der Quais und der dortigen Umschlagsanlagen innerhalb des Hafenperimeters
- Naturersatz: Massnahmen gemäss Natur- und Heimatschutz- oder Waldgesetz, sofern der Erhalt oder die Wiederherstellung von Naturwerten nicht möglich ist
- Plangenehmigungsverfahren (PGV): Baubewilligungsverfahren vor einer Bundesbehörde bei Bauprojekten von nationalem Interesse.
- Projektperimeter: Geviert Neuhaus-/ Grenz-/ Südquaistrasse (vgl. Beilage 1, EBP 2021)
- Verlagerung: Ersatz einer Gesamtanlage (des Hafenbahnhofs) an einem anderen Standort als dem bestehenden
- Verlegung: Veränderung der Führung einer Anlage (der Gashochdruckleitung)
- Zollmessstation (ZM): Anlage zur Messung von Volumen, Temperatur, Druck und Zusammensetzung sowie zur Odorierung von Gas, bevor dieses in das städtische Netz eingespeist wird

## 1. Ausgangslage

Im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen verfolgt der Kanton Basel-Stadt die Weiterentwicklung der Hafenbahn, um die Voraussetzungen für die geplante Stadtentwicklung am Klybeckquai und Westquai zu schaffen. Damit sollen nachfolgend zur geplanten Hafenentwicklung mit dem trimodalen Gateway Terminal auf bisherigen Hafenableiten am Rheinufer durchmischte Stadtteile entstehen, welche für Basel neue Wohn- und Arbeitsflächen bereitstellen.

Zentrales Element dafür ist die Verlagerung des bestehenden Hafenbahnhofs (nachfolgend: „Projekt Verlagerung Hafenbahnhof“) aus seiner heutigen Lage am Altrheinweg. Nur so können die potenziellen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadtraum respektive das bestehende Stadtquartier integriert werden. Nur mit einer Verlagerung aller Bahnanlagen südlich der Wiese können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein entwickeln. Sie erhalten direkten Wasseranstoss. Im Gegenzug würde sich die Verträglichkeit zwischen Stadt und Hafen massgeblich verbessern. Für die SRH ist die Hafenbahn dabei eine essentiell wichtige Infrastruktur, von deren Funktions- und Leistungsfähigkeit der erfolgreiche Hafenbetrieb abhängig ist. Die Hafenbahn erschliesst dabei die Hafenableiten, die langfristig Bestand haben (Ost-, Nord- und Südquai) im Wagenladungsverkehr und ergänzend zum trimodalen Terminal (Containerumschlag).

Mit Beschluss Nr. 20/07/08G vom 12. Februar 2020 hat der Grosse Rat den Planungskredit in Höhe von 3.95 Mio. Fr. für das Vorprojekt zur Weiterentwicklung der Hafenbahn gutgeheissen. Gemäss den Vorstudien war das Vorprojekt in zwei Varianten vorgesehen: Auf dem Areal des höher liegenden Badischen Rangierbahnhofs (Variante Neuhausstrasse) sowie eine mit reduzierter Fläche am bestehenden Ort (Variante Altrheinweg). Erst danach wurde auf Vorschlag der SRH die neue Variante Südquai parallel zum Hafenbecken 2 entwickelt, basierend auf den Ersatzbedarf der Klärschlammverbrennungsanlage der ProRheno.

Mit Beschluss Nr. 21/38/12G vom 15. September 2021 hat der Grosse Rat der Ausgabebewilligung für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProRheno als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn und somit implizit der Weiterverfolgung der Variante Südquai zugestimmt.

Die Variante Südquai kann jedoch nur realisiert werden, wenn Flächen in den anliegenden Arealen der ProRheno und der IWB genutzt werden können. Für eine Abtretung sind die benachbarten Areale teilweise neu zu ordnen sowie die Zollmessstation und die Gashochdruckleitung der GVM, das zentrale Lager der IWB sowie die im Zeithorizont 2030 vorgesehene neue Klärschlammverbrennung der ARA Basel zu verlegen. Die heute noch bestehenden Reserven auf den Arealen werden dabei weitgehend ausgeschöpft.

Überdies betreibt die IWB im Projektperimeter systemkritische Infrastrukturen und Prozesse. Dabei sind insbesondere die bundes- und kantonrechtlichen Anforderungen an die systemkritischen Infrastrukturen und Prozesse einzuhalten. Zudem plant IWB im Projektperimeter weitere Anlagen der Grundversorgung.

## **2. Entwicklungsziele**

Der Kanton verfolgt gemäss Auftrag des Grossen Rats das Ziel, den bestehenden Hafenbahnhof am Altrheinweg zugunsten der geplanten Stadtentwicklung am Klybeck- und Westquai zu verlagern und die bestehenden Bahnanlagen südlich der Wiese am Altrheinweg sowie am Westquai zurückzubauen.

Unter der Voraussetzung, dass der Kanton das Projekt Verlagerung Hafenbahnhof gemäss der Variante «Südquai» weiterhin verfolgt und beschliesst und auch seitens der betroffenen Bundesstellen aus betrieblicher Sicht das Projekt als machbar beurteilt wird, verpflichten sich die Entwicklungspartner, die folgenden Ziele gemeinsam zu verfolgen und innert den geplanten Fristen – sofern bewilligt – umzusetzen, soweit dies in ihrer Zuständigkeit liegt (betroffene Vertragspartei in Klammern):

- erforderliche Erschliessung des Hafensareals Kleinhüningen mit der Hafenbahn (SRH)
- Ersatz der Zollmessstation (ZM, Neubau Lange Erlen) mit Verlegung der Gashochdruckleitung (Umlegung Akazienweg) (GVM)
- Beantragung der Anpassung Grundwasserschutzzonen zugunsten der benachbarten Trinkwasserproduktion sowie die Anbindung der ZM an das städtische Gasnetz 5bar und Niederdrucknetz (IWB)
- Ausbau des Fernwärmenetzes bzw. der Fernwärmeversorgung durch Neubau Warmwassergrossspeicher und Wärmeproduktionsanlagen IWB (inkl. Elektro-Unterwerk) sowie allfälliger Ersatzneubau Klärschlammverbrennung (ProRheno)
- Ersatz der zentralen Lager für Betrieb und Unterhalt Netze sowie von Betriebsräumen (IWB)
- Realisierung einer neuen Arealerschliessung (IWB/ProRheno)
- Rückbau der bestehenden Klärschlammverbrennung, auch falls kein Ersatzneubau Klärschlammverbrennung im Projektperimeter erforderlich ist (ProRheno)
- Gewährung der erforderlichen Grundstücksmutationen (inkl. Baurechte), Unterstützung betreffend Landerwerb von Dritten (alle)

## **3. Projektperimeter für Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen**

Das von den Entwicklungspartnern begleitete und verabschiedete «Entwicklungskonzept Areal IWB / ARA Kleinhüningen» (EBP 2021, Gesamtplan, siehe Beilage 1) bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit der Entwicklungspartner betreffend die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen.

Mit der vorliegenden Entwicklungsvereinbarung definieren die Entwicklungspartner das räumliche Ausmass der Arealentwicklung im Projektperimeter. Der Gesamtplan hält die wesentlichen Bausteine der Arealentwicklung im Projektperimeter fest.

## **4. Grundsätze der Zusammenarbeit**

Die aufgeführten Projekte und bestehenden Nutzungen im öffentlichen Interesse haben gegenseitige Abhängigkeiten und Auswirkungen. Die Entwicklungspartner koordinieren die notwendigen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen frühzeitig und unterstützen sich gegenseitig, wenn ein Projekt Ersatz bestehender Nutzungen oder Anpassungen von Projekten der anderen Beteiligten erfordert.

Die Versorgungsaufträge der öffentlichen Werke ProRheno (Abwasserreinigungsanlage), IWB (Energie- und Wasserversorgung sowie Erfüllung weiterer öffentlicher Aufgaben ge-

mäss IWB-Gesetz (SG 772.300)) und GVM (Versorgung Erd-/Biogas) bedingen eine unterbrochslose Versorgung. Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sind daher so umzusetzen, dass die durchgehende Versorgung im notwendigen Umfang gewährleistet ist, allenfalls auch mittels Provisorien. Der Rückbau systemrelevanter Anlagen erfolgt erst nach Inbetriebnahme der jeweiligen Ersatzanlagen.

Voraussetzung für die vorgesehenen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sind Mutationen betreffend Liegenschafts- und Baurechtspartellen aller Entwicklungspartner im und ausserhalb des Projektperimeters sowie bei Dritten ausserhalb. Die Entwicklungspartner verständigen sich im Grundsatz über die vorgesehenen gegenseitigen Flächenabtretungen gemäss Ziff. 7 als Grundlage für die Machbarkeit aller betroffenen Neubauprojekte. Parallel zu den Projektierungen werden die notwendigen Flächenabtretungen vorbereitet und durch die jeweiligen Gremien der Entwicklungspartner genehmigt. Für die Hafentunnelvariante Südquai müssen im Weiteren ausserhalb des Projektperimeters liegende Flächen von Drittparteien erworben werden. Die Zuständigkeit für die entsprechenden Verfahren liegt beim Kanton und den SRH.

Die Kosten der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sind grundsätzlich durch den / die Verursacher zu tragen. Der Kanton trägt die Kosten, welche vom Projekt Verlagerung Hafentunnel verursacht sind. Bezüglich der Infrastrukturen der GVM gilt Art. 29 Abs. 1 des Rohrleitungsgesetzes vom 4. Oktober 1963 (RLG, SR 746.1). Die Entwicklungspartner sind sich aber auch einig darüber, dass aus der Kostentragung betreffend die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen keine finanziellen Vor- bzw. Nachteile bei den einzelnen Entwicklungspartnern entstehen dürfen. Dies gilt insbesondere für Vermögenszuwächse bei Infrastrukturen infolge deren Neuerstellung. Die Entwicklungspartner verpflichten sich, alle mit den Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen verbundenen finanziellen Vor- und Nachteile transparent auszuweisen, so dass die entsprechenden Kostenteiler partnerschaftlich ermittelt werden können. Allfällige Vorfinanzierungen erfolgen vorbehaltlich des noch zu bestimmenden definitiven Kostenteilers.

IWB und GVM regeln in einer separaten Vereinbarung Umfang, Zeitpunkt, Zuständigkeiten, Kostentragung, etc. des Übergangs des Eigentums umgenutzter Leitungen, des Rückbaus einzelner Anlagenteile sowie den Verbleib und den Rückbau von Teilen der stillzulegenden Leitung im Bereich der Umlegung Akazienweg sowie des Areals IWB (inkl. Leitungstrassen bis zur neu zu erstellenden Drahtseilbahn), sofern in vorliegender Vereinbarung nicht bereits geregelt.

## **5. Termin- und Ablaufplanung**

### **5.1 Etappierung politischer Entscheide**

Aufgrund der der langen Planungs- und Realisierungsdauer sind erste Massnahmen bereits umzusetzen, bevor die weiteren Phasen geplant und finanziert sind. Dies ist eine notwendige Vorgehensweise, um die von der Verlagerung des Hafentunnels abhängige Stadtentwicklung nicht zu verzögern. Dies bedingt, dass die für die Umsetzung erforderlichen politischen Entscheide (Beschlüsse RR und GR) eng auf das Projekt abgestimmt werden. Es ist ein gestaffeltes Vorgehen mit zwei Parlamentsentscheiden vorgesehen. Zuerst sollen auf Basis von Kostenschätzung die weiteren Projektierungen und vorgezogene Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen bewilligt werden. In der Folge werden die weiteren Massnahmen sowie die Verlagerung des Hafentunnels zur Genehmigung vorgelegt. Das finanzielle Risiko für den Fall der Ablehnung des zweiten sowie allfälliger weiterer Parlamentsentscheide liegt beim Kanton.

## 5.2 Abhängigkeiten

Die Projektabhängigkeiten zwischen den Entwicklungspartnern sind komplex. Die Verlagerung des Hafenbahnhofs an den Südquai bedingt eine Reihe von gegenseitig abhängigen Umsetzungsschritten. Im Rahmen der Vorprojekte sind die verschiedenen Bauabläufe zu ermitteln und aufeinander abzustimmen. Die entsprechenden Massnahmen und Zeitbedarfe müssen in das Vorprojekt Hafenbahn aufgenommen werden.

Die Entwicklungspartner vereinbaren die gemeinsam festgehaltene Abfolge als für alle Beteiligten verbindliche Abhängigkeiten (siehe Beilage 2 mit dem kritischen Pfad für die Arealentwicklung Kleinhüningen als Basis für das Projekt Verlagerung Hafenbahnhof). Die Entwicklungspartner prüfen in der Phase des Vorprojekts der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen, ob mit einem alternativen Standort der Klärschlammverbrennung eine massgebliche Optimierung des Zeitablaufs resultiert.

Die in Beilage 2 dargestellten Projekte bis und mit dem Abbruch des Lagergebäudes IWB sind bis zur Vorlage der Ausgabenbewilligung der Verlagerung Hafenbahnhof auf Stufe Vorprojekt/Projekt mit der erforderlichen Kostengenauigkeiten von +/- 10% auszuarbeiten und ein Bewilligungsverfahren einzuleiten. Die Entwicklungspartner verpflichten sich zur Abstimmung mit den jeweils vorangehenden und nachfolgenden Beteiligten. Veränderungen der vorgesehenen Terminabläufe sind umgehend den beteiligten Entwicklungspartnern mitzuteilen.

Bevor der Kanton mit Anträgen für Ausgabenbewilligungen an den Grossen Rat gelangt, müssen zwischen den betroffenen Entwicklungspartnern die betraglich konkreten Vereinbarungen betreffend die Kostentragung der jeweiligen Massnahmen abgeschlossen sein.

## 5.3 Termin- und Ablaufplan

Die Terminabläufe sind orientierend in Beilage 3 beigefügt. Die Entwicklungspartner verpflichten sich, die Einhaltung insbesondere folgender Termine der ersten Phase anzustreben (zuständige Vertragspartei in Klammern):

- Einreichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) für Ersatz Zollmessstation und Verlegung der Gashochdruckleitung GVM bis Anfang 2023 (GVM)
- Einreichen Baugesuch (Kanton und Technisches Inspektorat des Schweizerischen Gasfaches) für Neubau Gasleitungen 5bar IWB und Anpassungen der Gasversorgung im Projektperimeter bis Mitte 2023 (GVM/IWB für ihre jeweiligen Anlagen)
- Einreichen Ratschlag für Ausgabenbewilligung für Realisierungsmassnahmen Gasleitungen sowie Projektierung (und teilweise Realisierung IWB) Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen IWB / ProRhenos zusammen mit dem Variantenentscheid bis spätestens Anfang 2023 an den Grossen Rat, sofern bis spätestens Herbst 2022 der Variantenentscheid zugunsten Südquai mit dem BAV vereinbart wird (Kanton)
- Einreichung Baugesuch Anschluss städtisches Gasnetz 2024 (IWB)
- Realisierung des Ersatzes Zollmessstation und Verlegung der Gashochdruckleitung GVM bzw. Neubau Gasleitungen 5bar IWB und Anpassungen der Gasversorgung im Projektperimeter innert zweier Jahre nach Erteilung der Plangenehmigung (GVM/IWB für ihre jeweiligen Anlagen)

## 5.4 Prozessrisiken

Die wesentlichen Prozessrisiken liegen bis zur Erteilung der Plangenehmigung beim Projekt Verlagerung Hafenbahnhof. Der Kanton sichert den anderen Entwicklungspartnern zu, ihre

Versorgungsaufträge unabhängig der Prozessrisiken ohne massgebliche Einschränkungen wahrnehmen zu können. Das Projekt Verlagerung Hafenhafenbahnhof kann erst umgesetzt werden, wenn die notwendigen Bewilligungen für die sechs Massnahmenpakete gemäss Ziff. 6 durch die jeweils zuständigen Stellen beim Bund und Kanton erteilt werden.

## **6. Planungs- und Projektierungsmassnahmen im Einzelnen**

Die Entwicklungspartner haben die Projekte zur Umsetzung der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen sowie die notwendigen Projektierungsschritte definiert. Für jedes Projekt sind die Zuständigkeiten (Projektträger- bzw. Bauherrschaften) definiert und die erforderlichen Finanzierungsschritte werden aufgezeigt (siehe orientierende Beilage 4: Übersicht Projekte und Zuständigkeiten). Die Projekte (inhaltlich wie terminlich), Zuständigkeiten und Finanzierungsschritte werden phasenübergreifend laufend nachgeführt und aktualisiert.

Die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen zugunsten der Hafenhafen Variante Südquai gliedern sich in folgende sechs Massnahmenpakete, die untereinander zu koordinieren sind:

### **6.1 Vorprojekt Hafenhafen**

Gemäss dem Beschluss Nr. 20/07/08G des Grossen Rats vom 12. Februar 2020 wird der Kanton zusammen mit den SRH ein Vorprojekt für die Verlagerung des Hafenhafenbahnhofs mit dem Rückbau der bisherigen Anlagen ausarbeiten, dem Parlament eine Ausgabenbewilligung für das Bauprojekt mit allen Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen vorlegen und dann ein PGV dazu einleiten. Teil des Vorprojekts sind Naturersatzmassnahmen (siehe Ziffer 6.6).

### **6.2 Ersatz der Zollmessstation GVM**

Der Ersatz der bestehenden Zollmessstation Kleinhüningen der GVM am geplanten Standort in den Langen Erlen ausserhalb des Siedlungsgebiets stellt die grundlegende Voraussetzung für die anderen geplanten Hafenhafen- und Infrastrukturanlagen in Kleinhüningen gemäss Ziff. 2 dar. Der Ersatz ist einerseits notwendig, um die heute genutzten Flächen neu für die Hafenhafenbahn zu nutzen; andererseits ist er Voraussetzung für bauliche Massnahmen auf dem Areal der IWB, da die heutige Gashochdruckleitung nicht verändert oder überbaut werden darf. Die Genehmigung durch die zuständigen Bundesstellen ist die Vorbedingung für die weiteren Projektierungsschritte. Der Ersatz ist somit in erster zeitlicher Priorität zu verfolgen. Auslöser dafür ist primär die Verlagerung des Hafenhafenbahnhofs.

Der Ersatz führt zudem zu einer Reduktion bestehender Risiken (Nachbarschaft Asylzentrum, Wohngebäude, Querung von Bahnanlagen) und ist nur in Abstimmung mit der benachbarten Trinkwasserproduktion in den Langen Erlen möglich, insbesondere durch den Kapazitätsausbau und die Versorgungssicherung durch den Ersatz und die Erstellung von sechs neuen Trinkwasserbrunnen im Bereich Otterbach. Damit verbunden ist eine Umlegung der dortigen Gashochdruckleitung in den Akazienweg und eine Umzonung der bestehenden Grundwasserschutzzone sowie allfällige Ausnahmegenehmigungen und eine Waldrodung mit Waldersatz in den Langen Erlen. Die Umlegung der zuführenden Gashochdruckleitung in den Akazienweg erfolgt zugunsten des Ausbaus der Trinkwasserproduktion der IWB und dem Renaturierungsprojekt «Wiese Vital».

Die neue Zollmessstation muss mit dem städtischen Netz verbunden werden. Dazu wird die bestehende Gashochdruckleitung in der Freiburger- und Neuhausstrasse als Gasleitung 5bar umgenutzt und die IWB erstellt drei neue Verbindungsleitungen zum bestehenden Gasnetz 5bar. Damit die Versorgungssicherheit gewährleistet bleibt, muss die Inbetriebnahme der Zollmessstation und der Verbindungsleitungen zeitlich aufeinander abgestimmt werden.



### 6.3 Arealentwicklung und Ersatz Lager IWB Kleinhüningen

Sobald die Zollmessstation ersetzt ist und die erforderlichen Anpassungen der Gasversorgung im Projektperimeter vorgenommen wurden, kann die geplante Arealentwicklung IWB Kleinhüningen umgesetzt werden. Der Betrieb und Unterhalt Netze der IWB mit Werkstätten und zugehörigem Lager ist dabei ohne Unterbruch zu gewährleisten, zudem ist die Wärme-Produktion für die Fernwärme mit einer neuen Wärmepumpe und neuen Wärmeproduktionsanlagen IWB (inkl. Elektro-Unterwerk) auszubauen. Das Geothermie-Bohrloch ist bis zu seinem vollständigen Rückbau in Lage und Flächenbedarf des Rückbaus zu berücksichtigen. Das bestehende Lager der IWB muss für die Hafenterrasse und die Klärschlammverbrennung der ProReno weichen. Es ist in unmittelbarer Nachbarschaft zu den bestehenden Werkstätten auf den heutigen Parzellen der IWB und der Einwohnergemeinde (Neuhausstrasse 35/37) zu ersetzen, dazu tritt der Kanton Flächen an die IWB ab. Die bestehenden Wohnliegenschaften und die bestehenden Gasleitungen sind zurückzubauen. Zudem sind die internen Erschliessungen anzupassen und Bodenbelastungen gemäss den Vorschriften zu entsorgen bzw. zu reinigen. Falls ein Nutzungsplanverfahren aus Sicht der Rechtssicherheit oder der Mitwirkung angestrebt wird, so verständigt sich der Kanton vorgängig zur Planaufgabe mit den anderen Entwicklungspartnern.

### 6.4 Ersatz Klärschlammverbrennung ProReno

Die bestehende Klärschlammverbrennung der Abwasserreinigungsanlage der ProReno ist in den nächsten Jahren an einem neuen Ort (im Projektperimeter oder ausserhalb) zu ersetzen, um den Betrieb ohne Unterbruch zu gewährleisten. Da der Hafenterrasse Variante Südquai auf dem bisher für den Ersatz der Klärschlammverbrennung geplanten Standort zu liegen kommt, muss die neue Anlage daher – vorbehaltlich der Identifikation eines alternativen Standortes – anstelle des heutigen Lagers IWB erstellt und die bisherige Anlage rückgebaut werden. Die neue Anlage muss für die Zulieferung durch Lastwagen durch eine neue Strasse so erschlossen werden, dass die benachbarten Wohngebiete nicht durchfahren werden. Allfällige Bodenbelastungen sind gemäss den Vorschriften zu entsorgen bzw. zu reinigen.

### 6.5 Planerische Sicherung und Landabtretung

Die Massnahmenpakete werden in den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten soweit notwendig und sinnvoll aufgenommen. Diese Anpassungen werden mit den Flächenmutationen gemäss Ziff. 7 den zuständigen Entscheidungsinstanzen (Regierungsrat bzw. Grosse Rat) zur Genehmigung vorgelegt. Wo notwendig, unterstützen sich die Entwicklungspartner dabei gegenseitig. Zudem nimmt das BVD nach eingehender Schutzabklärung und Interessensabwägung die für die Flächenmutation notwendige Entlassung des Inventarobjekts Neuhausstrasse 35/37 aus dem Inventar der schützenswerten Bauten vor.

### 6.6 Grün- und Naturersatzflächen

Der Kanton ersetzt schützenswerte Grün- oder Naturflächen durch Flächen, welche nicht im Eigentum von IWB stehen, sowohl im Bereich der künftigen Hafenterrasse als auch diejenigen Grün- und Naturflächen, welche durch das Projekt Verlagerung Hafenterrasse bedingt sind und nicht im Projektperimeter selbst ersetzt werden können.

## **7. Gegenseitiger Flächenbedarf**

### 7.1 Situation im Projektperimeter

Für den Ersatz der Zollmessstation und die Arealentwicklung Kleinhüningen gemäss Ziff. 6.2 und 6.3 sind Mutationen der bestehenden Parzellierung notwendig. Die Fläche für die Verlagerung des Hafengebäude wird erst dann frei, wenn für die bestehenden Nutzungen an anderen Orten Ersatz geschaffen wurde und die bestehenden Anlagen zurückgebaut sind. Die Mutationen erfolgen daher sowohl für die Hafengebäude als auch für die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen.

Die IWB verfügen über Liegenschaften im Eigentum. Die übrigen betroffenen Liegenschaften sind im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel (EWG) im Verwaltungs- bzw. Finanzvermögen. An der Parzelle des Grundbuchs Basel, Sektion 9B/526 besitzt die ProRheno ein verwaltungsrechtliches Nutzungsrecht.

Folgende Abtretungen sind im Projektperimeter vorgesehen (vgl. Entwurf Mutationsplan; Beilage 5):

- Flächen IWB / EWB (Nutzungsrecht ProRheno) an EWB (Baurecht SRH) für den neuen Hafengebäude
- Fläche IWB an EWB (Nutzungsrecht ProRheno) für den Ersatz Klärschlammverbrennung
- Fläche EWB an IWB für den Ersatz Lager und Elektro-Unterwerk

Die Entwicklungspartner erteilen sich gegenseitig die erforderlichen Rechte, damit auf den zur Abtretung vorgesehenen Flächen Projektierungen durchgeführt und die Genehmigungsverfahren eingeleitet werden können.

### 7.2 Situation in den Langen Erlen

Die betroffene Parzelle des Grundbuchs Basel, Sektion 7/550 befindet sich im Eigentum der IWB. Die IWB verständigt sich mit der GVM, für deren Flächenbedarf an der neuen Zollmessstation ein Baurecht inkl. Waldwirtschaftsbeschränkung (Niederhaltungeservitut) und eine Dienstbarkeit für die neue Rohrleitung (Umlegung Akazienweg) inkl. Zufahrtsrecht einzuräumen. Der Waldersatz erfolgt auf einer noch zu bestimmenden Parzelle im Eigentum von IWB.

## **8. Finanzierung Planungs-, Projektierungs- und Realisierungskosten**

### 8.1 Verursachung Massnahmen durch Projekt Verlagerung Hafengebäude

Das Projekt Verlagerung Hafengebäude definiert die terminlichen Anforderungen und verursacht einen überwiegenden Teil der nachfolgend genannten Planungs-, Projektierungs- und Realisierungskosten. Ersatzmassnahmen mit Planungs-, Projektierungs- und Realisierungskosten, die durch das Projekt Verlagerung Hafengebäude verursacht werden, sind durch den Kanton mit Ausgabenbewilligungen zu Lasten der Hafengebäude zu beantragen und finanzieren. Dies umfasst insbesondere die notwendigen Ersatzbauten, allenfalls benötigte Provisorien, die Rückbaumassnahmen, die Mehrkosten für Bodenbelastungen bei Projekten der Entwicklungspartner sowie den Naturersatz aufgrund der Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen und der Verdichtung.

Folgende Massnahmen der Entwicklungspartner werden durch das Projekt Verlagerung Hafengebäude verursacht:

Innerhalb des Projektperimeters:

- Rückbau bestehendes Lager IWB (Frei-/ Zentral-/ Bobinenlager)
- Rückbau bestehendes Laborgebäude IWB (Trakt S)
- Rückbau bestehende Zollmessstation (Trakt O), Gashochdruckkugeln sowie betroffene Leitungen IWB
- Rückbau bestehende Liegenschaft Neuhausstr. 35 / 37 (EWG)
- Neubau Lager IWB (Frei-/ Zentral-/ Bobinenlager) mit Autoeinstellhalle und Umlegung Werkleitungen / Medien
- Aufstockung Bürogebäude IWB (Trakt T)
- Umgestaltung Umgebung Neubau Lager IWB (Tiefbau, Erschliessung und Freiflächen) sind gemäss Perimeter in Beilage 5 dem Projekt Lager IWB zuzuordnen
- Naturschutz für schützenswerte Lebensräume gemäss §4 Abs. 2 NLG, insbesondere die Naturobjekte (vgl. Ziff. 6.6 hiervor), soweit auf Areal möglich
- Neubau Erschliessungsstrasse ProReno / IWB bzw. Anpassungen der bestehenden und geplanten Erschliessungen

Ausserhalb des Projektperimeters:

- Neubau Zollmessstation Lange Erlen
- Neubau Anschlüsse von der neuen Zollmessstation Lange Erlen an die bestehende Gashochdruckleitung und das Gasnetz 5bar sowie Netzhängung Neuhausstr. (DRA)
- Umlegung Gashochdruckleitung Akazienweg
- Naturschutz für Naturobjekte (vgl. Ziff. 6.6 hiervor), soweit nicht auf Areal möglich

Die Neubauten der Wärmeproduktionsanlagen IWB (inkl. Elektro-Unterwerk) sowie der Klärschlammverbrennung ProReno werden nicht durch das Projekt Verlagerung Hafengebäude verursacht. Der gewählte Standort ist hingegen durch das Projekt Verlagerung Hafengebäude verursacht. Auch allfällige Mehraufwendungen in Zusammenhang mit Anschlussleitungen dieser Anlagen können durch das Projekt Verlagerung Hafengebäude verursacht werden und sind entsprechend in den Vorprojekten aufzuzeigen.

## 8.2 Kostenübernahme durch Projekt Verlagerung Hafengebäude und Kostenteiler

Unter Anwendung der Grundsätze gemäss Ziffer 4 dieser Vereinbarung sind Kostenteiler zwischen den Entwicklungspartnern gemäss folgenden Massgaben zu definieren:

- Die Rückbauten (inkl. Entsorgung Bauschutt und Aushub) gemäss Ziff. 8.1 sind zulasten des Projekts Verlagerung Hafengebäude vollständig durch den Kanton zu tragen.
- Bei Ersatzneubau Lagergebäude IWB (Zentrallager, Bobinenlager, Rohrlager) übernehmen die IWB einen Kostenanteil in Höhe der anrechenbaren Vorteile respektive der Altersentwertung der zu ersetzenden bestehenden Hochbauten. Die Altersentwertung ist nach Bauteilgruppen zu differenzieren. Als Baustandard gelten dabei die Flächen, Funktionen und Qualitäten der bestehenden Hochbauten sowie der genutzten Freiflächen. Kosten für Massnahmen über diesen Baustandard hinaus tragen die IWB vollständig. Der Kanton trägt die übrigen Neubaukosten.
- Beim Neubau der Autoeinstellhalle für die weichen Park- und Abstellplätze wird von IWB als Abgeltung des anrechenbaren Vorteils derselbe Prozentsatz als Kostenbeteiligung übernommen wie bei den Lagergebäuden.

- In Abweichung der vorstehenden Regelung zu den Ersatzneubauten Lagergebäude IWB sind die Aufstockung Trakt T zulasten des Projekts Verlagerung Hafenhafenbahnhof vollständig durch den Kanton zu tragen. Die IWB verzichtet im Gegenzug auf den Gebäuderestwert des Trakt S und der beiden Gashochdruckspeicher.
- Die Neubau- und Rückbaukosten inkl. Betriebseinrichtung, Aushub und Nebenaufwendungen (z.B. Umzug) werden vorgängig gemeinsam durch den Kanton und die IWB ermittelt. Dabei sind auch die Abschreibungen differenziert nach Bauteilgruppen (nach Methode Hägi) festzulegen.
- Mehrkosten für Bodenbelastungen (Triage, Zwischenlager, Behandlung, Transport und Entsorgung) gemäss Ziff. 8.1 sind zulasten des Projekts Verlagerung Hafenhafenbahnhof vollständig durch den Kanton zu tragen.
- Aufgrund des Projekts Verlagerung Hafenhafenbahnhof fallen bei den Wärmeproduktionsanlagen IWB und bei der Klärschlammverbrennung ProRhenozudem erhöhte Mehrkosten für Bodenbelastungen gegenüber den bisher geplanten Standorten an. Diese erhöhten Kosten hat der Kanton zusätzlich zulasten des Projekts Verlagerung Hafenhafenbahnhof zu übernehmen.
- Die Umgestaltung Umgebung Lager IWB (Tiefbau, Erschliessung und Freiflächen) ist gemäss Perimeter in Beilage 5 vollständig durch den Kanton zu tragen.
- Bei Anpassungen und Neubauten (Tiefbau, Erschliessung und Umgebung) der ProRhenozim Projektperimeter aufgrund der Verlagerung Hafenhafenbahnhof ist der Kantonsanteil gemäss einer groben Gegenüberstellung von Massnahmen mit und ohne das Projekt Verlagerung Hafenhafenbahnhof pauschal zu definieren.
- Der Naturersatz für schützenswerte Lebensräume gemäss § 4 Abs. 2 NLG, insbesondere die Naturobjekte (vgl. Ziff. 6.6 hiervor), soweit er nicht im Rahmen der Erschliessung / Umgebung oder Neubauten IWB geleistet werden kann, ist durch den Kanton zu übernehmen und finanzieren.
- Für die Anlagen der Zollmessstation und der Gashochdruckleitung ausserhalb des Projektperimeters übernehmen die GVM einen Kostenanteil für die anrechenbaren Vorteile in Höhe der Kostenübernahme des Kantons für die Wertvernichtung im Bestand (Ertüchtigungen 2020/21, Restwert Anlagen Zollmessstation). Der Kanton trägt die durch das Projekt Verlagerung Hafenhafenbahnhof verursachten Kosten der GVM und IWB. Dabei werden die Kosten für die Umlegung Gashochdruckleitung Akazienweg, soweit nicht direkt durch das Projekt Verlagerung Hafenhafenbahnhof verursacht, zur Hälfte durch den Kanton (Projekte Verlagerung Hafenhafenbahnhof und Wiese Vital) und je zu einem Viertel durch IWB und GVM getragen.
- Die vorliegende Vereinbarung stellt bezüglich der Infrastrukturanlagen der GVM keine «abweichende Vereinbarung» im Sinne von Art. 29 Abs. 1 RLG dar.

### 8.3 Antragstellung Ausgabenbewilligungen

- Die durch den Kanton an IWB und ProRhenozfür Rück- und Neubauten abzugelenden Kosten werden im Vorfeld der jeweiligen Parlamentsbeschlüsse inklusive Reserve und Ausgleich der Teuerung (Baukostenindex Basis: Ende Jahr der jeweiligen Kostenvoranschläge) eruiert, gemeinsam plausibilisiert und pauschal festgelegt und nach der Rechtskraft des Finanzierungsbeschlusses überschrieben. Das Bauherrenrisiko liegt beim jeweils zuständigen Entwicklungspartner.
- Der Kanton bildet Rückstellungen für die maximal zu erwartenden Mehrkosten für Bodenbelastungen. Die berechtigten Vergütungen werden durch IWB / ProRhenozdirekt abgerufen.

- Bei unvorhergesehenen Kostenüberschreitungen sind die Entwicklungspartner bemüht in guten Treuen und unter Berücksichtigung der in dieser Vereinbarung getroffenen Grundsätzen zur Kostentragung eine gemeinsame Lösung zu finden.
- Die durch den Kanton an GVM für Rückbauten und Neuanlagen abzugeltenden Kosten werden inklusive Reserve und Ausgleich der Teuerung (Baukostenindex Basis Ende 2021) als Kostendach definiert und nach erfolgter Abrechnung vergütet. Das Bauherrenrisiko ist gemäss dem Kostenteiler gemeinsam zu tragen.
- Der Kanton übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten der durch das Projekt Verlagerung Hafenhafenbahn verursachten Massnahmen der Entwicklungspartner im Sinne einer Vorfinanzierung zu 100%. Die seitens Kanton übernommene Vorfinanzierung wird in den folgenden Phasen gemäss den festgesetzten Kostenteilern gegenüber den anderen Parteien zum Ausgleich gebracht.
- Die Kostenteiler sind jeweils für die Finanzierung der Realisierungsphase abschliessend zu definieren.
- Kann ein Projekt nicht wie vorgesehen umgesetzt werden, übernehmen die Entwicklungspartner die bereits angefallenen Kosten gemäss den vereinbarten Kostenanteilen, sofern ihnen dennoch ein Nutzen entstanden ist. Andernfalls werden die bereits angefallenen Kosten oder durch eine allfällige Anpassung des Projekts entstehende Mehrkosten durch den Kanton getragen.

### *8.3.1 Erste Phase Planung und Projektierung 2022-23*

Der Kanton übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten bis zum Zwischenbericht Weiterentwicklung Hafenhafenbahn (Variantenentscheid und Ersatzmassnahmen) an den Grossen Rat im Sinne einer Vorfinanzierung wie folgt unter späterer Anrechnung gemäss den in dieser Vereinbarung geltenden Grundsätze:

- Max. Fr. 350'000 zG Vorprojekt «Ersatz Zollmessstation Kleinhüningen und Umlegung der Strecke 200 im Bereich Akazienweg» der GVM und Neubau der 5bar-Leitungen in der Freiburgerstrasse
- Max. Fr. 450'000 zG der vertieften Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzungen «Ersatzneubau Lagergebäude IWB Kleinhüningen (Zentral-, Bobinen- und Freilaager) inkl. Erschliessungs- / Umgebungsarbeiten, Bodenbelastungen und Rückbau bestehendes Lagers» sowie «Aufstockung Betriebsgebäude und Rückbau Laborgebäude IWB Kleinhüningen» der IWB und Anpassungen der Gasversorgung im Projektperimeter (Neubau DRA-Station mit Anschlussleitungen)
- Max. Fr. 50'000 zG der vertieften Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzungen «Erschliessungsstrasse Nord» der ProRhenon

### *8.3.2 Zweite Phase Projektierung und Realisierung 2023-26*

Im Zwischenbericht Weiterentwicklung Hafenhafenbahn (Variantenentscheid und Ersatzmassnahmen) werden dem Grossen Rat seitens des Kantons folgende Positionen für die weiteren Kosten beantragt:

- PGV Verlagerung Hafenhafenbahn inkl. Rückbau bestehender Anlagen
- Kantonsanteil Realisierungskosten «Neubau Zollmessstation Lange Erlen mit Anschlüssen an bestehende Gashochdruckleitung und Gasnetz 5bar sowie Netzhängung Neuhausstr. (DRA) sowie Umlegung der Gashochdruckleitung Akazienweg» der GVM
- Kosten Vorprojekt / Projektierung / Baubewilligung aller weiteren Massnahmen von IWB und ProRhenon gemäss Ziff. 8.1 (und soweit sie nicht in der ersten Phase bereits finanziert wurden) im Sinne einer Vorfinanzierung

- Baukredit für Aufstockung Trakt T, Rückbau Gashochdruckspeicher und Trakt S

### 8.3.3 Dritte Phase Realisierung und Rückbau 2026-33

Im Schlussbericht Ausgabenbewilligung Weiterentwicklung Hafengebäude (Baukredit) werden dem Grossen Rat seitens des Kantons folgende Positionen für die weiteren Kosten unter Einbezug der vorfinanzierten Planungs- und Projektierungskosten beantragt:

- Realisierungskosten Verlagerung Hafengebäude inkl. Rückbau bestehender Anlagen der Hafengebäude südlich der Wiese am Altrheinweg sowie am Westquai
- Kantonsanteil Realisierungskosten aller Massnahmen von IWB und ProReno gemäss Ziff. 8.1, die nicht bereits durch den Zwischenbericht finanziert wurden

### 8.4 Verpflichtungen Entwicklungspartner

Für alle Kosten, die der Kanton nicht über das Projekt Verlagerung Hafengebäude übernimmt, ist der gemäss Beilage 4 bezeichnete Entwicklungspartner zuständig für die Finanzierung bzw. deren Beantragung. Insbesondere die Projekte Wärmeproduktionsanlagen IWB (inkl. Elektro-Unterwerk) sowie Ersatzneubau Klärschlammverbrennung ProReno inkl. Rückbau der bestehenden Anlagen werden nicht über das Projekt Verlagerung Hafengebäude finanziert.

Mehrkosten für Bodenbelastungen sind im Rahmen der Vorprojekte durch die Projektträger in der erforderlichen Genauigkeit zu ermitteln.

Die Auftragsvergaben werden durch den jeweils betroffenen Entwicklungspartner durchgeführt. Beschaffungen mit Kostenbeteiligungen des Kantons erfolgen nach dem Beschaffungsrecht des Kantons. Für Beschaffungen im Rahmen der Vorfinanzierungen ist fortlaufend Rechenschaft gegenüber dem BVD abzulegen. Kostenüberschreitungen sind unmittelbar nach ihrem Bekanntwerden beim BVD anzumelden. Nachträge auf Kosten des Kantons dürfen nur mit dessen Zustimmung vergeben werden.

Die Projektabrechnung aller Kosten, die der Kanton nicht über das Projekt Verlagerung Hafengebäude übernimmt, liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Projektträger.

## 9. Landerwerb

Der Kanton wirkt darauf hin, dass die für die Verlagerung des Hafengebäudes notwendigen Flächen in den Hafengebäudeperimeter gemäss § 3 des Rheinhafen-Vertrags (RHV, SG 955.400) aufgenommen werden. Diese sollen anschliessend gemäss § 2 Abs. 3 RHV als selbständiges und dauerndes Baurecht unentgeltlich an die SRH übertragen werden. Im Gegenzug wirken die SRH darauf hin, die aufzugebenden Flächen der Hafengebäude aus dem Hafengebäudeperimeter gemäss § 3 RHV zu entlassen.

Der Kanton bzw. die Einwohnergemeinde (Verwaltungsvermögen) übernimmt in der Zone Nöl unter Berücksichtigung der Tauschflächen gemäss Beilage 6 ca. 4'400 m<sup>2</sup> Liegenschaftsfläche im Eigentum der IWB sowie ca. 10'900 m<sup>2</sup> Fläche vom verwaltungsrechtlichen Nutzungsrecht der ProReno zu Eigentum.

Der Landwert ist unter Berücksichtigung aller wertrelevanten Rahmenbedingungen pauschal gemäss der Bewertung der Fachstelle Grundstücksbewertung über den gesamten Projektperimeter festzulegen. Die Kosten der Mutationen sind durch den Kanton zu tragen, soweit sich die Parteien nicht auf einen anderen Kostenteiler einigen.

## **10. Projektorganisation**

Die Entwicklungspartner bilden eine gemeinsame fachliche Projektsteuerung (PST) mit Vertretungen aller beteiligten Partner und Projekte. Die PST tagt regelmässig, dringliche Beschlüsse auf Antrag eines Entwicklungspartners kann sie auch per Zirkularverfahren fassen. Der Vorsitz der PST liegt beim BVD. Das Organigramm (siehe orientierende Beilage 7) wird durch die PST genehmigt bzw. angepasst.

Die Gesamtprojektleitung (GPL) wird gebildet aus BVD und SRH und ist zuständig für die Koordination des Gesamtprojekts und für die Vorbereitung und Protokollierung der PST-Sitzungen. Die GPL ist zudem Ansprechpartner beim BVD für alle Entwicklungspartner.

Die Entwicklungspartner sind gemäss Ziff. 7 für die Teilprojekte zuständig, werden durch die GPL beigezogen und berichten ihr kontinuierlich.

## **11. Kommunikation**

Die Kommunikation ausserhalb der Projekte und gegenüber der Öffentlichkeit ist Sache der PST. Sie erfolgt gemäss den Anforderungen des Öffentlichkeitsprinzips und berücksichtigt insbesondere die Anforderungen der Beziehungen zum Bund, den freien Meinungs- und Willensbildungsprozess der öffentlichen Organe sowie der Position in Verhandlungen.

## **12. Weitere Bestimmungen**

### **12.1 Genehmigungsvorbehalt**

Die Vereinbarung wird mit Unterzeichnung durch die Parteien und für den Kanton zusätzlich unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat wirksam.

### **12.2 Änderung der Vereinbarung**

Haben sich die Verhältnisse massgebend verändert oder treten wesentliche Verzögerungen gegenüber dem vorgesehenen Termin- und Ablaufplan ein, so passen die Entwicklungspartner die vorliegende Vereinbarung in gemeinsamer Abstimmung an.

Änderungen der vorliegenden Vereinbarungen haben schriftlich zu erfolgen.

### **12.3 Kündigung**

Haben sich die Verhältnisse so massgebend verändert, dass eine Vertragsanpassung nicht möglich oder für eine Vertragspartei aufgrund von übergeordneten Gründen nicht zumutbar ist, so kann diese Vertragspartei den Vertrag mit einer Frist von 6 Monaten auf Ende eines Monats kündigen.

Im Falle einer Kündigung wegen Unzumutbarkeit durch eine Vertragspartei verpflichten sich die Parteien, die bereits angefallenen Kosten unter Berücksichtigung der Grundsätze in Ziff. 4 dieser Vereinbarung untereinander aufzuteilen.

### **12.4 Keine einfache Gesellschaft**

Die Entwicklungspartner bilden zu keiner Zeit und unter keinen Umständen eine einfache Gesellschaft im Sinne von Art. 530 ff. des Schweizerischen Obligationenrecht (OR).

### 12.5 Haftungsausschluss

Die Entwicklungspartner übernehmen keine Gewähr dafür, dass die angestrebten planerischen Neuordnungen realisiert werden können. Sie werden jedoch ihr Möglichstes tun, die in dieser Vereinbarung umschriebenen Ziele zu erreichen und sich gegenseitig in der Entwicklung und Umsetzung zu unterstützen. Die gegenseitige Haftung der Entwicklungspartner für bisher entstandene und künftig entstehende Kosten wird ausgeschlossen. Vorbehalten bleibt die Übernahme der vereinbarten Kostenanteile.

### 12.6 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung undurchführbar oder aus rechtlichen Gründen unwirksam sein, so wird die Gültigkeit der Vereinbarung im Übrigen davon nicht berührt. Die Entwicklungspartner werden in einem solchen Falle die betreffende Bestimmung durch eine gleichwertige, wirksame oder durchführbare Bestimmung ersetzen.

### 12.7 Publikation

Die Publikation erfolgt spätestens im Rahmen des Zwischenberichts des Regierungsrats an den Grossen Rat zur Weiterentwicklung der Hafenterrasse (Variantenentscheid und Ersatzmassnahmen) in Abstimmung mit den Entwicklungspartnern gemäss Ziff. 11.

### 12.8 Gerichtsstand und anwendbares Recht

Diese Vereinbarung unterliegt schweizerischem Recht. Gerichtsstand ist Basel.

*Sechsfach*



**Unterschriften**

**Kanton Basel-Stadt**

Basel, 13/12/2022



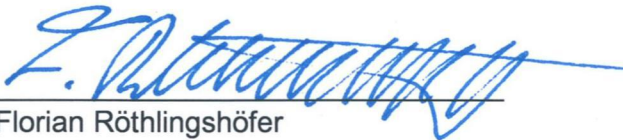
Esther Keller  
Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement



Beat Aeberhard  
Kantonsbaumeister

**Schweizerische Rheinhäfen**

Basel, 25.11.2022



Florian Röthlingshöfer  
Direktor



Martin Nusser  
Stellvertretender Direktor

**IWB Industrielle Werke Basel**

Basel, 6.12.2022



Claus Schmidt  
CEO



Martin Eschle  
Leiter Beschaffung

**ProRheno AG**

Basel, 25.11.2022



Roger Reinauer  
Präsident des Verwaltungsrats



Alain Zaessinger  
Geschäftsführer

**Gasverbund Mittelland AG**

Arlesheim, 2.12.2022



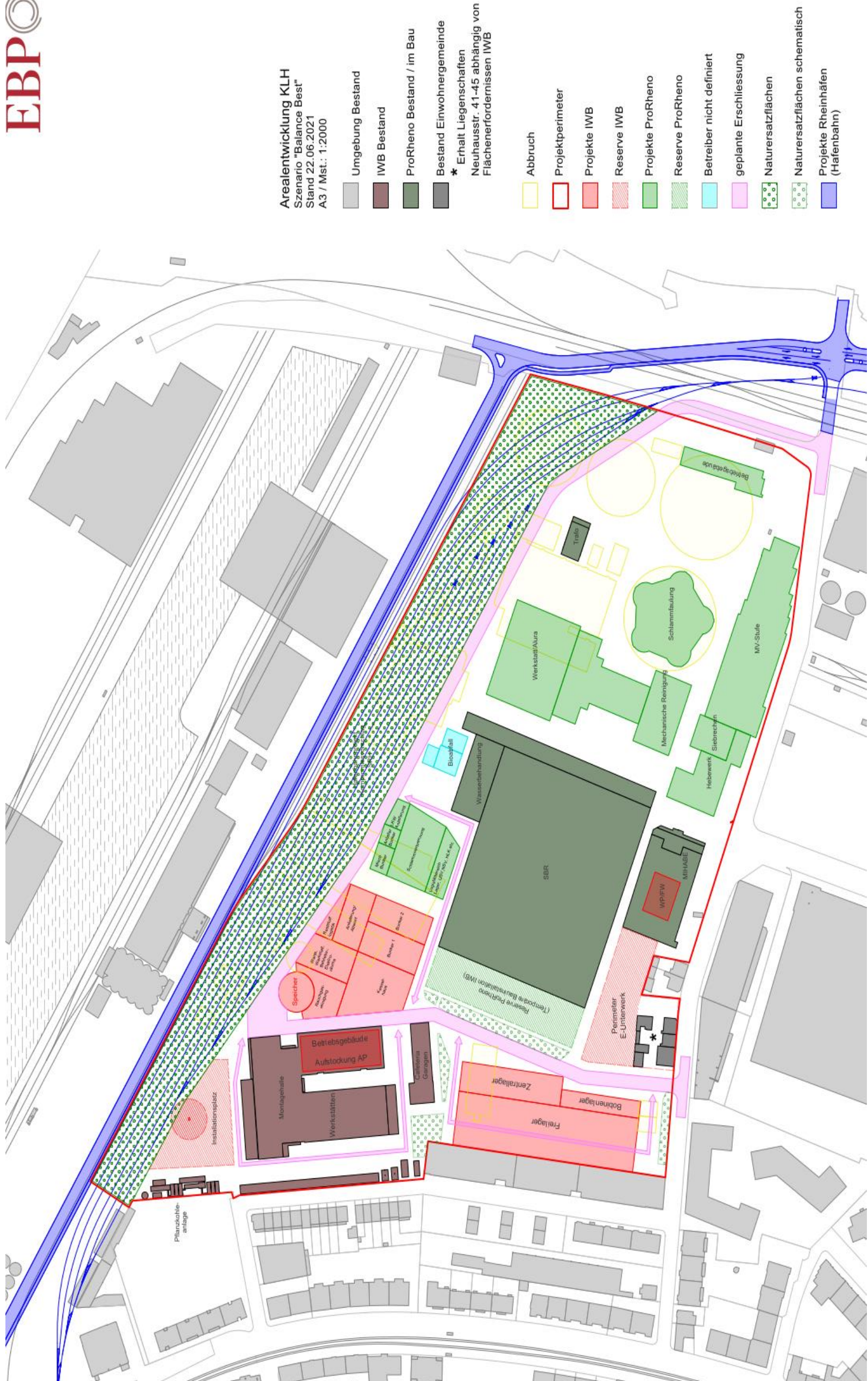
Rolf Samer  
CEO



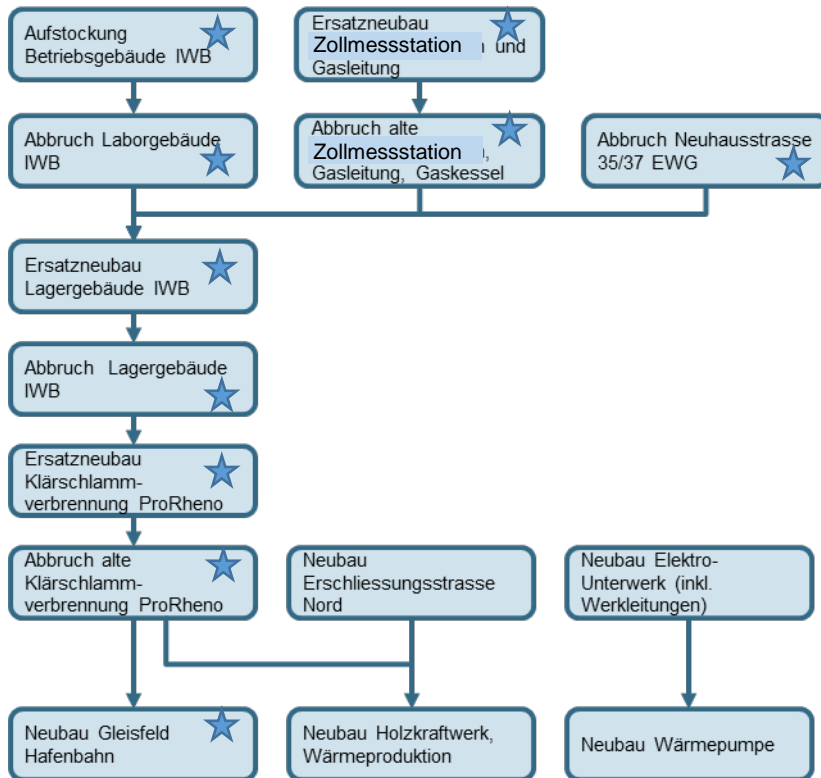
Stephan Capallo  
CFO

## **Beilagen**

1. Gesamtplan Areal IWB / ProRhenon Kleinhüningen
2. Abfolge verbindlicher Abhängigkeiten
3. Orientierend: Termin- und Ablaufplan
4. Orientierend: Übersicht Projekte und Zuständigkeiten
5. Perimeter Umgestaltung Umgebung Lager IWB
6. Mutationen Liegenschafts- und Baurechtspartellen: Plan künftig vorgesehene Parzellierung und Bilanzierung der Flächenmutationen
7. Orientierend: Organigramm Projektorganigramm Hafenbahn



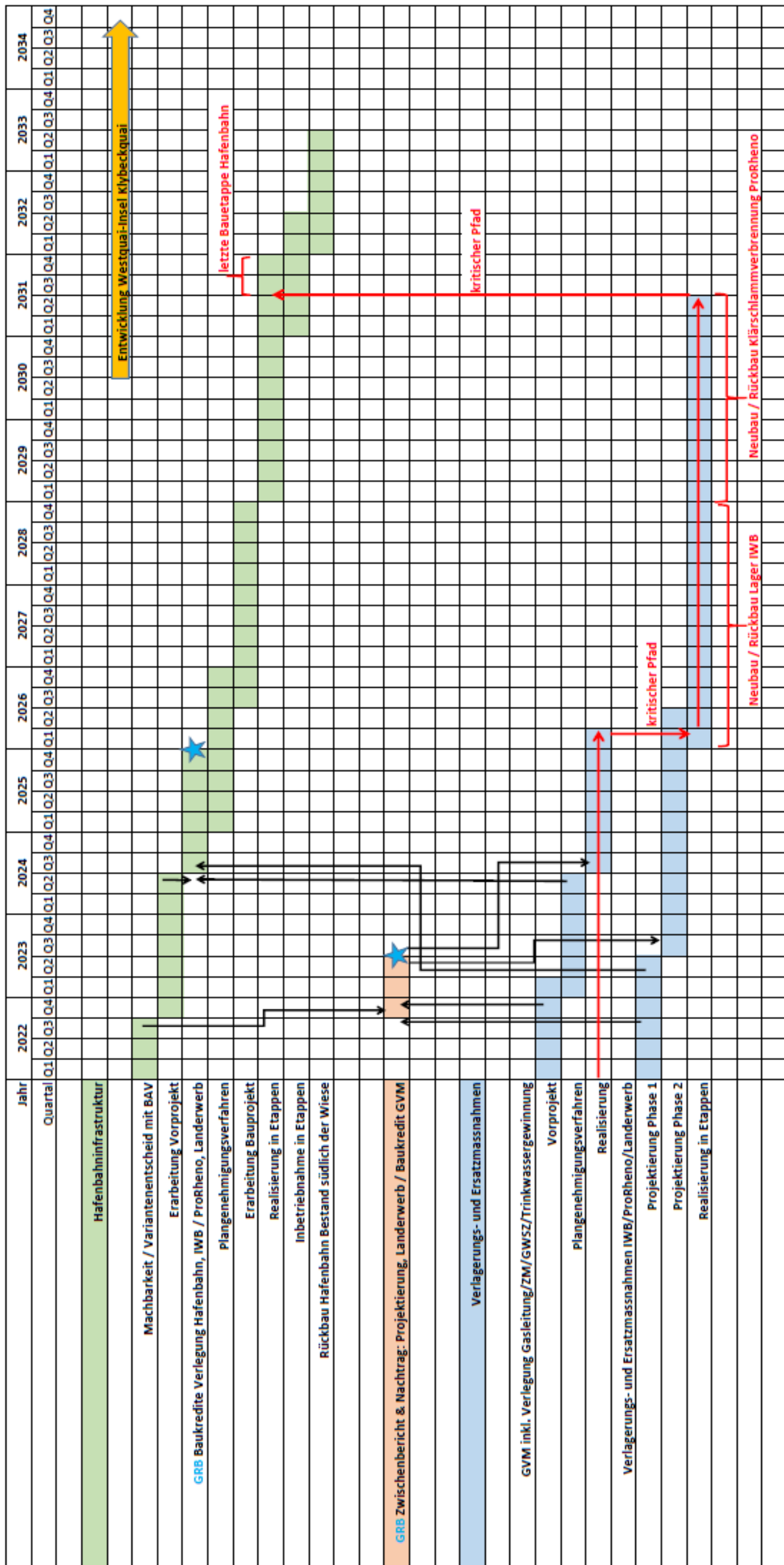
## Beilage 2: Abfolge verbindlicher Abhängigkeiten



Aus: Entwicklungskonzept EBP 2021<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Technologie Wärmeproduktion ist offen (nicht nur Holzkraftwerk). Realisierungszeitpunkt der Wärmepumpenanlage unabhängig von Zeitplan Verlagerung Hafenbahn

Beilage 3: Termin- und Ablaufplan (orientierend)

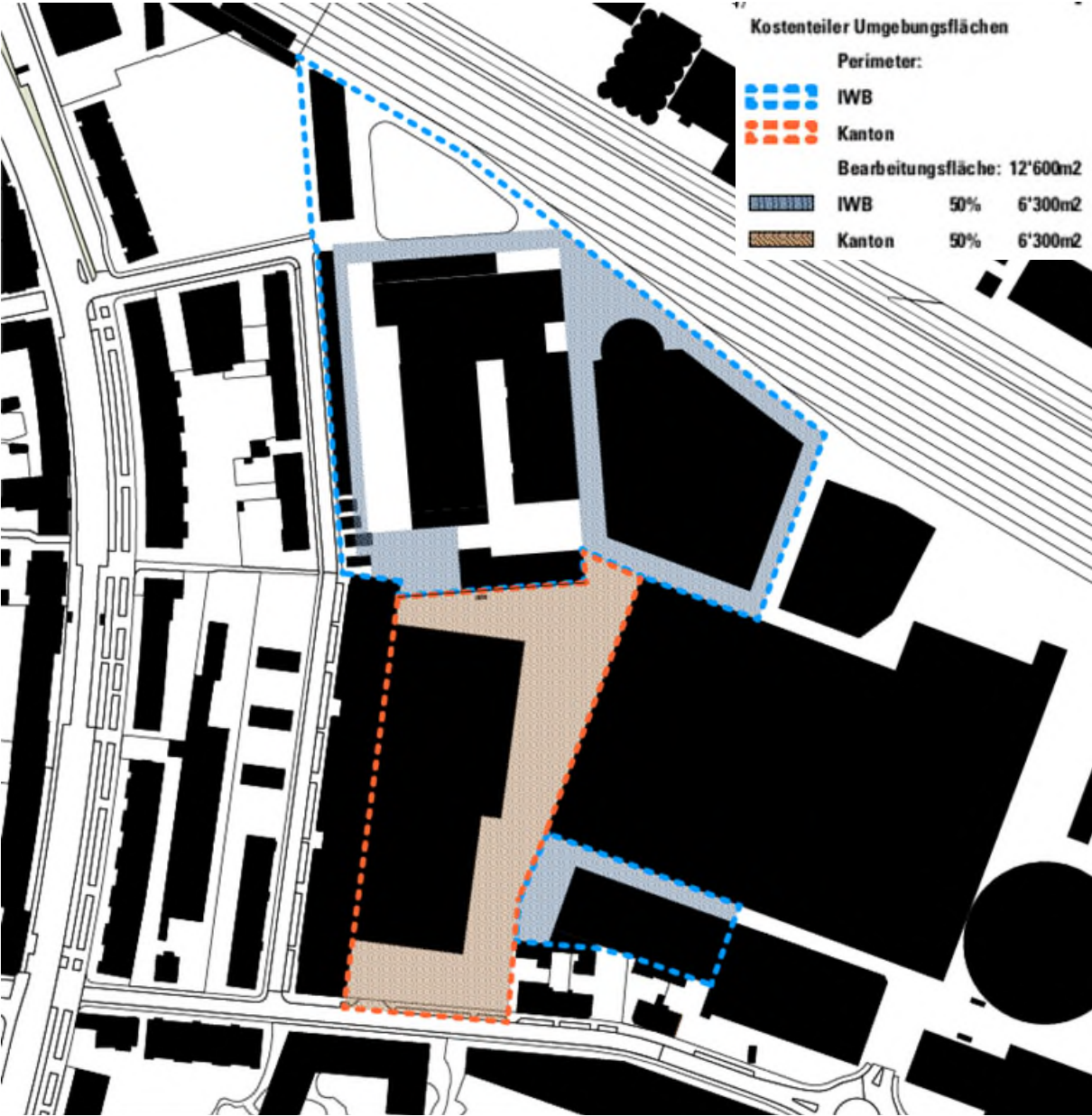


Beilage 4: Übersicht Projekte und Zuständigkeiten (orientierend)

| Projekt<br>↓   | Zuständigkeiten        |                  |
|--|------------------------|------------------|
|  | Projekträger / Bauherr | Kostenträger     |
| <b>H Hafenbahn</b>   |                        |                  |
| H1 Verlagerung Hafenbahnhof Südquai inkl. Rückbau best. Bahnanlagen  | BVD/SRH (HBS)          | Kt. BS           |
| H2 Projektkoordination, Antragstellung Ausgabenbewilligungen, planerische Sicherung (Richt-/ Nutzungsplanung)  | BVD                    | Kt. BS           |
| H3 Ersatzmassnahmen inkl. Naturobjekte 271/368 IWB   | BVD                    | Kt. BS           |
| H4 Mehrkosten Bodenbelastungen Gleisfeld Hafenbahn   | BVD/SRH (HBS)          | Kt. BS           |
| <b>G Gasleitungen</b>  |                        |                  |
| G1 Umzonung GWSZ   | IWB                    | --               |
| G2 Wertverlust im Bestand (Ertüchtigung Leitung 2020, Restwert ZM)   | (GVM)                  | Kt. BS           |
| G3 Ersatz ZM Lange Erlen   | GVM                    | Kt. BS/ GVM      |
| G4 Umlegung Gas-54bar Akazienweg: «Ohnehin-Kosten» Hafenbahn<br>Umlegung Gas-54bar Akazienweg: übrige Verlegung  | GVM                    | Kt. BS/ IWB/GVM  |
| G5 Stilllegung / teilw. Rückbau Gas-54bar Otterbachweg   | GVM / IWB              | GVM              |
| G6 Anschlüsse 5bar ZM-Stadtnetz, Netzhängung Kl'hüningen   | IWB                    | Kt. BS           |
| G7 Waldersatz Lange Erlen<br>Nutzungsplanung   | BVD / IBS              | Kt. BS           |
| G8 Rückbau Trakt O (DRM und ZM)  | IWB                    | Kt. BS           |
| <b>I IWB-Areal</b>   |                        |                  |
| I1 Entlassung Denkmalinventar und Baumfällbewilligungen Liegenschaft Neuhausstr. 35/37   | BVD                    | --               |
| I2 Kündigung + Rückbau + Baugrubenauffüllung + Rodungen Liegenschaft Neuhausstr. 35/37   | IBS                    | Kt. BS           |
| I3 Aufstockung Bürotrakt T (Teilersatz Trakt S)  | IWB                    | Kt. BS           |
| I4 Ersatzneubau Lagergebäude (Zentral-/ Bobinen-/ Freilager) mit AEH inkl. Betriebs-einrichtungen, Nebenkosten, Umzug, Erschliessung + Umgebung, Rückbau Bestandesbauten | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I5 Mehrkosten Bodenbelastungen Lagergebäude (Worstcase)  | IWB                    | Kt. BS           |
| I6 Rückbau Laborgebäude (Trakt S) und Baugrubenauffüllung  | IWB                    | Kt. BS           |
| I7 Rückbau Gasleitungen 54/5bar  | IWB                    | Kt. BS           |
| I8 Rückbau zwei Gashochdruckspeicher (Kugeln)  | IWB                    | Kt. BS           |
| I9 Erhöhte Mehrkosten Bodenbelastungen Biomasse-Kraftwerk (Worstcase)  | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I10 Definition Rahmenbedingungen Biomasse-KW Kleinhüningen   | IWB                    | --               |
| I11 Leitungsumlegungen im Areal (Elektro, Wasser, Fernwärme)   | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I12 Umlegung Fernwärmeleitung KSV (inkl. Provisorium)  | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I13 Bau Energieleitungstunnel  | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I13 Umgebung: Rodungen, Abbruch Beläge, Neubau Strassen + Kehrplätze, Honorare, Nebenkosten, provisorische Strassen/Pisten   | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I14 Mehrkosten Bodenbelastungen Umgebung (Worstcase)   | IWB                    | Kt. BS/ IWB      |
| I15 Zusatzmassnahmen für oekologische Ausgleichsflächen und Verbesserung Stadtklima im Areal (Begrünung+Verdunstung)   | IWB                    | Kt. BS           |
| ZS Zwischensumme IWB-Areal   | IWB                    | --               |
| <b>A ARA-Areal</b>   |                        |                  |
| A1 Umplanung Betriebsgebäude ProRheno  | ProRheno               | Kt. BS           |
| A2 Ersatzneubau Klärschlammverbrennung   | ProRheno               | --               |
| A3 Rückbau best. Klärschlammverbrennung  | ProRheno               | --               |
| A4 Erschliessungsstrasse Nord  | ProRheno               | Kt. BS/ ProRheno |
| A5 Erhöhte Mehrkosten Bodenbelastungen Klärschlammverbrennung + Erschliessungsstr. ProRheno  | ProRheno               | Kt. BS           |
| <b>P Parzellierung</b>   |                        |                  |
| P1 Mutationen + Landerwerbe Areale IWB / ProRheno  | IBS                    | Kt. BS           |

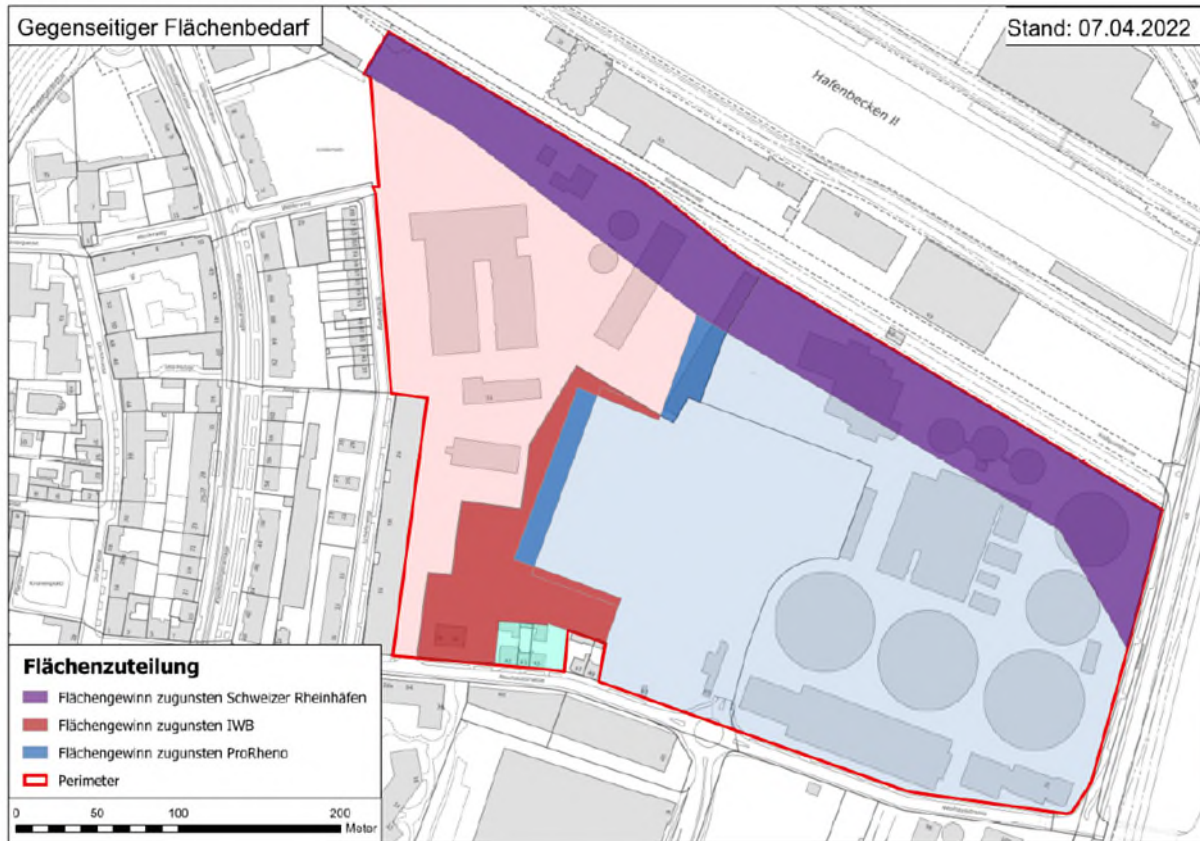
Beilage 5: Perimeter Umgestaltung Umgebung Lager IWB

Plan Perimeter Umgestaltung Umgebung Lager IWB



## Beilage 6: Mutationen Liegenschafts- und Baurechtspartzellen

Plan künftig vorgesehene Parzellierung im Projektperimeter nach Nutzer inkl. Veränderungen



BVD 2022

Bilanzierung der Flächenmutationen je Entwicklungspartner:

| Eigentümerschaft          | Bau- / Nutzungsrecht | Bestand<br>ca.               | Mit Hafenbahn Südquai<br>ca. |
|---------------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------|
| EWG                       | SRH                  | 0 m <sup>2</sup>             | 24'300 m <sup>2</sup>        |
| EWG                       | ProRhenio            | 79'600 m <sup>2</sup>        | 68'700 m <sup>2</sup>        |
| EWG*                      | --                   | 10'200 m <sup>2</sup>        | 1'200 m <sup>2</sup>         |
| <i>Total Eigentum EWG</i> |                      | <i>89'800 m<sup>2</sup></i>  | <i>94'200 m<sup>2</sup></i>  |
| IWB                       | --                   | 42'000 m <sup>2</sup>        | 37'600 m <sup>2</sup>        |
| <b>Total Nutzfläche</b>   |                      | <b>132'400 m<sup>2</sup></b> | <b>132'400 m<sup>2</sup></b> |

\* Flächenzuweisung Liegenschaften Neuhausstrasse 41-45 in Abhängigkeit von Flächenerfordernissen IWB



Stand PST 11.02.2022



**Projektorganisation Hafenbahn BSKH**  
**Organigramm / Aufbauorganisation**  
 Ablauforganisation:  
 Projektmanagement  
 Projektbeschreibung/Pflichtenheft Gesamtprojekt  
 Pflichtenhefte Teilprojekte  
 Ablauforganisation noch zu ergänzen

**Lenkungsausschuss Weiterentwicklung SRH / TP Hafenbahn**  
 BAV: Direktor Peter Flügelstaler  
 BS: RR Kaspar Sutter  
 BL: RR Thomas Weber

**Steuerung Weiterentwicklung SRH / TP Hafenbahn**  
 BAV: Arnold Berndt  
 SRH: Florian Röthlingshöfer  
 BS: Claus Wepler  
 BL: Olivier Kungler, Tobias Lüscher

**Koordination BAV**  
 TP Hafenbahn:  
 Rolf Elsasser

Teilprojekte noch zu ergänzen

