



REGION

BASEL-STADT, BASELSTADT, BASELSTADT, SCHWARZBUBENLAND



Das Westquai mit dem Dreiländereck sowie die Klybeckinsel sollen im kommenden Jahrzehnt für eine städtebauliche Entwicklung frei werden. Dafür muss die Hafenvirtschaft ein drittes Hafenbecken mit direktem Anschluss an den Güterbahnhof Gateway Nord erhalten.

KENNETH NARS

Der Preis der Stadtentwicklung

Hafenbecken 3 Basel-Stadt will sich mit 115 Millionen Franken neue Freiräume erkaufen

VON CHRISTIAN MENSCH

Die Basler Regierung schlägt dem Parlament einen grossen Deal vor. Insgesamt soll der Stadtkanton 115 Millionen Franken aufwerfen und damit den Bau eines dritten Hafenbeckens hinter dem bestehenden Hafenbecken 2 ermöglichen. Zahlt der Kanton seinen Beitrag, so wird auch der Bund seinen versprochenen Anteil von 40 Millionen Franken freigeben, und die neue Anlegestelle für Containerschiffe kann als zweiter Ausbauschritt des Umschlagplatzes Gateway Nord realisiert werden.

Obwohl die Schweizerischen Rheinähfen (SRH), Bauherrin der Hafeninfrasturktur, beiden Basler Kantonen gehören, soll ausschliesslich der Stadtkanton bezahlen, da auch der Nutzen ausschliesslich ihm zugutekommt. 90 Millionen Franken des Investitionsbeitrags will die Basler Regierung den SRH als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewähren. Mit weiteren sieben Millionen soll das nötige Land von der Deutschen Bahn und von der SBB Cargo gekauft werden, das anschliessend allerdings mit

656

Millionen Franken Diese jährliche Bruttowertschöpfung könne erzielt werden, wenn das frei werdende Hafenareal zu einem «durchmischten Stadtteil mit Flächen für Arbeit, Wohnen, Freizeit und Kultur» entwickelt werden kann. Dies besagt eine bisher nicht publizierte Wertschöpfungsstudie des Zürcher Büros Ernst Basler & Partner.

geschätzten 18 Millionen Franken bodensaniert werden muss.

Der grosse Deal ergibt sich aus einem zunächst kleinen, aber elementaren Zusatzbetrag: Mit vier Millionen Franken soll ausserdem die Projektentwicklung finanziert werden, damit die Hafenvirtschaft, die sich durch die ganze Klybeckinsel zieht, vollständig verlegt werden kann. Denn erst daraus ergibt sich für den Kanton der grosse Nutzen: Erst mit der Hafenviertelalternative an der Landesgrenze wird die Landzunge Klybeckinsel für eine städtebauliche Entwicklung frei. Eine Wirtschaftlichkeitsanalyse, deren Resultate im Ratschlag der Regierung erstmals publiziert sind, zeigt, dass sich allein der Landwert der freiwerdenden Fläche um gut 200 Millionen erhöht, wenn die Hafennutzung ausgelagert wird. Dazu wird eine deutlich gesteigerte Bruttowertschöpfung auf dem Areal erwartet, was den Einsatz innerhalb von wenigen Jahren amortisiert.

Ein städtisches Initialprojekt

Die Basler Regierung spricht denn auch davon, die Investition in das Hafenbecken 3 stelle für den Kanton «das Initial-

projekt» für die Hafen- und Stadtentwicklung vor. Als grösstes «Verfahrensrisiko» erachtet der Kanton, dass Einsparungen von Naturschützern gegen die Eliminierung von Trockenwiesen zu Verzögerungen führen könnten. Das Risiko bei einer Nicht-Realisierung des Projekts sei, dass die Rheinschifffahrt als Zulieferer für den Weitertransport von Gütern auf der Schiene an Bedeutung verlieren werde. Ein rentabler Schienenumschlagplatz jedoch ist wiederum aus anderem Grund für Basel-Stadt interessant: Mit dem Gateway Nord können die SBB einen grossen Teil des Güterbahnhofs Wolf freiräumen, was wiederum viel Raum für die Stadtentwicklung schafft.

Mit dem Ratschlag eröffnet die Basler Regierung das Politjahr mit einem komplexen Geschäft mit langfristigen Auswirkungen. Der Support der Handelskammer ist ihr dabei so gewiss wie die bereits vorsorglich vom Gewerbeverband deponierte Befürchtung, seine Klientel werde bei der Stadtentwicklung verdrängt. Wird die Planung eingehalten, sollen bereits Anfang 2024 die ersten Schiffe in das neue Hafenbecken einfahren.