



An den Grossen Rat

15.5128.02

WSU/P155128

Basel, 1. April 2015

Regierungsratsbeschluss vom 31. März 2015

Interpellation Nr. 22 Heidi Mück betreffend Hafenentwicklung

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. März 2015)

„Am 25. Februar kommunizierten die Terminalbetreiberin Swissterminal AG und die privaten Reedereien Ultra-Brag AG und Danser Switzerland AG, dass sie im Hafen Weil am Rhein eine neue trimodale Terminalanlage realisieren wollen. Als Grund nannten sie, dass 2029 nach dem Willen der Stadt Basel das Westquai (Hafenbecken 1) der Stadtentwicklung weichen soll. Davon betroffen sei insbesondere die Swissterminal AG, die heute auf dem Westquai eine Terminalanlage betreibt. „Wir haben uns daraufhin auf die Suche nach einem Alternativstandort gemacht und sind überzeugt, in Weil am Rhein den geeigneten Standort gefunden zu haben.“ wird Roman Mayer, CEO von Swissterminal AG, in verschiedenen Medien zitiert. „Mit Ultra-Brag AG und Danser Switzerland AG sind zudem zwei bedeutende Akteure in den Schweizerischen Rheinhäfen als Partner mit ins Boot gestiegen, was unserem Unterfangen starken Auftrieb gibt.“ Bisherige Verlautbarungen der Regierung zeichneten jeweils das Bild, dass der Hafen weg wolle und man deshalb die Chance hat die Brache für die Stadtentwicklung zu nutzen. Aufgrund der Medienmitteilung der Hafenunternehmen ergibt sich ein anderer Eindruck: Der Kanton will die Rheinfront für teures Wohnen und „höherwertige Arbeitsnutzungen“ freimachen und ist bereit dafür den Hafen gegen den Willen der betroffenen Unternehmen zu verkleinern, zu verschieben oder ins Ausland zu verdrängen. Die Medienmitteilung deutet zudem an, dass sich das geplante Hafenbecken 3 aus Sicht der Absender nicht dafür eignet, um den Hafenbetrieb sicher zu stellen.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, der Regierung folgende Fragen zu stellen:

1. Wann wurde vom Regierungsrat beschlossen, den Baurechtsvertrag mit den Schweizerischen Rheinhäfen für den Westquai nicht über 2029 hinaus zu verlängern? Bzw. falls der Beschluss noch nicht gefallen ist: Wann wird er gefällt?
2. Wurden oder werden vor dem Entscheid neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen, deren Arbeitnehmervertretungen sowie weitere betroffene Akteure wie z.B. Quartiervereine einbezogen?
3. Die „Huhn oder Ei-Frage“: Will der Hafen (Schweizerische Rheinhäfen und Hafenfirmen) weg und ermöglicht damit die Umnutzung des Areals oder muss der Hafen weg, weil die Stadtentwicklung das so will?
4. Wurden neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen in die Planung und in den Entscheid ein Hafenbecken 3 beim ehemaligen DB-Güterbahnhof als Ersatzstandort auszuarbeiten einbezogen?
5. Wurden bis jetzt und/oder werden in Zukunft neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen in die laufende Planung am Hafenbecken 3 einbezogen?
6. Werden die Bedenken der Swissterminal AG und der privaten Reedereien Ultra-Brag AG und Danser Switzerland AG und allfälliger weiterer Akteure in die Hafenentwicklung einbezogen und die Pläne entsprechend geändert?

7. Würde der Baurechtvertrag für den Westquai verlängert, wenn sich das geplante Hafenbecken 3 als ungeeignet, zu klein oder nicht umsetzbar (technisch, finanziell, rechtlich oder politisch) herausstellt?
8. Vertreten die Schweizerischen Rheinhäfen im Zusammenhang mit der Hafenentwicklung die Position der Kantonsregierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, oder jene der am Hafen tätigen Unternehmen?

Heidi Mück“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Frage 1: Wann wurde vom Regierungsrat beschlossen, den Baurechtsvertrag mit den Schweizerischen Rheinhäfen für den Westquai nicht über 2029 hinaus zu verlängern? Bzw. falls der Beschluss noch nicht gefallen ist: Wann wird er gefällt?

Der Regierungsrat traf den Beschluss, im Hafenareal die Baurechte bzw. Optionen auf Verlängerungen grundsätzlich bis zum Jahr 2049 zu verlängern, am 21. September 1999. Mit dem gleichen Beschluss wurde die „Halbinsel“ zwischen Hafenbecken I und Rhein von dieser generellen Verlängerungsmöglichkeit bis 2049 ausgenommen und auf den entsprechenden Parzellen Baurechte längstens bis 2029 gewährt, um die Möglichkeiten für eine mit dem Hafenbetrieb zu vereinbarende andere Nutzung offenzuhalten.

Frage 2: Wurden oder werden vor dem Entscheid neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen, deren Arbeitnehmervertretungen sowie weitere betroffene Akteure wie z.B. Quartiervereine einbezogen?

Der Entscheid des Regierungsrates vom 21. September 1999 erfolgte im Rahmen der Beantwortung des Anzugs von Markus Ritter betreffend Hafenplanung in Basel und der Region und zukünftige Wohnquartiere am Rhein (P975526), welcher am 12. Januar 2000 vom Grossen Rat erledigt abgeschrieben wurde. Er basiert auf eingehenden Abklärungen, in welche vor allem die damalige Rheinschifffahrtsdirektion (basel-städtische Vorgängerorganisation der Schweizerischen Rheinhäfen) und die Hafenfirmen einbezogen wurden.

Frage 3: Die „Huhn oder Ei-Frage“: Will der Hafen (Schweizerische Rheinhäfen und Hafenfirmen) weg und ermöglicht damit die Umnutzung des Areals oder muss der Hafen weg, weil die Stadtentwicklung das so will?

Es gilt der Grundsatz „Stadtentwicklung folgt Hafenentwicklung“. Aus Sicht der Hafenentwicklung ist aufgrund der veränderten Güterstruktur und der Verlagerungsmassnahmen der Seehäfen zugunsten von Rheinschifffahrt und Bahn eine strategische Kapazitätserweiterung beim Containerumschlag notwendig – dies unabhängig von städtebaulichen Überlegungen.

Aufgrund des Umstands, dass SBB Cargo seit 2003 Studien für eine neues Containerterminal (Bahn-Strasse) auf dem Gelände ‚Basel Nord‘ durchführt, ergibt sich die einmalige Chance, ein leistungsfähiges trimodales Containerterminal Schiff – Bahn – Strasse mit idealen Verkehrsschlüssen aller drei Verkehrsträger zu realisieren. Dazu ist ein Schiffsanschluss mit einem neuen Hafenbecken 3 notwendig. Dank des direkten Bahnanschlüssen entfallen die (heutigen) Rangierungen, was die Transportkette Schiff – Bahn fördert. Das trimodale Terminal Basel Nord wird daher nicht nur dem Import/Export-Verkehr (wie heute), sondern künftig auch dem Transitverkehr Seehäfen – Norditalien (EU-Bahnkorridor Rotterdam-Genua) dienen und damit die Osttangente von Lkw-Verkehr entlasten.

Frage 4: Wurden neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen in die Planung und in den Entscheid ein Hafenbecken 3 beim ehemaligen DB-Güterbahnhof als Ersatzstandort auszuarbeiten einbezogen?

Die Evaluation eines neuen strategischen Hafenstandorts Basel Nord (über den heutigen Hafenperimeter hinaus) ist das Ergebnis aus der übergeordneten abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung auf der Ebene von Kanton, Schweizerischen Rheinhäfen und der SBB als Grundeigentümerin des Terminalareals Basel Nord. Sie ist Bestandteil der im Jahr 2013 verabschiedeten Gesamtperspektive für die Bahnzukunft im Raum Basel. Der Bundesrat hat den Schiffsanschluss Basel Nord im Frühjahr 2014 in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen.

Frage 5: Wurden bis jetzt und/oder werden in Zukunft neben den Schweizerischen Rheinhäfen auch die auf dem Areal tätigen Unternehmen in die laufende Planung am Hafenbecken 3 einbezogen?

SBB Cargo und die Schweizerischen Rheinhäfen haben für die Projektbegleitung ein spezifisches Soundingboard mit externer Leitung eingeführt, welches periodisch tagt und die Anforderungen der verschiedenen Anspruchsgruppen (Hafenwirtschaft, Reedereien, Bahn- und Strassenoprateure, Vertreter der Verlader u.a.) aufnimmt und ins Projekt einbringt.

Für die Optimierung der Schiffszufahrt via Hafenbecken 2 zum geplanten Hafenbecken 3 und den schiffseitigen Anforderungen an das Terminal wurde eine Arbeitsgruppe Schifffahrt gebildet, welche im Soundingboard durch Danser Switzerland AG vertreten ist. Insbesondere wurde die Hafenfahrt in einem realitätsnahen Simulationsmodell abgebildet, sie wird unter Einbezug der Hafenwirtschaft optimiert.

Frage 6: Werden die Bedenken der Swissterminal AG und der privaten Reedereien Ultra-Brag AG und Danser Switzerland AG und allfälliger weiterer Akteure in die Hafenentwicklung einbezogen und die Pläne entsprechend geändert?

Mit dem Beschluss des Regierungsrats von 1999 (s. Antwort zu Frage 1) läuft auch für Swissterminal AG der Baurechtsvertrag Ende 2029 aus. Die Firma benötigt dafür einen Ersatzstandort. Aus Sicht der Hafenentwicklung wäre es zu begrüßen, wenn die Swissterminal AG sich an der Trägerschaft/ Betreiberschaft des künftigen Terminals Basel Nord beteiligen könnte. Dazu wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene Gespräche geführt, welche jedoch zu keinem Ergebnis geführt haben. Diese Gespräche betreffen vor allem die privatrechtliche Marktebene, entsprechend haben der Kanton und die Schweizerischen Rheinhäfen keinen direkten Einfluss. Aufgrund dieser Sachlage prüft Swissterminal AG weitere Ersatzstandortoptionen, wie z.B. im Hafen Weil am Rhein.

Die Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (RHG) muss in den nächsten Jahren die planerischen Voraussetzungen für die Zukunftsentwicklung angehen. Dazu gehören vor allem eine strassenseitig neue Erschliessung via Autobahnanschluss Markt sowie die Anpassung des Flächennutzungsplans (= Zonenplan). Seitens der RHG wird mit einer Realisierung eines neuen Containerterminals frühestens ab 2027 gerechnet. Damit positioniert sich die RHG als aufwärtskompatible Erweiterung der schiffseitigen Umschlagskapazität nach der Realisierung des trimodalen Terminals Basel Nord. Diese Planung entspricht dem Kooperationsvertrag zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und der RHG Weil am Rhein. Der Standort Weil am Rhein bildet aus kapazitäts-, verlagerungspolitischen und zeitlichen Gründen jedoch keine Alternative für das Projekt Basel Nord. Ebenfalls liegt er ausserhalb der Schweiz.

Frage 7: Würde der Baurechtvertrag für den Westquai verlängert, wenn sich das geplante Hafenbecken 3 als ungeeignet, zu klein oder nicht umsetzbar (technisch, finanziell, rechtlich oder politisch) herausstellt?

Aus Sicht der Schweizerischen Rheinhäfen ist zentral, dass der Umfang des heutigen Hafenbetriebes auch in Zukunft sichergestellt ist. Falls Basel Nord nicht realisiert werden sollte, sind Ersatzflächen (mit Rheinanschluss) für den Hafen vorzusehen.

Für den Kanton Basel-Stadt ist das Terminal Basel Nord im Hinblick auf die Zukunft der Hafenlogistik das zentrale Projekt, um für Hafenfirmen auf der Westquaiinsel Ersatzstandorte einrichten zu können. Das trimodale Containerterminal schafft zudem an ideal gelegenem Gelände die dringend benötigten Kapazitäten für die massiv ansteigenden Containerverkehre im Import und Export. Der Regierungsrat setzt klar auf die Rheinschifffahrt als umweltfreundlichem Verkehrsmittel mit (im Gegensatz zu Strasse und Schiene) weiterhin bestehenden Ausbaukapazitäten. Eine Verlagerung vom Wasser auf die Strasse bzw. eine Übernahme der ansteigenden Güterverkehre in die Schweiz durch die Strasse (v.a. Osttangente) ist für den Regierungsrat keine akzeptable Option. Entsprechend setzt er klar auf die Errichtung des Containerterminals Basel Nord.

Mit Genugtuung nimmt der Regierungsrat daher Kenntnis vom Entscheid des Nationalrates vom 19. März 2015, im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes die gesetzliche Grundlage für die Mitfinanzierung von Hafenanlagen im kombinierten Verkehr (Container) zu schaffen. Mit der damit vorgenommenen Gleichbehandlung der Verkehrsträger Schiff – Schiene – Strasse erlangt die Rheinschifffahrt und die dafür notwendigen Einrichtungen wie das Container Terminal Basel Nord auch auf gesetzlicher Ebene die ihr zukommende nationale Bedeutung.

Frage 8: Vertreten die Schweizerischen Rheinhäfen im Zusammenhang mit der Hafenentwicklung die Position der Kantonsregierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, oder jene der am Hafen tätigen Unternehmen?

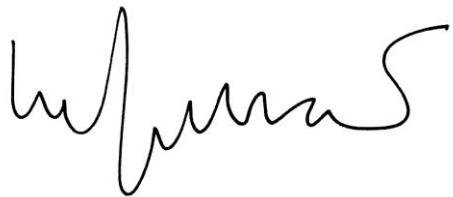
Die Schweizerischen Rheinhäfen wurden per 1. Januar 2008 von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Unternehmen zum Zweck der Förderung der Grossschifffahrt als ökologischem Verkehrsträger von nationaler Bedeutung und des verkehrsträgerübergreifenden Betriebs von Hafenanlagen gegründet. Sie sind eine Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Der fünfköpfige Verwaltungsrat wird von den Regierungsräten der beiden Kantone gewählt.

Die Schweizerischen Rheinhäfen vertreten die Interessen der beiden Kantone. Ihre Kernaufgabe bildet neben der Funktion als Rheinschifffahrtsbehörde vor allem der Betrieb und die Weiterentwicklung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe zur optimalen Vernetzung der Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse. In diesem Rahmen wird mit der Hafenentwicklung immer eine Stärkung der Marktstellung der Rheinhäfen und ihrer Hafenfirmen im entsprechenden Segment (hier Container) angestrebt. In den allermeisten Fällen stimmen die Gesamtinteressen der Schweizerischen Rheinhäfen und der Hafenpartner überein. Die Hafenfirmen stehen jedoch innerhalb eines Marktsegments untereinander im Wettbewerb (im Containersegment z.B. die Terminals der Contargo AG /Rhenus-Gruppe und der Swissterminal AG) und verfolgen daher unterschiedliche Unternehmensstrategien, welche ausserhalb des Zuständigkeitsbereichs des Kantons oder der Schweizerischen Rheinhäfen liegen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatsschreiber