



An den Grossen Rat

21.5101.02

BVD/P215101

Basel, 26. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 25. Mai 2021

Schriftliche Anfrage Lorenz Amiet betreffend «den neusten Entwicklungen im Rheinhafen»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Lorenz Amiet dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

Gemäss Medienberichten (BZ vom 28.01.2021) hat der Regierungsrat als Gegenleistung für ihre Unterzeichnung des Rahmenvertrages "über die ortsbild- und denkmalverträgliche bauliche Weiterentwicklung am Ostquai des Rheinhafens Kleinhüningen zwischen dem Kanton Basel-Stadt, den Schweizerischen Rheinhäfen, der Rhenus Port Logistics AG sowie der Freiwilligen Basler Denkmalpflege und dem Basler Heimatschutz vom 2./3. Dezember 2020" (Geschäft P 210050) der Rhenus Port Logistics AG die Erlaubnis erteilt, deren Silo am Westquai über das Jahr 2029 hinaus betreiben zu dürfen.

Dazu stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich die Regierung ersuche:

A) Vereinbarung mit Rhenus

1. Welche Liegenschaften oder Gebäude sind Bestandteil des genannten Rahmenvertrages, insbesondere ist das genannte Silo der Rhenus Port Logistics AG am Westquai Bestandteil dieses Rahmenvertrages?
2. Besteht eine separate Vereinbarung mit Rhenus betreffend das genannte Silo oder wurde diesbezüglich bereits ein neuer Baurechtsvertrag mit Rhenus in Aussicht gestellt oder gar unterzeichnet?
3. Wird Rhenus, wie im Zeitungsartikel dargestellt, der Weiterbetrieb des genannten Silos über das Jahr 2029 hinaus zugesichert und falls ja, bis wann?
4. Falls dem so ist: Teilt die Regierung die Auffassung des Anfragenden, dass ein Silo nur mit Schienenanschluss betrieben werden kann und es aus verschiedenen Gründen unzumutbar ist, ein Silo nur per Wasser und Strasse zu erschliessen?
5. Welche Auswirkungen auf die Zukunft der Hafenbahn geht somit vom möglichen Weiterbetrieb eines Silos am Westquai aus?
6. Geht die Regierung davon aus, dass aus Gründen der Gleichbehandlung auch andere Baurechtsnehmer am Westquai einen Weiterbetrieb ihrer Infrastruktur über das Jahr 2029 hinaus einfordern werden?

B) Zeitlicher Ablauf der Kommunikation

Nur sofern die Kernaussage im obenstehenden Presseartikel stimmt und der Weiterbetrieb des Silos am Westquai tatsächlich über das Jahr 2029 hinaus bewilligt wurde, stellen sich folgende Fragen zur Informationspolitik der Regierung:

7. Gemäss dem obengenannten Presseartikel war der Rahmenvertrag unter den Parteien bereits im Oktober 2020 inhaltlich fertig ausgehandelt. Kann die Regierung diese Aussage bestätigen?
8. Wann wurde der bereinigte Rahmenvertrag den Parteien zur Unterschrift zugestellt?

9. Wie begründet die Regierung die zeitliche Abfolge von Einigung zwischen den Parteien, Unterzeichnung des Rahmenvertrages (drei Tage nach der Abstimmung über den Bau des Hafenbeckens 3) und Beschluss des Regierungsrates?
10. Kann die Regierung einen Zusammenhang zwischen diesem Zeitplan und dem parallel dazu laufenden Abstimmungskampf über das Hafenbecken 3 klar verneinen?
11. Teilt die Regierung die Ansicht des Anfragenden, dass bei der Stimmbürgerschaft die Kenntnis über den langfristigen Weiterbetrieb von Hafeninfrastruktur (Silo) am Westquai auch nach Inbetriebnahme des Hafenbeckens 3 einen gewissen Einfluss auf die Meinungsbildung im Abstimmungskampf hätte haben können?

C) SBB Cargo und GBN

Am 26.01.2021 gaben die SBB bekannt, dass sie infolge der Ertragsausfälle wegen Covid-19 ihr Immobilien- und Investitionsprogramm bis 2025 um insgesamt 700 Mio. CHF reduzieren müssen.

Dazu folgende Fragen:

12. Welche Auswirkungen hat dieser Entscheid der SBB auf das Gateway Basel Nord (GBN) und somit auf den Bau des Hafenbeckens 3?
13. Sind dadurch für das Projekt GBN neue Verzögerungen zu erwarten?
14. Besteht die Gefahr, dass sich die SBB Cargo aus dem Projekt als Investor zurückzieht und allenfalls nur noch das Land im Baurecht zur Verfügung stellen wird?

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. *Welche Liegenschaften oder Gebäude sind Bestandteil des genannten Rahmenvertrages, insbesondere ist das genannte Silo der Rhenus Port Logistics AG am Westquai Bestandteil dieses Rahmenvertrages?*

Der Rahmenvertrag über die ortsbild- und denkmalverträgliche bauliche Weiterentwicklung am Ostquai des Rheinhafens Kleinhüningen bezieht sich ausschliesslich auf den Ostquai, Perimeter: Hafenstrasse 3, 5, 7, 9, 13, 19 und Hochbergerstrasse 162.

2. *Besteht eine separate Vereinbarung mit Rhenus betreffend das genannte Silo oder wurde diesbezüglich bereits ein neuer Baurechtsvertrag mit Rhenus in Aussicht gestellt oder gar unterzeichnet?*
3. *Wird Rhenus, wie im Zeitungsartikel dargestellt, der Weiterbetrieb des genannten Silos über das Jahr 2029 hinaus zugesichert und falls ja, bis wann?*

Der Kanton ist in laufenden Verhandlungen mit Rhenus bezüglich der nach 2029 fortgesetzten Nutzung des denkmalgeschützten südlichen Silos auf dem Westquai. Daher kann über den Inhalt des Zwischenstands zum jetzigen Zeitpunkt keine Auskunft gegeben werden. Eine Verlängerung der Baurechte über 2029 hinaus ist ausgeschlossen.

4. *Falls dem so ist: Teilt die Regierung die Auffassung des Anfragenden, dass ein Silo nur mit Schienenanschluss betrieben werden kann und es aus verschiedenen Gründen unzumutbar ist, ein Silo nur per Wasser und Strasse zu erschliessen?*
5. *Welche Auswirkungen auf die Zukunft der Hafenbahn geht somit vom möglichen Weiterbetrieb eines Silos am Westquai aus?*

Die Frage eines allfälligen Schienenanschlusses am Westquai hat der Kanton zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen und Rhenus geprüft. Es wurde ausgeschlossen, dass über 2029 hinaus der Westquai mit Schienen erschlossen bleibt. Ein Zusammenhang zwischen der Zukunft der Hafenbahn und dem Weiterbetrieb des südlichen Silos am Westquai besteht somit nicht.

6. *Geht die Regierung davon aus, dass aus Gründen der Gleichbehandlung auch andere Bau-rechtnehmer am Westquai einen Weiterbetrieb ihrer Infrastruktur über das Jahr 2029 hinaus einfordern werden?*

Nein, eine Verlängerung der Baurechte für hafenaffine Nutzungen am Westquai über 2029 hinaus ist ausgeschlossen (siehe auch Antwort zu Fragen 2 und 3).

B) Zeitlicher Ablauf der Kommunikation

Nur sofern die Kernaussage im obenstehenden Presseartikel stimmt und der Weiterbetrieb des Silos am Westquai tatsächlich über das Jahr 2029 hinaus bewilligt wurde, stellen sich folgende Fragen zur Informationspolitik der Regierung:

7. *Gemäss dem obengenannten Presseartikel war der Rahmenvertrag unter den Parteien bereits im Oktober 2020 inhaltlich fertig ausgehandelt. Kann die Regierung diese Aussage bestätigen?*
8. *Wann wurde der bereinigte Rahmenvertrag den Parteien zur Unterschrift zugestellt?*
9. *Wie begründet die Regierung die zeitliche Abfolge von Einigung zwischen den Parteien, Unterzeichnung des Rahmenvertrages (drei Tage nach der Abstimmung über den Bau des Hafenbeckens 3) und Beschluss des Regierungsrates?*

Dem Kanton und Rhenus ist es gelungen, eine Lösung zu finden, damit Rhenus ihre Tätigkeit künftig auf dem Ostquai fortführen und konzentrieren kann. Damit werden die Zukunftsstrategien der Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft unter Berücksichtigung der Ansprüche der Denkmalpflege in Einklang gebracht. Diese auf die Bedürfnisse von Hafen und Stadt abgestimmte Perspektive für den Ost- und Westquai ermöglicht eine zukunftsorientierte Entwicklung des neuen Stadtquartiers am Westquai. Als Teil dieser Lösung soll Rhenus das schutzwürdige südliche Silo auf dem Westquai weiterhin als Getreidespeicher im Rahmen einer Mietlösung nutzen können. Ein Güterumschlag beim Westquai ist aber ausgeschlossen. Damit wird das Silo, wie im Leitbild «Eine Stadterweiterung am Rhein» 2019 bereits dargestellt, auf ideale Weise in das zukünftige Stadtquartier integriert. Wie im Zeitungsartikel richtig dargestellt, wird das Silo künftig nicht mehr über die Schiene erschlossen und der Umschlag findet in Zukunft ausschliesslich am Ostquai statt. Damit schafft der Kanton beste Voraussetzungen für ein facettenreiches und attraktives Stadtquartier am Rhein.

Die Genehmigung des Rahmenvertrags zum Ostquai durch den Regierungsrat erfolgte am 26. Januar 2021, unmittelbar nach Fertigstellung der Dokumente durch die Partner. Die Verhandlungen waren ausgelöst durch ein Abbruchgesuch der Rhenus, dessen Frist zum 31. Dezember 2020 endete. Die anspruchsvollen Verhandlungen wurden bis zum Dezember 2020 geführt und erfolgreich abgeschlossen. Zusammenfassend stellt der Regierungsrat fest, dass die Medienberichterstattung insofern zutreffend ist, als dem Logistikonzern «Rhenus» ermöglicht werden soll, weiterhin das südliche Silo auf dem Westquai zu betreiben. Eine Vorzugsbehandlung erkennt der Regierungsrat darin allerdings nicht.

10. *Kann die Regierung einen Zusammenhang zwischen diesem Zeitplan und dem parallel dazu laufenden Abstimmungskampf über das Hafenbecken 3 klar verneinen?*

Ja, der Regierungsrat kann einen Zusammenhang klar verneinen. Die Gespräche der involvierten Parteien und die Erarbeitung der Vertragsinhalte dauerten einige Zeit. Das Datum der Vertrags-

unterzeichnung steht auch im Zusammenhang mit dem Fristablauf der provisorischen Unterschutzstellung des Ensembles Hafenstrasse 19 per 31. Dezember 2020.

11. Teilt die Regierung die Ansicht des Anfragenden, dass bei der Stimmbürgerschaft die Kenntnis über den langfristigen Weiterbetrieb von Hafeninfrastruktur (Silo) am Westquai auch nach Inbetriebnahme des Hafenbeckens 3 einen gewissen Einfluss auf die Meinungsbildung im Abstimmungskampf hätte haben können?

Nein, der Regierungsrat teilt diese Ansicht nicht. Denn nach 2029 findet kein Hafenbetrieb auf dem Westquai mehr statt. Die mögliche Weiternutzung eines einzelnen Silogebäudes ohne direkten Umschlag am Westquai hat keinen Einfluss auf die Frage zur strategischen Ausrichtung des Hafens im Segment der Containerverkehre. Bei der Abstimmung vom 29. November 2020 ging es um die kantonale Finanzierungsbeiträge am Bau des Hafenbeckens 3 als Schiffsanschluss für die Containerschifffahrt an das Gateway Basel Nord als nationale Terminalinfrastruktur.

C) SBB Cargo und GBN

Am 26.01.2021 gaben die SBB bekannt, dass sie infolge der Ertragsausfälle wegen Covid-19 ihr Immobilien- und Investitionsprogramm bis 2025 um insgesamt 700 Mio. CHF reduzieren müssen. Dazu folgende Fragen:

12. Welche Auswirkungen hat dieser Entscheid der SBB auf das Gateway Basel Nord (GBN) und somit auf den Bau des Hafenbeckens 3?

Keine. Es handelt sich bei dem Projekt Gateway Basel Nord und beim Hafenbecken 3 um Infrastrukturprojekte, die auf Grundlage des Gütertransportgesetzes finanziert werden. Die Medienmitteilung der SBB vom 26. Januar 2021 kündigte an, ausgewählte Immobilienprojekte im Umfang von 700 Mio. Franken aufgrund der angespannten finanziellen Situation in der Covid-19-Pandemie zu sistieren. In der darauffolgenden Medienmitteilung vom 25. Februar 2021 wurde die Sistierung der Immobilienprojekte nach Gesprächen mit dem Bund zurückgenommen.

13. Sind dadurch für das Projekt GBN neue Verzögerungen zu erwarten?

Nein. Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Besteht die Gefahr, dass sich die SBB Cargo aus dem Projekt als Investor zurückzieht und allenfalls nur noch das Land im Baurecht zur Verfügung stellen wird?

Nein, diese Gefahr wird nicht gesehen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin