



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zum Postulat von Christoph Rudin, SP-Fraktion vom 26. Juni 2006; Trinationaler Masterplan Rheinhafen ([2006/026](#))

Datum: 30. März 2010

Nummer: 2010-135

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2010/135

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat von Christoph Rudin, SP-Fraktion vom 26. Juni 2006; Trinationaler Masterplan Rheinhafen ([2006/026](#))

vom 30. März 2010

Am [18. Januar 2007 überwies](#) der Landrat ein Postulat von Christoph Rudin mit dem Titel: "Trinationaler Masterplan Rheinhafen" an den Regierungsrat. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

„Die Rheinschifffahrt ist eine ökologisch sinnvolle Transportart und die Rheinhäfen sind eine wichtige Verkehrsdrehscheibe von europäischer Bedeutung. Mit dem Abbau der Pflichtlager und der Zusammenlegung der Häfen der Kantone Basel-Land und Basel-Stadt kann die Gesamtfäche der vier Häfen massiv reduziert und ein Teil der Hafengebiete umgenutzt werden. Die frei werdenden Hafengebiete sind äusserst begehrt.

Im Kanton Basel-Stadt läuft die Diskussion auf Hochtouren: Novartis wird am Rhein einen Campus errichten. Dazu wäre der Hafen St. Johann nach schräg gegenüber an den Klybeck-Quai zu verlegen. Die Gegner dieser Verlegung möchten das Rheinufer Klybeck mit einer Wohnüberbauung aufwerten und plädieren für eine Verlegung des Hafens St. Johann in die Hafenbecken I und II, eventuell nach Birsfelden oder in den Auhafen. Eine Studie des ETH-Instituts Basel sieht vor, die Basler Häfen in einen neu zu errichtenden Hafen in Weil zu verlegen. Die Anzüge Labhardt und Lachenmeier fordern nun eine Hafenplanung in einem grösseren Kontext.

Etwas stiller verläuft die Diskussion im Kanton Baselland, obwohl die Revision des Hafengesetzes und der neue Richtplan auf der Traktandenliste stehen und obwohl gegen die geplante Fusion der Häfen beider Basler Halbkantone Widerstand erwächst. All diese Themen waren schon Gegenstand landrätlicher Vorstösse - bis jetzt ohne sichtbare Wirkung. Die Gemeinde Birsfelden möchte ihr Wohngebiet vergrössern, wozu sich einzig das Hafensreal anbietet, das rund 1/3 des Gemeindeareals ausmacht. Auf der anderen Seite fürchtet das Gewerbe um günstige Baurechtsparzellen und fordert Standorte mit Entwicklungsmöglichkeiten. Es ist unklar, wer sich um eine übergeordnete Koordination kümmert und dafür die Verantwortung übernimmt.

In zahlreichen Studien zeigen Ökonomen, Raumplanerinnen und Architekturbüros interessante Visionen für die Nutzung der Hafengebiete in der Region Basel auf. Je nach Auftraggeber sind die Visionen sehr unterschiedlich. Die Kantone, Gemeinden, Länder sind im Wettstreit mit der Privat-

wirtschaft und mit Umweltverbänden um eine möglichst attraktive - und ihren Bedürfnissen entsprechende - Umnutzung des Rheinuferes. Erste Entscheide sind schon gefallen und noch immer wären eine Vielzahl raumplanerischer, betriebswirtschaftlicher und unternehmerischer Entscheidungen notwendig und zu koordinieren. Mit einem Masterplan könnten die betroffenen Länder, Kantone und Gemeinden, zusammen mit den betroffenen Unternehmen, eine Gesamtlösung erarbeiten, welche die Hafengebiete einer optimalen Nutzung zuführt.

Die Unterzeichneten beantragen dem Regierungsrat, zusammen mit Basel-Stadt, Deutschland und Frankreich einen Masterplan über die Nutzung der Häfen Basel St. Johann und Klybeck, Birsfelden, Auhafen Muttenz, Weil-Friedlingen und Hünningen zu erarbeiten und dem Landrat darüber zu berichten.“

Der Regierungsrat hat das Postulat betreffend einen trinationalen Masterplan Rheinhafen geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

1 Ausgangslage

Seit der Überweisung des Postulates ist – im Nachgang zur kantonalen Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 - der Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedktion und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag – [SGS 421.1](#)) am 01. Januar 2008 in Kraft getreten. Damit ist ein paritätisches und nach unternehmerischen Grundsätzen geführtes Unternehmen unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen“ als Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit errichtet worden. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme vom 13. Juni 2006 ausgeführt, dass bei einer Annahme der (damals dem Landrat vorgelegenen) Vorlage des Fusionsvertrags die Möglichkeiten über eine erweiterte trinationale Zusammenarbeit abgeklärt werden können. Es hatte sich in der damaligen Diskussion im Landrat am 18. Januar 2007 gezeigt, dass mehrere Parteivertreter unabhängig einer Fusion aus langfristiger Sicht eine trinationale Planung befürworten.

2 Hafentwicklungsstrategie: Längerfristige Deckung der Nachfrage nach mehr Hafeflächen

Die strategisch günstige verkehrsgeografische Lage der Nordwestschweiz hat dazu geführt, dass die Region die wichtigste Logistkdrehscheibe des Landes geworden ist. Dazu haben die Rheinhäfen wesentlich beigetragen, insbesondere zur Bündelung grosser Verkehrsströme (u.a Container und Massengüter) auf die Hauptverkehrskette Schiff – Bahn (70% vom Schiffsumlad). Damit erreichen die Rheinhäfen den höchsten Verlagerungsanteil aller Transportketten und entlasten die Agglomeration täglich um rund 1000 Lkw-Fahrten. Gespräche mit Terminal- und Speditionsunternehmen zeigen, dass eine hohe Nachfrage nach weiteren trimodalen Umschlagsflächen mit Wasseranschluss besteht, welche heute aufgrund der praktisch voll ausgelasteten Hafeflächen nicht befriedigt werden kann. Vor diesem Hintergrund stellt sich nicht die Frage einer wesentlichen Reduktion der Hafennutzung, sondern vielmehr diejenige, wo die zukünftigen (zusätzlichen) Import/Export- und Transitverkehre raumsparend gebündelt und umgeschlagen werden sollen. In

diesem Kontext hat der Verwaltungsrat der SRH eine Hafenentwicklungsstrategie mit folgenden Schwerpunkten verabschiedet:

- Weiterentwicklung der trimodalen Logistikkreisläufe der Häfen durch Nutzung und Stärkung der Standortvorteile der einzelnen Hafenstandorte;
- Langfristige Sicherung der Entwicklungsoptionen zusammen mit den Eignerantonen und den trinationalen Partnern;
- Aufwertung des städtischen Rheinuferes Klybeck – Dreiländereck für die Öffentlichkeit und Öffnung für Dienstleistungsnutzungen im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung (mit Kompensation für die Hafenlogistik) gemäss kantonalem Richtplan;
- Verkehrspolitik und Standortförderung: Einbindung der Schifffahrt und der Rheinhäfen in die Verkehrspolitik des Bundes und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung sowie
- Förderung des trinationalen Hafenstandorts am südlichen Oberrhein im Logistikmarkt.

3 Rheinports Basel – Mulhouse – Weil: Kooperationsplattform für die Häfen im Dreiländereck

Seit rund zwei Jahren haben die Schweizerischen Rheinhäfen (ehemals Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft), die Ports de Mulhouse-Rhin (Huningue, Ottmarsheim) und die Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein unter dem Patronat der Handelskammer beider Basel, der CCI Sud Alsace und der IHK Hochrhein-Bodensee ihre Aktivitäten für eine verstärkte trinationale Zusammenarbeit gebündelt. Die drei Häfen in der Region am südlichen Oberrhein und die drei Industrie- und Handelskammern haben sich zu Beginn des Jahres 2008 zu einer Arbeitsgemeinschaft "RheinPorts Basel - Mulhouse - Weil" zusammengeschlossen, um Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ergebnisoffen im Rahmen eines mehrstufigen Projekts zu untersuchen. Das Ziel ist, ihre gemeinsamen Standorte am Dreiländereck zu stärken, die vorhandenen Synergien zu nutzen sowie die Wettbewerbsposition gegenüber den nördlich gelegenen Binnenhäfen im Ruhrgebiet zu verbessern.

Die Geschäftsmodelle der drei Häfen präsentieren sich heute heterogen. In der Schweiz, Deutschland und Frankreich gibt es je eine selbständige Hafengesellschaft. Die gesellschaftlichen Formen der drei Häfen unterscheiden sich ebenso wie die betrieblichen. Die Schweizerischen Rheinhäfen zum Beispiel sind eine öffentlich-rechtliche Anstalt im Besitz der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Sie sind nach dem Landlord-Prinzip organisiert und fokussieren sich in dieser Funktion auf die Vergabe von Baurechten an Dritte und das Erstellen und Unterhalten der nötigen Hafeninfrastruktur, während der Umschlag durch private Unternehmen (Umschlagsfirmen, Speditionen, Transportunternehmen) erbracht wird. Die Ports de Mulhouse-Rhin sind Konzessionsnehmer des Staates und schlagen Güter auch selbst um. Die Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein GmbH ist selber ebenfalls im Umschlag tätig. Die Realisierung von grenzüberschreitenden Synergiepotenzialen bedingt als Voraussetzung bzw. als erster Schritt eine Harmonisierung der Geschäftsmodelle in Richtung des Landlord-Modells der SRH.

Vor diesem Hintergrund erfolgt bis im Herbst 2010 eine vertiefte Expertise, mit dem Ziel, die Synergiepotenziale ab 2011 schrittweise gezielt zu erschliessen. Neben der Markt- und Verkehrsentwicklung, der Raumordnungspolitik und den Handelsbeziehungen zwischen den drei Ländern stellen sich für die verschiedenen grenzüberschreitenden Kooperationsmodelle komplexe juristische Problemstellungen. Sie bewegen sich jeweils im Spannungsfeld öffentliche Hand, Gesellschafter, Kunden und Gewerbe und umfassen die Bereiche Steuern, Fördermittel, Arbeits- und Sozialrecht,

Zoll, Sicherheit, Abgaben und schliesslich Betreiber und Eigentumsstrukturen. Dabei werden die Erfahrungen mit dem Euroairport mit einbezogen.

4 Fazit

Dank der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel zu den Schweizerischen Rheinhäfen per 1.1.2008 sind auf Schweizer Seite die notwendigen Voraussetzungen geschaffen worden, um die trinationalen Kooperations- und Synergiepotenziale mit den Nachbarhäfen und den entsprechenden Eignern zu prüfen. Aufgrund der separaten territorialen Zuständigkeiten sowie der stark divergierenden gesetzlichen Grundlagen und Strukturen ist ein grenzüberschreitender Masterplan nicht realisierbar. Mit der in der Zwischenzeit eingeleiteten gezielten Prüfung der trinationalen Kooperationspotenziale ist jedoch ein institutionalisierter Zusammenarbeitsprozess in Gang gesetzt worden, welcher die geeignete Basis für eine grenzüberschreitende Hafenentwicklung bildet.

5 Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat auftragsgemäss das Postulat geprüft und über seine Abklärungen berichtet. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2006/026 von Christoph Rudin betreffend einen trinationalen Masterplan Rheinhafen abzuschreiben.

Liestal, 30. März 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

der Präsident:
Wüthrich

der Landschreiber
Mundschin