

**Vorlage an den Landrat**

Vom 17. Dezember 2002

**Schriftliche Antwort des Regierungsrates zur Interpellation Peter Meschberger :  
Nutzung der Rheinhäfen (2002/255)**

Wir gestatten uns, die Interpellation wie folgt zu beantworten:

**Allgemeine Bemerkungen**

Mit Beschluss Nr. 1329 vom 20.10.2002 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Rahmen eines partnerschaftlichen Geschäftes und unter dem Titel „Umsetzung des Projektes Swiss Rhine Ports (SRP)“ Grundsatzentscheide über die Zusammenlegung der kantonalen Rheinhäfen gefällt. Die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat entsprechend gleichlautende Beschlüsse gefasst. Diese Grundsatzentscheide basieren einerseits auf verschiedenen Vorstössen im Landrat und im Grossen Rat, andererseits auf den Ergebnissen von zwei von den für die Rheinhäfen verantwortlichen Vorstehern der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion (VSD) und des Wirtschafts- und Sozialdepartementes (WSD) in Auftrag gegebenen Studien. Einer der wichtigsten Punkte des Regierungsratsbeschlusses ist der Entschluss, die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft und des Kantons Basel-Stadt zusammenzulegen und in eine Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit zu überführen. Im weiteren wird das in der Detailstudie erarbeitete Hafennutzungskonzept, die daraus abgeleitete Hafenenwicklungsstrategie sowie der ermittelte Schlüssel für die Verteilung der Ertragsüberschüsse genehmigt. Das im Rahmen eines ausführlichen Masterplanes aufgezeigte Vorgehen mit entsprechenden Teilprojekten, Prozessen und Terminen wurde ebenfalls genehmigt. Daraus abgeleitet wird als Kernaufgabe und nächster Schritt die Ausarbeitung einer Parlamentsvorlage mit dem Inhalt eines neuen gemeinsamen Hafengesetzes und mit dem dazu notwendigen Staatsvertrag in Auftrag gegeben.

Der Regierungsrat wird im Rahmen dieser Gesetzes- und Staatsvertragsvorlage selbstverständlich das Parlament und das Volk zu diesem Geschäft ausführlich informieren und involvieren. Weil davon ausgegangen wird, dass alle mit der Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen zusammenhängenden Fragen, also auch die vom Interpellanten gestellten Fragen mit der Vorlage ausführlich debattiert werden, andererseits alle dazu notwendigen Unterlagen dazumal offengelegt werden, soll an dieser Stelle keine Vorausdebatte geführt werden und möglichst knapp zu den Fragen Stellung genommen werden. Die Parlamentsvorlage wird voraussichtlich im 2003 dem Landrat unterbreitet.

## **Beantwortung der Fragen**

### **1. Welches sind die Vermögenswerte der beiden Rheinhäfen Birsfelden und Muttenz, welche in die neue Gesellschaft eingebracht werden sollen?**

Die von der Firma Aegerter Bosshardt AG vorgenommene Bewertung der Anlagen (Zeitwertschätzung) ergab für die Rheinhäfen Birsfelden und Muttenz einen Wert von 25,355 Mio Fr. Für die Rheinhäfen Basel-Stadt wurde entsprechend ein Zeitwert von 44,790 Mio Fr. geschätzt. Es ist vorgesehen, das ermittelte Anlagevermögen in das Eigentum der neuen Unternehmung zu überführen und zu bilanzieren. Die beträchtlichen Unterschiede sind einerseits in den komplexeren topografischen Verhältnissen der städtischen Häfen, andererseits in der bisher unterschiedlichen Erneuerungsstrategie der beiden Kantone begründet. Eine Ausgleichszahlung zwischen den beiden Kantonen ist nicht vorgesehen,

Wichtig hierbei ist, dass die beiden Kantone grundsätzlich Eigentümer sämtlicher Areale auf ihrem Kantonsterritorium bleiben werden.

### **2. Wie sieht das Nutzungskonzept dieser Rheinhäfen aus?**

Ein im Falle einer Zusammenlegung zum Tragen kommendes Hafennutzungskonzept und eine Hafenentwicklungsstrategie war im Rahmen der Detailstudie der Firma Booz Allen & Hamilton AG (BAH) ein wichtiger Punkt des Pflichtenheftes. Beides wurde inzwischen erarbeitet und liegt als umfangreiche Grundlage und Basis für das weitere Vorgehen vor. Die strategischen und konzeptionellen Überlegungen werden Bestandteil der angekündigten Vorlage an den Landrat und an den Grossen Rat sein und in das neue gemeinsame Hafengesetz und in den Staatsvertrag einfließen. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf die sehr ausführlichen Unterlagen detailliert einzugehen. Im Prinzip wurde aufgrund einer klassischen Vorgehensweise mit der Aufzeigung möglicher Entwicklungen und Anforderungen des internationalen Güterverkehrsmarktes eine allgemeine Bestandesaufnahme der in den Rheinhäfen beider Basel verfügbaren Areale vorgenommen und die Interessen der Stakeholder abgeklärt. Dabei wurden auch die Standortgemeinden involviert. Die Ergebnisse wurden in eine SWOT-Analyse (Strength, Weakness, Opportunities, Threats) eingeleitet und aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht gewürdigt. Als Resultat liegt ein Nutzungskonzept mit arealbezogenen Schwerpunktbildung nach Transport-, Umschlags-, Logistik-, Industrie- und Gewerbeaktivitäten vor, nachdem sich die Hafenentwicklungsstrategie künftig zu richten hätte.

### **3. Wie will der Regierungsrat seine im Rheinhafengesetz postulierte Aufgabe der „optimalen Nutzung“ künftig wahrnehmen?**

Wie bereits erwähnt, wird im Rahmen der Parlamentsvorlage ein neues gemeinsames Rheinhafengesetz erarbeitet. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bezüglich der Nutzung der Rheinhäfen neben der Zielsetzung aus dem erwähnten Nutzungskonzept keine gegenüber dem heute geltenden Hafengesetz des Kantons Basel-Landschaft völlig anderslautenden Ziele verfolgt werden. Es wird Aufgabe der neuen

Unternehmung sein, eine über die Gesamtheit aller Areale optimierte Nutzung mit güterspezifischer Schwerpunktbildung anzustreben. Diese gemeinsame Arealbewirtschaftung ist ein Hauptgrund für eine Zusammenlegung der Rheinhäfen. Die Kantone nehmen ihre spezifischen diesbezüglichen Aufgaben im Rahmen der Vertretungen in den Aufsichtsgremien der neuen Unternehmung wahr. Vorgesehen ist beispielsweise der Einbau eines Vetorechtes.

#### **4. Mit welchen Mitteln will der Regierungsrat seiner gesetzlichen Pflicht in den Rheinhäfen nachkommen?**

Die geplante neue gemeinsame Unternehmung wird abgestützt auf einen ebenfalls bereits vorliegenden Businessplan mit einer Plan-Erfolgsrechnung, einem Investitionsplan und einem Liquiditätsplan. Daraus ist unter anderem ersichtlich, dass das Unternehmen bereits für das erste Betriebsjahr mit höheren Betriebsüberschüssen rechnet und von Beginn an über genügend Liquidität verfügen wird. Die Kantone werden also kein Betriebskapital zur Sicherstellung des Betriebes einschiessen müssen.

#### **5. Welche Entwicklung für die beiden Rheinhäfen sieht der Regierungsrat kurz- und mittelfristig?**

Wie bereits ausgeführt, wird sich die Entwicklung der Rheinhäfen nach der auf das Nutzungskonzept abgestützten Hafenentwicklungsstrategie mit der arealbezogenen Schwerpunktbildung richten. Dabei werden die vorhandenen Kapazitätsreserven sowohl der Transportwege als auch der Areale entsprechend berücksichtigt. Es gilt wie bisher, das ökologisch und ökonomisch vorbildliche Transportmittel „Schiff“ zu nutzen und zu fördern. Angesichts des drohenden Kollapses der Transportmittel auf der Strasse und den absehbaren Schwierigkeiten des Schienenverkehrs liegt es auf der Hand, dass die Binnenschifffahrt und damit die Rheinhäfen durchaus eine steigerungsfähige Zukunft haben.

#### **6. Sieht der Regierungsrat im Birsfelder Hafen eine verstärkte Industrie- und Gewerbetätigkeit vor? Falls ja: Welche Industrie- und Gewerbetätigkeit soll angesiedelt werden? Könnte das Hafensareal nach dem Wegfall der Pflichtlager verkleinert und ein Teil davon zu Wohnraum umgenutzt werden?**

Die etwas spezielle Situation im Hafengebiet von Birsfelden hat bereits in der Vergangenheit dafür gesorgt, dass eine unterschiedliche Entwicklung stattgefunden hat. Der Bereich nördlich der Hafenstrasse ist stärker „wasserumschlagsorientiert“, während die südlich und vorallem südwestlich der Hafenstrasse liegenden, teilweise mit der Industriezone vermischten Gebiete heute schon teilweise Industrie- und Gewerbebetriebe beheimaten. Allerdings muss klar gesagt werden, dass im eigentlichen Hafenperimeter grundsätzlich auch "Hafenwirtschaft" betrieben wird und auch weiterhin betrieben werden soll. Die unzweifelhaft bestehende schwierige Situation bezüglich dem in der Gemeinde Birsfelden vorhandenen Platz für Wohnbauten kann nicht auf dem Hafensareal gelöst werden. Dabei trifft es absolut nicht zu, dass Areal „kaum bewirtschaftet“ oder „über Jahre brach liegt“. Der Nachweis für diese immer wieder vorgebrachte Behaup-

tung konnte bisher nicht erbracht werden. Eine Verkleinerung des hafenwirtschaftlich genutzten Areals und insbesondere eine Umnutzung für Wohnraum ist nicht vorgesehen. Wie an anderer Stelle schon mehrfach dargelegt, wird eine intensivere Nutzung der Areale angestrebt. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons sind dabei dort beschränkt, wo langfristige Baurechtsverträge bestehen.

**7. Wann wird der Kanton, um den Bestimmungen des Rheinhafengesetzes zu folgen, mit den Baurecht nehmenden Firmen Verhandlungen führen im Hinblick auf bessere Nutzungen dieser Areale?**

Der Kanton führt permanent Verhandlungen mit den Baurecht nehmenden Firmen, nicht zuletzt auch über die spezifische Nutzung einzelner Areale. Die Einflussnahmemöglichkeiten durch den Kanton sind beschränkt. Wenn die Bestimmungen der Gesetze, insbesondere des Hafengesetzes und die Bedingungen der Baurechtsverträge eingehalten sind, kann der Kanton nicht direkt intervenieren. Da der Kanton nicht wie in unseren Nachbarländern selber Hafengewirtschaft betreibt, sondern lediglich Areal und Infrastruktur zur Verfügung stellt, darf er auch keine dirigistischen Massnahmen treffen.

**8. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass der Kanton den grössten Teil des Rheinhafenareals in seinem Besitz hält und durch Hafengebühren und Baurechtszinsen erkleckliche Einnahmen generiert, die Gemeinden aber vom Landbesitz weder Steuern erheben, noch an den anderen Einnahmen teilhaben können?**

Dass der Kanton über Baurechtszinsen und Hafengebühren in den Rheinhäfen beträchtliche Einnahmen generiert ist richtig und vom Gesetzgeber auch gewollt. Das Hafengesetz sieht ausdrücklich eine entsprechende Bewirtschaftung des Areals vor. Die Hafengebühren werden entrichtet für die Benützung der Hafeninfrastruktur. Der Kanton unterhält und erneuert diese Infrastruktur und investiert dabei teilweise im grösseren Umfang. So übernimmt der Kanton beispielsweise an den Kosten der Trennkanalisation CISTERNA im Umfang von 9.3 Mio Fr. zwei Drittel, also immerhin rund 6 Mio Fr. Über Steuereinnahmen und Gebühren werden ebenfalls Einnahmen in beträchtlicher Höhe generiert, an welchen die Standortgemeinden teilhaben.

**9. Wie sieht die Zukunft des Rheinhafengesetzes aus, wenn die Rheinhäfen zusammengeschlossen werden? Basel-Stadt hat meines Wissens kein Rheinhafengesetz.**

Wie bereits ausgeführt, wird im Hinblick auf eine Zusammenlegung ein neues gemeinsames Hafengesetz ausgearbeitet. Damit wird das bisherige Hafengesetz des Kantons Basel-Landschaft aufgehoben. Dies bedingt gemäss Kantonsverfassung eine Vierfünftelmehrheit im Landrat. Kommt diese nicht zustande, muss eine Volksabstimmung durchgeführt werden. Das Hafengesetz des Kantons Basel-Stadt stammt vom 13. November 1919 und wird in gleicher Weise aufgehoben.

## **10. Welche Wertschöpfungsmassnahmen sieht der Regierungsrat vor und nach dem Zusammenschluss der Rheinhäfen?**

Die Aktivitäten konzentrieren sich auf die geplante Zusammenlegung, wobei bereits für die kommenden zwei Jahre gegenseitige „Spielregeln“ vereinbart wurden. Im Prinzip geht es darum, dass die beiden Partnerkantone sich gegenseitig über geplante Massnahmen informieren und keine Aktivitäten entwickeln, welche nicht im Einklang mit der gemeinsamen Hafentwicklungsstrategie sind. Es wird ebenfalls Aufgabe der neuen Unternehmung sein, entsprechende Massnahmen einzuleiten.

## **11. Sind für den Regierungsrat auch andere als industrielle oder gewerbliche Nutzungen, etwa Wohnüberbauungen, vorstellbar?**

Das geltende und wohl auch das zukünftige Hafengesetz bezeichnet das Hafengebiet als Spezialzone und lässt sinnvollerweise nur Wohnungen für standortgebundenes Personal und deren Familien, bezw. Betriebsinhaberinnen und –inhaber zu. Provisorische Unterkünfte können ausnahmsweise zugelassen werden. Dass in einem intensiv genutzten Industrie- und Gewerbeareal Wohnraum erstellt wird, ist auch aus Sicherheitsgründen kaum vorstellbar. Die oft angeführten Beispiele der Wohnnutzung von Hafengebäuden (z.B. London) gehen von völlig anderen Voraussetzungen aus. Die dortigen Hafengebäuden sind veraltet und werden seit Jahren nicht mehr industriell oder gewerblich genutzt. Die Hafentätigkeiten wurden in andere Gebiete grossräumig verlagert und es wurden am neuen Standort vollständig neue moderne Hafenanlagen gebaut.

### **Zusammenfassung**

Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben aufgrund der Empfehlungen aus dem Schlussbericht der Prognos-Studie und der Detailstudie Booz Allen & Hamilton AG die Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen bei der Basel grundsätzlich beschlossen. Die Vorarbeiten umfassten unter anderem auch die Erarbeitung einer gemeinsamen Hafentwicklungsstrategie und eines Hafennutzungskonzeptes. Diese Grundlagen werden einer Parlamentsvorlage zugrunde gelegt, welche ein neues gemeinsames Hafengesetz und einen Staatsvertrag zwischen den Partnerkantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zum Inhalt hat. Die Vorlage wird voraussichtlich im Frühsommer 2003 den beiden Parlamenten unterbreitet.

Die Zukunft der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft wird weitgehend davon abhängen, welche Entwicklungsstrategien verfolgt werden und wie sich die Zusammenarbeit der Partner im trimodalen Verkehr künftig gestaltet. Dazu werden bereits ausgearbeitete Entwicklungsstrategie und das Hafennutzungskonzept wichtige Hinweise geben.

Eine grundsätzliche Aenderung der Hafenpolitik ist im Zusammenhang mit einer Zusammenlegung der Rheinhäfen nicht beabsichtigt. Insbesondere eine Verkleinerung des Hafenareals wird nicht angestrebt.

Der Regierungsrat erwartet eine ausführliche Debatte zu den Fragen der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel, zum künftigen neuen gemeinsamen Hafengesetz und zum dazu notwendigen Staatsvertrag. Er wird mit der Vorlage über alle Vorarbeiten ausführlich informieren. Die Antworten erfolgen aus heutiger Sicht und möglichst knapp.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der 2. Landschreiber: Achermann