



## Vorlage an den Landrat

### Staatsvertrag

### Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag)

#### Partnerschaftliches Geschäft

vom 13. Juni 2006

Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat den gemeinsam mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt erarbeiteten Staatsvertrag sowie den dazugehörigen Bericht betreffend Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag).

Im Zusammenhang mit diesem Bericht nimmt der Regierungsrat auch Stellung zu den folgenden vier hängigen parlamentarischen Vorstössen.

#### 1. Postulat 1997/132 vom 19. Juni 1997: Peter Meschberger, SP-Fraktion "Schaffung einer einzigen überkantonalen Rheinhafenverwaltung"

*In den beiden Halbkantonen bestehen zwei getrennte Rheinhafenverwaltungen und zwei unterschiedliche kantonale Rheinhafengesetze. Dies führt neben grossem Aufwand auch dazu, dass die Standorte sich konkurrenzieren und eine gemeinsame Planung für den schweizerischen Teil des Oberrheins schwierig macht.*

*Die Transport auf dem Rhein wird konkurrenziert durch den Transport auf Schiene und Strasse. Mit einer kostengünstigen Administration und einer gemeinsamen Planung und Organisation aller drei Häfen könnte Einiges getan werden, um die Attraktivität der Rheinschiffahrt zu verbessern.*

*Wir bitten darum die Regierung zu prüfen,*

- *ob es mögliche wäre alle drei Rheinhäfen durch den Kanton Basel-Landschaft zu verwalten und*
- *ob es möglich wäre, die kantonalen Rheinhafen-Gesetzgebungen von Basel-Stadt an die von Basel-Landschaft anzugleichen,*
- *zu berichten, welche Vor- und Nachteile auf die regionale und schweizerische Wirtschaft eine Zusammenlegung hätte,*
- *welche finanziellen Folgen sich ergeben würden.*

### **Stellungnahme des Regierungsrates:**

Mit der Vorlage zur Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel (Staatsvertrag) sind alle angesprochenen Prüfungspunkte erfüllt.

### **2. Motion 1999/169 vom 2. September 1999: Rita Kohlermann, FDP-Fraktion "Optimierung der Transportinfrastruktur am Oberrhein und Hochrhein"**

*Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt - mitten im Dreiländereck Deutschland- Frankreich-Schweiz gelegen - bilden eine wichtige Schnittstelle im internationalen Verkehr, an der sich Wasser, Strasse, Bahn und Luft treffen. Dank dieser Schnittstelle ist das Dreiländereck eine wichtige Drehscheibe im internationalen Verkehr. Allein diesem Umstand verdankt sie ihre eigenen, hervorragenden Verkehrsverbindungen mit anderen Regionen, was für die regionale Wirtschaft als entscheidender Standortfaktor zu betrachten ist.*

*Die Standortqualität einer Region in Bezug auf den Faktor Verkehr misst sich sowohl an der Qualität der die Region verbindenden Strecken, als auch an der Qualität der Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger d.h. der Bahnhöfe, Flughäfen und Güterterminals etc., wobei neben Platz und Gestaltung des Raumes vor allem die Intermodalität der Verkehrsträger an den Schnittstellen das entscheidende Element der Zukunft sein wird. -*

*Der europäische Binnenmarkt, die Liberalisierung der Verkehrsmärkte, die Erhöhung der Gesamtgewichte auf Schweizer Strassen auf 40t, die bilateralen Verträge Schweiz-EU und der Bau des NEAT-Systems bewirken eine neue Dynamik, die durch die Rückverlagerung des Umwegverkehrs über den Brenner zusätzlich verstärkt wird. Diese Dynamik bringt für unsere Region Probleme, aber auch Chancen.*

*Schliesslich gilt es zu beachten, dass die Wirtschaftsregionen Europas - auch der Schweiz - in einem lange nicht mehr so virulent dagewesenen Wettbewerb stehen. Das Dreiländereck ist im Begriff, zu einer einzigen Wirtschaftsregion zusammenzuwachsen. Konkurrenz einzelner Teilgebiete untereinander darf die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Wirtschaftsregionen nicht gefährden.*

*Ein wichtiger Teilaspekt der Wettbewerbsfähigkeit unserer Region im Verkehr ist die trinationale Terminalpolitik am Oberrhein.*

*Die infrastrukturellen Voraussetzungen auf den bestehenden Terminalflächen in Baselland, Basel-Stadt und Weil, sowie im Raum Mulhouse und Freiburg - wie eine Studie der Handelskammern am Oberrhein zeigt - genügen den modernen logistischen Bedürfnissen nicht mehr. Die Terminalstruktur ist zersplittert; auf den Terminalflächen befinden sich viele Operateure, welche die vorhandenen Potentiale und Synergiemöglichkeiten nicht nutzen können. Es müssen neue und innovative Ansätze entwickelt werden, damit die Verkehrsströme, die bereits in Planung und im Bau befindlichen Massnahmen an Strecken und an Terminals sowie die Wettbewerbsverhältnisse im Markt zur optimalen Nutzung der Infrastrukturanlagen führen.*

*Die grossen Terminalflächen befinden sich praktisch ausschliesslich auf öffentlichem Grund, so dass zuerst von staatlicher Seite die Rahmenbedingungen für die Zukunft*

*gesetzt werden müssen. Was not tut, ist eine Terminalkonzeption zur besseren Nutzung bestehender Terminals, welche die Möglichkeiten und Grenzen der Kooperation einerseits und die betrieblichen Notwendigkeiten und technischen Möglichkeiten andererseits berücksichtigt. Im Bereich Güterumschlag besteht in dreierlei Hinsicht konkreter Handlungsbedarf:*

*Bessere Nutzung der verfügbaren Flächen, bessere Bündelung der Verkehrsteilnehmer zur Optimierung der Anbindung der Region nach aussen, bessere Austauschbarkeit der Kapazitäten zum Zwecke der Optimierung internationaler Transportketten.*

*Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird daher aufgefordert:*

- *die trinationale Zusammenarbeit zur Effizienzverbesserung im Logistikbereich und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit am Oberrhein mit neuen, innovativen Ansätzen voranzutreiben;*
- *zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt sowie den Regierungsverantwortlichen der Stadt Weil am Rhein und des Oberelsass ein Projekt auszulösen, das unter Einbezug möglichst vieler Grundstückbesitzer die optimale Nutzung der Terminalflächen im Güterverkehr zum Ziel hat;*
- *in einem ersten Schritt, mit den Partnern im Kanton Basel-Stadt, in Weil am Rhein und im Oberelsass die Bildung einer Gesellschaft für das Management der trinationalen Gewerbeflächen vorzusehen;*
- *in einem zweiten Schritt die Häfen der Region zu veranlassen, die Initiative für die Gründung einer neutralen Service- und Betriebsgesellschaft zu ergreifen, welche - unabhängig von Grundstückeigentümern - die optimale Nutzung und damit die Steigerung der bestehenden Kapazitäten fördert und aufwendige Neubauten verhindert.*

### **Stellungnahme des Regierungsrates:**

Ausgehend von einem günstigen Verlauf der Vorlage zur Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel und von raschen auf verschiedenen Stufen zu treffenden Entscheidungen ist frühestens mit der Aufnahme der Tätigkeiten einer zusammengelegten Organisation per 1.1.2008 zu rechnen. Der Regierungsrat hat – was die von den Postulanten geforderten grenzüberschreitenden Koordinationsmassnahmen und Projekte anbelangt – auf die in den drei betroffenen Ländern unterschiedlichen Systeme und Interessenlagen verwiesen, die einer Optimierung der Terminalflächen in einer übergreifenden internationalen Dimension entgegenstehen. Im Sinne einer Option besteht aufgrund der massgeblichen Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH mit der Übernahme dieser Anteile in die neue Organisation allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit zum Aufbau einer Art deutsch-schweizerischen Oberrheinhafen-Holding. Die Umsetzung einer solchen Massnahme ist aber eher langfristiger Natur, d.h. dass die in Prüfung stehende Zusammenführung der beiden kantonalen Hafenverwaltungen und die allenfalls anschliessende sorgfältige Markteinführung der neuen Unternehmung zwingende Voraussetzung dazu ist. In Ergänzung zu den Ausführungen zum Anzug Labhardt wird der beschriebene Hafenentwicklungsprozess auch einen Perspektivplan zur Stadtentwicklung in den Rheinarenalen mit umfassen mit der von den Anzugsstellern geforderten Eignungsanalyse für hafenfremde Nutzung. Die Verkehrsanalyse ist allerdings Gegenstand anderer hängiger Anzüge und steht nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Beantwortung wirtschaftspolitischer, unternehmerisch-struktureller, betrieblicher und städteplanerischer Fragen.

Eine konkretere Beantwortung dieser spezifischen Fragen erfolgt im Rahmen des Berichts des Regierungsrates zur Überprüfung des hafenbetrieblichen Ersatzstandortes in Folge der Neunutzung des Hafens St. Johann (Campus plus).

Eine Umstellung der Schweizerischen Rheinhäfen auf ein Betriebsmodell mit eigenem Umschlag und eigener Lagerung ist aufgrund der Tatsache, dass sämtliche Hafenareale langfristig an Privatunternehmen vergeben sind, ist aus heutiger Sicht weder rechtlich machbar noch betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll. Aus diesem Kontext geht hervor, dass eine auf alle drei Länder des Oberrheins abgestimmte Terminal- und Arealpolitik nicht realistisch ist.

### **3. Motion 2005/222 vom 8. September 2005: Regula Meschberger, SP-Fraktion "Anpassung des Rheinhafengesetzes"**

*Die Vernehmlassungen zum Entwurf des Staatsvertrages zur Fusion der Rheinhäfen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zeigen vor allem einen Kritikpunkt ganz deutlich auf: Das mit einer Spezialzone belegte Birsfelder Hafen- und Industrieareal ist im Verhältnis zum eigentlichen Umschlags- und Lagerraum weit überdimensioniert. Damit sind unnötige Nutzungseinschränkungen mit speziell für die Gemeinde, aber auch für den Kanton, wirtschaftlichen Nachteilen verbunden.*

*Schon bei der Revision des Rheinhafengesetzes im Jahr 1992 wurden die aus ökonomischer Sicht für Gemeinde und Kanton nachteiligen Konsequenzen der zu weit gefassten Spezialzone gerügt.*

*Damit nun bei einer allfälligen Fusion der Rheinhäfen Basel-Landschaft und Basel-Stadt der Entfaltungs- und Entwicklungsspielraum für neue Nutzungs-, resp. Umnutzungsmöglichkeiten des Birsfelder Hafen- und Industriegebietes - gerade auch im Vergleich zu Basel-Stadt - nicht unnötig eingeschränkt wird, müssen vordringlich die Fesseln gegen eine wirtschaftliche Nutzung des Gewerbe- und Industrieareals abgebaut werden.*

*Das heisst konkret, dass die für den Birsfelder Hafen geltende Spezialzone-Regelung auf das für den Hafenbetrieb notwendige Areal zu beschränken ist.*

*Der Regierungsrat wird beauftragt, das Rheinhafengesetz so abzuändern, dass sich die "Spezialzone Hafengebiet" im Birsfelder Hafen auf das für den Hafenbetrieb notwendige Areal beschränkt.*

#### **Stellungnahme des Regierungsrates:**

Das Rheinhafengesetz bildet die Grundlage der Hafenpolitik des Landrates und des Regierungsrates. In zahlreichen Äusserungen haben Parlament und Regierung in den vergangenen Jahren immer wieder bekräftigt, dass die eingeschlagene Hafenpolitik richtig sei und das Rheinhafengesetz sich bewährt habe. Aus diesem Grund wurde denn auch das Baselbieter Rheinhafengesetz als Grundlage des Staatsvertrages über die Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel gewählt. Entgegen der Behauptung der Motionärin, die Spezialzone Hafengebiet (Hafenperimeter) sei weit überdimensioniert muss festgehalten werden, dass das ausgeschiedene Areal der Umsetzung der Hafenentwicklungsstrategie und des Hafennutzungskonzeptes entspricht. Es scheint hier eine Verwechslung vorzuliegen: Die Rheinhäfen beider Basel haben zwar Umschlags-, Lager- und Verkehrsreserven, nicht aber Arealreserven. Im Rahmen der Verlagerungspolitik der Güterverkehre von der Strasse auf die Bahn und auf die Wasserstrassen geht die Hafenentwicklungsstrategie davon aus, dass die angesprochenen Umschlags-, Lager- und Verkehrsreserven in den nächsten Jahren mehr als ausgeschöpft werden müssen. Dazu werden Massnahmen wie Ausbau der Hafeninfrastruktur, Nutzungsintensivierungen, Organisations- und Logistikverbesserungen usw. notwendig sein. Es wäre fatal, diese Entwicklungsmöglichkeiten mit einer Redimensionierung der Spezialzone zu verunmöglichen.

Bei der von der Motionärin angesprochenen Revision des Rheinhafengesetzes im Jahr 1992 wurden der Gemeinde Birsfelden bereits namhafte Konzessionen gemacht und das ursprünglich vorgesehene Hafenareal verkleinert. Diese Verkleinerung war aus heutiger Sicht nicht sinnvoll, da die Gemeinde Birsfelden daraus keinen Nutzen generieren konnte. Im Übrigen schränkt die Spezialzonenregelung des Hafenareals die wirtschaftliche Nutzung als Gewerbe- und Industrieareal nicht ein, wie die Praxis mit zahlreichen Beispielen von im Birsfelder Hafen angesiedelten Industrie- und Gewerbebetrieben zeigt.

#### **4. Postulat 2006/026 vom 26. Januar 2006: Christoph Rudin, SP-Fraktion "Trinationaler Masterplan Rheinhafen"**

*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 Gesamtfläche 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 Privatwirtschaft 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 Hüningen zu erarbeiten und dem Landrat darüber zu berichten.*

#### **Stellungnahme des Regierungsrates:**

Das Postulat geht davon aus, dass im Rahmen des in den 90-er Jahren erfolgten Abbaus der nationalen Pflichtlager und der geplanten Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel die vorhandenen Hafenflächen massiv reduziert und die freiwerdenden Flächen einer Umnutzung zugeführt werden könnten. Diese Annahme trifft nicht zu! Der Pflichtlagerabbau betrifft in erster Linie die nationalen Inlandlager, die Rheinhäfen betreiben jedoch reine Umschlagslager. Damit hatte dieser Abbau auf die Rheinhäfen einen sehr geringen Einfluss. Auch mit dem geplanten Zusammenschluss der Rheinhäfen beider Basel werden keine Areale zur Umnutzung frei. Es trifft zwar zu, dass die Rheinhäfen umschlagkapazitätsmässig über Reserven verfügen. Dies betrifft aber weniger die Arealreserven als vielmehr die Infrastruktur. Die Kapazität eines Hafens wird vor allem durch die Länge der Schiffsanlegestellen bestimmt; für die Baselbieter Häfen ist ausserdem die Schleusenkapazität beim Kraftwerk Birsfelden entscheidend. Aus diesem Grund hat der Kanton Basel-Landschaft auch auf eigene Kosten eine zweite Schleuse gebaut. Im Rahmen der bestehenden und sich mit Sicherheit noch verschärfenden Probleme im Bereich Strasse und Schiene in

der Verkehrspolitik mit den angestrebten Verlagerungszielen ist der Regierungsrat überzeugt, dass die bestehenden Kapazitätsreserven der Binnenschifffahrt dringend benötigt werden. Die kontroversen Diskussionen über die siedlungs- und städtebaulichen Visionen berücksichtigen die verkehrspolitischen Anliegen und die unwiderlegbaren Vorteile der Binnenschifffahrt kaum. Die Realisierung des Novartis-Campus in Basel hat mit der Verlegung der vergleichsweise geringen Umschlags- und Arealkapazitäten des Hafens St. Johanns auf das Nutzungskonzept der Rheinhäfen beider Basel keinen entscheidenden Einfluss.

Bezüglich einer trinationalen Koordination der Hafennutzung muss darauf hingewiesen werden, dass zwischen dem Hafenbetrieb in den Rheinhäfen beider Basel und demjenigen in Deutschland und Frankreich ein entscheidender Unterschied besteht. Während in der Schweiz das eigentliche Hafenumschlagsgeschäft bewusst der Privatwirtschaft überlassen wurde und damit den Gesetzen des freien Marktes folgt, sind im Ausland die Häfen auch Hafenumschlagsbetreiber. Entsprechend beschränkt sich die Aufgabe der Rheinhäfen beider Basel auf die Zurverfügungstellung von Hafenaerial und Infrastruktur sowie auf die Durchsetzung und Kontrolle der im Gesetz vorgesehenen Vorschriften und Bestimmungen. Die unweigerlich notwendigen Lenkungsmaßnahmen in der Folge der Umsetzung eines Masterplanes dürften daher auf massive Schwierigkeiten stossen.

Im Sinne eines realistischen, schrittweisen Vorgehens wurde die Vorlage zum Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel unterbreitet. Diese Vorlage umfasst auch einen Businessplan und eine Entwicklungsstrategie, sowie einen Abschnitt über die Beteiligung am Rheinhafen Weil. Im Falle einer Annahme dieser Vorlage können anschliessend die Möglichkeiten über eine erweiterte trinationale Zusammenarbeit abgeklärt werden.

Liestal, 13. Juni 2006

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der Landschreiber: Mundschin

**Beilagen:**

- Gemeinsamer Bericht betreffend Zusammenlegung der Rheinschifffahrdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag)
- Staatsvertrag

## Landratsbeschluss

über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und den Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafenvertrag)

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen "Schweizerische Rheinhäfen" ("Ports Rhénans Suisses", "Swiss Rhine Ports") (Rheinhafen-Vertrag) vom 13./20. Juni 2006 wird genehmigt.
2. Das Postulat 1997/132 vom 19. Juni 1997: Peter Meschberger, SP-Fraktion „Schaffung einer einzigen überkantonalen Rheinhafenverwaltung“ wird als erfüllt abgeschrieben.
3. Die als Postulat überwiesene Motion 1999/169 vom 2. September 1999: Rita Kohlermann, FDP-Fraktion „Optimierung der Transportinfrastruktur am Oberrhein und Hochrhein“ wird abgeschrieben.
4. Die als Postulat überwiesene Motion 2005/222 vom 8. September 2005: Regula Meschberger, SP-Fraktion „Anpassung des Rheinhafengesetzes“ wird abgeschrieben.
5. Das Postulat 2006/026 vom 26. Januar 2006: Christoph Rudin, SP-Fraktion „Trinationaler Masterplan Rheinhafen“ wird abgelehnt.