



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Wirtschafts- und Abgabekommission

An den Grossen Rat

02.1534.02

Basel, 13. Dezember 2006

Kommissionsbeschluss
vom 11. Dezember 2006

Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission des Grossen Rates

zum

Gemeinsamen Bericht (02.1534.01)

betreffend den

Staatsvertrag zur Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Partnerschaftliches Geschäft

vom 20. Juni 2006

sowie

Mitbericht der Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Ausgangslage und Zielsetzung der Vorlage | 3 |
| 2. Auftrag und Vorgehen der Kommission | 4 |
| 3. Ergebnis der Kommissionsberatung | 5 |
| 3.1 Hearing..... | 5 |
| 3.2 Erwägungen der Kommission | 7 |
| 3.2.1 Gesamteinschätzung der Kommission..... | 7 |
| 3.2.2 Schwerpunkte der Kommissionsberatung..... | 7 |
| 4. Antrag an den Grossen Rat..... | 10 |
| Grossratsbeschluss | 11 |
| Mitbericht der Finanzkommission | |

1. Ausgangslage und Zielsetzung der Vorlage

Am 20. Juni 2006 haben die Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Vorlage zur Zusammenlegung der kantonalen Rheinhäfen genehmigt und ihren jeweiligen Parlamenten einen gemeinsamen Bericht zum entsprechenden Staatsvertrag vorgelegt. Der Staatsvertrag zwischen den beiden Kantonen soll alle für die Zusammenlegung relevanten Grundlagen regeln, um eine Basis zu schaffen für die Führung der zu einer öffentlich-rechtlichen Anstalt fusionierten Rheinhäfen.

Seit 1946 besteht zwischen den beiden Kantonen eine Vereinbarung zur Partnerschaft in Rheinschiffahrts- und Rheinhafenangelegenheiten, welche sich kontinuierlich in Richtung einer paritätischen Verwaltung der Hafenanlagen entwickelt hat. Gemäss Konkordat von 1958 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau ist die Funktion der Rheinschiffahrtsbehörde unter einem Dach zusammengefasst. Dies erleichtert nicht zuletzt einen gemeinsamen Auftritt gegenüber dem Ausland.

Vor diesem Hintergrund erachtet die Regierung die Zusammenlegung der beiden Hafenverwaltungen als weiteren Schritt einer bereits eingeleiteten Entwicklung. Auch in den beiden Parlamenten sind in den letzten Jahren Vorstösse eingereicht worden, welche die Prüfung der Zusammenlegung forderten. Gestützt auf Studien der Prognos AG und von Booz Allen Hamilton AG, welche eine Zusammenlegung der beiden Hafendirektionen als möglich und sinnvoll erachteten, fällten die beiden Regierungen im August 2002 den Grundsatzentscheid für das Projekt. 2004/05 folgte eine externe Vernehmlassung zum entsprechenden Staatsvertragsentwurf. Aufgrund der Vernehmlassung und der zwischenzeitlichen Entwicklungen (Ausgliederung des Hafens St. Johann) wurde der Staatsvertrag überarbeitet und den beiden Parlamenten in aktualisierter Form vorgelegt.

Mit vorliegendem Staatsvertrag sollen die Rheinhäfen beider Kantone aus den kantonalen Verwaltungen ausgegliedert werden und gemeinsam eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen SRH“ bilden. Den juristischen Sitz wird die Anstalt in Birsfelden haben, Standort der Direktion wird Basel sein. Die Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden richten sich nach dem basellandschaftlichen Personalrecht. Für die Führung wird ein fünfköpfiger Verwaltungsrat bestellt, in welchen die Kantone je ein Mitglied (mit Vetorecht hinsichtlich Budget, Jahresrechnung, Investitionen, Areal- und Nutzungskonzepte) entsenden. Als Aufsichtsorgane fungieren die Regierungen der beiden Kantone sowie eine interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission.

Die Hafenareale bleiben im Eigentum der Kantone. Diese übertragen der SRH die Hafeninfrastruktur (Quaianlagen, Dienstgebäude, Strassen). Neben der Arealbewirtschaftung wird die SRH auch hoheitliche Aufgaben erfüllen (Schiffahrts- und Hafenpolizei, Patente, Vollzug der Gesetzgebung für die Grossschiffahrt und Verkehrsregelung). Der Jahresgewinn wird auf die beiden Kantone im Verhältnis von 60% für Basel-Landschaft und 40% für Basel-Stadt verteilt. Dieser Verteilschlüssel wurde aufgrund des Substanzwertes und des Ertragswertes der Häfen ermittelt.

Die Regierung betont insbesondere die volkswirtschaftliche Bedeutung der Häfen. Jährlich werden 7-8 Mio. Tonnen Güter über die Rheinhäfen abgewickelt, das sind rund 15% der gesamtschweizerischen Aussenhandelsmenge. Es handle sich um eine der wichtigsten Drehscheiben für Container und Mineralöl. Ferner sei der Hafen ein wichtiges Element in der nachhaltigen Versorgungskette: Im Jahr 2005 wurden 69% des Schiffsumschlags ab und zu den Rheinhäfen mit der Bahn transportiert. Die Basler Rheinhäfen sind im Vergleich zu den Rheinhäfen in Deutschland und Frankreich sehr gut ausgelastet. Dies weise nicht zuletzt auch auf die Bedeutung des Logistik- und Transportsektors für den Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz hin.

Ziel des Staatsvertrags sei, so die Regierung, in erster Linie die Zukunftssicherung der Rheinhäfen, damit diese weiterhin ihre Rolle als Plattform einer nachhaltigen Güterversorgung und als logistische Drehscheibe effizient wahrnehmen können. Ein weiteres Ziel sei die effizientere Bewirtschaftung der Hafenable. Der Handlungsspielraum werde durch die Möglichkeit, über die gesamte Fläche planen zu können, erweitert. Dadurch werde mittelfristig eine intensivere Nutzung und damit eine höhere Wertschöpfung ermöglicht und die Abstimmung mit den Anliegen der städtischen und kommunalen Planungen erleichtert. Ferner bilde die Zusammenlegung eine wichtige Voraussetzung für eine trinationale Zusammenarbeit der TriRhena-Häfen und ermögliche darüber hinaus durch den gestärkten Auftritt auch eine wirksamere Interessenvertretung auf nationaler Ebene. Der Risikoausgleich betreffend Güterstruktur und Schwankungen im Import/Export-Bereich kann durch eine harmonisierte Entwicklung verbessert werden. Schliesslich werden durch die Zusammenlegung Synergien geschaffen und Betriebskosten eingespart, wenn auch, da es sich um die Zusammenlegung zweier KMU's handelt, in relativ bescheidenem Masse.

Mit der Vorlage beantragen die Regierungsräte beider Kantone ihrem jeweiligen Parlament, dem vorliegenden Staatsvertrag zuzustimmen und die beiden kantonalen Dienststellen Rheinschiffahrtndirektion Basel und die Rheinhäfen Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit zusammen zu legen.

2. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den gemeinsamen Bericht (02.1535.01) betreffend den Staatsvertrag zur Zusammenlegung der Rheinschiffahrtndirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (partnerschaftliches Geschäft) am 28. Juni 2006 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

Die WAK hat diesen Ratschlag an mehreren Sitzungen beraten. Sie hat sich dabei von RR Ralph Lewin, Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartementes (WSD) und Hans-Peter Hadorn, Direktor der Rheinschiffahrtndirektion Basel, ausführlich informieren lassen. Beide waren an allen Sitzungen vertreten.

Am 27. September führte die Kommission ein Hearing durch mit Hans-Peter Hadorn (Direktor Rheinschiffahrtndirektion Basel), Rudolf Feierabend (Präsident Schweizer Vereinigung für

Schifffahrt und Hafenwirtschaft) sowie Martin Dätwyler (Leiter Geschäftsbereich Infrastruktur, Verkehr, Raumplanung, Handelskammer beider Basel). An dieser Sitzung nahmen auch die Mitglieder der Subkommission Rheinhäfen der Finanzkommission, welche die finanziellen Komponenten des Geschäftes in einem Mitbericht behandelt, sowie Rita Bachmann, Präsidentin der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission (VGK) BL, teil.

Die Sitzung vom 23. Oktober hielten die WAK BS und die VGK BL gemeinsam ab, und neben RR Ralph Lewin und Hans-Peter Hadorn war auch RR Erich Straumann, Vorsteher der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, anwesend. Es ging dabei im Wesentlichen darum, die Probleme und Sensibilitäten des anderen Kantons im Zusammenhang mit der Vorlage kennen zu lernen und Gelegenheit zu einer gemeinsamen Aussprache zu bieten. Darüber hinaus entsandte die WAK eine Delegation an die Sitzung der VGK vom 29. September 2006.

3. Ergebnis der Kommissionsberatung

3.1 Hearing

Bevor die Kommission auf die Vorlage eintrat, hörte sie Vertreter verschiedener Institutionen an, die von der Zusammenlegung direkt betroffen sind oder sich mit dem Sachverhalt seit längerer Zeit auseinandersetzen. Zum Hearing eingeladen waren *Hans-Peter Hadorn*, Direktor der Rheinschifffahrtsdirektion Basel, ferner *Rudolf Feierabend*, der in seiner Funktion als Präsident der Schweizer Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) die Direktbetroffenen, nämlich alle in der Schifffahrt und Hafenwirtschaft tätigen Firmen, vertritt, und schliesslich *Martin Dätwyler*, Leiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur, Verkehr und Raumplanung der Handelskammer beider Basel, der sich seit mehreren Jahren schon mit der Frage um eine Fusionierung der Rheinhäfen beschäftigt. Die Referenten äusserten sich vor allem zu folgenden Themen:

a) Markt- und Standortumfeld

Alle Referenten hoben einleitend das besondere Markt- und Standortumfeld der Rheinhäfen hervor. Insbesondere das trinationale Umfeld stellt eine besondere Herausforderung dar. *Hans-Peter Hadorn* machte darauf aufmerksam, dass sich die Bedienung der jeweiligen Heimmärkte durch die verschiedenen Rheinhäfen am Oberrhein in jüngster Zeit aufweiche, und gerade im Agrarbereich trete der Hafen Huningue vermehrt in Konkurrenz zu den Schweizer Häfen. Aufgrund dieser besonderen Lage könnten die zur SRH fusionierten Rheinhäfen ihre Aufgabe, flexibel auf nachbarschaftliche Bedürfnisse einzugehen und in einen konstruktiven Dialog zu treten, besser wahrnehmen. Die beiden anderen Referenten strichen die Bedeutung der Logistikbranche für die Region Basel hervor, fungiere die Region doch als wichtigster Güterkorridor für die Schweiz, umso mehr, als hier auf engstem Raum alle vier Verkehrsträger – Wasser, Schiene, Strasse und Luft – vereint seien. Für *Rudolf Feierabend* gilt es daher, den durch die ‚Mannheimer Akten‘ völkerrechtlich zugesicherte Zugang der Schweiz zum Meer und ihr Mitspracherecht auf dem Rhein als Chance zu nutzen. Hierzu benötige man jedoch moderne Hafenanlagen, die nicht nur verwaltet, sondern angemessen entwickelt würden, damit auf dynamische Veränderungen im Güterverkehr reagiert werden kann und eine anspruchsvolle Logistik gewährleistet ist.

b) Organisationsstruktur und Aufgaben der Rheinhäfen

Die Vorlage erachtet *Rudolf Feierabend* als eine gute Basis, insbesondere da sie Raum für Entwicklung offen halte und die nationale Bedeutung der Häfen bekräftige. Auch *Martin Dätwyler* sieht in der Fusion der beiden Häfen einen absoluten Gewinn, da die Infrastruktur gezielter entwickelt und marketingmässig stärker aufgetreten werden könne. Die Handelskammer sehe überdies Entwicklungspotenzial angesichts der begrenzten Flächen im angrenzenden Ausland, vor allem in Frankreich. Er unterstützt *Hans-Peter Hadorn* und sieht in der Zusammenlegung der Häfen und in der einheitlichen Organisationsstruktur eine wichtige Voraussetzung für den Aufbau einer trinationalen Plattform. Überdies gelange man mit der Auslagerung der Verwaltung und der Schaffung einer eigenen Rechtspersönlichkeit näher an den Markt heran und könne operative von politischen Geschäften besser trennen. *Rudolf Feierabend* und die SVS hätten sich in diesem Zusammenhang jedoch eine unabhängigere Organisation mit noch mehr Gestaltungsfreiheit gewünscht. Wenig Freude bereitet ihr insbesondere das Vetorecht der Kantonsvertreter im Verwaltungsrat. Ausserdem könnte mit mehr flüssigen Mitteln die Bewirtschaftung selbständiger in die Hand genommen werden.

Rudolf Feierabend betont, dass es keinesfalls Hauptziel der Häfen sein dürfe, möglichst viel Gewinn zu erwirtschaften. Die Rheinhäfen erfüllten eine volkswirtschaftliche Aufgabe. Er erachtet denn auch die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit zu den angrenzenden Häfen und der Bahn als vordergründig. Auch *Hans-Peter Hadorn* bemängelt, dass die Häfen derzeit nicht mehr konkurrenzfähig seien im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, was nicht zuletzt auch an der fehlenden Förderung der Hafeninfrastuktur durch den Bund liege. Die Infrastruktur im Bahnbereich werde hingegen bis zu 60-70% vom Bund unterstützt. Mit dem Zusammenschluss sieht man daher auch mehr Chancen für das Anliegen, auf Bundesebene eine Gleichstellung von Schiff- und Bahnverkehr zu erwirken.

c) Hafen- versus Stadtentwicklung

In den Diskussionen um die Umnutzung von Gebieten innerhalb des Hafenperimeters sieht *Rudolf Feierabend* insofern eine Gefahr, als dass damit die Planungssicherheit der Unternehmen unterminiert werde und sie ihre Investitionen nicht mehr nachhaltig tätigen können. *Martin Dätwyler* betont, dass aus Sicht der HKBB die Einrichtung von Wohnzonen innerhalb des Hafenperimeters ausgeschlossen sei. Er macht hingegen darauf aufmerksam, dass ein Gegensatz zwischen Stadtentwicklung und Hafenentwicklung nur dann bestehe, wenn der Weg der Konfrontation beschritten werde und Zonenplanänderungen innert kürzester Zeit durchgesetzt werden müssen. Wenn Transformationen hingegen wirtschaftsfreundlich gestaltet würden, könnten die Bedürfnisse der Stadtentwicklung langfristig integriert werden.

Insgesamt unterstützen alle drei Referenten die Vorlage und erachten den Zusammenschluss der beiden Rheinhäfen als Gewinn.

3.2 Erwägungen der Kommission

3.2.1 Gesamteinschätzung der Kommission

Die von der Regierung genannten Ziele des Staatsvertrages stossen in der Kommission auf breite Unterstützung. Die Vorteile der Rheinschifffahrt, die einen grossen Teil des Güterverkehrs nachhaltig und umweltschonend zu bewältigen vermag, werden von keiner Seite in Abrede gestellt, und die Kommission steht grundsätzlich hinter dem Bestreben, die Rheinhäfen als Drehscheibe für den kombinierten Verkehr Wasser - Schiene - Strasse weiter zu entwickeln und die Bedeutung der Rheinschifffahrt in der schweizerischen Verkehrspolitik zu stärken. Besondere Priorität räumt die Kommission den Verhandlungen mit dem angrenzenden Ausland ein und sie betont die Wichtigkeit einer trinationalen Hafenpolitik am Oberrhein, welche auf eine optimierte Nutzung der verfügbaren Flächen und eine bessere Bündelung der Verkehrsteilnehmer abzielt.

3.2.2 Schwerpunkte der Kommissionsberatung

3.2.2.1 Synergiegewinn

Mit Erstaunen wurde in der Kommission zur Kenntnis genommen, dass der Synergiegewinn, der durch die Zusammenlegung der beiden Hafenverwaltungen entsteht, mit ca. 600'000 Franken pro Jahr doch recht bescheiden ausfällt, und es wurde die Frage aufgeworfen, ob sich eine Fusion angesichts dieser geringen Einsparungen überhaupt lohne. Die Kommission liess sich aber von der Argumentation der Regierungsvertreter und durch die Ausführungen während des Hearings davon überzeugen, dass die Einsparungen durch die Schaffung von Synergien nicht das Hauptthema der Vorlage und auch nicht den Hauptgewinn der Fusion ausmache. Der Bereich, in dem Synergien geschaffen werden, umfasst nicht mehr als 35 Stellen, die Funktion der Rheinschifffahrtsbehörde (neben den beiden Hafenverwaltungen) wurde überdies bereits früher zusammengelegt, das Synergiepotenzial ist hier also gleich Null. Der Hauptgewinn, der aus der Zusammenlegung entsteht, kann nur mittel- bis langfristig eruiert werden und ist schwer bezifferbar. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Rahmenbedingungen für optimales Wirtschaften der im Hafengebiet tätigen Unternehmen, erhöhte Chancen einer in Zukunft umfassenden, grenzüberschreitenden Hafenbewirtschaftung in der trinationalen Region und stärkerer und wirksamerer Auftritt gegenüber dem Bund zu nennen. Angesichts des volkswirtschaftlichen Nutzens stellt die Kommission ihre Bedenken finanzieller Art zurück.

3.2.2.2 Vetorecht

Teilweise kritisiert wurde in der Kommission auch das Vetorecht. § 13 des Staatsvertrages sieht für die von den Vertragskantonen entsandten Mitglieder des Verwaltungsrats ein Vetorecht vor bei der Beschlussfassung in den Bereichen Budget, Jahresrechnung, Investitionen sowie Areal- und Nutzungskonzepte. Damit sollen die Befürchtungen entschärft werden, dass sich die Hafengesellschaft zu sehr verselbständigen könnte, und man wollte darüber hinaus zum Ausdruck bringen, dass die Kantone Alleineigentümer der Häfen bleiben.

Ein Teil der Kommission ist von diesem Vetorecht wenig überzeugt. Ein Vetorecht sei nicht notwendig, da sich die Häfen ja keineswegs in einem Rechtsfreiraum bewegen sondern vielmehr der Raum- und Zonenordnung unterlägen. Die Sicherheit für die Kantone sei somit so-

wohl in rechtlicher wie faktischer Hinsicht bereits gegeben. Ferner wurde auf die Gefahr aufmerksam gemacht, dass auf Entwicklungen nicht mehr rasch und flexibel reagiert werde, da ein Kanton mit seinem Veto in operative Entscheide eingreifen und diese blockieren könnte. Die heutigen Schwierigkeiten würden überdies insofern nicht wirklich überwunden werden, als dass es durch das Vetorecht wiederum auf Aushandlungen zwischen den beiden Vertragskantonen hinauslaufe.

Für die Mehrheit der Kommission ist das Vetorecht der Kantone jedoch eine gute und vertrauensbildende Lösung. Sie erachtet es als richtig, dass die beiden Kantone nicht alle ihre Kompetenzen aus der Hand geben. Sie erwartet von den beiden Regierungen, dass sie auf die Bedürfnisse und Anliegen des Vertragskantons eingehen und im Sinne des Staatsvertrags gemeinsam nach Lösungen suchen werden.

3.2.2.3 Bewirtschaftung der Hafensareale

Das Hauptgewicht der Kommissionsberatung lag auf der Frage der Arealbewirtschaftung und der mit dem Staatsvertrag verbundenen raumplanerischen Fragen. Sie bildete auch Hauptgegenstand der gemeinsamen Sitzung mit der landrätlichen Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission (VGK) vom 23. Oktober 2006.

Dabei wird grundsätzlich bemängelt, dass in den Ausführungen des Regierungsrates zwar immer wieder von optimierter und effizienter Bewirtschaftung der Hafensareale die Rede ist, dass dies aber im Zweckartikel des Staatsvertrags nicht als Aufgabe der SRH definiert wird. Die SRH wird also kaum dazu angehalten, die Arealnutzung in der Weise zu optimieren, dass Teile der Hafengebiete aus der Hafennutzung entlassen und in andere Nutzungen wie etwa Wohnnutzung überführt werden können. Als problematisch erachtet ein Teil der Kommission in diesem Zusammenhang die Regelung in § 2, wodurch der SRH die Hafengebiete kostenlos zur Nutzung überlassen werden sollen. Gerade dieses Modell schaffe für die Unternehmen wenig Anreiz, die Flächen intensiv und optimiert zu bewirtschaften.

Auch an der gemeinsamen Sitzung mit der VGK wurden in der landrätlichen Kommission Bedenken laut, dass die raumplanerischen Interessen der betroffenen Gemeinden zu kurz kommen könnten. Als besonders betroffen davon sieht die landrätliche Kommission die Gemeinde Birsfelden, deren Gemeindeflächen heute zu rund 14.5% als Hafensareale genutzt werden. Als Kernproblem schälte sich dabei die Definition des Hafensareals heraus, der in Zukunft nur noch partnerschaftlich mit dem Vertragskanton und mit einer Änderung des Staatsvertrags verändert werden kann. Die raumplanerische Umgestaltung werde insgesamt also komplizierter und die Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten der betroffenen Gemeinden nehmen ab. Eine Mehrheit der WAK hat Verständnis für diese Bedenken, sie hält aber den Vorschlag aus der VGK, eine/n Vertreter/in der Gemeinde Birsfelden in den Verwaltungsrat aufzunehmen, als nicht tauglich, da Birsfelden nicht die einzige betroffene Gemeinde sei. Es läge durchaus auch im Interesse von Basel-Stadt, die Arealentwicklung mit Hinblick auf die Bedürfnisse der Gemeinden generell zu stärken.

Die Kommission nahm zwar die Zusicherung des Regierungsrates, dass eine Änderung des Staatsvertrags grundsätzlich kein Hindernis darstelle und der Kanton überdies verpflichtet sei, die entsprechenden Einzelinteressen von Gemeinden und Quartieren wahrzunehmen,

wohlwollend zur Kenntnis. Gleichwohl möchte sie ihrem Anliegen zusätzlich Ausdruck verleihen. Der Vorschlag, den Zweckartikel dahingehend zu ergänzen, dass die Entwicklung des Hafensareals unter Berücksichtigung der Anliegen der betroffenen Gemeinden als zusätzliche Aufgabe der SRH definiert werde, wurde verworfen, da dies eine Rückweisung des Staatsvertrags und somit eine Verzögerung des angestrebten Fahrplans zur Folge hätte. Die Kommission beschloss daher, diesem Anliegen durch eine Ergänzung im Grossratsbeschluss Rechnung zu tragen, indem der Regierungsrat beauftragt wird, sich für eine flächenoptimierende Bewirtschaftung einzusetzen und gegebenenfalls ernsthaft zu prüfen, welche Gebiete allenfalls aus dem Hafenperimeter ausgegliedert und in eine andere Nutzung überführt werden können.

Auf Bitte der Kommission arbeitete RR Ralph Lewin eine entsprechende Formulierung zur Ergänzung des Grossratsbeschlusses aus. Nach unabhängigem Beschluss der VGK sprach sich auch die WAK mit grosser Mehrheit für diesen Vorschlag aus und beschloss, den Grossratsbeschluss unter *1. Genehmigung des Staatsvertrages* durch folgende Ziff. 2 zu ergänzen:

„2. Der Regierungsrat wird ersucht, sich für eine möglichst effiziente, d.h. flächenoptimierende Bewirtschaftung der Hafensareale der Vertragskantone einzusetzen. Bei Arealen, die längerfristig nicht mehr für Hafen- und Logistikbedürfnisse benötigt werden, verständigt sich der Regierungsrat mit dem Regierungsrat des Vertragskantons über eine allfällige Ausgliederung aus dem Hafenperimeter.“

Der Gegenantrag eines Kommissionsmitglieds, durch den der Regierungsrat in einer zusätzlichen Ziffer 2 ersucht wird, im Rahmen der Eignerstrategie sich für eine effiziente Bewirtschaftung der Hafensareale einzusetzen und alternative Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen für den Fall, dass Areale langfristig nicht mehr für industrielle und gewerbliche Zwecke genutzt werden können, fand keine Mehrheit. Dieser Vorschlag rückt für einen grossen Teil der Kommission die Interessen der Hafengewirtschaft einseitig in den Vordergrund und veranlasst keine ernsthafte Prüfung von Alternativnutzungen.

Ferner hat die Kommission erwogen, in einer zusätzlichen Ziffer 3 den Regierungsrat zu einer periodischen Berichterstattung über die Hafensentwicklung aufzufordern. Die Berichterstattung werde in diesem Fall von einer ausgelagerten Institution, der SRH, vorgelegt, die per Staatsvertrag gar nicht beauftragt sei, die Arealbewirtschaftung zu optimieren. Es sei daher wichtig, dass die Regierung unabhängig davon ein Auge darauf halte und dem Parlament dementsprechend Bericht erstatte. Die Mehrheit der Kommission verwarf aber diese Option. Die Verwaltung solle nicht mit unnötigen Aufgaben belastet werden. Das Oberaufsichtsrecht, das den beiden Parlamenten im Staatsvertrag eingeräumt wird, sei ausreichend, da jederzeit zusätzliche Berichte angefordert werden können.

4. Antrag an den Grossen Rat

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 13 Stimmen bei 1 Gegenstimme, dem nachfolgenden Grossratsbeschluss im Sinne der obigen Ausführungen zuzustimmen.

Die Kommission hat diesen Bericht am 11. Dezember 2006 einstimmig auf Zirkulationsweg verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Wirtschafts- und Abgabekommission

Der Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerspach', written in a cursive style.

Fernand Gerspach

Grossratsbeschluss

betreffend Staatsvertrag

Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedktion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag) / Partnerschaftliches Geschäft

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates 02.1534.01 vom 20. Juni 2006 und in den Bericht 02.1534.02 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) vom 9. Dezember 2006, beschliesst:

I. Genehmigung des Staatsvertrages

1. Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedktion 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. Der Regierungsrat wird ersucht, sich für eine möglichst effiziente, d.h. flächenoptimierende Bewirtschaftung der Hafenableale der Vertragskantone einzusetzen. Bei Arealen, die längerfristig nicht mehr für Hafen- und Logistikbedürfnisse benötigt werden, verständigt sich der Regierungsrat mit dem Regierungsrat des Vertragskantons über eine allfällige Ausgliederung aus dem Hafenperimeter.

II. Aufhebung bisherigen Rechts

Das Gesetz betreffend Verwaltung der baselstädtischen Rheinhafenanlagen vom 13. November 1919 wird aufgehoben.

III. Schlussbestimmungen

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft des Grossratsbeschlusses und nach Eintritt der Rechtskraft des Genehmigungsbeschlusses durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft wird Ziff. I des Grossratsbeschlusses wirksam und es bestimmt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Zeitpunkt der Wirksamkeit der in Ziff. II ausgeführten Änderung und Aufhebung bisherigen Rechts.