An den Grossen Rat **13.5275.02**

WSU/P135275

Basel, 23. Oktober 2013

Regierungsratsbeschluss vom 22. Oktober 2013

Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend „grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Logistikbereich und den daraus resultierenden gesetzlichen Problemen“

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

„Im Jahr 2010 reichte ich folgende Schriftliche Anfrage z.H. der Regierung Basel-Stadt ein: 10.5050 Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend der Zukunft des Rheinhafen Basel. Darin enthalten ist die Frage 13:
"Frage 13: Welches Ziel verfolgt die Basler Regierung im Rheinhafen Kleinhüningen und ist dies mit der nationalen Versorgung von Gütern zu vereinbaren? Werden bei der geplanten Umnutzung des Hafens die Bedürfnisse der Hafenlogistik berücksichtigt und in welchem Ausmass?"

Die Antwort der Regierung:
"Für die Strategie der Hafenentwicklung ist der Verwaltungsrat der SRH verantwortlich. Der Kanton Basel-Stadt ist darin durch den Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt vertreten. Der Regierungsrat unterstützt die vom Verwaltungsrat der SRH verabschiedete Hafenentwicklungsstrategie. Sie beinhaltet u.a. folgende Schwerpunkte:

- Weiterentwicklung der trimodalen Logistikdrehscheibe der Häfen, durch Nutzung und Stärkung der Standortvorteile der einzelnen Hafenstandorte (Grundlage: Richtpläne Basel-Landschaft und Basel-Stadt);
- Langfristige Sicherung der Entwicklungsoptionen zusammen mit den Eignerkantonen und den trinationalen Partnern;
- Aufwertung des städtischen Rheinufers Klybeck – Dreiländereck für die Öffentlichkeit und Öffnung für Dienstleistungsnutzungen und nach Möglichkeit auch für Wohnen
- im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung (mit Kompensation für Hafenlogistik) gemäss kantonalem Richtplan;
- Verkehrspolitik und Standortförderung: Einbindung der Schifffahrt und der Rheinhäfen in die Verkehrspolitik des Bundes und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung;
- Förderung des trinationalen Hafenstandorts am südlichen Oberrhein im Logistikmarkt."

Wie seitens SRH vernommen werden kann, ist geplant, demnächst mehrere Umschlagprodukte nach Weil (DE) auszulagern, so zum Beispiel der Schrottverlad. Der vorhandene Platz in Deutschland und Frankreich sei geeignet, die aufgrund des geplanten Wohnungsbaus und der Umnutzung im Hafen, weichender Logistik und Lagerkapazitäten in Basel fehlenden Hafenstrukturen aufzunehmen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Häfen im Elsass und mit Weil wird angestrebt.
Der momentane Wirtschaftskrieg und die zunehmenden Angriffe seitens der EU gegen die Schweiz zeigen nun auch beim Euroairport Wirkung. Die einseitige Steuererhebung seitens Paris gefährdet die teilweise gute Zusammenarbeit zwischen der französischen Grenzregion und der Schweiz. Der seit Jahren andauernde Fluglärmstreit und der Steuerstreit zwischen Deutschland

und der Schweiz zeigen auf, dass auch die deutsch-schweizerischen Beziehungen nicht auf Rosen gebettet sind.

1. Ist sich die Regierung BS dieser Situation bewusst und weshalb will sie das Risiko trotzdem eingehen und einen trinationalen Hafen planen?
2. Wurde die „Réserve Suisse“, welche die Pflichtlager beaufsichtigt, über die teilweise Hafenauslagerung informiert und wie lautete deren Antwort?
3. Ist sich die Basler Regierung bewusst, dass kein Ersatzstandort vorhanden ist, wenn der Basler Hafen teilweise oder ganz überbaut wird und das Experiment "Trinationaler Hafen" scheitert?
4. Da die Schweiz aus mehreren Gründen in keiner Zollunion mit Frankreich und Deutschland verbunden ist, kann der zunehmende grenzüberschreitende Warenverkehr bei einem trinationalen Hafen zu grösseren Problemen führen (der Rhein ist internationales Gewässer und deutsche wie auch französische Zollvorschriften tangieren die transportierten Waren nicht, solange sie direkt in die CH verbracht werden). Wie gedenkt die Basler Regierung dieses Problem zu lösen?
5. Wie viele Stellen gehen in Basel verloren, wenn die drei Häfen zu einem zusammen geschlossen werden und weshalb gefährdet der Kanton Basel-Stadt nun schon wieder Stellen auf seinem Hoheitsgebiet?
6. Wie viel Steuersubstrat geht dem Kanton Basel-Stadt verloren, wenn die Hafenlogistik oder Teile davon ins Ausland ausgelagert werden?
7. Gleiche Frage wie 6. aber auf den Bund und dessen Bundessteuern bezogen?
8. Wie kann die nationale Versorgung (im Bezug auf den Hafen BS) vor Strafsteuern oder künstlich produzierten Engpässen geschützt werden, wenn sich der Hafen oder Teile davon – analog dem Euroairport - auf französischem Hoheitsgebiet befinden?
9. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat in den letzten Jahren stark gelitten, diverse Themen haben international zu Verstimmungen geführt (Parkraumbewirtschaftung / Quellensteuer / Hafenlärm / Mülldeponien in Grenzach und im nahen Elsass / Fluglärm / Steuer- und Arbeitsrecht beim Euroairport / KKW Fessenheim / von Deutschland geplante „Rheintransportsteuer“). Weshalb ist die Regierung Basel-Stadt bei den momentanen Verstimmungen mit dem Ausland bereit, weitere Gelegenheiten zu bieten, die Schweiz zu neuerlichen Zugeständnissen zwingen zu können?
10. Welche Meinung vertritt der National- und Ständerat betreffend der Zusammenlegung der Hafeninfrastruktur und der dadurch entstehenden potentiellen Gefährdung der existentiellen nationalen Krisenversorgung (Erdölprodukte, Lebensmittel, Metallprodukte) mittels der Rheinschifffahrt?
11. Welches Arbeitsrecht wird in einem trinationalen Hafen angewandt werden? Müssen wir davon ausgehen, dass ähnliche Probleme wie beim Euroairport entstehen können?
12. Wie lange wären die trinationalen Verträge bezüglich des Hafens gültig? Muss man damit rechnen, dass – falls einer der Vertragspartner den Vertrag auslaufen liesse – die Eidgenossenschaft nicht mehr über einen eigenen Hafen und damit nicht mehr über einen wirtschaftlichen Anschluss zu den Weltmeeren verfügt? Können wir dies verantworten?
13. Welche Vorteile sieht die Regierung Basel-Stadt in einer Teilauslagerung bzw. einer späteren völligen Auslagerung des schweizerischen Rheinhafens? Wer ist bei den Verhandlungen federführend und trägt die Verantwortung?

Samuel Wyss“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist sich die Regierung BS dieser Situation bewusst und weshalb will sie das Risiko trotzdem eingehen und einen trinationalen Hafen planen?

Weder der Regierungsrat noch die Schweizerischen Rheinhäfen planen zurzeit und in mittlerer Zukunft einen trinationalen Hafen. Schwerpunkt der Hafenentwicklung im Hafen Kleinhüningen bildet in den kommenden Jahren das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord (inkl. Hafenbecken 3) zusammen mit der SBB zur Stärkung der Umschlagsdrehscheibe für die Nordwestschweiz und das schweizerische Mittelland.

Die langfristige Option eines trinationalen Hafens im Süd-Elsass (ab ca. 2050) könnte überhaupt erst dann ernsthaft geprüft werden, wenn z.B. die binationalen Grundlagen des Staatsvertrags zum EuroAirport seitens Frankreich für den ‚Secteur suisse' absolut gesichert sind. Diese Voraussetzung ist zurzeit noch nicht gegeben.

Frage 2: Wurde die „Réserve Suisse", welche die Pflichtlager beaufsichtigt, über die teilweise Hafenauslagerung informiert und wie lautete deren Antwort?

„Réserve suisse" ist die Pflichtlagerorganisation im Bereich der Getreideprodukte (analog zur „Carbura" im Bereich der Mineralölprodukte). Der Hafen KIeinhüningen bildet ein strategisch wichtiges Getreidelager für die schweizerische Landesversorgung.

Eine Verlagerung von Silokapazitäten vom Hafen Kleinhüningen ins Ausland ist nicht geplant. Im Gegenteil: Die von einzelnen schweizerischen Importeuren vor einigen Jahren in den benachbarten Hafen Huningue (Ports de Mulhouse-Rhin) verlagerten Importe werden teilweise wieder in die Häfen Kleinhüningen und Auhafen rückverlagert. Im Hafen Kleinhüningen hat Rhenus Port Logistics die grosse Umschlagshalle 2012 zur Lagerung von Sojaprodukten ausgebaut.

Frage 3: Ist sich die Basler Regierung bewusst, dass kein Ersatzstandort vorhanden ist, wenn der Basler Hafen teilweise oder ganz überbaut wird und das Experiment "Trinationaler Hafen" scheitert?

Bei den Visionen für einen neuen Stadtteil geht es einzig um die Hafennutzungen am Westquai. Der Regierungsrat hatte 1999 die Westquai-Baurechte für 30 Jahre Hafennutzung verlängert. 2029 laufen diese ab. Daher wurde rechtzeitig die Zukunftsplanung, insbesondere für die auf dem Westquai tätige Hafenwirtschaft, eingeleitet.

Die zwischen dem Regierungsrat und den Schweizerischen Rheinhäfen abgestimmte Hafen- und Stadtentwickung setzt klar bei der Hafenentwicklung Priorität. Neben dem geplanten Containerterminal Basel Nord (als funktionaler Ersatz für das Containerterminal am Hafenbecken 1 bis max. 2029) können die heutigen Silokapazitäten durch Kapazitätserweiterungen und Optimierungen in die Silomeile am Ostquai des Hafenbeckens 1 integriert werden. Für die Recycling-Nutzungen werden Ersatzstandorte im Hafen Weil evaluiert. Mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein, an der die Schweizerischen Rheinhäfen mit rund 38% beteiligt sind, wurde 2011 ein Kooperationsvertrag abgeschlossen, in welchem diese Verlagerungsoption enthalten ist.

Es werden also in der gesamten Hafenentwicklung ausnahmslos Ersatzstandorte mit den betroffenen Hafenfirmen evaluiert, bevor eine alternative Nutzung zum Tragen kommt. Ein ‚trinationaler Hafen' ist für diese Planung weder notwendig noch vorgesehen.

Frage 4: Da die Schweiz aus mehreren Gründen in keiner Zollunion mit Frankreich und Deutschland verbunden ist, kann der zunehmende grenzüberschreitende Warenverkehr bei einem trinationalen Hafen zu grösseren Problemen führen (der Rhein ist internationales Gewässer und deutsche wie auch französische Zollvorschriften tangieren die transportierten Waren nicht, solange sie direkt in die CH verbracht werden). Wie gedenkt die Basler Regierung dieses Problem zu lösen?

Ein ‚trinationaler Hafen' ist kein Planungsfall des Basler Regierungsrates, daher besteht diesbezüglich auch kein Handlungsbedarf. Auf der Ebene der drei Zollbehörden besteht im Dreiländereck seit einigen Jahren eine gemeinsame trinationale Zollstelle für die Rheinschifffahrt im Hafen Kleinhüningen, welche die Zollabfertigung schrittweise immer mehr harmonisiert. Ausserdem ist

auf Ebene der Arbeitsgruppe RheinPorts Basel – Mulhouse – Weil im Rahmen des EU-Interreg-Projekts ‚Citizen Ports 21' das gemeinsame Projekt eines Reservationssystems für alle Containerterminals von Birsfelden bis Ottmarsheim gestartet worden, welches die Verfolgung der Containerbewegungen für die Zollstelle im Dreiländereck weiter verbessern soll.

Frage 5: Wie viele Stellen gehen in Basel verloren, wenn die drei Häfen zu einem zusammen geschlossen werden und weshalb gefährdet der Kanton Basel-Stadt nun schon wieder Stellen auf seinem Hoheitsgebiet?

Frage 6: Wie viel Steuersubstrat geht dem Kanton Basel-Stadt verloren, wenn die Hafenlogistik oder Teile davon ins Ausland ausgelagert werden?

Frage 7: Gleiche Frage wie 6. aber auf den Bund und dessen Bundessteuern bezogen?

Frage 9: Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat in den letzten Jahren stark gelitten, diverse Themen haben international zu Verstimmungen geführt (Parkraumbewirtschaftung / Quellensteuer / Hafenlärm / Mülldeponien in Grenzach und im nahen Elsass / Fluglärm / Steuer- und Arbeitsrecht beim Euroairport / KKW Fessenheim / von Deutschland geplante „Rheintransportsteuer"). Weshalb ist die Regierung Basel-Stadt bei den momentanen Verstimmungen mit dem Ausland bereit, weitere Gelegenheiten zu bieten, die Schweiz zu neuerlichen Zugeständnissen zwingen zu können?

Frage 10: Welche Meinung vertritt der National- und Ständerat betreffend der Zusammenlegung der Hafeninfrastruktur und der dadurch entstehenden potentiellen Gefährdung der existentiellen nationalen Krisenversorgung (Erdölprodukte, Lebensmittel, Metallprodukte) mittels der Rheinschifffahrt?

Ein ‚trinationaler Hafen' ist kein Planungsfall des Basler Regierungsrates: Daher gehen keine Stellen und kein Steuersubstrat verloren. Zudem ergibt sich weder ein neues grenzüberschreitendes Thema noch stellt sich die Frage nach einer möglichen Gefährdung der nationalen Krisenversorgung.

Frage 8: Wie kann die nationale Versorgung (im Bezug auf den Hafen BS) vor Strafsteuern oder künstlich produzierten Engpässen geschützt werden, wenn sich der Hafen oder Teile davon – analog dem Euroairport – auf französischem Hoheitsgebiet befinden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 11: Welches Arbeitsrecht wird in einem trinationalen Hafen angewandt werden? Müssen wir davon ausgehen, dass ähnliche Probleme wie beim Euroairport entstehen können?

Bei einem trinationalen Hafen müsste das Hafengelände auf die drei Länder Deutschland, Frankreich und die Schweiz verteilt sein. Gibt es keinen Staatsvertrag zwischen den einzelnen Ländern bzw. allen drei Ländern, so gilt grundsätzlich das vor Ort geltende Landesrecht. Schweizer Firmen, die in ausländischem Hafengelände tätig sein wollen, müssten mit ihren Arbeitnehmenden in den Arbeitsverträgen vereinbaren können, dass Schweizer Recht zur Anwendung kommt. Bestünde jedoch kein Staatsvertrag, so finden die Bestimmungen des Schweizer Arbeitsgesetzes auf dauernd bzw. mehrheitlich in den ausländischen Hafengebieten eingesetzten Arbeitnehmen-

den keine Anwendung. Dies gilt grundsätzlich auch für das Sozialversicherungs- und Steuerrecht. Öffentliches Recht kann nur im Rahmen eines Staatsvertrages über die Schweizer Landesgrenze exportiert werden. Hinzu kommt, dass das ausländische Landes- und EU-Recht Normen kennt, die zwingend zu beachten sind.

Die Erfahrungen aus dem Staatsvertrag zum EuroAirport würden sicher in Regelungen betreffend trinationalen Hafen einfliessen. Die Anwendung von privatem und öffentlichem schweizer Recht ausserhalb der Schweiz wird nie unproblematisch sein, weshalb ähnliche Probleme wie beim Euroairport nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Frage 12: Wie lange wären die trinationalen Verträge bezüglich des Hafens gültig? Muss man damit rechnen, dass – falls einer der Vertragspartner den Vertrag auslaufen liesse – die Eidgenossenschaft nicht mehr über einen eigenen Hafen und damit nicht mehr über einen wirtschaftlichen Anschluss zu den Weltmeeren verfügt? Können wir dies verantworten?

Die Schweizerischen Rheinhäfen und die über die Mannheimer Akte völkerrechtlich garantierte freie Schifffahrt auf dem Rhein ist für die Schweiz ein wichtiger Trumpf. Es ist damit zu rechnen, dass die Schweiz diesen nicht aus der Hand geben wird. Die langfristige Sicherung könnte wohl nur über einen neuen Staatsvertrag erreicht werden.

Frage 13: Welche Vorteile sieht die Regierung Basel-Stadt in einer Teilauslagerung bzw. einer späteren völligen Auslagerung des schweizerischen Rheinhafens? Wer ist bei den Verhandlungen federführend und trägt die Verantwortung?

Bei einer Teil- oder auch Vollauslagerung müssen die Interessen der Landesversorgung (v.a. dort wo Pflichtlagerregelungen bestehen) gesichert werden. Weiter ist ein leistungsfähiger und funktionierender Bahnanschluss notwendig (heute v.a. auf französischer Seite nicht gegeben) und die verfügbaren Landflächen für Logistik können dem ganzen Wirtschaftsraum im Dreiländereck nutzbar gemacht werden können.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin	Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Präsident	Staatsschreiberin