

Der Regierungsrat hatte vor knapp zwanzig Jahren beschlossen, im Hafeneal die Baurechte bzw. Optionen auf Verlängerung von Baurechten grundsätzlich bis zum Jahr 2049 zu datieren. Mit dem gleichen Beschluss wurden der Westquai, also die "Halbinsel" zwischen Hafenbecken 1 und Rhein, von dieser generellen Verlängerungsmöglichkeit ausgenommen und auf den entsprechenden Parzellen Baurechte bis spätestens 2029 gewährt.

Seither hat sich die Bedeutung der Rheinhäfen für die Landesversorgung klar bestätigt. Nicht nur der Sonderfall "Bahnunterbruch in Rastatt" zeigte, wie wichtig der Transportweg Rhein für die Schweizer Landesversorgung ist. Die Entwicklung zeigt auch, dass moderne und leistungsfähige Infrastrukturen in den Häfen "matchentscheidend" sind. Hier stehen auch im Hafen Kleinhüningen grosse Investitionen an. Die dort tätigen Unternehmen werden durch unterschiedliche Baurechtslaufzeiten zwischen dem Westquai einerseits und dem Ostquai sowie dem Hafenbecken 2 andererseits behindert. So sind grössere Investitionen am Westquai nicht mehr amortisierbar, wenn der Standort in gut zehn Jahren wegfällt. Am Westquai finden neben dem Containerumschlag auch die immer wichtigeren Entsorgungs- und Recycling-Verkehre ökologisch sinnvoll via Schiene und Wasser statt.

Auch die am Ostquai des Hafenbeckens 1 tätigen Unternehmen zögern mit Investitionen oder auch nur schon dem Einlösen der Option "Verlängerung bis 2049", solange nicht klar ist, was ab 2029 auf dem Westquai passiert. Eine Nutzung zu Wohnzwecken würde nämlich die Hafenvirtschaft mit ihrem Lärm sowie Geruchs- und Staubemissionen gefährden. Davon betroffen wären insbesondere die Silo-Verkehre für Getreide, Soja und andere Schüttgüter (40% der Schweizer Pflichtlager sind in den Häfen). Diese heute weitgehend mit Schiffen transportierten Schüttgüter drohen auf die Strasse verdrängt zu werden. Ersatzflächen sind weder am Hafenbecken 2 noch beim geplanten Hafenbecken 3 vorhanden. Auch die laute Kulturnutzung am Ostquai würde durch die empfindliche Wohnnutzung in der Nachbarschaft beeinträchtigt.

Gleichzeitig hat die "Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck" zum 2013 kommunizierten Zeitplan bereits drei Jahre Verspätung. Die Ansichten, was mit dem Areal nach Abzug der Hafenfirmer passieren soll, reichen von planerischen Vorschlägen à la "Rheinhattan" bis zu Landschaftsparks. Grosse Kritik hat der gemäss § 55 der Verfassung notwendige, aber völlig missglückte und seit bald vier Jahren unterbrochene "Mitwirkungsprozess" der betroffenen Quartierbevölkerung ausgelöst.

Angesichts dieser Ausgangslage erscheint es sinnvoll, die Dauer der Baurechte im Hafen Kleinhüningen einheitlich auf 2049 festzusetzen. Dies erlaubt, die Planung der nachfolgenden Nutzung sorgfältig und mit Einbezug aller involvierten und interessierten Kreise vorzunehmen - und so die Akzeptanz der folgenden Projekte massiv zu verbessern. Gleichzeitig erlaubt dies den Unternehmen am Westquai selbst, aber auch im benachbarten Hafeneal, die nötigen Investitionen zu tätigen und eine weiterhin bedarfsgerechte Infrastruktur zu gewährleisten. Dadurch würde die Gefahr einer langjährigen Brache verhindert, welche durch den Verzicht auf notwendige Investitionen und Modernisierungen entstehen könnte. Eine Angleichung der Baurechtsdauer würde eine dreistellige Zahl von Arbeitsplätzen - auch im niederschweligen Segment - sichern. Die Angleichung der Fristen der Baurechtsverträge richtet sich explizit nicht gegen das Projekt "Basel Nord".

Die Unterzeichnenden fordern den Regierungsrat auf, die Schweizerischen Rheinhäfen zu ermächtigen, mit den Baurechtsnehmern im Hafen Kleinhüningen unverzüglich Verhandlungen über die Verlängerung der Baurechte aufzunehmen mit dem Ziel, den Ablauf der Baurechte einheitlich auf 2049 festzulegen.

Tonja Zürcher, André Auderset, Michael Wüthrich, Patricia von Falkenstein, Alexandra Dill, David Jenny, Andreas Ungricht, Kerstin Wenk, Eduard Rutschmann, Edibe Gölge, Christian C. Moesch, Oliver Bolliger, Balz Herter, Gianna Hablützel-Bürki