



An den Grossen Rat

05.8311.07

WSU/P058311

Basel, 13. Dezember 2017

Regierungsratsbeschluss vom 12. Dezember 2017

Anzug Lukas Labhardt und Konsorten betreffend „Trinationaler Hafenplanung“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. September 2015 vom Schreiben 05.8311.06 des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend - den nachstehenden Anzug Lukas Labhardt und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

Das Basler Hafenareal setzt sich jenseits der Landesgrenze fort im Rheinhafen Friedlingen und, am jenseitigen Ufer, im Port Rhénan de Huningue. Der Kanton Basel-Stadt ist mit einem Anteil von 2 Millionen Franken an der Rheinhafengesellschaft Weil beteiligt. Trotzdem betreibt die Rheinschiffahrtsgesellschaft noch immer ihre Hafenplanungen ausschliesslich auf schweizerischem Gebiet. Das erscheint als nicht mehr zeitgemäss.

Wenn es darum geht, die mittel- und langfristigen Entwicklungsperspektiven der internationalen Rheinschiffahrt bis zum Auhafen bei Schweizerhall zu entwickeln, sollte der Fokus räumlich nicht mehr wie bisher auf die beiden Nordwestschweizer Kantone, sondern auf die gesamte trinationale Agglomeration Basel (TAB) gerichtet werden. Die Mineralöllager im Auhafen sind gesetzt. Alles andere ist viel disponibler geworden, als man sich das vor der Maueröffnung 1989 und dem bilateralen EU-Vertragswerk der Schweiz vorgestellt hatte.

Die Zeit für eine Trinationale Hafenplanung ist angebrochen. Im ETH-Architekturstudio, am ORL-Institut der ETH Zürich, aber auch an mehreren deutschen Architekturschulen haben sich bereits Studierende und Fachleute mit dem Thema beschäftigt. Unser Kanton hat bisher die Hafenplanung erstens ausschliesslich im eigenen Hoheitsgebiet und zweitens ausschliesslich unter hafenwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, eine Trinationale Hafenplanung vorzulegen. Diese soll

- gemeinsam mit den Nachbargemeinden und den hoheitlichen Behörden im TAB-Raum Basel Nord durchgeführt werden
- hafenwirtschaftliche Aspekte verbinden mit Aspekten einer hochqualifizierten Stadtentwicklungsplanung im Rheinraum zwischen Basel und Blotzheim links- bzw. Efringen rechtsrheinisch;
- eine umweltschonende Verkehrserschliessung aufzeigen, welche tunlichst die Wohngebiete als Zufahrtswege meidet;
- den Planungshorizont bis zu einem Zeitraum um 2050 umfassen.

Lukas Labhardt, Hermann Amstad, Rolf Stürm, Oswald Inglin, Eduard Rutschmann, Sibel Arslan, Helmut Hersberger, Hans-Peter Wessels, Brigitte Hollinger, Helen Schai-Zigerlig, Michael Wüthrich, Sibylle Benz Hübner, Eveline Rommerskirchen, Hansjörg M. Wirz, Jürg Stöcklin, Anita Lachenmeier-Thüring, Andrea Bollinger, Katharina Herzog, Beat Jans

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat zum Anzug Lukas Labhardt und Konsorten „Trinationale Hafenplanung“ bereits dreimal einen Zwischenbericht (22. Dezember 2010, 6. Februar 2013 und 24. Juni 2015) vorgelegt. Alle Zwischenberichte wurden vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen und der Anzug jeweils entsprechend dem Antrag des Regierungsrates stehen gelassen.

2. Gesamtheitliche Planung der Hafentwicklung seit 2008

Seit dem Entstehen der Schweizerischen Rheinhäfen am 1.1.2008 wird die Hafentwicklung im gesamten Hafengebiet von Basel-Kleinhüningen bis zum Auhafen Muttenz inkl. engere logistische Verknüpfung mit den Industriegebieten Schweizerhalle / Salina Raurica gesamtheitlich geplant. Dabei werden die spezifischen Eignungen der jeweiligen Areale für bestimmte Nutzungsarten gezielt gefördert. Dazu gehören beispielsweise die schrittweise Konzentration der Mineralöltanklager im Auhafen Muttenz (und damit einhergehend der entsprechende Rückbau im Stadthafen Kleinhüningen, welcher mit dem Rückbau des letzten Tanklagers der Satram-Huiles S.A. Mitte 2018 abgeschlossen sein wird) und der Schwerpunkt im Ausbau der trimodalen Containerumschlagskapazitäten im Hafen Kleinhüningen aufgrund der 3-lagigen Stapelung der Containerschiffe (nur 2-lagig bis Birsfelden) sowie der idealsten Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff - Bahn mit einem hohen Verlagerungspotenzial.

3. RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

Die Schweizerischen Rheinhäfen SRH haben 2007 mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft „RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil“ die trinationale Kooperation unter den Häfen am südlichen Oberrhein mit initiiert. Ziel der gemeinsamen Plattform ist eine vertiefte Zusammenarbeit im Bereich der digitalen Hafinfrastrukturen und Marketingaktivitäten. Per 1. Januar 2017 wurde die Arbeitsgemeinschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) nach deutschem Recht umgewandelt.

Gemeinsam nehmen die RheinPorts-Häfen an zwei Projekten auf EU-Ebene teil. Das Interreg-Projekt CCP21 (Connecting Citizen Ports 21) beinhaltet das Konzept eines gemeinsamen Containernetzwerks sowie für die Harmonisierung der Organisationsmodelle. Im von der EU mitfinanzierten Projekt „Upper Rhine Ports – a connected corridor“ engagierten sich die RheinPorts zusammen mit sechs weiteren Oberrheinhäfen für eine bessere Vernetzung und für die Stärkung der Bedeutung der Binnenschifffahrt in diesem Korridor. Im aktuellen Projekt „RheinPorts Information-System RPIS“ erarbeiten die Oberrheinhäfen von Basel bis Mannheim als erste Anwendung bei den Binnenhäfen in Europa ein Schiffsanmeldesystem für Containerverkehre an den Containerterminals entlang des Oberrheins. Die Plattform geht als erstes Modul einer digitalen Hafinfrastruktur nach einem eineinhalbjährigen Testbetrieb ab dem 1. Januar 2018 in den operativen Betrieb.

4. Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (DE) / Zusammenarbeit mit den Elsässer Häfen

Die Schweizerischen Rheinhäfen SRH veräusserten im September 2017 ihre Anteile an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (38,09%) an die Stadt Weil am Rhein. Unsicherheiten in der strategischen Ausrichtung der Rheinhafengesellschaft seitens der Stadt Weil am Rhein, insbesondere bezüglich der raumplanerischen Sicherung der Hafentwicklung sowie der Vereinheitlichung des Organisationsmodells („Landlord“-Modell), haben zu diesem einvernehmlichen

Entscheid geführt. Für die SRH hat sich gezeigt, dass die bisherige Zusammenarbeit der südlichen Oberrheinhäfen auch ohne direkte Beteiligung im Rahmen des gemeinsamen Engagements bei der RheinPorts-Plattform weitergeführt werden kann.

Auf der Elsässer Seite hat sich im Rahmen der schwierigen Statusentwicklung des binationalen Euroairports Basel-Mulhouse gezeigt, dass die Planung eines trinationalen Hafens zurzeit nicht realistisch ist. Zudem hat sich mit der Schaffung der Grossregion Grand-Est (Alsace – Lorraine – Champagne-Ardenne) die Ausgangslage insofern verändert, als nun Hafenkooperationen innerhalb der Grossregion geprüft werden. Daher erweist sich auch hier die Kooperation auf der Ebene RheinPorts bzw. der Oberrheinhäfen als die aktuell zielführendste Zusammenarbeitsform.

5. Internationale Kooperationen

Über den trinationalen Kreis hinaus wurden weitere Kooperationen auf verschiedenen Ebenen (Seehäfen, Nachbarhäfen, Rheinkorridor) gezielt vorangetrieben. Hervorzuheben ist dabei die Stärkung des schweizerischen Rheinhafenstandorts durch die Kooperation mit dem Hafen Rotterdam: Die Schweizerischen Rheinhäfen, der Logistikcluster Region Basel und der Hafen Rotterdam erneuerten im September 2016 ein gemeinsames Memorandum of Understanding aus dem Jahre 2012, in dem eine engere Zusammenarbeit, ein klares Bekenntnis zum Gateway Basel Nord, ein verstärkter Erfahrungsaustausch sowie die koordinierte Entwicklung der Hafenhinterlandverkehre (Schwergewicht Container und LNG-GTL/flüssiges Erdgas) festgehalten sind. Weiter ist eine Hafenkooperation mit dem Seehafen Antwerpen in Planung. Darüber hinaus sind die SRH im Präsidium des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen vertreten.

6. Modernisierung und Erweiterung Hafen Kleinhüningen

Um die Konkurrenzfähigkeit des Hafens Kleinhüningen langfristig zu sichern, müssen die Hafeninfrastrukturen in Basel Nord zwingend modernisiert und erweitert werden. Dazu gehört auch ein Containerterminal, das die dringend benötigten Kapazitäten für die massiv ansteigenden Containerverkehre im Import und Export schafft. Die Lage des Geländes auf dem Areal Basel Nord ist ideal: Es liegt in nächster Nähe zum Hafenbecken 2 und direkt am EU-Bahnkorridor Rotterdam-Genua, einer der wichtigsten Achsen des alpenquerenden Verkehrs.

Die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord mit SBB Cargo, Contargo und Hupac projiziert einen trimodalen Containerterminal. Für den Schiffsanschluss an das Terminal planen die SRH den Bau eines dritten Hafenbeckens. Der Schwerpunkt liegt auf dem Umschlag Schiff-Bahn. Die Anlage ist auf den Umschlag im Endausbau von 390'000 Containern jährlich konzipiert und soll bis 2022 realisiert sein. Die Gesuche für das Containerterminal und das Hafenbecken 3 wurden 2016 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Das Gütertransportgesetz enthält seit 2015 die gesetzliche Grundlage für eine Mitfinanzierung des Bundes für Hafenanlagen. Mit einer gemeinsamen Absichtserklärung des Bundesamtes für Verkehr, den SRH und den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft hat der Bund im September 2017 die Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 zugesichert. Überdies möchte sich der Bund längerfristig an den Hafeninfrastrukturen beteiligen. Im Dezember 2017 unterzeichneten der Kanton Basel-Stadt, die SRH, die SBB und Gateway Basel Nord zudem eine gemeinsame Absichtserklärung zur Koordination der Infrastrukturentwicklung im Hinblick auf die Realisierung des trimodalen Containerterminals und der Reorganisation der Hafenbahn.

Parallel zur Modernisierung und Erweiterung des Hafens Kleinhüningen sollen die heute nur schwach genutzten oder brach liegenden Flächen am Klybeckquai für weitere Nutzungen geöffnet werden, um die Ansiedlung von Arbeitsplätzen und die Schaffung von Wohnraum zu ermöglichen. Am Westquai, via-a-vis des auch langfristig der Hafennutzung vorbehaltenen Ostquais, werden Arbeitsflächen konzentriert. Rheinseitig und weiter südlich entlang des Klybeckquais sollen auch Wohnnutzungen möglich werden. Die Transformation erfolgt schrittweise, angepasst an

die Verfügbarkeit der Parzellen und erstreckt sich voraussichtlich auf den Zeitraum 2020 bis 2035. Die Wasserkante soll weiterhin nautisch genutzt werden, im Süden unter anderem mit Anlegestellen für die boomende Flusskreuzfahrt.

7. Fazit

Im seinem erneuten Bericht erläutert der Regierungsrat den aktuellen Stand der trinationalen Hafenplanung. Im Vordergrund steht auf internationaler Ebene das Projekt für ein elektronisches Schiffsanmeldesystem im Containerverkehr der drei Häfen Basel-Mulhouse-Weil. Hingegen hat die Optik eines gemeinsamen trinationalen Hafens (auf elsässischer Seite) vor dem Hintergrund der aktuell einseitigen Umsetzung des Territorialprinzips seitens Frankreichs beim binationalen Euroairport Basel-Mulhouse kurz- und mittelfristig an Bedeutung verloren. Auf deutscher Seite hat sich aufgrund des Verkaufs der Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein an die Stadt Weil am Rhein die Situation ebenfalls geändert. Die Möglichkeiten der trinationalen Hafenentwicklung sind auf verschiedenen Ebenen und Themen überprüft und ausgeschöpft worden.

8. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Lukas Labhardt betreffend „Trinationaler Hafenplanung“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin