Schriftliche Anfrage betreffend grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Logistikbereich und den daraus resultierenden gesetzlichen Problemen

13.5275.01

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