



Vorlage an den Landrat

Vom 12. März 2002

Schriftliche Antwort des Regierungsrates zur Interpellation der FDP-Fraktion: Zukunft der Rheinhäfen Birsfelden und Muttenz? (2001/305)

Wir gestatten uns, die Interpellation wie folgt zu beantworten:

Allgemeine Bemerkungen

Die Rheinhäfen beider Basel, im Speziellen die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft, waren in den vergangenen Jahren und sind auch heute immer wieder im Blickpunkt von Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Als wichtiger Faktor in der Verkehrspolitik, aber auch als namhafter wirtschaftspolitischer Standort, nicht zuletzt auch als beachtenswerte Einnahmequelle des Kantons führten verschiedene Fragen immer wieder zu Diskussionen.

Die Interpellation spricht verschiedene Themenbereiche an, die zwar teilweise eng miteinander verknüpft sind, im Grunde genommen aber einzeln betrachtet werden müssten. Es sind dies:

- a) Fragen im Zusammenhang mit der Prüfung einer allfälligen Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen beider Basel (Prognos-Studie),
- b) Fragen im Zusammenhang mit dem kantonalen Nutzungsplan Rheinhäfen Basel-Landschaft,
- c) Fragen im Zusammenhang mit der allgemeinen Entwicklung der Baselbieter Rheinhäfen und ihrer Zukunft, und
- d) Fragen im Zusammenhang mit dem Projekt eines Container-(Kombi-)Terminals im Birsfelder Hafen, bzw. der weiteren Nutzung des an die ökologische Schutzzone angrenzenden Areals (derzeit als Baurecht bei der Firma BP).

Im Zusammenhang mit der Prüfung einer allfälligen Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen beider Basel muss vorausgeschickt werden, dass diese Prüfung mit einer allenfalls nachfolgenden Umsetzung ein längerdauernder Prozess ist, welcher – bei einemj positivem Entscheid der Regierungen und Parlamente der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt – nach bisherigen Schätzungen mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen wird. Es ist deshalb wichtig, dass auch während dieser Zeit die Rheinhäfen ihre durch Gesetz, Verordnungen und Leistungsaufträge auferlegten Aufgaben wahrnehmen können und nicht infolge sich überschneidender Interessen in ihrer Arbeit behindert oder gar blockiert werden. Dies hat zur Folge, dass zu verschiedenen Fragen Alternativstrategien verfolgt werden müssen.

Beantwortung der Fragen

1. Welches sind die wichtigsten Aussagen der Prognos-Studie?

Die von den zuständigen Departementsvorstehern der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt gemeinsam in Auftrag gegebene Prognos-Studie enthält eine Fülle von Anregungen und Hinweise, lässt aber gleichzeitig verschiedene Aspekte zur Beantwortung oder Vertiefung offen. Die wichtigste Aussagen lautet, dass eine vollständige Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen beider Basel grundsätzlich machbar ist. Die Studie kommt auch zum Schluss, dass eine solche Zusammenlegung und Verselbständigung aus verschiedenen Gründen auch zweckmässig und im Falle einer positiven Entscheidung vorallem dringlich sei. Die Studie empfiehlt in diesem Sinne die Erarbeitung eines gemeinsamen Hafennutzungskonzeptes und einer Hafenentwicklungsstrategie sowie die Vertiefung von Fragen der konzeptionell-strategischen Ausgestaltung einer allfälligen Zusammenlegung als wichtige Entscheidungsgrundlage.

2. Was steht in der Vereinbarung mit der Pro Natura?

Es besteht keine schriftliche Vereinbarung mit der Pro Natura. Die Besprechungen mit den Naturschutzorganisationen haben ergeben, dass sie bereit sind, ihre Einsprache gegen den kantonalen Nutzungsplan zurückzuziehen respektive bei der vorgesehenen Neuauflage keine Einsprache zu machen, wenn die ökologischen Anliegen berücksichtigt werden. Dabei geht es, nebst der bereits erfolgten Ausscheidung von rund 4'000 m² Fläche als ökologische Schutzzone, insbesondere um die Vernetzung und Prüfung von Ersatzstandorten in Zusammenarbeit mit der Universität Basel.

Der in Zusammenarbeit zwischen dem Amt für Regionalplanung und der Leitung der Rheinhäfen neu erarbeitete kantonale Nutzungsplan trägt den Anliegen des Naturschutzes Rechnung.

3. Welche Haltung nimmt der Regierungsrat zur Prognos-Studie ein?

Der Regierungsrat hat den Schlussbericht der Prognos-Studie zur Kenntnis genommen und folgt den Empfehlungen in Absprache mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt, indem er die Erarbeitung einer Detailstudie mit Hafenentwicklungsstrategie und Hafenentwicklungskonzept sowie der konzeptionell-strategischen Ausgestaltung einer Zusammenlegung in Auftrag gegeben hat. Dazu wurde eine Projektorganisation vereinbart, welche als oberstes Organ einen Lenkungsausschuss mit je zwei Vertretungen der beiden Regierungen Basel-Landschaft und Basel-Stadt vorsieht. Die zu erarbeitenden Grundlagen, zusammen mit der Klärung verschiedener weiteren offenen Fragen, werden bis Sommer 2002 vorliegen und eine Entscheidung der beiden Regierungen über das weitere Vorgehen ermöglichen.

4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Zukunft der Häfen Birsfelden und Muttenz?

Die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft sind nach wie vor ein wichtiger Wirtschafts- und Verkehrsfaktor und werden angesichts der Überlastung auf den Strassen

und der Engpässe auf der Schiene dank der vorhandenen Kapazitätsreserven an Bedeutung zunehmen. Dabei werden die Strategien der SBB eine wichtige Rolle spielen und die Zusammenarbeit aller Partner im trimodalen Verkehr wird auf strategischer Ebene noch stark intensiviert werden müssen.

a) Welche Entwicklungsstrategien werden verfolgt?

Wie bereits erwähnt, wird zur Zeit unter Beizug einer externen Unternehmensberatungsfirma unter anderem eine Hafenentwicklungsstrategie erarbeitet. Sie wird eine Grundlage für die Entscheidung zum weiteren Vorgehen bezüglich einer Zusammenlegung und Verselbständigung der Rheinhäfen beider Basel bilden und bis zum Sommer 2002 vorliegen.

b) Wird ein Nutzungskonzept erstellt?

Im Rahmen desselben Auftrags wird über alle Häfen der beiden Kantone ein gemeinsames Nutzungskonzept erstellt.

c) Muss die Bahninfrastruktur verbessert werden?

Diese Frage hängt vorallem mit der Verkehrszunahme auf der Schiene zusammen. Dabei ist festzustellen, dass die in der gesamten Verkehrspolitik angestrebte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im Bereich der Rheinhäfen Realität ist. Das anteilmässige Verhältnis zwischen den auf der Strasse und auf der Schiene umgeschlagenen Tonnagen hat sich von 60% zu 40% im Jahr 1999 bei den flüssigen Brennstoffen beispielsweise auf 30% zu 70% im Jahr 2001 verlagert. Dies hat spürbare Engpässe auf dem Schienennetz der Hafenbahn BL zur Folge, welche mit geeigneten Massnahmen beseitigt werden müssen. Kurzfristig erfolgt dies vorwiegend durch logistische und organisatorische Massnahmen, mittelfristig müssen aber auch bauliche Massnahmen ins Auge gefasst werden. Die Rheinhäfen Basel-Landschaft werden zur Abklärung der Erfordernisse unter Mitwirkung der Hafenwirtschaft und der Hafenbahn demnächst eine entsprechende Arbeitsgruppe einsetzen.

d) Gibt es eine Landratsvorlage zu diesem Thema?

Selbstverständlich wird das Kantonsparlament im Rahmen seiner Kompetenzen bei wichtigenen künftigen Weichenstellungen im Bereich der Rheinhäfen einbezogen werden. Ein möglicher künftiger Ausbau der Hafenbahninfrastruktur würde ebenfalls mit Sicherheit zu einer Landratsvorlage führen.

5. Wann wird das Postulat 99/169 der FDP „Optimierung der Transportinfrastruktur am Oberrhein und Hochrhein“ beantwortet?

Die Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat 1999/169 der FDP „Optimierung der Transportinfrastruktur am Oberrhein und Hochrhein“ wurde am 5. Februar 2002 an den Landrat überwiesen (LR-Vorlage 2002/025).

6. Welches sind die Gründe für die neuerliche Verzögerung der Inkraftsetzung des Nutzungsplanes? Wie verfährt man mit Baugesuchen, bis es soweit ist?

Der neue kantonale Nutzungsplan Rheinhäfen liegt vor. Er wurde vom Regierungsrat am 5. März 2002 verabschiedet und an den Landrat überwiesen. Nach der notwendigen nochmaligen öffentlichen Auflage wird der Regierungsrat die Inkraftsetzung vornehmen.

Zwischenzeitlich eingereichte Baugesuche werden nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen behandelt; der künftige Nutzungsplan wird dabei berücksichtigt.

7. Warum wurde für den Container Terminal nicht das Areal der Birs Terminal mit seiner grösseren Erweiterungskapazität und besseren Lage für den Umschlag Schiff-Bahn gewählt (Eventuell Abtausch mit BP-Areal)?

Wie in der Beantwortung der Interpellation 01/41 der FDP „Wann kommt der Container Terminal im Birsfelder Hafen?“ bereits ausgeführt wurde, besteht eine grundsätzliche Machbarkeitsstudie zu einem Container Terminal auf Areal der baselbieter Rheinhäfen. Darin werden Fragen beantwortet, die vorallem logistischer und organisatorischer Natur sind. Aber auch Fragen im Zusammenhang mit dem Hochwasserrisiko oder der beschränkten Durchfahrtshöhe bei der Mittleren Brücke werde darin beantwortet. Diese Studie ging von einem Projekt mit Standort auf dem Areal Birs Terminal AG aus. Die Realisierung kam nicht zustande, weil die begleitende Entwicklungsgruppe mit Vertretern potentieller Betreiber eine abwartende Haltung einnahm und das Bundesamt für Verkehr (BAV) ohne verbindliche Zusagen der potentiellen Betreiber eines Terminals keine Subventionszusicherungen machen wollte.

Demgegenüber wurde ein ausgereiftes Projekt auf dem Areal der Firma BP, zwischen dem Areal der Birs Terminal AG und der künftigen ökologischen Schutzzone auf rund 15'000 m² mit einer Kapazität von rund 2'000 TEU (Container-Einheiten) vorgestellt. Dieses Volumen entspricht der Kapazität, die ein Portalkran optimal bedienen kann. Das Projekt ist konzipiert auf die errechneten Zuwachsraten für die nächsten fünf Jahre.

Liestal, den 12. März 2002

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Schmid

der Landschreiber: Mundschin