Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat **10.5050.02**

WSU/P105050
Basel, 2. Juni 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 1. Juni 2010

Schriftliche Anfrage Samuel Wyss bezüglich die Zukunft des Rheinhafens Basel

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

„Am 24. Januar 2010 wurde auf dem Sender Tele Basel (7 vor 7) berichtet, dass der Rheinhafen Basel mit immer mehr Platzproblemen zu kämpfen hat. Die Stadt Basel plane zudem Wohnüberbauungen im Rheinhafen. Der Rheinhafen ist für die Nationale Versorgung von grosser Wichtigkeit. Würden die Güter via Lastwagen statt Rheinschiffen in die Schweiz verbracht, müssten mehrere tausend zusätzliche Lastwagen auf den Strassen Basels verkehren, welche bereits jetzt zum Teil mehr als ausgelastet sind. Die Tanklager der Migrol werden anscheinend in Zukunft von der Uferstrasse in den Auhafen transferiert um Platz zu schaffen.

Fragen:

- Anerkennt die Basler Regierung, dass der Rheinhafen Basel-Stadt von Nationaler Bedeutung für die Versorgung der Schweiz ist?
- Anerkennt die Basler Regierung, dass es ökologisch sehr sinnvoll ist, den Rheinhafen beizubehalten, da die Schiffe mehr Güter, mit weniger ausgestossenen Abgasen transportieren können, statt tausende Lastwagen, welche nur auf zusätzlich gebauten Strassen verkehren könnten und massiv mehr schädliche Abgase ausstossen?
- Was ist günstiger? Die Güter wie bisher auf dem Rhein zu transportieren oder diese via LKW oder mit der Bahn zu transportieren (inkl. jeweilige Ökologische Auswirkung)? Wie sehen die Kapazitätsreserven auf der Rheintal-strecke (Rhein — Bahn) aus?
- Ist der Basler Regierung klar, dass der Wohnungsbau im Hafenareal sofort zu Konflikten führen wird (z.B. Lärmbelästigungen, Staubbelästigungen durch den Umlad von Gütern)? Will somit eine künftige Schliessung des Rheinhafens provoziert werden?
- Wie gefährlich ist der durch die Verschiebung der Migrol Lager zunehmende Transport von Treibstoff durch Basel? Was passiert bei einer Havarie eines mit Benzin beladenen Tankschiffes inmitten von Basel (Gau)?
- Was passiert, wenn ein Passant auf der Mittleren Rheinbrücke eine brennende Zigarette auf ein vorbeifahrendes, beladenes Tankschiff wirft?
- Die Mittlere Rheinbrücke gilt als eines der gefährlichsten Hindernisse auf dem gesamten schiffbaren Rhein. Weshalb will man künftig mehr Tankschiffe durch genau dieses Nadelöhr fahren lassen?
- Bei Hochwasser oder niedrig Wasser können die Schiffe die Passage Wiesenmündung bis Auhafen schlecht oder gar nicht befahren. Wäre es deshalb nicht sinnvoller, weiterhin die Schiffe

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 4. Juni 2010.

grössten Teils beim Rheinhafen Basel zu löschen? Würde eine lang andauernde DüRegierungsrate oder Hochwasser die nationale Versorgung von Treibstoff gefährden?

- Der Standort der Benzinlager an der Uferstrasse muss vermutlich mehrere Jahre unbebaut bleiben, da der Boden zu belastet ist, um sofort überbaut zu werden. Wie lange wird dies dauern? Ist es nicht sinnvoller die Lager zu belassen, statt eine lange Zeit nicht nutzbare Fläche zu generieren?
- Seitdem das Partyschiff bei der Wiesenmündung vor Anker liegt, sind vermehrt junge Leute im Hafenareal. Vandalismus und Diebstahl haben massiv zugenommen, die Rettungsringe an der Wiesenmündung werden dauern von zweifelhaften Personen aus den Halterungen genommen und in den Rhein geworfen. Da die Situation zu eskalieren drohte, wurden private Sicherheitsfirmen angestellt, um für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Diese Firmen werden grossteils durch die Reedereien und im Hafen ansässigen Firmen bezahlt. Wie will die Regierung nach dem Bau von Wohnraum im Hafen, Recht und Ordnung sicherstellen, wenn bereits jetzt die Sicherheitssituation aus dem Ruder läuft?
- Junge Partygänger im Hafen hinterlassen beim Dreiländereck an fast jedem Wochenende Abfallberge. Junge Raser verwandeln die Strecke Partyschiff-Dreiländereck zur Rennbahn und gefährden dabei nicht nur ihr eigenes Leben. Die Anlegestelle Dreiländereck, welche zum ersten Blickfeld von ausländischen Touristen wird, welche mit dem Schiff anreisen, sieht deshalb oft sehr schäbig aus. Was hält Baseltourismus von dieser Visitenkarte der Schweiz?
- Die Hupac Züge welche von der Schweizerbevölkerung gewünscht sind und mit der NEAT gefördert werden, verkehren und werden im Basler Rheinhafen beladen. Es konnte beobachtet werden, wie Personen über die anrollenden Wagons kletterten, weil sie nicht auf das Zugende warten wollten. Ist sich die Basler Regierung bewusst, dass der Wohnungsbau im Hafen vermehrt Personen in das Hafenareal lockt und damit die Gefahr steigt, dass vermehrt solche Situationen entstehen?
- 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?

Samuel Wyss"

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkung

Mit der Zustimmung zum Staatsvertrag betreffend Zusammenlegung der Rheinschifffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag; SG 955.400) haben sich der Regierungsrat und der Grosse Rat klar für die Beibehaltung der trimodalen Hafenstandorte und die Weiterentwicklung der für den Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz strategisch wichtigen Rheinhäfen und Rheinschifffahrt bekannt.

Die Fragen und Antworten im Einzelnen

Frage 1: Anerkennt die Basler Regierung, dass der Rheinhafen Basel-Stadt von nationaler Bedeutung für die Versorgung der Schweiz ist?

Der Regierungsrat anerkennt die nationale Bedeutung der Rheinhäfen inklusive des Hafens Kleinhüningen als strategisches Glied der schweizerischen Güterversorgung und hat sich mehrfach beim Bund für die Belange der Binnenschifffahrt stark gemacht. Im Bericht zur

Schifffahrtspolitik des Bundes vom Oktober 2009 hat der Bundesrat erstmals die nationale Bedeutung der Rheinhäfen offiziell anerkannt. Der Regierungsrat begrüsst diesen Schritt sehr und verfolgt aufmerksam die Umsetzung des Schifffahrtsberichts im Rahmen der bevorstehenden Behandlung in den eidgenössischen Räten.

Frage 2: Anerkennt die Basler Regierung, dass es ökologisch sehr sinnvoll ist, den Rheinhafen beizubehalten, da die Schiffe mehr Güter, mit weniger ausgestossenen Abgasen transportieren können, statt tausende Lastwagen, welche nur auf zusätzlich gebauten Strassen verkehren könnten und massiv mehr schädliche Abgase ausstossen?

Die ökologische Bedeutung der Binnenschifffahrt ist unbestritten. Im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern hat die Binnenschifffahrt die beste Ökobilanz, indem sie die gleiche Strecke mit weniger Betriebstoff, bzw. mehr Güter mit weniger Umweltbelastung transportiert. Mit jährlich über 5 Millionen Tonnen landseitig auf der Bahn transportierten Gütern entlastet die Transportkette Schiff-Bahn Stadt und Agglomeration entscheidend um täglich weit über 1000 Lkw-Fahrten.

Frage 3: Was ist günstiger? Die Güter wie bisher auf dem Rhein zu transportieren oder diese via LKW oder mit der Bahn zu transportieren (inkl. jeweilige Ökologische Auswirkung)? Wie sehen die Kapazitätsreserven auf der Rheintal- strecke (Rhein - Bahn) aus?

Die Schifffahrt schneidet im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern nicht nur ökonomisch gut ab, sondern weist auf der Rheinachse Kapazitätsreserven von 100% auf (ohne Investitionen in den Wasserweg). Vor dem Hintergrund der sich aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel wie auch der zahlreichen Einsprachen abzeichnenden zeitlichen Verzögerung des Vierspurausbaus der Rheintalstrecke Rastatt – Efringen-Kirchen (nördlich des in Bau befindlichen Katzenbergtunnels) bis 2030 bietet der Gütertransport auf dem Rhein auch aus Sicht des Regierungsrats eine ideale Alternative und Stütze auf dem wichtigsten EU-Güterkorridor Rotterdam-Basel-Genua.

Frage 4: Ist der Basler Regierung klar, dass der Wohnungsbau im Hafenareal sofort zu Konflikten führen wird (z.B. Lärmbelästigungen, Staubbelästigungen durch den Umlad von Gütern)? Will somit eine künftige Schliessung des Rheinhafens provoziert werden?

Der kantonale Richtplan sieht vor, für das Klybeckufer und das Rheinufer am Westquai Optionen für Mischnutzung zu prüfen. Zu diesem Zweck hat der Kanton 2009 in gemeinsamer Projektleitung mit den Schweizerischen Rheinhäfen eine entsprechende Testplanung gestartet. Neben der Evaluation eines geeigneten Nutzungsmix für die beiden Uferpartien spielen die Anforderungen für die Sicherstellung der Koexistenz zwischen Hafennutzung und neuen Nutzungsformen wie z.B. Dienstleistungen, andere wirtschaftliche Nutzungen oder Wohnen eine entscheidende Rolle. Die Ergebnisse der Testplanung werden im Sommer erwartet. Der Regierungsrat wird im Rahmen der weiterführenden Arbeiten (z.B. Erarbeitung eines Stadtteilrichtplans für das Hafengebiet) der Gewährleistung der Koexistenz ein besonderes Au-

genmerk widmen. Gemäss Richtplan bleiben die Hafengebiete beim Ostquai und das Hafenbecken II auch langfristig Hafengebiet, sie sind daher von den Richtplanoptionen der Mischnutzung nicht betroffen.

Frage 5: Wie gefährlich ist der durch die Verschiebung der Migrol Lager zunehmende Transport von Treibstoff durch Basel? Was passiert bei einer Havarie eines mit Benzin beladenen Tankschiffes inmitten von Basel (Gau)?

Obwohl grosse Mengen Treib- und Brennstoffe in einem Rheinschiff transportiert werden können, gilt das Schiff als sehr sicheres Transportmittel; Gefahrgutschiffe unterliegen sehr strengen Bau- und Betriebsvorschriften. Der Mehrverkehr auf dem Rhein wird das Risiko nur unmerklich erhöhen. Durch die Verlegung des Migrol-Tanklagers nach Birsfelden nehmen dagegen die Gefahrguttransporte auf Schiene und Strasse durch die Stadt Basel ab.

Im Zug der Umsetzung der Störfallverordnung für den Verkehrsweg Rhein haben die drei „Schifffahrtskantone“ Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt zusammen mit dem Hafen- und Schifffahrtsgewerbe für den Schweizer Rheinabschnitt einen Kurzbericht und eine Risikoanalyse erstellen lassen. Organisatorisch und technisch sind in der internationalen Rheinschifffahrtspolizeiverordnung Basel – Rheinfelden zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit verankert worden. Zum Beispiel müssen Benzinschiffe unter bestimmten Bedingungen (z.B. Einhüllenschiffe) den Vorspanndienst durch ein Schleppschiff in Anspruch nehmen. Als weitere Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit hat die Zentralkommission für Rheinschifffahrt beschlossen, ab 2013 Benzinschiffe und ab 2018 alle Tankschiffe nur noch in Doppelhüllenbauweise zuzulassen. Bereits heute sind überwiegend Doppelhüllenschiffe im Einsatz, welche bei Aufprallen einen sehr guten Schutz bieten.

Frage 6: Was passiert, wenn ein Passant auf der Mittleren Rheinbrücke eine brennende Zigarette auf ein vorbeifahrendes, beladenes Tankschiff wirft?

Es besteht keine Gefahr, da heute Benzin nur in Schiffen mit geschlossenen Systemen transportiert werden darf.

Frage 7: Die Mittlere Rheinbrücke gilt als eines der gefährlichsten Hindernisse auf dem gesamten schiffbaren Rhein. Weshalb will man künftig mehr Tankschiffe durch genau dieses Nadelöhr fahren lassen?

Das spezielle Hochrheinpatent, gefordert ab Mittlere Rheinbrücke bis Strassenbrücke Rheinfelden, trägt den Besonderheiten dieser Strecke sowie der nautisch anspruchsvollen Durchfahrt durch die Mittlere Brücke entsprechend Rechnung. Schiffsführer ohne Hochrheinpatent müssen obligatorisch bei der Revierzentrale der SRH den Vorspanndienst eines Schleppschiffs anfordern.

Frage 8: Bei Hochwasser oder Niedrigwasser können die Schiffe die Passage Wiesenmündung bis Auhafen schlecht oder gar nicht befahren. Wäre es deshalb nicht sinnvoller, weiterhin die Schiffe grössten Teils beim Rheinhafen Basel zu löschen? Würde eine lang andauernde Dürre oder Hochwasser die nationale Versorgung von Treibstoff gefährden?

Langandauernde Hoch- oder Niederwasserperioden wirken sich nicht nur lokal zwischen der Wiesemündung und Schleuse Birsfelden aus. Sogenannte „Nadelöre“ befinden sich vielmehr unterhalb Basel: bei Niedrigwasser im Mittelrhein, bei Hochwasser auf der gesamten Rheinstrecke im Bereich von Hochwasserdämmen. Die in der Regel nur wenige Tage dauernden Hochwasser haben keine Auswirkungen auf die Versorgung. Bei länger anhaltenden Niedrigwassern kann in der Regel noch mit reduzierter Nutzlast gefahren werden. Schliesslich kämen zur Vermeidung von Lieferengpässen in der Versorgung der Schweiz mit Trieb- und Brennstoffen die Pflichtlager der wirtschaftlichen Landesversorgung zum Tragen wie auch der Import auf dem Bahnweg.

Frage 9: Der Standort der Benzinlager an der Uferstrasse muss vermutlich mehrere Jahre unbebaut bleiben, da der Boden zu belastet ist, um sofort überbaut zu werden. Wie lange wird dies dauern? Ist es nicht sinnvoller die Lager zu belassen, statt eine lange Zeit nicht nutzbare Fläche zu generieren?

Da das Tanklager zwischen 1981 und 1983 auf der vorgängig sanierten Parzelle gebaut wurde, ist nicht mit unbekannten Altlasten zu rechnen. Die in Ausarbeitung befindliche Vereinbarung der Schweizerischen Rheinhäfen mit der Baurechtnehmerin des Migrol-Tanklagers für den vorzeitigen Heimfall sieht vor, das Areal per 31. Dezember 2012 in saniertem Zustand zu übergeben. Die Planung für die zukünftige Nutzung des Areals kann daher, nach Genehmigung der Testplanungsergebnisse für das Klybeckufer durch den Verwaltungsrat der SRH und den Regierungsrat, bereits in der zweiten Jahreshälfte 2010 eingeleitet werden.

Frage 10: Seitdem das Partyschiff bei der Wiesenmündung vor Anker liegt, sind vermehrt junge Leute im Hafenareal. Vandalismus und Diebstahl haben massiv zugenommen, die Rettungsringe an der Wiesenmündung werden dauern von zweifelhaften Personen aus den Halterungen genommen und in den Rhein geworfen. Da die Situation zu eskalieren drohte, wurden private Sicherheitsfirmen angestellt, um für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Diese Firmen werden grossteils durch die Reedereien und im Hafen ansässigen Firmen bezahlt. Wie will die Regierung nach dem Bau von Wohnraum im Hafen, Recht und Ordnung sicherstellen, wenn bereits jetzt die Sicherheitssituation aus dem Ruder läuft?

Mit der faktischen Öffnung des Hafengebietes ausserhalb des Westquai-Dreiländerecks haben seit einigen Jahren die Probleme mit illegalen Veranstaltungen, Vandalismus und Littering in der Tat zugenommen. Auf Grund des Umstands, dass die Hafenstrassen im Zug des juristischen Vollzugs des Staatsvertrags zur Zusammenlegung der Rheinhäfen öffentlich geworden sind, hat die Kantonspolizei das Hafengebiet wieder vermehrt in ihre Patrouillen- und Kontrolltätigkeit aufgenommen. Weitergehende Massnahmen, insbesondere

während den Sommermonaten werden nötigenfalls kurzfristig mit den Polizeiorganen und den Hafenansiedlern (für die Kontrolle der privaten Baurechtsareale) zusammen beschlossen.

Frage 11: Junge Partygänger im Hafen hinterlassen beim Dreiländereck an fast jedem Wochenende Abfallberge. Junge Raser verwandeln die Strecke Partyschiff-Dreiländereck zur Rennbahn und gefährden dabei nicht nur ihr eigenes Leben. Die Anlegestelle Dreiländereck, welche zum ersten Blickfeld von ausländischen Touristen wird, welche mit dem Schiff anreisen, sieht deshalb oft sehr schäbig aus. Was hält Baseltourismus von dieser Visitenkarte der Schweiz?

Zur Bewältigung des Litterings haben die Schweizerischen Rheinhäfen den internen Reinigungsdienst bereits angepasst. Im Weiteren steht sie in Gesprächen mit der Stadtreinigung, um für die nun öffentlichen Hafenareale eine wirksame Entsorgungslösung zu finden. Die Rennszene im Hafengebiet konnte durch gezielte Polizeieinsätze zum grössten Teil aufgelöst werden. Bei Bedarf werden diese Einsätze wiederholt. Gleichzeitig versprechen sich Regierungsrat und die Schweizerischen Rheinhäfen SRH durch die geplante Aufwertung und attraktivere Gestaltung des Rheinufers mittelfristig eine nachhaltige Besserung der Situation, welche auch für die Besucherinnen und Besucher des Hafens eine gute Visitenkarte abgeben soll.

Frage 12: Die Hupac Züge, welche von der Schweizerbevölkerung gewünscht sind und mit der NEAT gefördert werden, verkehren und werden im Basler Rheinhafen beladen. Es konnte beobachtet werden, wie Personen über die anrollenden Wagons kletterten, weil sie nicht auf das Zugende warten wollten. Ist sich die Basler Regierung bewusst, dass der Wohnungsbau im Hafen vermehrt Personen in das Hafenareal lockt und damit die Gefahr steigt, dass vermehrt solche Situationen entstehen?

Das Bahnpersonal ist durch die genannten, seltenen Vorfälle zu erhöhter Aufmerksamkeit verpflichtet worden. Mit einem neuen Nutzungsmix ist eher mit einer Abnahme solcher Vorfälle zu rechnen.

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?

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: Richt-

pläne 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.

Für den Regierungsrat ist entscheidend, dass vor allfälligen Umnutzungen am Klybeck- oder am Rheinufer geeignete Ersatzlösungen mit Wasseranschluss für die Hafenlogistik – insbesondere am Westquai – gefunden werden können. Die laufende Testplanung bietet den geeigneten Rahmen dazu.

Dieses proaktive und mit den Schweizerischen Rheinhäfen wie auch mit den betroffenen Hafenfirmen eng abgestimmten Vorgehen für Optionen der Hafenlogistik und Stadtentwicklung gibt der Zukunftssicherung des Hafens Kleinhüningen die besten Chancen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin	Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Präsident	Staatsschreiberin