



An den Grossen Rat

21.5487.02

WSU/P215487

Basel, 24. November 2021

Regierungsratsbeschluss vom 23. November 2021

## **Motion Heidi Mück und Konsorten betreffend «Einhaltung des Luftreinhalteplans 2016: Stromanschlüsse für Schiffe im Basler Rheinhafen» – Stellungnahme**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. September 2021 die nachstehende Motion Heidi Mück dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«In der Antwort auf die schriftliche Anfrage betreffend „Stromanschlüsse für Schiffe im Basler Rheinhafen - Umsetzung Massnahme des Luftreinhalteplans 2016“ (21.5227) stellt sich der Regierungsrat auf den Standpunkt, dass aktuell keine Planungen für Landstrombezugstellen vorangetrieben werden sollen. Dies wird damit begründet, dass es zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt sei, wo die künftigen Liegestellen der Grossschiffahrt angeordnet sein werden.

Es ist mittlerweile unbestritten, dass Dieselmotoren in grossem Masse für Feinstaubemissionen sorgen und dass es hier besonders wichtig ist, jede unnötige Schadstoffquelle zu beseitigen. Die Schiffe sind bereits für Stromanschlüsse ausgerichtet und verfügen über die nötige Technik an Bord. Da im Rheinhafen aber keine Stromanschlüsse vorhanden sind, sind die Schiffe gezwungen, für die alltägliche Stromgewinnung die Dieselmotoren laufen zu lassen. Das Hafengebiet liegt nahe an stark von Verkehr belasteten Wohngebieten mit schlechter Luftqualität. Jede Massnahme, die zur Verbesserung der Situation beiträgt ist also unbedingt begrüssenswert.

Im Luftreinhalteplan 2016 ist die „Landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze“ als neue Massnahme (S1) aufgeführt. Nun soll diese Massnahme erst nach der Festlegung der Standorte im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung erfolgen.

Angesichts der Tatsache, dass es noch mehrere Jahre dauern wird, bis die Hafentwicklung abgeschlossen ist und dass sich der Aufwand auch für eine provisorische Einrichtung von Landanschlüssen im Rahmen halten dürfte, ist es nicht nachvollziehbar, dass auf die Erfüllung dieser Massnahme im Luftreinhalteplan 2016 verzichtet wird.

Aus diesen Gründen beauftragen die Unterzeichnenden die Regierung die Massnahme (S1) des Luftreinhalteplans 2016 „Landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze“ innert eines Jahres umzusetzen.

Heidi Mück, Oliver Bolliger, Beatrice Messerli, Lea Wirz, Tonja Zürcher, Beat K. Schaller, Mahir Kabakci, Michelle Lachenmeier, Laurin Hoppler, Jérôme Thiriet, Johannes Sieber, Raphael Fuhrer, Beat Leuthardt, Lorenz Amiet, Georg Mattmüller, Michela Seggiani»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

## 1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates GO vom 29. Juni 2006 (SG 152.100) bestimmt Folgendes:

- <sup>1</sup> Motionen können sich nicht auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates oder den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich beziehen.
- <sup>1bis</sup> In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grosse Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.
- <sup>2</sup> Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.
- <sup>3</sup> Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO), oder aber dem Grosse Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat beauftragt, die Massnahme des Luftreinhalteplans 2016 betreffend «Landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze» im Basler Rheinhafen innert einem Jahr umzusetzen.

Art. 44a des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) regelt die «Massnahmepläne bei Luftverunreinigungen». Mit einem Massnahmeplan soll zusammenfassend dazu beigetragen werden, dass feststehende oder zu erwartende schädliche oder lästige Einwirkungen von Luftverunreinigungen innert angesetzter Frist vermindert oder beseitigt werden. Gestützt auf diese Bestimmung sowie auf die einschlägigen Art. 31 - 34 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1) haben die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft am 13. Juni 2017 den Luftreinhalteplan 2016 der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (LRP) erlassen. Dieser wurde in der Folge dem Grosse Rat zur Kenntnis gebracht (Beschluss des Grossen Rates Nr. 17/43/12G vom 18. Oktober 2017). Der LRP ist behördenverbindlich (Art. 44a Abs. 2 USG) und sieht unter anderem als kantonale Massnahme im Bereich der Rheinschiffart die «Landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze» vor (vgl. LRP Seiten 5 und 7, Massnahme S1). Gemäss entsprechender Kommentierung im LRP tragen die Schweizerischen Rheinhäfen die Erstellungskosten der Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung.

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind eine von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft durch einen Staatsvertrag<sup>1</sup> vom 20. Juni 2006 gegründete Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie sorgen gemäss § 5 Abs. 2 des Staatsvertrags unter anderem «für den Unterhalt, die Instandsetzung, den Ersatz und die Erweiterung der öffentlichen Anlagen zu Wasser und zu Land (Hafenbecken, Umschlagszonen, Steiger- und Abfertigungsanlagen, Areale, Strassen, konzessionierte Bahnanlagen und Hochbauten), soweit diese nicht im Eigentum der Gemeinden stehen».

Die konkrete Umsetzung der von den Motionärinnen und Motionären angebehrten Massnahme im LRP fällt nach dem vorstehend Ausgeführten nicht in den Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates. Die Kantone sind indessen gemäss Art. 33 LRV verpflichtet, den Umsetzungsstand der Massnahmen regelmässig zu überprüfen und bei Bedarf die Massnahmenpläne anzupassen. Auch wenn die konkrete Umsetzung nicht in die Zuständigkeit des Regierungsrates fällt, muss er aufgrund des verbindlichen Charakters des LRP im Rahmen seiner Zuständigkeit dafür sorgen, dass die im LRP angegebenen Massnahmen in der Regel innert fünf Jahren verwirklicht werden (Art. 33 Abs. 1 LRV). Demgemäss kann der Regierungsrat im Sinne von § 42 Abs. 1bis GO dazu verpflichtet werden, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, damit die SRH die in der Motion geforderte und im LRP vorgesehene landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze im Hafengebiet realisieren.

Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann.

**Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.**

## **2. Inhaltliche Beurteilung**

### **2.1 Luftreinhalteplan beider Basel 2016**

Der Luftreinhalteplan beider Basel 2016 (LRP) wurde am 13. Juni 2017 durch die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt in Kraft gesetzt. Gemäss Art. 44a Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) erstellt die zuständige Behörde einen Massnahmenplan (= Luftreinhalteplan), wenn feststeht, dass trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzungen übermässige Immissionen durch mehrere Quellen verursacht werden.

Massnahmen zur Umsetzung des Luftreinhalteplans sind gemäss Art. 32 Abs. 2 Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1),

- bei stationären Anlagen: verkürzte Sanierungsfristen oder ergänzte oder verschärfte Emissionsbegrenzungen;
- bei Verkehrsanlagen: bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen.

Mit den Schadstoff-Modellierungen im Rahmen der LRP-Massnahme V3 „Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren“ wurde im Jahr 2011 sowie im Jahr 2016 aufgezeigt, dass im Bereich der Schiffsstandorte der gesetzliche Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxide (NO<sub>2</sub>) von 30 µg/m<sup>3</sup> überschritten wird. Nach der Sanierung der Schiffsanlegestelle St. Johann konnte die Belastung in der

---

<sup>1</sup> Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizer Rheinhäfen» («Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports») (Rheinhafen-Vertrag), SG 955.400

unmittelbaren Nähe der Wohngebiete deutlich unter den Grenzwert und damit massgeblich reduziert werden. Es verbleiben somit noch die Belastungen an den Standorten Klybeckquai, Hafenbecken 1 und 2 mit erhöhten NO<sub>2</sub>-Immissionswerte. Hier liegen jedoch die Wohnquartiere in einem grösseren Abstand zu den Schiffanlegestellen.

Lufthygienisch und gesundheitlich von besonderer Bedeutung bei den Schiffsmotoren sind die Partikelemissionen, da diese hauptsächlich aus krebserregendem Dieseleruss bestehen. Da Dieseleruss dem Minimierungsgebot gemäss Anhang 2 Ziffer 82 LRV unterstellt ist, sind diese so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Dies veranlasste den Regierungsrat zu einer Massnahme im LRP im Bereich der Schiffsstandorte im Kanton Basel-Stadt: S1 Landseitige Elektrifizierung der Liegeplätze.

Mit einer landseitigen, elektrischen Energieversorgung ist das Ziel verbunden, den jeweiligen Schiffen an den Liegeplätzen eine Landstromversorgung anzubieten. Durch diese Stromversorgung können die Hilfsmotoren der Schiffe ausgeschaltet und somit die Schiffsemissionen aber auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen stark verringert werden.

## 2.2 Stellungnahme zu den Forderungen

Der Regierungsrat hat Verständnis für die Forderungen der Motionärinnen und Motionäre. Die Reduktion der kanzerogenen Dieselerussmissionen ist auch dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. Der Kanton Basel-Stadt war beispielsweise einer der ersten in der Schweiz, der eine Partikelfilterpflicht bei Baumaschinen und Geräten einführte (LRP 2007). Im Jahr 2018 wurde zudem eine allgemeine Partikelfilterpflicht für Notstromaggregate in der kantonalen Verordnung über die Verschärfung von Emissionsbegrenzungen für stationäre Anlagen (Massnahmenverordnung; SG 781.220) aufgenommen (LRP 2016).

In der Binnenschifffahrt erlässt der «Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)» technische Vorschriften für die Binnenschiffe<sup>2</sup>, die durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gesetzlich festgelegt werden. Für neue Schiffe und bei Motorenersatz von bestehenden Schiffen ist die Pflicht zum Einbau von Partikelfiltern gesetzlich vorgegeben.

Um die ökologische Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt weiter zu verbessern, wurde im Rahmen der Mannheimer Erklärung die ZKR beauftragt, eine Roadmap zur Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt zu entwickeln, welche folgende Ziele verfolgt und derzeit in Erarbeitung ist:

- Schadstoffemissionen bis 2035 um 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren;
- Treibhausgasemissionen bis 2035 um 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren;
- Treibhausgase und andere Schadstoffe bis 2050 weitgehend zu beseitigen.

Anlässlich der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Heidi Mück betreffend „Stromanschlüsse für Schiffe im Basler Rheinhafen – Umsetzung Massnahme des Luftreinhalteplans 2016“ vom 26. Mai 2021 (Nr. 21.5227.02) wurden die Gründe der Verzögerungen dargelegt: Aufgrund der Transformation für die Hafen- und Stadtentwicklung ist es zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich, die LRP-Massnahme S1 vollständig umzusetzen. Die Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrombezugsstellen ist mit erheblichen Kosten verbunden, weshalb im Sinn der Nachhaltigkeit und eines haushälterischen Einsatzes der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bisher darauf verzichtet wurde. Die Forderung, provisorische Landanschlüsse im Hafengebiet einzurichten, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Dabei ist zwischen Liege- und Umschlagstellen zu unterscheiden:

- Die Liegestellen dienen den Schiffen sowohl als Warteposition für kürzere Liegezeiten (Pausen, Aufnahme von Lotsen, Schlepphilfe) als auch für Übernachtungen oder als Warteposition für

<sup>2</sup> Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)

längere Liegezeiten bis die Schifffahrt wieder möglich ist, beispielsweise aufgrund von Einschränkungen bei Schleusen sowie bei Hochwassersituationen.

- Die Umschlagstellen in den Hafenbecken dienen dem Umschlag von Gütern unter den jeweiligen Krananlagen. Je nach Situation am Quai werden beim Be- bzw. Entladen der Schiffe sogenannte Verholmanöver (Schiff bewegt sich unter dem Kran hin und her) notwendig. Eine sinnvolle Stromversorgung ist in diesem Bereich deshalb nur bedingt machbar und im Einzelfall zu prüfen.

Die Normen für Landstrom sind auf die Versorgung des Schiffs mit «Haushaltsstrom» ausgelegt, um den Schiffsantrieb mit dessen Generator ersetzen zu können. Die Stromversorgung erfolgt über ein schiffeigenes Stromsystem mit separaten Generatoren. Auf Basis der Roadmap zur Energiewende in der Binnenschifffahrt wird jedoch international auch an der emissionsfreien Stromversorgung für die Ladung an Bord gearbeitet.

Die technischen Systeme für die Landstromversorgung für die Hotelschifffahrt sind bekannt und bewährt. Der Bedarf der Hotelschifffahrt führt zu einer Versorgung mit einer eigenen Trafostation über spezielle Landstrom-Bezugsstellen sog. Powerlock-Systeme, heute am St. Johann installiert.

### **2.3 Mögliche provisorische Landanschlüsse**

Generell muss jeder der drei noch vorhandenen Liegestellen ohne Landstrom einzeln betrachtet werden. Diese sind:

1. Liegestellen Klybeckquai: Dieser wird von der Fahrgastschifffahrt (FGS) resp. Hotelschifffahrt genutzt und verfügt über drei Liegelängen à 2 Schiffsbreiten;
2. Liegestellen Dreirosen: Dieser wird von der Güter- und Tankmotorschifffahrt (GMS und TMS) genutzt und verfügt über drei Liegelängen (à 2 Schiffsbreiten Bedarf im Ereignisfall);
3. Liegestellen Ostquai (Hafenbecken 1): Dieser wird ebenfalls von der GMS genutzt und verfügt über eine Liegeplatzlänge à 2 Schiffsbreiten.

#### **2.3.1 Liegestellen Fahrgastschifffahrt (FGS) Klybeckquai**

Die grössten Effekte sowohl für die Luftreinhaltung als auch im Hinblick auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden bei der Stromversorgung für die Liegestellen der Fahrgastschifffahrt erzielt. Aufgrund der noch offenen Fragestellungen für die zukünftigen Schiffs Liegeplätze im städtebaulichen Konzept der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck konnten diese Liegeplätze ohne Planungssicherheit für die hohen Investitionen im siebenstelligen Bereich noch nicht mit Landstrom ausgerüstet werden.

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben mit der IWB Industrielle Werke Basel erste Planungsüberlegungen für eine erste Umsetzungsmassnahme durchgeführt. Im Bereich der Uferstrasse-Promenade könnte eine zügelbare Trafostation provisorisch so platziert werden, dass eine Versorgung der heute bestehenden Anlegeplattformen erfolgen kann.

Aufgrund der eidgenössischen Bewilligungsprozesse für Starkstromanlagen, der notwendigen Netzerweiterungen und der mindestens sechsmonatigen Bestellzeiten für die Anlage kann eine Realisierung sicher nicht vor Ende 2023 erfolgen.

#### **2.3.2 Liegestellen Gütermotorschifffahrt (GMS)/ Tankmotorschifffahrt (TMS) Dreirosen**

Derzeit wird ein direkter Landstromanschluss für einen GMS-Liegeplatz direkt unterhalb der Dreirosenbrücke geprüft. Es wird eine provisorische Landstromversorgung als Pilotprojekt für einen Schiffs Liegeplatz an der Liegestelle Dreirosen bis Mitte 2022 realisiert.

### 2.3.3 Liegestellen Gütermotorschifffahrt (GMS) Ostquai

Für den Liegeplatz Ostquai laufen IWB-seitig erste Abklärungen, ob im Umfeld genügend Strom vorhanden ist und wie eine sichere Leitungsführung aussehen könnte. Bei einem positiven Bescheid kann hier ebenfalls die Versorgung der Liegestelle ausgebaut werden. Wann eine Umsetzung möglich ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.



Übersichtsplan Liegestellen

## 2.4 Fazit

Die vom Regierungsrat beschlossene Massnahme S1 des LRP 2016 ist behördenverbindlich und muss bei der weiteren Entwicklung des Hafengebiets berücksichtigt werden. Die Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrombezugsstellen ist mit erheblichen Kosten verbunden, weshalb im Sinn der Nachhaltigkeit und eines haushälterischen Einsatzes der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bisher auf kurzfristige und befristete Lösungen verzichtet wurde.

Der Regierungsrat wird die Schweizerischen Rheinhäfen bei der Realisierung der Planungsüberlegungen unterstützen. Die Forderung der Motionärinnen und Motionäre, die Massnahme innerhalb eines Jahres umzusetzen, ist schon aufgrund der Verfahrensdauer des Bewilligungsprozesses nicht realisierbar. Es wird angestrebt, die provisorischen Einrichtungen von Landanschlüssen an den Liegestellen Klybeckquai, Dreirosen und Ostquai so rasch wie möglich zu realisieren.

Der Regierungsrat sieht folgenden etappierten Zeitplan für die Umsetzung von Massnahmen als realistisch an:

#### Kurzfristig umsetzbare Massnahme bis 2022:

Provisorische Landstromversorgung eines Liegeplatzes GMS Dreirosen

#### Mittelfristig umsetzbare Massnahme nicht vor Ende 2025 in Abhängigkeit Genehmigung Trafostation:

Provisorische Landstromversorgung Liegeplätze FGS am Klybeckquai und Liegeplätze GMS am Ostquai

Langfristig umsetzbare Massnahme in Abhängigkeit von der Hafen- und Stadtentwicklung:  
Landstromversorgung Liegeplätze FGS am noch festzulegenden Standort  
Landstromversorgung Liegeplätze GMS/TMS am noch festzulegenden Standort

Die Umsetzung der Massnahmen braucht mehr Zeit, als die Motion mit 12 Monaten zur Erfüllung einräumen will. Der Regierungsrat beantragt daher eine Frist von insgesamt vier Jahren.

### 3. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Heidi Mück und Konsorten betreffend „Einhaltung des Luftreinhalteplans 2016: Stromanschlüsse für Schiffe im Basler Rheinhafen“ dem Regierungsrat zur Erfüllung zu überweisen, jedoch ist die Frist zur Erfüllung auf vier Jahre festzusetzen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin