
Gemeinsame Absichtserklärung

zwischen der
Schweizerischen Eidgenossenschaft,
vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV),

und dem
Kanton Basel-Stadt,
vertreten durch das Departement für Wirtschaft, Soziales
und Umwelt,

und dem
Kanton Basel-Landschaft,
vertreten durch die Volkswirtschafts- und Gesundheits-
direktion,

und den
Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

**zur Weiterentwicklung der
Schweizerischen Rheinhäfen**

Bern, 25. September 2017



Gemeinsame Zielsetzung

Das Bundesamt für Verkehr, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) verfolgen das gemeinsame Ziel, die Einbindung des Gütertransports auf dem Rhein in die nationalen und internationalen Warenströme zu stärken und die Schweizer Rheinhäfen als Logistikstandort und bedeutende Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr zur Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz weiterzuentwickeln.

Ausgangslage

Der Gütertransport auf dem Rhein und der Logistikstandort der Rheinhäfen im Raum Basel sind von grosser Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft. Die SRH ermöglichen den Anschluss der Schweiz an die Rheinschifffahrt. Durch diesen Anschluss an die meistbefahrenste europäische Wasserstrasse kann die Binnenschifffahrt als kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger für den schweizerischen Import- und Exportverkehr genutzt werden. Zur langfristigen Sicherung dieses Anschlusses besteht auch zukünftig der Bedarf nach leistungsfähigen und effizienten Anlagen für den Umschlag von Gütern zwischen Schiff und Schiene bzw. Schiff und Strasse sowie für die (Zwischen-) Lagerung dieser Güter. Dies gilt für den Umschlag und die Lagerung sowohl von Massengütern als auch von Behältern des kombinierten Verkehrs.

Neubeurteilung der Aufgaben von Bund, Kantonen und Schweizerischen Rheinhäfen

Mit dem Inkrafttreten des totalrevidierten Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) vom 25. September 2015 und den damit verbundenen Ausführungsbestimmungen, insbesondere der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV) vom 25. Mai 2016, wurden die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in der Schweiz neu gestaltet.

Der Bund, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Schweizerischen Rheinhäfen nehmen die Totalrevision des GüTG als Auftrag wahr, ihre jeweiligen Aufgaben hinsichtlich Rheinschifffahrt und Hafententwicklung bzw. die Aufgabenteilung untereinander zu überprüfen, weiterzuentwickeln und untereinander zu koordinieren und zu verknüpfen.

Die bisherigen Zuständigkeiten und Aufgaben von Bund, Kantonen und SRH sind historisch gewachsen und sind angesichts der Herausforderung einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Weiterentwicklung der Rheinhäfen den aktuellen Verhältnissen anzupassen. Die Aufgaben des Bundes im Bereich des Gütertransports auf dem Rhein und in Bezug auf die Hafententwicklung beschränken sich



bisher auf die Mitfinanzierung der Rheinwasserstrasse, die Mitfinanzierung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen auf dem Hafenaerial, die Leistungsvereinbarung des Bundes mit der Hafenbahn Schweiz AG sowie allfällige Festlegungen in der Sachplanung des Bundes in Abstimmung mit kantonaler Richtplanung. Zudem nimmt der Bund Aufgaben in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wahr. Die Kantone nehmen Aufgaben im Rahmen der kantonalen Raumentwicklungspolitik und der Bereitstellung von Logistikflächen wahr. Darüber hinaus sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft heute die alleinigen Eigner der Schweizerischen Rheinhäfen. Die SRH sind für den Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Entwicklung der Hafenanlagen verantwortlich. Zudem nehmen sie den Vollzug der bundesrechtlichen Rheinschifffahrtsvorschriften auf dem Rheinabschnitt Basel – Rheinfelden wahr. Diese Aufgaben kommen der SRH auf Basis des Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschifffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizerische Rheinhäfen» («Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports») (Rheinhafen-Vertrag) zu.

Die Totalrevision von Gütertransportgesetz und Gütertransportverordnung und der Bundesbeschluss über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge setzen neue rechtliche Rahmenbedingungen

Im Besonderen sind folgende Bestimmungen des GüTG und GüTV zu nennen, die eine Neufestlegung der Aufgaben von Bund, den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Schweizerischen Rheinhäfen empfehlen:

- Gemäss *Art. 2 Abs. 1 GüTG* setzt der Bund Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser, für ein effizientes Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern und für den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur.
- Gemäss *Art. 3 GüTG* erarbeitet der Bundesrat für den Gütertransport auf der Schiene ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979. Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung der für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Anlagen. Darüber hinaus stimmt er das Konzept mit der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur sowie mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.
- Gemäss *Art. 8 Abs. 6 GüTG* kann der Bund Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Gemäss *Art. 4 Abs. 4 GüTV* leistet der Bund die Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlba-



ren Darlehen. Dies impliziert - wie in den Erläuterungen des Bundesrats zu dieser Bestimmung dargelegt - die Möglichkeit, die unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen zu einem späteren Zeitpunkt umzuwandeln in eine Eigentumsbeteiligung des Bundes an den Gesellschaften, die Eigentümer dieser Anlagen sind.

- Gemäss dem *Bundesbeschluss über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge gemäss GÜTG, GVVG und MinVG für die Jahre 2016–2019* vom 10. September 2015 dient der Rahmenkredit auch der Finanzierung des Baus von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr.

Diese Rahmenbedingungen heben die nationale Bedeutung der SRH für den Gütertransport in der Schweiz hervor. Die Binnenschifffahrt und die Rheinhäfen sind für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports der Schweiz von hoher Wichtigkeit. Daher ist mit diesen neuen Rahmenbedingungen auch eine verbesserte Abstimmung und Integration der Rheinhäfen in die Infrastrukturplanungen des Bundes zu verbinden. Im Fokus dieser Planungen steht die Weiterentwicklung der Hafenable als moderne und leistungsfähige Logistikanlagen, die einen effizienteren und kostengünstigeren Gütertransport bzw. Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen.

Der Bund ist bestrebt, der nationalen Bedeutung der Schweizer Rheinhäfen höhere Geltung zu verleihen, indem er sich im Ausmass der auf Basis von Art. 8 Abs. 6 GÜTG entrichteten bedingt rückzahlbaren Darlehen für den Bau des geplanten Hafenbeckens III finanziell direkt beteiligt und beabsichtigt, die Miteigentümerschaft an den Infrastrukturen der SRH zu erlangen. Die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Rheinhäfen erfordert eine Weiterentwicklung des organisatorischen und gesellschaftsrechtlichen Rahmens der SRH.

Die folgenden Abschnitte präzisieren die verschiedenen Schritte der Weiterentwicklung in den unterschiedlichen Bereichen.

Einbindung der Hafentwicklung in die Infrastrukturplanungen des Bundes

Bedarfsabschätzung und Kapazitätsanalysen für die erforderlichen Umschlagskapazitäten in den Rheinhäfen und den erforderlichen Infrastrukturanschlüssen erfolgen grundsätzlich auf Basis der Verkehrsperspektiven des Bundes. Diese können betreffend die Schifffahrt durch spezifische Marktanalysen ergänzt werden.

Massnahmen für Erweiterung, Modernisierung oder Reduktion von Hafenanlagen bzw. die unternehmerische Entwicklungsstrategie werden im Rahmen der Organsteuerung der künftigen vom Bund und von den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam getragenen Gesellschaftsstruktur evaluiert und festgelegt. Die behördenverbindliche Festlegung der Hafentwicklungspläne in Hinblick insbesondere auf ihren räumlichen Bezug erfolgt im Konzept für



den Gütertransport auf der Schiene gemäss Art. 3 GüTG und den Sachplanungen des Bundes sowie hierauf aufbauend in den Richtplanungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Weiterentwicklung der Rheinhäfen als moderne, leistungsfähige Logistikplattform

Die von den SRH betriebenen Rheinhäfen sollen als moderne und leistungsfähige, an den Marktbedürfnissen orientierte Logistikanlagen weiterentwickelt werden. Die Parteien dieser Absichtserklärung sind sich einig, dass dafür die erforderlichen Kapazitäten für einen effizienten Umschlag und die notwendige (Zwischen-)Lagerung der verschiedenen Güter bereitgestellt werden müssen. Dies gilt in gleichem Masse für den Umschlag Schiff-Schiene im kombinierten und konventionellen Verkehr und die Umschlagsvorgänge zwischen Schiff und Strasse.

Die Parteien sind sich ebenfalls einig, dass die langfristige Verfügbarkeit der bestehenden Areale für Transport, Güterumschlag und Logistikdienstleistungen in den Häfen Basel-Kleinhüningen (mit Ausnahme der Westquaiinsel), Birsfelden und Auhafen Muttenz sicherzustellen ist.¹ Dies soll in den raumplanerischen Instrumenten des Bundes und der Kantone verankert werden.

Die Funktionalitäten der Hafengebiete der heutigen Hafenbahn Schweiz AG im Hafen Kleinhüningen und im Auhafen Muttenz sollen langfristig erhalten bleiben und gemäss dem Stand der Technik und den Erfordernissen des Verkehrs modernisiert werden. Dies soll gegenüber heute einen moderneren und kostengünstigeren Schienengütertransport ermöglichen. Alle Funktionalitäten zur Bündelung und Formierung von Zügen sollen mindestens entsprechend den heutigen Schweizer Standards (Zugslänge, Achslast, Lichtraumprofil, schweizerische Betriebsvorschriften etc.) erhalten werden. Ebenso sind die Bedienqualitäten für die Ladegleise an den Quaianlagen mindestens auf heutigem Niveau zu halten oder effizienter zu gestalten. Synergiepotentiale mit dem Rangierbahnhof Muttenz sind bestmöglich zu nutzen. Langfristig sollen die schweizweiten, im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene gemäss Art. 3 GüTG benannten Infrastrukturstandards realisiert werden. Die Investitionskosten einer allfälligen Veränderung des Standorts des Hafengebiets Kleinhüningen trägt der Kanton Basel-Stadt.

Die Parteien sind sich einig, dass die Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen um ein drittes Hafenbecken (HB III) erweitert werden sollen, welches den Anschluss der Rheinschifffahrt an den zukünftigen Gateway Basel-Nord ermöglicht. Der Bund wird das Gesuch der Schweizerischen Rheinhäfen um Mitfinanzierung am HB III entsprechend der Bestimmungen des GüTG und der GüTV prüfen und eine Mitfinanzierung im Rahmen einer Verfügung zusichern. Die Umsetzung der in dieser Absichtserklärung definierten Schritte der Weiterentwicklung der Rheinhäfen wird der Bund im Rahmen der Beurteilung der Vorteile Dritter gemäss Art. 8 Abs. 3 GüTG bzw. Art. 8 Abs. 4 GüTV bei der Bemessung des Investitionsbeitrags des Bundes angemessen berücksichtigen.

¹ Die Perimeter der Hafengebiete sind gemäss Rheinhafen-Vertrag definiert. Für diese Gebiete gelten die Festlegungen in den aktuell wirksamen Richtplänen der beiden Kantone.



Die neue KV-Umschlagsanlage Basel-Nord wird zweckmässig an das Schienennetz angeschlossen und die Trassenverfügbarkeit für die Zu- und Abführung der Güterzüge über die Instrumente des Bundes zur Kapazitätssicherung (Netznutzungskonzept gemäss EBG, Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms) sichergestellt.

Mit der Verfügbarkeit moderner, leistungsfähiger Anlagen für den Güterumschlag und modernisierter Bahnanlagen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass die Gütertransporte ab den Rheinhäfen bis zu den Empfängern in der Schweiz bzw. ab den Versendern in der Schweiz bis zu Rheinhäfen möglichst auf der Schiene erfolgen. Alle Beteiligten an dieser Absichtserklärung unterstützen dies durch weitere geeignete Rahmenbedingungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten, um so das Schweizer Strassennetz, insbesondere auch im Raum Basel, zu entlasten.

Organisatorische Weiterentwicklung der SRH mit Beteiligung des Bundes

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und der Bund erklären die Absicht, einen gemeinsamen Vorschlag für die organisatorische Weiterentwicklung der SRH zu erarbeiten, der entsprechend ihrer nationalen Bedeutung die Beteiligung und die Mitwirkung des Bundes an den Infrastrukturen der SRH ermöglicht. Der Vorschlag soll auf folgende Elementen basieren, die parallel oder sukzessive umzusetzen sind:

Die SRH werden als Anstalt öffentlichen Rechts weitergeführt.

Es wird eine geeignete gesellschaftsrechtliche Trennung angestrebt zwischen dem Bereich Hafeninfrastuktur (Verkehrsflächen mit Hafenanlagen) einerseits und Immobilienbewirtschaftung andererseits, welche unter dem Dach der SRH bleiben soll. Geprüft wird insbesondere die Gründung einer neuen Aktiengesellschaft im Eigentum der SRH und des Bundes, in welche die Hafeninfrastrukturen überführt werden.

Zu den Hafeninfrastrukturen zählen insbesondere Hafenbecken, Quais/Bermen, nicht öffentliche Strassen, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen, betriebliche genutzte Hochbauten (u.a. Revierzentrale, Bootsgaragen) und Arbeitsschiffe.

Es wird ausserdem geprüft, wie die Hafenbahn Schweiz AG in die zukünftige Aktiengesellschaft für die Hafeninfrastuktur eingegliedert werden kann.

Die Beteiligung des Bundes soll dadurch erfolgen, dass der vom Bund als unverzinsliches, bedingt rückzahlbares Darlehen entrichtete Investitionsbeitrag für den Bau des dritten Hafenbeckens im Hafen Basel-Kleinhüningen in geeigneter Weise in Eigenkapital der zukünftigen Gesellschaft für die Hafeninfrastuktur umgewandelt wird. Der Bund strebt keine Mehrheitsbeteiligung an. Die Beteiligung des Bundes soll auf einer unabhängigen Anlagenbewertung beruhen, bei welcher das zu wandelnde Darlehen in Verhältnis zu den gesamten Anlagenwerten der Hafeninfrastuktur gesetzt wird. Die Beteili-



gung des Bundes erfolgt vorbehaltlich der hierzu erforderlichen Beschlüsse der eidgenössischen Räte.

Die hoheitlichen Aufgaben im Vollzug der bundesrechtlichen Rheinschiffahrtvorschriften einschliesslich der Aufgaben in der ZKR werden auch weiterhin von den SRH wahrgenommen.

Einsetzung eines Lenkungsausschusses und einer Projektgruppe für die Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und das Bundesamt für Verkehr erarbeiten auf Basis dieser Absichtserklärung eine Road Map zur Konkretisierung und Umsetzung der in dieser Absichtserklärung benannten Schritte in den Gebieten 1.) Einbindung der Hafenenwicklung in die Infrastrukturplanungen des Bundes, 2.) Weiterentwicklung der Hafenaareale als moderne, leistungsfähige Logistikanlage, 3.) organisatorische Weiterentwicklung der SRH.

Zu diesem Zweck setzen die Parteien dieser Absichtserklärung einen Lenkungsausschuss und eine Projektgruppe ein.

Als Lenkungsausschuss fungieren die Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt Basel-Stadt und der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion des Kantons Basel-Landschaft sowie der Direktor des Bundesamts für Verkehr.

Die Projektgruppe setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern dieser Absichtserklärung zusammen und erarbeitet die Road Map und konkreten Massnahmen zur Umsetzung zuhanden des Lenkungsausschusses.



Bern, 25. September 2017

Für die Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Dr. Peter Füglistaler, Direktor

Pierre-André Meyrat, stv. Direktor

Für den Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt

Christoph Brutschin, Vorsteher

Für den Kanton Basel-Landschaft, vertreten durch die Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion

Thomas Weber, Vorsteher

Für die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

Hans-Peter Hadorn, Direktor