



Regioboot Verein
Präsidentin
Katharina Haldimann
Maulbeerstrasse 47
4058 Basel
+41 (79) 215 78 71
www.regioboot.ch
info@regioboot.ch

Basels Kleinschiffhäfen müssen Public Value¹ entfalten.

- ¹ **Leitgedanke: Die Basler Bevölkerung nimmt den Rhein als öffentliche Sache wahr (ZBasel An Mym Rhy)¹** Gemeinwohl als Handlungsmaxime sowie Ermessensabwägung und der Ausgleich zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Anspruchsgruppen sind elementare Bestandteile von Management im Öffentlichen Sektor. Aufgabe eines Managers im Öffentlichen Sektor ist es, *Public Value* zu generieren. Dabei haben die Behörden entsprechend ihrer Funktion ressortspezifische Wertschöpfung im Blick zu behalten.² Dabei ist es leichter bekannten Finanzierungs- und Ertragsmodellen zu folgen als sich ganzheitlich mit komplexen Wertschöpfungsbetrachtungen auseinanderzusetzen. Wie sich die Werthaltungen geändert haben zeigt der Zustand des Rheines und des Rheinbords vor 30 Jahren mit industrieller Gewässernutzung und dem Image eines sauberen Rheins als anerkannter *Public Value* im heutigen Basel.
- ² **Es gilt nicht nur die Dinge richtig, sondern die richtigen Dinge tun.**³ Der Führung der öffentlichen Institutionen, die im Kontraktverhältnis zur politischen Steuerungsebene stehen, obliegt die Sicherstellung von Effizienz und Effektivität bei dem Vollzug der gegebenen Wirkungsziele. Der Public Manager muss sich Klarheit darüber verschaffen, was der kollektive Konsument möchte und welche Instrumente für *Public Value* geeignet sind.
- ³ **Differenzierung Konzession, Pacht, Mietvertrag:** Konzessionen mobilisieren privates Kapital und Unternehmerknowhow für Leistungen, die für die Lebensqualität der Bürger bedeutend sind ohne die öffentliche Hand zu belasten. Im Gegensatz zu Bewilligungen muss die Leistung über *Private Value* hinaus *Public Value* mit Wertschöpfung für das Allgemeinwohl aus der Funktion und nicht nur aus dem fiskalischen Ertrag entfalten. Aspekte sind: Qualitätssicherung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Diskriminierungsfreiheit. Verpachtung stellt Ressourcen für Nutzung und Fruchtziehung bereit. Vermietung stellt Ressourcen lediglich für die Nutzung bereit
- ⁴ **Rechtliche Einordnung der Rheinparzellen und ihre Funktion in Basel Stadt**
Der CH Teil des Rheins ist in Basel Allmend. GeoViewer BS_ heute <https://map.geo.bs.ch/> weisen den Rhein in den Kantonsgrenzen BS als Strassenparzellen und Hoheitsgebiet im Eigentum der Bürgergemeinde BS aus. Zwischen Dreirosenbrücke und der Landesgrenze ist auf 2300m Länge der CH Anteil am Rhein ca.100m breit. Bis zur Mittleren Brücke ist der Rhein internationale Wasserstrasse. Für die Nutzung der Grossschifffahrt gelten die Regeln der Mannheimer Akte (ältester noch geltender Staatsvertrag der Welt). Ca.1993 wurden in Basel-Stadt privat zwei Kleinschiffhäfen gebaut. Der grössere Regioport mit 56 Liegeplätzen liegt auf Rheinparzelle 9060 in Nähe des Dreiländerecks in geografisch exponierter Lage. Die Infrastrukturen wurde laut SRH auf Basis von Mietverträgen für Wasserfläche auf dem Rhein und Uferbord errichtet. Bei Erstellung der Kleinschiffhäfen waren in Kraft:
- ⁵ Gesetz betreffend der Verwaltung der baselstädtischen Rheinhafenanlagen 955.400 (1919) und Allmendgesetz (1927).
In beiden Gesetzen war der räumliche Geltungsbereich des Hafengebietes noch nicht enthalten; der Hafenperimeter ist in der Hafenordnung (1977) definiert. §2b Hafenordnung 1977 integriert von der Rhein Allmend einem 50m Gewässerstreifen ab Ufer von der Dreirosenbrücke bis zur Landesgrenze in den Hafenperimeter. §5 Abs.4 erklärt das Rheinschiffahrtsamt zuständig für *Erteilung der Bewilligungen für Bau, Änderung und Betrieb von Hafen-, Umschlags- und Landungsanlagen inner- und ausserhalb des Hafengebietes. Vorbehalten bleiben die baupolizeilichen und zollrechtlichen Bewilligungen.*
- ⁶ Verordnungen sind untergeordnete, Recht setzende Erlasse unterster Stufe, die nicht dem Referendum unterstehen; sie bedürfen einer Grundlage in einem Gesetz oder direkt in der Verfassung.
- ⁷ Gemeinsamer Bericht betreffend Staatsvertrag S.16. ad §3, 23.06.2006 deutet darauf hin, dass der 50m-Steifen zumindest vor Inkrafttreten des SRH Staatsvertrages in BS gesetzlich noch eine öffentliche Fläche war, für die das Allmendgesetz 1927 massgebend war, und somit eine langfristige Privatnutzung jeweils eines Verleihungsbeschlusses nach §§15ff bedurft hätte.

¹ Johann Peter Hebel um 1806. Z'Basel an mym Rhy isch d Hymne vo Basel.

² Mark Harrison Moore, 1995 *Creating Public Value: Strategic Management in Government*, S. 28 „As a starting point, let me propose a simple idea: the aim of managerial work in the public sector is to create public value just as the aim of managerial work in the private sector is to create private value.“

³ Peter Drucker



ad § 3 Geltungsbereich

Das Hafengebiet der Vertragskantone wird in seiner Ausdehnung und Begrenzung im heutigen Zustand (exklusive Hafen St. Johann) definiert. Während für den Kanton Basel-Landschaft auf das Rheinhafengesetz und die dort erwähnten grundbuchlichen Situationspläne verwiesen werden kann (vgl. Beilage Plan 3151/255), ist das bis anhin lediglich in der Hafenanordnung für die Rheinhäfen beider Basel umschriebene baselstädtische Hafengebiet im Staatsvertrag selbst zu definieren, wobei der von der A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel, erstellte Plan Nr. 3151/254 als Anhang in den Staatsvertrag integriert wird (siehe Beilagen). Mit § 3 sind auch die hoheitlichen Kompetenzen der neuen Anstalt territorial festgelegt.

8 §3 Staatsvertrag SRH ([SG 955.400](#)) 2007 übernimmt erstmals den Hafenperimeter BS auf Gesetzesebene.

2. Der Regierungsrat wird ersucht, sich für eine möglichst effiziente, d.h. flächeneffiziente Bewirtschaftung der Hafeneareale der Vertragskantone einzusetzen. Bei Arealen, die längerfristig nicht mehr für Hafen- und Logistikbedürfnisse benötigt werden, verständigt sich der Regierungsrat mit dem Regierungsrat des Vertragskantons über eine allfällige Ausgliederung aus dem Hafenperimeter.

Eigentumsverhältnisse

§ 2. Das Grundeigentum an den kantonalen Hafengebieten verbleibt bei den Vertragskantonen.

² Die Vertragskantone überlassen den SRH die Hafengebiete mit Ausnahme der Infrastruktur gemäss Abs. 3, zur Nutzung.

³ Die Vertragskantone übertragen die in ihrem Eigentum stehende Infrastruktur wie Hafenbecken, Quais, nicht öffentliche Strassen, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen, Hochbauten sowie sämtliche Anlagen der Konzessionierten Hafenbahnen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als selbständiges und dauerndes Baurecht unentgeltlich an die SRH.

9 Die [Synopsis des Regierungsrates \(RR\) zum Entwurf NöRV 15.06.2016](#) stellte fest, dass es im SRH Perimeter Allmendflächen gibt. Der RR billigte im Vernehmlassungsvorschlag §3 NöRV den SRH bezüglich Allmendnutzung im SRH Perimeter als Fachinstanz zunächst abschliessende Entscheidungskompetenz zu. Damit waren einige Parteien und Gruppierungen ^{4 5 6 7} nicht einverstanden. Der Internet Link zu dieser Synopsis ist auf dem RR Server seit 2017 inaktiv; [bei Regioboot](#) jedoch noch abrufbar. Die revidierte [Synopsis des Regierungsrates \(RR\) zum Entwurf NöRV 12.12.2016](#) äussert sich zum Hafenperimeter nach parteiübergreifender Kritik über die Kompetenzen der SRH zur Allmendnutzung mit keinem Wort. [NöRV 14.02.2017 § 3. Zuständigkeit 1 Wenn nichts anderes bestimmt ist, liegt die Zuständigkeit für den Vollzug der Vorschriften über die Nutzung des öffentlichen Raumes beim Tiefbauamt.](#)

10 Zuständigkeit und Kompetenzen Flächenverwaltung

Die Kantone haben den SRH für die Rheinallmend kein selbständiges dauerndes Baurecht übertragen. Demnach wären die Vorschriften über die Nutzung des öffentlichen Raumes innerhalb des Hafenperimeters auch unter Hoheit der SRH zu beachten und zwischen Allmendnutzung (*Public Value*) und optimierter Bewirtschaftung privatrechtlicher kantonseigener Hafengebiete (*Private Value*) zu unterscheiden.

11 Baurecht- und Pachtverträge der Hafenbetriebe laufen auf der Westquai Insel spätestens 2029 aus um eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen. Für Logistikumschlag nicht benötigte Rheinallmend ist aus dem Hoheitsgebiet der SRH aus Sicht Regioboot im Einklang mit der Präambel des SRH Staatsvertrages schnellstmöglich auszugliedern um deren angestammte Funktion mit öffentlich transparenten Nutzungskonditionen zu ermöglichen. Zwischen einem neuen Wohnquartier und einem Kleinschiffhafen im 3Land besteht beachtliches Synergiepotential, das je nach Weichenstellung attraktive Sozialräume schafft oder spekulativer Wertschöpfung mit erheblicher Ausstrahlung dient. Das Image der Basler Kleinschiffhäfen auf Allmend resultiert aus ihrem Angebot; es unterscheidet nicht zwischen Betreiber und Eigentümer.

12 [NöRG](#) und der in Arbeit befindliche [Kantonale Nutzungsplan Gewässerraum](#) lassen für Freizeithäfen auf Allmend wenig Spielraum. Der Standort für derartige Infrastruktur steht in Frage. Ohne eine stadtplanerische Manifestation im Stadtteilrichtplan Klybeck Kleinhüningen hätte ein Freizeithafen ausserhalb [lex specialis](#) in diesem Kontext kaum Realisierungschancen. Ein sachlich begründeter Dialog der Anspruchsgruppen, Konsensfindung und allfällige Ausweisung eines geeigneten Ortes mit *Public Value* Angebot für ökologisch vertretbare Kleinschiffahrt im Stadtteilrichtplan ist für die Realisierung und im Interesse Basels nützlich.

⁴ [Vernehmlassung NöRV, FDP Liberale, 29.08.2016](#) alternativ [Ersatzlink](#)

⁵ [Vernehmlassung NöRV, Grüne Basel Stadt, 31.08.2016](#) alternativ [Ersatzlink](#)

⁶ [Vernehmlassung NöRV, SP Basel Stadt, 31.08.2016](#) alternativ [Ersatzlink](#)

⁷ [Vernehmlassung NöRV, Kulturstadt jetzt](#), alternativ [Ersatzlink](#)