



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5128.02

WSU/P095128
Basel, 27. Mai 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 26. Mai 2009

Interpellation Nr. 31 Heidi Mück betreffend zweiter SBB-Rheinbrücke und Einfluss auf Rangierarbeiten im Klybeck

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Mai 2009)

Frage 1: Können die Bewohnerinnen des Klybeckquartiers damit rechnen, dass durch den Bau der zweiten SBB-Rheinbrücke eine Reduktion der Rangierarbeiten der Hafenbahn erreicht werden kann?

Der Bau der zweiten SBB-Rheinbrücke eröffnet erstmals die Möglichkeit, über eine Änderung des Rangierkonzeptes nachzudenken. In Gesprächen über die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner des Altrheinwegs wurden die möglichen Auswirkungen auch angesprochen. Hafenbahnvertreter hielten sich mit Aussagen jedoch zurück, ob sich effektiv Änderungen des Rangierkonzepts ergeben werden. Denn es handelt sich um zwei Themen: Erstens um den Lärm durch den Bahnbetrieb (Fahr- und Rangierlärm) und zweitens um den Nachtlärm durch die Betriebszeiten der Hafenbahn. Die berechtigten Ansprüche der Anwohnerinnen und Anwohner stehen dem Auftrag der Hafenbahn gegenüber, die effiziente Bedienung der Hafenfirmen zu gewährleisten.

Im Richtplan des Kantons Basel-Stadt, den der Regierungsrat am 20. Januar 2009 verabschiedete, ist als Planungsgrundsatz festgehalten: „Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen (Hafenbecken I und II) ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern und bei allen Planungen zu berücksichtigen.“

Zwischen der Bahninfrastruktur sowie dem Bahnbetrieb am Klybeckquai und der effizienten Bewirtschaftung der Hafenbecken I+II besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Gleichzeitig ist der ökologische Vorteil des hohen Bahnanteils von rund 70% (Modal Split = Anteil am Gesamtverkehr Bahn und Strasse) abhängig von ausreichender Schienenkapazität und flexibler Bahnbedienung der Quaigeleise.

Die Inbetriebnahme der zweiten SBB-Rheinbrücke wird aufgrund der damit verbundenen Kapazitätssteigerung die Pünktlichkeit und Planbarkeit des Verkehrs mit dem Hafen Kleinhüningen erhöhen. Die notwendige Flexibilität für die Hafenfirmen kann jedoch ausschliesslich durch ausreichende Gleisanlagen und Abstellkapazitäten im Hafenbahnhof gewährleistet

werden. Mit diesen beiden Voraussetzungen wird der ökologische Vorteil der Rheinhäfen langfristig optimal gewährleistet. Jede Reduzierung von Kapazität oder Flexibilität könnte zu einer Verlagerung von der Bahn auf den Lastwagen führen.

Auf die Thematik Rangierkonzept wird im Rahmen der Planungsvereinbarung zwischen dem Bau- und Verkehrsdepartement und den Schweizerischen Rheinhäfen „Testplanung zur Konkretisierung der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck / Kleinhüningen“ eingegangen werden. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2010 vorliegen. Dieses und verwandte Themen sind Gegenstand weiterer parlamentarischer Anfragen, wie zum Beispiel im Anzug Baumgartner und Konsorten „Öffnung des Klybeckquais (Uferstrasse) für den Langsamverkehr und für Freizeitnutzung“.

Frage 2: Welche Möglichkeit sieht die Regierung, um die stark lärmbelasteten Anwohner des Klybeckquais vom Rangierlärm zu entlasten?

Im Rahmen des Bundeskredits zur Lärmsanierung der Eisenbahnen (Teil der sog. FinÖV-Vorlage) werden im Kanton Basel-Stadt derzeit Schutzmassnahmen für den am stärksten durch den Bahnlärm betroffenen Abschnitt entlang des Altrheinwegs geprüft. Die Grenzwerte sollen künftig eingehalten und nach Möglichkeit sogar unterschritten werden.

Als Verantwortliche für die Hafenbahn sind die Schweizerischen Rheinhäfen auch auf das Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner des Klybeckquartiers eingetreten und lassen derzeit den Einbau von Schallschutzfenstern statt einer Lärmschutzwand prüfen. Die Umsetzung einer merkbaren Entlastung vom Bahnlärm steht hierbei im Widerspruch zu ästhetischen Anliegen der Quartierbevölkerung und stadtgestalterischen Aspekten. Ziel ist es, den gesetzlichen Auftrag mit den Bedürfnissen der Bevölkerung abzustimmen. In Absprache und unter Einbezug der kantonalen Behörden ist vorgesehen, das Plangenehmigungsgesuch bis Ende 2009 beim Bundesamt für Verkehr einzureichen.

Frage 3: Ist die Regierung bereit, sich nötigenfalls beim Bund oder bei anderen übergeordneten Stellen für eine rasche Lösung dieses Problems einzusetzen?

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt bereits heute die Schweizerischen Rheinhäfen mit seinen zuständigen Fachstellen (insbesondere Amt für Umwelt und Energie) bei der Vorbereitung und Umsetzung dieses FinÖV-Projektes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin