



An den Grossen Rat

15.5396.02

WSU/P155396

Basel, 16. Oktober 2015

Regierungsratsbeschluss vom 29. September 2015

Interpellation Nr. 75 Pascal Pfister betreffend „geplantem Container-Terminal Basel Nord“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. September 2015)

„Die Schweizerischen Rheinhäfen planen zusammen mit verschiedenen Partnern das sogenannte trimodale Container-Terminal Basel-Nord. Dieses könnte bis 2021 fertig gestellt werden. Mit dem neuen Terminal soll verhindert werden, dass die erwartenden Zusatzmengen an Containern von den Hochseehäfen Antwerpen und Rotterdam bereits auf weiter nördlich gelegenen Rheinhäfen gelöscht und dann zu einem beträchtlichen Teil auf die Strasse umgeschlagen werden. Dies wiederum würde die Situation auf der A2 im Raum Basel weiter zuspitzen. Mit dem Projekt soll eine leistungsfähige Umschlagplattform Wasser-Schiene-Strasse geschaffen werden, die über 300'000 Standardcontainer verarbeiten und dabei sicherstellen kann, dass der Modalsplit beim Transitverkehr zu Gunsten der Bahn verbessert werden kann.“

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Im Dezember 2013 fand auf Anregung des Bundesamtes für Verkehr eine sogenannte Terminal-Konferenz statt, an welcher alle relevanten Akteure der Branche teilnahmen. Wie stellte sich diese Konferenz zum geplanten trimodalen Container-Terminal Basel-Nord?
2. Der Bund evaluierte verschiedene Varianten für den wasserseitigen Container-Umschlag. Welche Haltung hat der Bund heute zu Basel-Nord?
3. Die Firmen Ultra-Brag, Danser und Swissterminal, die ihr Geschäft unter anderem in der heutigen Basler Hafeninfrastruktur betreiben, propagieren seit einiger Zeit eine neue Hafenanlage in Weil. Diese könnte unter optimalen Bedingungen im Jahr 2027 den Betrieb aufnehmen. Die Container-Umschlagskapazitäten sind im Hafen Kleinhüningen bereits weitgehend ausgeschöpft. Es stellt sich die Frage, wie die Zeit bis 2027 überbrückt werden könnte. Die erwähnten Unternehmen lassen dazu ein von ihnen in Auftrag gegebenes Gutachten die Aussage machen, der Containerumschlag werde kaum im von den Schweizerischen Rheinhäfen prognostizierten Umfang zunehmen. Kann die Regierung ausführen, auf welchen Grundlagen die Berechnungen der Schweizerischen Rheinhäfen beruhen?
4. Um in einem allfälligen, ausgebauten Hafen Weil die Container überhaupt umschlagen zu können, bräuchte es auf deutschem Gebiet einen leistungsfähigen Autobahn-Anschluss und einen Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur. Hat der Regierungsrat Kenntnis von entsprechenden deutschen Plänen bzw. Absichtserklärungen? Und teilt der Regierungsrat die Befürchtungen, dass mit einem Ausbau des Hafens Weil die Anzahl Lastwagen, die durch die Stadt in die Schweiz rollten, deutlich höher wäre als bei der Realisierung von Basel Nord?

5. Nachdem ein Ausbau des Hafens Weil neu als Variante statt als spätere Ergänzung des geplanten trimodalen Containerterminals Basel Nord dargestellt wird, scheint es paradox, die heutige Beteiligung der Schweizerischen Rheinhäfen am Hafen Weil aufrecht zu erhalten. Gibt es Gründe, trotzdem an einer Beteiligung festzuhalten?
6. Mit dem neuen Güterverkehrsgesetz anerkennt der Bund erstmals die nationale Bedeutung der Hafeninfrastruktur beider Basel. Gerade vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Situation auf dem Euro-Airport stellt sich damit die Frage, ob es wirklich der Weisheit letzter Schluss sein soll, wesentliche Teile dieser eben erst als national bedeutend bezeichneten Infrastruktur ins Ausland zu verlegen. Wie stellt sich die Regierung zu dieser Frage und entstünden nicht zusätzliche Zoll- und Abfertigungsprobleme bei einer Verlagerung nach Weil am Rhein?
7. Der Gewerbeverband Basel-Stadt beklagt in letzter Zeit den Einkaufstourismus in Deutschland lautstark und weist auf mögliche Umsatz- und Arbeitsplatzverluste hin. Vor diesem Hintergrund erstaunt es, dass der gleiche Gewerbeverband am 31. August eine Veranstaltung organisierte, welche gemäss Einladung das Hafenprojekt in Weil als valable Alternative zu Basel Nord erscheinen lässt. Offenbar scheut sich der Gewerbeverband nicht, Wegbereiter für Investitionen im Ausland zu spielen und damit Aufträge und Arbeitsplätze des Gewerbes in der Nordwestschweiz zu gefährden. Teilt der Regierungsrat das Erstaunen des Interpellanten darüber?

Pascal Pfister“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Frage 1: Im Dezember 2013 fand auf Anregung des Bundesamtes für Verkehr eine sogenannte Terminal-Konferenz statt, an welcher alle relevanten Akteure der Branche teilnahmen. Wie stellte sich diese Konferenz zum geplanten trimodalen Container-Terminal Basel-Nord?

Die nationale Terminalkonferenz vom 3. Dezember 2013 - als Ergebnis eines vorangehenden Dialogprozesses – einigte sich darauf, dass das Containerterminal Basel Nord realisiert wird und im Endausbau trimodal (also mit Schiffsanschluss) ausgestaltet werden soll. Dieser Entscheid erfolgte einstimmig, beteiligt waren alle Akteure der Transport- und Logistikbranche der Schweiz.

Frage 2: Der Bund evaluierte verschiedene Varianten für den wasserseitigen Container-Umschlag. Welche Haltung hat der Bund heute zu Basel-Nord?

Die an der nationalen Terminalkonferenz verabschiedeten Thesen hat der Bund in die weitere Erarbeitung der Zielbilder der Güterverkehrsanlagen gemäss dem neuen Gütertransportgesetz GüTG übernommen. Die Zielbilder werden derzeit vom Bundesamt für Verkehr BAV mit den Kantonen sowie einer Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs erarbeitet und abgestimmt. Das trimodale Terminal Basel Nord wurde zudem vom Bund im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, verankert.

Nach dem positiven Entscheid des Nationalrates zur Mitfinanzierung des Bundes für den Bau von Hafenanlagen signalisierte der Bund, mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in Verhandlungen zur Finanzierung des Schiffsanschlusses für das trimodale Containerterminal Basel Nord einzusteigen.

Frage 3: Die Firmen Ultra-Brag, Danser und Swissterminal, die ihr Geschäft unter anderem in der heutigen Basler Hafeninfrastruktur betreiben, propagieren seit einiger Zeit eine neue Hafenanlage in Weil. Diese könnte unter optimalen Bedingungen im Jahr 2027 den Betrieb aufnehmen. Die Container-Umschlagskapazitäten sind im Hafen Kleinhüningen bereits weitgehend ausgeschöpft. Es stellt sich die Frage, wie die Zeit bis 2027 überbrückt werden könnte. Die erwähnten

Unternehmen lassen dazu ein von ihnen in Auftrag gegebenes Gutachten die Aussage machen, der Containerumschlag werde kaum im von den Schweizerischen Rheinhäfen prognostizierten Umfang zunehmen. Kann die Regierung ausführen, auf welchen Grundlagen die Berechnungen der Schweizerischen Rheinhäfen beruhen?

Die nationale Terminalkonferenz vom 3. Dezember 2013 einigte sich auf eine Wachstumsprognose im Containerverkehr. Das Wachstum von 1 bis 2 Prozent über dem Bruttoinlandprodukt wird von der gesamten Logistik- und Transportbranche anerkannt. Die Wachstumsrate der internationalen Verkehre (ab den Seehäfen) wächst gegenüber dem nationalen Verkehr überdurchschnittlich. Im Zeitraum von 2011 bis 2014 stieg der Umschlag der Containerverkehre (Import/ Export) in den Rheinhafenterminals durchschnittlich jährlich um 8 Prozent. Grundlage für die Berechnungen und Prognosen bilden die Arbeiten von Infras / ETH Zürich, die vom BAV für die Terminalkonferenz aktualisiert und fortgeschrieben wurden.

Frage 4: Um in einem allfälligen, ausgebauten Hafen Weil die Container überhaupt umschlagen zu können, bräuchte es auf deutschem Gebiet einen leistungsfähigen Autobahn-Anschluss und einen Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur. Hat der Regierungsrat Kenntnis von entsprechenden deutschen Plänen bzw. Absichtserklärungen? Und teilt der Regierungsrat die Befürchtungen, dass mit einem Ausbau des Hafens Weil die Anzahl Lastwagen, die durch die Stadt in die Schweiz rollten, deutlich höher wäre als bei der Realisierung von Basel Nord?

Nein, unseres Wissens gab es bisher noch keine entsprechenden Pläne. Der Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein führte jüngst in der Badischen Zeitung aus, dass die Prioritäten der Stadt Weil am Rhein in erster Linie bei der Aufnahme eines Autobahnanschlusses Markt (an die A2 nach Basel und die A98 nach Rheinfelden) in den Bundesverkehrswegeplan liegen. Weitere Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des Projektes könnten erst angegangen werden, wenn der Autobahnanschluss in diesem Plan aufgeführt sei.

Das trimodale Containerterminal Basel Nord ermöglicht im Vergleich zu allen bestehenden und potenziellen Terminalstandorten den mit Abstand höchsten Bahnanteil. Dies aufgrund der wegfallenden Rangierzustellungen auf der letzten Meile und der geografisch hohen Anzahl Relationen, welche gebündelt werden können. Aus Sicht des Regierungsrates würde selbst ein Ausbau der nicht elektrifizierten Hafenbahn in Weil am Rhein bei weitem nicht die schienenseitige Leistungsfähigkeit von Basel Nord erreichen.

Frage 5: Nachdem ein Ausbau des Hafens Weil neu als Variante statt als spätere Ergänzung des geplanten trimodalen Containerterminals Basel Nord dargestellt wird, scheint es paradox, die heutige Beteiligung der Schweizerischen Rheinhäfen am Hafen Weil aufrecht zu erhalten. Gibt es Gründe, trotzdem an einer Beteiligung festzuhalten?

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind nach der Hafenzusammenlegung Anfang 2008 in die bisherige kantonale Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein eingetreten. Im Jahr 2011 haben die SRH mit der Stadt Weil am Rhein als Hauptgesellschafter und der Rheinhafengesellschaft einen Kooperationsvertrag mit folgenden Zielen abgeschlossen: gemeinsame Stärkung des Hafenstandorts im Dreiländereck, Harmonisierung der Geschäftsmodelle in Anlehnung an das Infrastrukturmodell der SRH sowie eine optimale und abgestimmte Nutzung der knappen Hafen- und Logistikflächen im Dreiländereck. Die Stärkung des Hafenstandorts am südlichen Oberrhein wurde mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil an die Hand genommen. Zurzeit erfolgt der Testbetrieb für ein grenzüberschreitendes elektronisches Schiffsanmeldesystem für alle Containerterminals von Birsfelden bis Ottmarsheim, welches auch der künftigen Drehscheibe Basel Nord dienen wird. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass eine abgestimmte Nutzung der knappen Logistikflächen auch grenzüberschreitend geprüft werden

sollte, unter Berücksichtigung der wechselseitigen Standortstärken. Diese Frage wird in nächster Zeit mit der Stadt Weil am Rhein zu klären sein.

Frage 6: Mit dem neuen Güterverkehrsgesetz anerkennt der Bund erstmals die nationale Bedeutung der Hafeninfrastruktur beider Basel. Gerade vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Situation auf dem Euro-Airport stellt sich damit die Frage, ob es wirklich der Weisheit letzter Schluss sein soll, wesentliche Teile dieser eben erst als national bedeutend bezeichneten Infrastruktur ins Ausland zu verlegen. Wie stellt sich die Regierung zu dieser Frage und entstünden nicht zusätzliche Zoll- und Abfertigungsprobleme bei einer Verlagerung nach Weil am Rhein?

Aus Sicht des Regierungsrates steht die Hoheit über die Lenkung der grossen Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse im Vordergrund. Mit Basel Nord verfügen die Nordwestschweiz und auch der Bund über einen idealen Standort zur Verkehrsbündelung und Verkehrsverlagerung auf Schweizer Boden, gerade auch mit Blick auf die kommende Neat Gotthard. Ein Verzicht darauf bzw. eine Verlegung der Drehscheibenfunktion ins Ausland würde der Schweiz ein strategisches Mittel der verkehrspolitischen Steuerung berauben. Die absehbare Folge wäre eine „Laisser faire“-Praxis, welche schliesslich in einer unkontrollierbaren EU-Lkw-Kolonne in die Schweiz münden würde.

Frage 7: Der Gewerbeverband Basel-Stadt beklagt in letzter Zeit den Einkaufstourismus in Deutschland lautstark und weist auf mögliche Umsatz- und Arbeitsplatzverluste hin. Vor diesem Hintergrund erstaunt es, dass der gleiche Gewerbeverband am 31. August eine Veranstaltung organisierte, welche gemäss Einladung das Hafenprojekt in Weil als valable Alternative zu Basel Nord erscheinen lässt. Offenbar scheut sich der Gewerbeverband nicht, Wegbereiter für Investitionen im Ausland zu spielen und damit Aufträge und Arbeitsplätze des Gewerbes in der Nordwestschweiz zu gefährden. Teilt der Regierungsrat das Erstaunen des Interpellanten darüber?

Der Regierungsrat verfolgt mit Interesse, in welche Richtung der Gewerbeverband Basel-Stadt sein Aufgabengebiet erweitert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin