

## Schriftliche Anfrage betreffend Hafenenwicklung Basel Nord und Westquai

16.5377.01

1999 fällte der Regierungsrat den Entscheid, die Baurechte für die Parzellen am Westquai maximal bis 2029 zu gewähren und dieses Areal für die Stadtentwicklung frei zu machen. Das Projekt „Basel Nord“ (trimodaler Terminal mit Hafenbecken 3) soll den Wegfall des Westquais als Hafengebiet kompensieren. Ob dieses Projekt realisiert werden kann, ist zurzeit jedoch offen. Mit dem Hafenprojekt in Weil am Rhein erhielt Basel Nord eine Konkurrenz mit dem Vorteil des direkten Rheinanstosses. Die Prognose, wie stark der Containerverkehr zunehmen wird und wie gross die Terminalkapazitäten sein müssten, ist dabei umstritten. Hinterfragt wird auch die Konzentration des regionalen Containerumschlags auf Basel Nord, welche zu Mehrverkehr durch Basel führen könnte, wenn es nicht gelingt, den Modalsplit deutlich zugunsten der Schiene zu verbessern. Zudem ist offen, ob das Bundesamt für Verkehr Basel Nord (ausreichend) mitfinanzieren will. Ausserdem befinden sich auf dem vorgesehenen Hafensareal Naturschutzflächen von nationaler Bedeutung, was sehr hohe Anforderungen an eine Umnutzung stellt. Und auch politisch stehen noch Entscheide bezüglich Umzonung und Finanzierung aus.

Aufgrund all dieser Unsicherheiten ist es erstaunlich, dass der Regierungsrat ausschliesslich auf die Karte „Basel Nord“ setzt und damit das Weiterbestehen des Basler Rheinhafens gefährdet. Alternativen zu Basel Nord, wie beispielsweise der Erhalt und die Erneuerung des Hafens am Westquai, die Alternative in Weil am Rhein und der Ausbau anderer Hafenanlagen der Schweizerischen Rheinhäfen, müssten ebenfalls vertieft geprüft werden.

Ich bitte daher den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- Gibt es eine unabhängige Studie, welche die Vor- und Nachteile der Hafenprojekte Basel Nord und Weil am Rhein sowie weiterer Alternativen in allen relevanten Punkten aufzeigt?  
Falls nicht, ist der Regierungsrat bereit, eine solche Studie zu initiieren?
- Welche Umschlag-Kapazität wird benötigt, um den prognostizierten Containerumschlag Rhein-Schiene und Rhein-Strasse sicher zu stellen?
- Welche Schiene-Strassen-Terminals in der Nordwestschweiz und der restlichen Schweiz würden bei der Realisierung von Basel Nord voraussichtlich geschlossen, weil entsprechende (Über-)Kapazitäten durch Basel Nord geschaffen werden?
- Mit welchem Lastwagen-Mehrverkehr durch Basel bzw. über die Osttangente ist beim Weiler Projekt bzw. bei Basel Nord zu rechnen? Von welchen Modalsplits wird bei diesen Prognosen ausgegangen?
- Wie steht der Regierungsrat zur Haltung vieler SchiffsführerInnen, der Terminal in Weil am Rhein sei aufgrund des direkten Rheinanstosses jenem von Basel Nord beim Hafenbecken 3 vorzuziehen?
- Welche Konsequenzen hat der Flächenverlust durch die geplante Verschiebung vom Westquai zu Basel Nord für die verschiedenen Nutzungen im Kleinhüninger Hafen?
- Gibt es für die Gewährleistung ausreichender Hafenskapazitäten in der Schweiz für den Umschlag von Containern und anderen Gütern günstigere oder weniger risikobehaftete Alternativen zu Basel Nord?
- Wie gross schätzt der Regierungsrat die Gefahr ein, dass sich das Bundesamt für Verkehr für die Förderung eines neuen Hafenterminals in Weil und gegen Basel Nord bzw. das Hafenbecken 3 entscheidet?
- Ist der Regierungsrat bereit, den Baurechtsvertrag mit dem Hafen für den Westquai über 2029 hinaus zu verlängern, wenn damit eine Verlagerung eines wesentlichen Teils des Hafens nach Weil am Rhein verhindert oder eine günstigere Lösung zur Gewährleistung der notwendigen Containerumschlagskapazitäten erreicht werden kann?
- Wäre es für den Hafen auch bei einer planmässigen Realisierung des Projekts Basel Nord von Vorteil, wenn der Westquai weiterhin für die Hafenwirtschaft zur Verfügung stünde?

Tonja Zürcher