



An den Grossen Rat

16.5377.02

WSU/P165377

Basel, 17. August 2016

Regierungsratsbeschluss vom 16. August 2016

Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher betreffend „Hafenentwicklung Basel Nord und Westquai“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„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 Hafengebiet 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“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: 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?

Frage 2: Falls nicht, ist der Regierungsrat bereit, eine solche Studie zu initiieren?

Der Regierungsrat richtet die Hafen- und Stadtentwicklung nach dem klaren Grundsatz „Stadtentwicklung folgt Hafenentwicklung“. Aus Sicht der Hafenentwicklung ist aufgrund der veränderten Güterstruktur (Trend zu kleineren Sendungsgrössen, welche den Container favorisieren) und der Verlagerungsmassnahmen in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen zugunsten von Rheinschifffahrt und Bahn eine strategische Kapazitätserweiterung beim Containerumschlag notwendig – dies unabhängig von städtebaulichen Überlegungen.

Da im Containerverkehr die heutigen Hafenumschlags- und -verkehrsanlagen in Basel und Weil am Rhein im Vergleich zu Basel Nord schwierigere Randbedingungen aufweisen (u.a. beschränkte Flächengrösse, zu hohe Bahnerschliessungskosten, fehlender und derzeit nicht geplanter Autobahnanschluss Märkt gemäss Bundesverkehrswegeplan 2030), wurde die Fläche auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs im Richtplan des Kantons Basel-Stadt als Logistikfläche eingetragen. Für eine optimale, raum- und möglichst umweltschonende Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff-Bahn-Strasse gibt es keinen idealeren Standort. Dagegen macht ein komplementärer Ausbau in Weil am Rhein im Verbund mit Basel Nord mittel- und langfristig Sinn, da Weil in diesem Fall von der Drehscheibenfunktion von Basel Nord profitieren kann.

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben für das Bundesamt für Verkehr (BAV) - in seiner Rolle sowohl als Bundesbehörde für die verkehrspolitische Lenkung der Fördermittel als auch als Genehmigungsbehörde für den Bau - verschiedene Varianten der Ausbaumöglichkeiten des schiffseitigen Containerumschlags innerhalb der Schweizerischen Rheinhäfen, Weil am Rhein sowie Basel Nord untersucht und die Fakten mit deren Bewertung aus Sicht der SRH für die Gesuche (Förderung / Plangenehmigung) dargestellt. Im Rahmen der Mediation des BAV mit der Güterverkehrsbranche am 3. Dezember 2013 („2. Terminalkonferenz“) hatte sich der Standort Basel Nord für ein trimodales Gateway klar herauskristallisiert. Das BAV wird die nun vorliegenden Förderanträge (Terminal und Hafenbecken) auf Basis der von den Gesuchstellern nach der Mediation weiter bearbeiteten Projektteile bewerten.

Für den Teil der Stadtentwicklung am Klybeck- und Westquai werden im Rahmen des Planungsprozesses sehr wohl noch Studien für die Varianten der städtebaulichen Entwicklung durchgeführt. Der Auftrag zur Erstellung der Programmation durch Wüest & Partner / cabane im

Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements ist hierzu als ein Element gestartet worden.

Aufgrund dieser klaren Ausgangslage ist aus Sicht des Regierungsrats keine weitere Studie zur Frage des Standorts für den zukünftigen trimodalen Containerterminal notwendig. Basel Nord ist als strategischer Standort zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff – Bahn – Strasse gesetzt.

Frage 3: Welche Umschlag-Kapazität wird benötigt, um den prognostizierten Containerumschlag Rhein-Schiene und Rhein-Strasse sicher zu stellen?

Frage 4: 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?

Auf Basis der Güterverkehrsprognosen des Bundes (Bundesamt für Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung) wurde in Abstimmung mit der Güterverkehrsbranche und dem Bundesamt für Verkehr ein langjähriges mittleres Marktwachstum (Basis 2010; Prognosehorizont 2030) im Containerumschlag von 1 - 2% über dem Bruttoinlandprodukt (BIP) als realistische Planungsgrösse verabschiedet. Hieraus ergibt sich eine benötigte Umschlagkapazität Rhein-Schiene und Rhein-Strasse von 165'000 bis 200'000 TEU pro Jahr (Anstieg um 70 - 100% im Vergleich zum Basisjahr 2010). Basel Nord schafft eine schiffseitige Umschlagkapazität im Endausbau von maximal 190'000 TEU pro Jahr, im Endausbau inkl. bahnseitigem Umschlag 390'000 TEU. Inklusiv der Betrachtung Schiene-Strasse und Schiene-Schiene ergeben sich auf dieser Prognosebasis keine Überkapazitäten, so dass die Planung von keiner Schliessung von bestehenden Terminalanlagen ausgeht.

Tatsächlich wird das Ausmass des Mengenwachstums - nicht ungewöhnlich bei Prognosen - unterschiedlich eingeschätzt. Keine Studie stellt allerdings das Wachstum als solches in Frage. So zeigt beispielsweise die aktuelle Prognose des deutschen Bundesverkehrswegeplans (ähnlich zum Sachplan Verkehr des Bundes), dass der Containerumschlag sich in den Häfen mehr als verdoppeln (+131% gegenüber Basisjahr 2010) und der Kombinierte Verkehr auf der Bahn um 74% zunehmen wird. Diese prognostizierten Steigerungen zusammen mit dem Faktum, dass der Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen in seiner heutigen Konfiguration bereits an der Kapazitätsgrenze ist, zeigen den Handlungsbedarf auf. Nichtstun bedeutet, dass die zusätzlichen Mengen auf nördlicher gelegenen Rheinhäfen entladen (gelöscht) und dann hauptsächlich durch europäische Transportunternehmen via Strasse durch Basel geführt werden. Dies wäre weder im Interesse der betroffenen Quartierbevölkerung noch im Interesse einer nachhaltigen und umweltschonenden Stadtentwicklung. Darüber hinaus würde die Verlagerung ins Ausland den Wirtschafts- und Logistikstandort Basel nachhaltig schwächen und Arbeitsplätze in der Region Basel kosten.

Frage 5: 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?

Das Projekt des trimodalen Gateway Basel Nord geht von einem 50%-Modalsplit im Weitertransport auf der Schiene aus. Damit werden von den maximal 190'000 TEU des schiffseitigen Containerumschlags rund 100'000 Lkw-Fahrten pro Jahr auf der Osttangente weniger fahren, als wenn dieser Containerumschlag an einem Terminal mit einem Fokus Rhein-Strasse (Modalsplit Bahn 10% gemäss heutiger Containerterminal-Realität) umgeschlagen wird, wie es z.B. die kommunizierte Projektidee in Weil am Rhein annimmt (zwingende Voraussetzung für die Realisierung ist ein neuer Autobahnanschluss Märkt an die A2/A98, welcher jedoch im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten ist).

Zusätzlich wird durch die optimale geografische Lage von Basel Nord an der kürzesten Schnittstelle zwischen dem Rhein und dem Nord-Süd-Bahnkorridor eine einzigartige Vielfalt an Bündelungen von Nord-Süd und Süd-Nord erreicht, welche gleichermaßen dem Import/Export-Verkehr von und nach allen Landesteilen wie auch der Alimentierung der NEAT-Gotthardachse (Binnenschiff-Bahn) dienen wird.

Frage 6: 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?

Generell sind Standorte für Containerterminals dort am besten, wo sie alle Verkehrsträger möglichst effizient und umweltschonend verbinden. Bezogen auf den Hafenstandort in Weil besteht aus Schweizer Sicht ein Nachteil der Bahnerschliessung. Die Schiffsfrachtkosten für einen Container nach Weil oder nach Kleinhüningen (Hafenbecken 1, 2 und 3) sind dieselben, das heisst, für anschliessende Bahntransporte ist Basel Nord ökonomisch günstiger und hat daher einen Wettbewerbsvorteil. Auch die zusätzliche Fahrzeit von rund 30 Minuten zum Hafenbecken 3 (im Vergleich zum Hafen Weil) fällt vor dem Hintergrund der Gesamtfahrzeit Seehäfen - Weil/Basel von 3½ - 4 Tagen nicht ins Gewicht. Die Zufahrt zum Hafenbecken 3 wurde in einer Simulation in einem dafür spezialisierten Institut in Duisburg unter Einbezug von Schiffsführern aller Containerreedereien, welche Basel anlaufen, geprüft und optimiert.

Gemäss den dem Regierungsrat bekannten Planungen der Rheinhafengesellschaft in Weil am Rhein strebt der Hafen mittel- und langfristig auch eine trimodale Entwicklung des Hafens an (heute nur 5% Bahnanteil am Landverkehr). Diese wäre im Containerverkehr nur in einem Verbund mit Basel Nord erreichbar, ansonsten würde der landseitige Containerverkehr wie heute auch in Zukunft praktisch vollständig auf der Strasse abgewickelt. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung in Weil am Rhein nicht als Alternative zu sehen, sondern als Ergänzung des Netzwerks Basel Nord.

Frage 7: Welche Konsequenzen hat der Flächenverlust durch die geplante Verschiebung vom Westquai zu Basel Nord für die verschiedenen Nutzungen im Kleinhüninger Hafen?

Die Hafenerweiterung nach Basel Nord stellt die zukunftsfähige Lösung für das sich am stärksten entwickelnde Gütersegment der Container dar. Für die übrigen Hafenaktivitäten auf dem Westquai werden mit den Hafenfirmlen Ersatzlösungen geprüft. Im Bereich der Getreidelager (Silos) wird die Integration/ Erweiterung in die Siloanlagen am Ostquai des Hafenbeckens 1 angestrebt (Kapazitäten vorhanden), während für die Recyclinggüter (Kreislaufwirtschaft) alternative Standorte ausserhalb des Westquais evaluiert werden (z.B. Hafen Weil Nord).

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass der Flächenverlust durch die Hafenerweiterung für den Containerverkehr, die intensivere Nutzung im Silobereich sowie die Verlagerung des Recyclingbereichs an einen alternativen Standort teilkompensiert wird, insgesamt vertretbar ist und die Hafenerwicklung strukturell für die Zukunft stärkt.

Frage 8: Gibt es für die Gewährleistung ausreichender Hafenkapazitäten in der Schweiz für den Umschlag von Containern und anderen Gütern günstigere oder weniger risikobehaftete Alternativen zu Basel Nord?

Ausreichende, für die Binnenschifffahrt günstige und damit für die Zukunft aufwärtskompatible Hafenkapazitäten für den Umschlag von Containern können in der Schweiz nur stromabwärts der Mittleren Brücke, d.h. im Hafen Kleinhüningen geschaffen werden. Gemeinsam mit dem verkehrspolitischen Ziel des Weitertransportes der Container auf der Schiene in und durch die

Schweiz ist Basel Nord der optimale Standort zur Konsolidierung der Containermengen - also für einen nationalen Umsteigebahnhof der Container.

Für Naturschutzflächen von nationaler Bedeutung müssen entsprechende Ausgleichsmassnahmen erfolgen. Die entsprechenden Flächen wurden dem Bundesamt für Verkehr im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die erste Baustufe eingereicht. Zonenrechtlich ist der Standort Basel Nord als Bahnareal ausgewiesen, somit ist für das Terminalprojekt inkl. Hafenbecken 3 keine Umzonung notwendig.

Frage 9: 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?

Der Regierungsrat hat keine Kenntnis vom inhaltlichen Planungsstand eines möglichen neuen Containerterminals in Weil am Rhein, der durch das Bundesamt für Verkehr gefördert werden könnte (gemäss dem neuen Gütertransportgesetz sind Containerterminals für den Import/Export-Verkehr mit Standort im Ausland nicht förderfähig). Die Förderung des Gateway Basel Nord als auch des Hafenbecken 3 ist hingegen beim Bundesamt für Verkehr formal eingereicht und beantragt. Nachdem das Projekt des Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 eine hohe Übereinstimmung mit den nationalen Zielen des neuen Gütertransportgesetzes und der hier zu Grunde liegenden Botschaft zum Schienengüterverkehr in der Fläche aufweist, schätzt der Regierungsrat die Chance einer angemessenen Förderquote durch den Bund als sehr realistisch ein. Die Variantendiskussionen in der Region schwächen jedoch die Position des Projekts und können negative Auswirkungen auf den Bundesbeitrag haben.

Frage 10: 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?

Frage 11: Wäre es für den Hafen auch bei einer planmässigen Realisierung des Projekts Basel Nord von Vorteil, wenn der Westquai weiterhin für die Hafenvirtschaft zur Verfügung stünde?

Gemäss den Ausführungen zu Frage 7 kann die Zukunftsentwicklung des Hafens Kleinhüningen aus Sicht des Regierungsrats - auch ohne Verlängerung der Baurechtslaufzeit auf dem Westquai über 2029 hinaus - gewährleistet werden. Er sieht deshalb keinen Handlungsbedarf.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin