



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung der Interpellation von Hanspeter Weibel, SVP-Fraktion: «Projekt Hafen Nord» ([2015-336](#))**

Datum: 27. Oktober 2015

Nummer: 2015-336

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation von Hanspeter Weibel, SVP-Fraktion: "Projekt Hafen Nord" ([2015-336](#))

vom 27. Oktober 2015

1. Text der Interpellation

Am 10. September reichte Hanspeter Weibel die Interpellation "Projekt Hafen Basel-Nord" ([2015-336](#)) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Für die Erweiterung und Erneuerung der Kapazitäten in den Basler Rheinhäfen gibt es sowohl das Projekt der Erweiterung "Basel-Nord" als auch ein dieses Projekt konkurrenzierendes durch private Containerfirmen im Hafen Weil.

Das gemeinsame Projekt der beiden Kantone BS und BL wirft aber seinerseits Fragen auf.

Der Regierungsrat wird gebeten, zu Händen des Landrates folgende Fragen zu beantworten:

- *Wie kommt es, dass die Projektkosten für einen neuen Hafen Basel-Nord mit 180 Mio. ausgewiesen werden, der Bund hingegen insgesamt 210-250 Mio. in Aussicht stellt? Es ist ungewöhnlich, dass Bundessubventionen die Projektkosten übersteigen.*
- *Wie setzen sich die Kosten insgesamt zusammen? (Zu Lasten BS, zu Lasten BL, zu Lasten Bund)*
- *Es macht den Anschein, dass eine Kosten-Nutzen-Rechnung und entsprechende Überlegungen zu dieser Frage fehlen. Bis wann liegt eine solche vor?*
- *Starker Partner im Projekt Hafen Basel-Nord ist der staatliche Quasi-Monopolist SBB Cargo, der die Bedingungen für die privaten Partner bestimmen soll. Wie kommt es, dass ein bereits stark mit Bundesgeldern subventionierter Betrieb private Mitbewerber von einem echten Wettbewerb ausschliessen kann?*
- *Wie werden die Mitspracheverhältnisse neu geregelt, wenn SBB Cargo 51% des Aktienkapitals im neuen Hafenprojekt hält?*
- *Ist der Regierungsrat bereit, sich in diesem Projekt auch die Interessen der im Kanton Baselland ansässigen und steuerzahlenden Betriebe wahrzunehmen?*
- *Zur Zeit wird ein Autobahnanschluss für den Hafen gebaut. Trifft es zu, dass die Kapazität dieses Anschlusses ungenügend ist, sollte eine Hafenerweiterung Basel-Nord realisiert werden?*
- *Handelt es sich um ein Stadtentwicklungsprojekt Basel-Stadt, an welchem sich Baselland einmal mehr finanziell beteiligen darf, ohne wirklich mitreden zu können?*
- *Wie kann der Kanton Baselland ausschliessen, dass der Ersatzstandort des Hafenbeckens 3 letztlich nicht einzig und allein ein Stadtentwicklungsprojekt ist, das die Eidgenossenschaft und der Kanton Baselland als Eigner finanziell mitzutragen hat?*

2. Beantwortung der Fragen

1. *Wie kommt es, dass die Projektkosten für einen neuen Hafen Basel-Nord mit 180 Mio. ausgewiesen werden, der Bund hingegen insgesamt 210-250 Mio. in Aussicht stellt? Es ist ungewöhnlich, dass Bundessubventionen die Projektkosten übersteigen.*

Antwort des Regierungsrats:

Die genannten 250 Mio. Franken betreffen den gesamten Rahmenkredit zum Güterverkehrsgesetz für Investitionsbeiträge seitens des Bundes an Bauvorhaben landesweit für Terminals im kombinierten Verkehr und für Anschlussgleise im Zeitraum von 2016 bis 2019. Die Zahl hat daher keinen direkten Zusammenhang mit den Projektkosten für Basel Nord. Die Projekteingabe für das trimodale Containerterminal Basel Nord erfolgt nächstes Jahr.

2. *Wie setzen sich die Kosten insgesamt zusammen? (Zu Lasten BS, zu Lasten BL, zu Lasten Bund)*

Antwort des Regierungsrats:

Die Gesamtprojektkosten von 180 Mio. Franken teilen sich in zwei planerisch aufeinander abgestimmte, aber finanziell getrennte Projekte auf.

- 80 Mio. Franken werden für das Bahnterminal, welches in einer ersten Etappe gebaut wird, aufgewendet. Das bimodale Terminal (Schiene-Strasse) kann aufgrund der nationalen Bedeutung zu max. 80 Prozent durch den Bund mitfinanziert werden. Die verbleibenden Kosten werden durch die Investoren (künftige Betreibergesellschaft) getragen.
- Für den Schiffsanschluss an das neue Terminal (Hafenbecken 3) werden 100 Mio. Franken veranschlagt. Dabei ist durch die neue gesetzliche Grundlage im Gütertransportgesetz eine Beteiligung des Bundes von max. 50 Prozent an Hafenanlagen im kombinierten Verkehr möglich. Der Rest der Kosten wird durch die Schweizerischen Rheinhäfen und den Kanton Basel-Stadt (im Ausmass der zu erwartenden Erträge) getragen. Eine Mitfinanzierung des Kantons Basel-Landschaft stand nie zur Debatte und ist nicht vorgesehen.

3. *Es macht den Anschein, dass eine Kosten-Nutzen-Rechnung und entsprechende Überlegungen zu dieser Frage fehlen. Bis wann liegt eine solche vor?*

Antwort des Regierungsrats:

Wer beim Bundesamt für Verkehr ein Gesuch für Beiträge an Baukosten stellt, muss eine Plan-Erfolgsrechnung beilegen (geplant im Jahr 2016). Entsprechende Berechnungen sind bei den Projektpartnern für Terminal und Hafenbecken in Arbeit. Der „Business Plan“ beinhaltet verschiedene Szenarien bezüglich Wachstum der Containerverkehre. Nach der Grossterminalstudie 2012 wurde im Auftrag des BAV eine Gesamt-Transportkostenanalyse der Projekte Weil am Rhein und Basel Nord durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass Bahntransporte ab Weil am Rhein im Rundlauf rund 40 Franken pro Container teurer sind als bei Basel Nord. Container finden immer den günstigsten Weg. Damit ist klar, dass die Container ab Weil in erster Linie auf der Strasse landen und damit rasch auf der bereits überlasteten Autobahn A2 landen.

4. *Starker Partner im Projekt Hafen Basel-Nord ist der staatliche Quasi-Monopolist SBB Cargo, der die Bedingungen für die privaten Partner bestimmen soll. Wie kommt es, dass ein bereits stark mit Bundesgeldern subventionierter Betrieb private Mitbewerber von einem echten Wettbewerb ausschliessen kann?*

Antwort des Regierungsrats:

Die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG ist lediglich verantwortlich für Planung und Projektierung des Terminals. Bei der späteren Betreibergesellschaft werden sich die Beteiligungsverhältnisse verändern. Die Diskriminierungsfreiheit des Terminalzugangs ist eine Bedingung dafür, dass das Bundesamt für Verkehr Beiträge für den Bau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs sprechen kann.

5. *Wie werden die Mitspracheverhältnisse neu geregelt, wenn SBB Cargo 51% des Aktienkapitals im neuen Hafenprojekt hält?*

Antwort des Regierungsrats:

SBB Cargo hat bereits zu einem früheren Zeitpunkt signalisiert, auf ihre momentane Aktienmehrheit bei der Planungsgesellschaft im Hinblick auf die Betreibergesellschaft zugunsten der Projektpartner zu verzichten. Das wird von den Projektpartnern der Planungsgesellschaft bestätigt. Im weiteren zeigt sich die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG offen für weitere Partner.

6. *Ist der Regierungsrat bereit, sich in diesem Projekt auch die Interessen der im Kanton Baselland ansässigen und steuerzahlenden Betriebe wahrzunehmen?*

Antwort des Regierungsrats:

Für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft stehen die volkswirtschaftlichen Gesamtinteressen des Logistikstandortes Nordwestschweiz im Fokus. Die Logistikbranche ist eine wichtige Grundlage für die hiesige produzierende und forschende Industrie sowie KMU-Wirtschaft. Wesentliche Infrastrukturen der Landesversorgung sollen möglichst in der Schweiz und nicht im Ausland erstellt werden (Vergleich EuroAirport).

7. *Zur Zeit wird ein Autobahnanschluss für den Hafen gebaut. Trifft es zu, dass die Kapazität dieses Anschlusses ungenügend ist, sollte eine Hafenerweiterung Basel-Nord realisiert werden?*

Antwort des Regierungsrats:

Das trimodale Containerterminal Basel Nord hat zum Ziel, den Grossteil des Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Damit wird verhindert, dass das zu erwartende Verkehrswachstum im schiffsseitigen Containerverkehr die A2 unnötig belastet.

Das quantitative Zielbild des trimodalen Terminals geht von folgenden Verkehrsträgern aus:

nordseitig: Schiff und Bahn

südseitig: Bahn und Strasse

Dies ergibt insgesamt Zielanteile von 50% Bahn, 30% Schiff, 20% Strasse.

Das Terminal kann nur trimodal betrieben werden. Durch die hohe Mengenbündelung liegen die Transportketten Bahn-Bahn und Schiff-Bahn im Vordergrund (Entlastung A2). Der Autobahnanschluss ist auf diese erforderliche Kapazität ausgelegt.

8. *Handelt es sich um ein Stadtentwicklungsprojekt Basel-Stadt, an welchem sich Baselland einmal mehr finanziell beteiligen darf, ohne wirklich mitreden zu können?*
9. *Wie kann der Kanton Baselland ausschliessen, dass der Ersatzstandort des Hafenbeckens 3 letztlich nicht einzig und allein ein Stadtentwicklungsprojekt ist, das die Eidgenossenschaft und der Kanton Baselland als Eigner finanziell mitzutragen hat?*

Antwort des Regierungsrats: (zu 8. und 9.)

Eine Mitfinanzierung des Kantons Basel-Landschaft am trimodalen Containerterminal Basel Nord war zu keinem Zeitpunkt ein Thema und ist nicht vorgesehen. Die Baukosten werden in erster Linie durch den Bund und den Kanton Basel-Stadt sowie (im Ausmass der zu erwartenden Erträge) durch die Schweizerischen Rheinhäfen getragen. Vor diesem Hintergrund verursacht das Projekt für den Kanton Basel-Landschaft keine finanzielle Belastungen.

Liestal, 27. Oktober 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter