



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation von Marc Schinzel, FDP: «Basel Nord versus Weil am Rhein» ([2015-343](#))

Datum: 27. Oktober 2015

Nummer: 2015-343

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 Marc Schinzel, FDP: "Basel Nord versus Weil am Rhein" ([2015-343](#))

vom 27. Oktober 2015

1. Text der Interpellation

Am 10. September 2015 reichte Marc Schinzel die Interpellation "Basel Nord versus Weil am Rhein" ([2015-343](#)) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die jüngste Berichterstattung regionaler Medien aber auch die Präsentation der beiden Konkurrenzprojekte Basel Nord und Weil am Rhein an der Veranstaltung des Gewerbeverbands Basel-Stadt vom 31. August, haben das öffentliche Interesse auf die Zukunft der Basler Rheinhäfen gelenkt. Die Zukunft der Rheinhäfen spielt bereits seit längerem auch in Bundesbern eine Rolle in der politischen Diskussion. So schreibt der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation (14.3063) von Ständerat Claude Janiak:

"Zwischen Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) wird parallel zur Terminalkonferenz seit Anfang 2013 ein Austausch über einen koordinierten Ausbau der Hafen- und KV-Umschlagsanlagen im Perimeter Basel Nord geführt. Eine vom BAV in Auftrag gegebene Grossterminal-Studie hat diverse Nachteile der von den SRH vorgelegten Konzeption aufgezeigt (hohe Investitionskosten für ein neues Hafenbecken, fehlende Aufwärtskompatibilität, operative Probleme, grosse Höhendifferenzen, ungeklärte Vereinbarkeit mit Stadtentwicklung). Daher haben SRH und BAV vereinbart, alternative Entwicklungsmöglichkeiten auf deren Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen. Im Vordergrund dieser Alternativen steht ein Ausbau der KV-Umschlagsanlagen im Hafen Weil am Rhein, mit welchem auf den Bau eines neuen Hafenbeckens verzichtet werden könnte. Dieser Ausbau wäre zu deutlich niedrigeren Investitionskosten realisierbar und würde dennoch die effiziente Anbindung der Schweiz an die Rheinschifffahrt gewährleisten. In diesem Fall würde der Umschlag Schiff-Schiene auf den Standort Hafen Weil am Rhein und der Umschlag Schiene-Strasse bzw. Schiene-Schiene auf den Standort des ehemaligen Güterbahnhofs des Badischen Bahnhofs in Basel konzentriert."

Es scheint trotz diesen wichtigen Bedenken und den neuen Erkenntnissen, dass das Projekt Basel Nord derzeit in der regionalen Politik und Verwaltung sehr salonfähig ist. Und es stellt sich die Frage, weshalb diese vom BAV vor einem Jahr genannten Bedenken bis anhin nicht in die Diskussionen einbezogen wurden.

Vor diesem Hintergrund möchte ich den Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fragen bitten:

- 1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von den Bedenken des BAV für das Projekt Basel Nord?*
- 2. Wieso wird das Projekt trotz der Bedenken des BAV insbesondere von staatlicher Seite (Kantone, SBB Cargo und Schweizerische Rheinhäfen) weiter vorangetrieben?*

3. *Weshalb gibt es noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung des Projekts Basel Nord und wird diese demnächst erarbeitet?*
4. *Wie beurteilt der Regierungsrat die beiden Projekte Basel Nord und Weil am Rhein generell und insbesondere unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit?*
5. *Beim Projekt in Weil am Rhein werden die privaten Betreiber für die sogenannten Nachfolgekosten des Projekts aufkommen. Wie ist das bei Basel Nord?*
6. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Aussage aus Kreisen von Basel Nord, dass pro Jahr rund 100'000 - 140'000 LKW-Fahrten, die sonst die A2 belasten würden, auf die Bahn verlagert würden?*
 - *Wird diese Zahl als realistisch angesehen? Wie wurde sie berechnet?*
 - *Ist es nicht vielmehr so, dass der Mehrverkehr direkt auf die bereits hoch belastete A2 gelenkt würde?*
7. *Sieht der Regierungsrat im ebenfalls trimodalen Projekt Weil am Rhein dank des Anschluss an die A98 die Möglichkeit, die A2 von jenen Containern, die so oder so auf der Strasse weitertransportiert werden, zu entlasten?*
8. *Auf der Webseite der Schweizerischen Rheinhäfen wird die Kooperation "Rheinports" zwischen den Häfen Basel, Mulhouse und Weil am Rhein wie folgt beschrieben: "Die trinationale Kooperation umfasst ein gemeinsames Standortmarketing, das Nutzen von Synergien in partnerschaftlichen Projekten und zielt langfristig auf die Bildung einer gemeinsamen Organisation ab." Weshalb zielt dann seitens Kantone Baselland und Basel-Stadt derzeit alles auf das Projekt Basel Nord, obwohl Weil am Rhein auch zu "Rheinports" gehört?*
9. *Ist es richtig, dass gemäss heutigem Wissenstand die Schweizerischen Rheinhäfen mit Ausnahme des im Jahre 2029 wegbrechenden Westquais, in ihrer heutigen Form auch bei einem Bau des neuen Terminals in Weil am Rhein bestehen blieben?*

2. Beantwortung der Fragen

1. *Hat der Regierungsrat Kenntnis von den Bedenken des BAV für das Projekt Basel Nord?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ist über die früheren Bedenken des BAV im Rahmen der [Grossterminalstudie](#) von 2012 informiert. Nach der Grossterminalstudie wurde eine Projektgruppe eingesetzt, mit breiter Abstützung der gesamten Transport- und Logistikbranche, um die offenen Fragen zu vertiefen. Die von der Terminalkonferenz im Dezember 2013 einstimmig angenommenen Thesen (unter anderem explizit erwähnt: Bau trimodaler Containerterminal Basel Nord) waren das Ergebnis eines Dialogprozesses unter Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Mit Blick auf das mittlerweile vom Eidg. Parlament beschlossene Gütertransportgesetz wurde 2014 unter Leitung des BAV eine Begleitgruppe Schienengüterverkehr eingesetzt, welche alle relevanten Branchenverbände umfasst und weiter an der Konkretisierung der Zielbilder für den Wagenladungsverkehr und den kombinierten Verkehr im Rahmen der Thesen der Terminalkonferenz arbeitet. Dabei bilden das trimodale Terminalprojekt Basel Nord und die Entwicklung der regionalen Terminals einen Schwerpunkt der Vertiefungsarbeiten.

2. *Wieso wird das Projekt trotz der Bedenken des BAV insbesondere von staatlicher Seite (Kantone, SBB Cargo und Schweizerische Rheinhäfen) weiter vorangetrieben?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie im Interpellationstext erwähnt, haben BAV und SRH 2013/14 die offenen Fragen aus der Grossterminalstudie und alternative Entwicklungsmöglichkeiten zu Basel Nord auf Machbarkeit

und Wirtschaftlichkeit gemeinsam geprüft. Im Ergebnis konnte die Machbarkeit der technischen und betrieblichen Anforderungen für Basel Nord nachgewiesen werden, u.a. genügend Umschlagskapazität für Schiff, Bahn und Strasse bis weit über 2030 hinaus (Aufwärtskompatibilität erfüllt), Erfüllung der betrieblichen Anforderungen durch eine realitätsnahe Simulation der Hafenzufahrt zum Hafenbecken 3 mit Schiffsführern aller heutigen Containerreedereien. Andererseits 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 jedoch immer den günstigsten Weg. Dies hat zur Folge, dass die Container ab Hafen Weil in erster Linie mit EU-Lkw's auf der Strasse transportiert werden und damit auf der bereits überlasteten Autobahn A2 landen. Dies liegt weder im Interesse des Kantons noch des Bundes.

3. *Weshalb gibt es noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung des Projekts Basel Nord und wird diese demnächst erarbeitet?*

Antwort des Regierungsrats:

Wer beim Bundesamt für Verkehr ein Gesuch für Beiträge an Terminalinvestitionen stellt, muss eine Plan-Erfolgsrechnung beilegen und darlegen, wie landseitig der Bahnverkehr den überwiegenden Anteil abdeckt. Daraus (und aus weiteren Kriterien) ergibt sich der Förderanteil des Bundes. Entsprechende Berechnungen sind bei den Projektpartnern für Terminal und Hafenbecken in Arbeit.

4. *Wie beurteilt der Regierungsrat die beiden Projekte Basel Nord und Weil am Rhein generell und insbesondere unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft betrachtet den Bau des trimodalen Containerterminals Basel Nord als strategischen Schritt zur Sicherung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz. Der Containerimport/-export benötigt – wie im Personenverkehr – im Raum Basel auf Schweizer Seite einen (heute fehlenden) ‚Hauptbahnhof‘ für die konzentrierte Bündelung und den effizienten Verkehrsträgerwechsel (ohne bahnsseitiges Rangieren) der grossen Güterströme. Das bestehende Containerterminal des Hafens Weil und Erweiterungsprojekte in Weil stuft der Regierungsrat als ergänzende Module zur Stärkung des gesamten Containernetzwerks am Oberrhein ein.

5. *Beim Projekt in Weil am Rhein werden die privaten Betreiber für die sogenannten Nachfolgekosten des Projekts aufkommen. Wie ist das bei Basel Nord?*

Antwort des Regierungsrats:

Bei allen Terminalprojekten haben die Investoren die Folgekosten (abzüglich allfälliger Subventionen an die Investitionen) selber zu tragen. Es ist davon auszugehen, dass bei beiden Projekten Subventionsgesuche gestellt werden. Das trimodale Terminal (Schiff-Schiene-Strasse) Basel Nord 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 (Hafenbecken 3) 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 in erster Linie durch

den Kanton Basel-Stadt und (im Ausmass der zu erwartenden Erträge) durch die Schweizerischen Rheinhäfen getragen. Eine Mitfinanzierung des Kantons Basel-Landschaft ist nicht vorgesehen.

6. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Aussage aus Kreisen von Basel Nord, dass pro Jahr rund 100'000 - 140'000 LKW-Fahrten, die sonst die A2 belasten würden, auf die Bahn verlagert würden?*
- *Wird diese Zahl als realistisch angesehen? Wie wurde sie berechnet?*
 - *Ist es nicht vielmehr so, dass der Mehrverkehr direkt auf die bereits hoch belastete A2 gelenkt würde?*

Antwort des Regierungsrats:

Dank den grossen Volumen und dem bahnseitig wegfallenden Rangieren (Kostensparnis) in Basel Nord wird der Bahnanteil im Vergleich zu den heutigen Terminals stark steigen (von 5-10% auf über 50%). Damit wird der Grossteil der Schiffscontainer ab Basel überwiegend per Bahn die Schweizer Destinationen erreichen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft teilt daher die Einschätzung, dass es mit einem trimodalen Gateway Basel Nord zu einer Verlagerung von Lkw-Fahrten und somit zu einer Entlastung der A2 in der genannten Grössenordnung für das zukünftige Containerwachstum kommt. Ohne ein trimodales Verlagerungsprojekt wie Basel Nord würde die akute Gefahr bestehen, dass der überwiegende zukünftige Mehrverkehr ab den Seehäfen mit EU-Lkw's auf der A2 landen würde.

7. *Sieht der Regierungsrat im ebenfalls trimodalen Projekt Weil am Rhein dank des Anschluss an die A98 die Möglichkeit, die A2 von jenen Containern, die so oder so auf der Strasse weitertransportiert werden, zu entlasten?*

Antwort des Regierungsrats:

Es bleibt abzuwarten, ob unsere deutschen Nachbarn und der Kanton Aargau den „Ausweichverkehr“ über die A98 nach Rheinfeldern akzeptieren werden. Zudem gilt es zu beachten, dass ein Autobahnanschluss in Märkt (D) Bundesangelegenheit ist und in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden muss. Diese Abklärungen haben erst begonnen, wie der Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein, Wolfgang Dietz, in einem [Interview](#) mit der Badischen Zeitung jüngst erklärte, vorher sei mit weiteren örtlichen Planungsschritten abzuwarten. Die Nordwestschweiz muss aus eigener Kraft zukunftsfähige Lösungen in der Verkehrspolitik erarbeiten, da greift eine einfache Verlagerung auf die A98 zu kurz. Zudem kann aufgrund des sich schiffsseitig bereits 2019 abzeichnenden Kapazitätsengpasses beim Containerumschlag ohnehin nicht auf eine zeitlich unbestimmte Lösung abgestellt werden, sondern es besteht jetzt Ausbaubedarf.

8. *Auf der Webseite der Schweizerischen Rheinhäfen wird die Kooperation "Rheinports" zwischen den Häfen Basel, Mulhouse und Weil am Rhein wie folgt beschrieben: "Die trinationale Kooperation umfasst ein gemeinsames Standortmarketing, das Nutzen von Synergien in partnerschaftlichen Projekten und zielt langfristig auf die Bildung einer gemeinsamen Organisation ab." Weshalb zielt dann seitens Kantone Baselland und Basel-Stadt derzeit alles auf das Projekt Basel Nord, obwohl Weil am Rhein auch zu "Rheinports" gehört?*

Antwort des Regierungsrats:

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind nach der Hafenzusammenlegung Anfang 2008 in die bisherige kantonale Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein eingetreten. Im 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
- 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 aktiv an die Hand genommen. Zurzeit erfolgt der Testbetrieb für ein grenzüberschreitendes elektronisches Schiffsanmeldesystem für alle Containerterminals vom Auhafen Muttenz bis Ottmarsheim, welches sowohl der künftigen Drehscheibe Basel Nord wie auch einem Ausbau in Weil dienen wird. Andererseits ist der Regierungsrat der Meinung, dass eine abgestimmte Nutzung der knappen Logistikflächen auch grenzüberschreitend geprüft werden soll, unter Berücksichtigung der wechselseitigen Standortstärken. Im Containerverkehr überwiegt die Standortstärke von Basel Nord aus den dargelegten Gründen.

9. Ist es richtig, dass gemäss heutigem Wissenstand die Schweizerischen Rheinhäfen mit Ausnahme des im Jahre 2029 wegbrechenden Westquais, in ihrer heutigen Form auch bei einem Bau des neuen Terminals in Weil am Rhein bestehen blieben?

Antwort des Regierungsrats:

Die Schweizerischen Rheinhäfen und der Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz benötigen aufgrund der steigenden Nachfrage nach Containertransporten und der zunehmenden Verlagerung durch die Seehäfen auf die Schifffahrt einen leistungsfähigen trimodalen Terminal diesseits der Landesgrenze. Mit dem Areal auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn auf Schweizer Staatsgebiet verfügt die Region über einen verkehrstechnisch ideal gelegenen Standort, welcher sich bestens für eine Logistkdrehscheibe eignet. Die SRH werden mit ihrer Entwicklungsstrategie auch in Zukunft eine entscheidende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort in unserer Region haben. Zudem wird zur Entwicklung der Netzwerke die Kooperation mit den Seehäfen immer entscheidender. Die SRH konnten 2013 mit dem Hafen Rotterdam eine entsprechende Kooperation abschliessen. Eine weitere Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung des Containernetzwerks ist mit dem Hafen Antwerpen geplant. Die grossen Seehäfen schliessen Kooperationen nur mit strategisch wichtigen Partnern ab, daher können diese erst seit der Zusammenlegung der Häfen abgeschlossen werden.

Liestal, 27. Oktober 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Anton Lauber

Der Landschreiber:
Peter Vetter