



> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

**Titel:** **Interpellation von Marc Schinzel, FDP: Basel Nord versus Weil am Rhein**

**Autor/in:** [Marc Schinzel](#)

**Mitunterzeichnet von:** --

**Eingereicht am:** 10. September 2015

**Bemerkungen:** --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

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 Hafens- 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?