



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation von Marc Schinzel, FDP: "Basel Nord versus Weil am Rhein II" ([2015-426](#))

Datum: 26. Januar 2016

Nummer: 2015-426

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 II" ([2015-426](#))

vom 26. Januar 2016

1. Text der Interpellation

Am 3. Dezember 2015 reichte Marc Schinzel die Interpellation "Basel Nord versus Weil am Rhein II" ([2015-426](#)) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Im Anschluss an die Beantwortung der Interpellation [2015-343](#) "Basel Nord versus Weil am Rhein" drängen sich Zusatzfragen auf.

Vor diesem Hintergrund möchte ich den Regierungsrat um die Beantwortung/Stellungnahme zu nachfolgenden Fragen bitten:

- In der Antwort zur Frage 1 der Interpellation 2015-343 werden die 2013 an der Terminalkonferenz einstimmig angenommenen Thesen zu Basel Nord erwähnt und es wird suggeriert, dass Basel Nord seither in der Transport- und Logistikbranche breit abgestützt ist und dass keine Bedenken bestehen. Dies erscheint eine starke Vereinfachung der Tatsachen, denn gemäss Abschlussbericht auf Seite 4 sind die damals einstimmig angenommenen Thesen die Folgenden:*
 - Die Prognosezahlen werden generell als zu hoch eingestuft. Die Frage der weiteren Containerisierung wird unterschiedlich beurteilt.*
 - Ein transparentes und nachvollziehbares Produktionskonzept fehlt.*
 - Umschlag in Grossterminal sowohl für maritimen als auch kontinentaler Verkehr. Für die einen ist aus wirtschaftlichen Gründen die Abfertigung beider Verkehre Voraussetzung; für die anderen fehlt einerseits der (Lager)Platz für den kontinentalen Verkehr bzw. vermindert das Handling für beide Verkehre die Kapazität der Terminals.*
 - Das Leercontainerkonzept ist ein zentraler Entscheidungsfaktor, ob der maritime Containertransport auf der Schiene oder Strasse erfolgt.*
 - Das Geschäftsmodell Trägerschaft und Betreiber ist unklar. Diskriminierungsfreiheit sowie ein professionelles und kostengünstiges Betreiben der Terminals wird von allen Akteuren gefordert.*
 - Basel Nord wird im Grundsatz als Grossterminal von allen Akteuren unterstützt.*
 - Die Ausgestaltung des Grossterminals in Bezug auf Trimodalität wird unterschiedlich beurteilt.*
 - Ein wesentlicher Modalsplit Schiff / Schiene ist schwierig zu realisieren, da heute der Weitertransport mit rund 90% durch den LKW erfolgt.*
 - Ein Wachstum, auch struktureller Art, ist auf dem Rhein unbestritten.*

Wie beurteilt der Regierungsrat die damals festgehaltenen Thesen Stand heute?

2. **Ist das Projekt Basel Nord seit den an der Terminalkonferenz 2013 geäusserten Bedenken inhaltlich und konzeptionell überarbeitet worden?**
 Dies auch vor dem Hintergrund, dass zum Beispiel die Hupac SA an einer Pressekonferenz im Jahre 2013 Folgendes festgehalten hat: "Die derzeit vorgesehene Plattform in Basel Nord ist unterdimensioniert, sowohl im Sektor Strasse-Schiene als auch im Sektor Schiene-Schiene. Die Trimodalität der Anlage muss aus Gründen der Kapazität, Effizienz und Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt werden. Die Bedienung von drei Verkehrsmodalitäten schränkt die Leistungsfähigkeit die Anlage stark ein (Erhöhung der Komplexität; Verringerung der Fläche) und wirkt sich negativ auf die Rentabilität aus. In den grossen Nordseehäfen ist Trimodalität im selben Terminal eher die Ausnahme. In Antwerpen (HTA, Main Hub, Combinant) und Rotterdam (RSC) sind die Verkehrsmodalitäten See und Strasse-Schiene in den Terminals getrennt. Ein Verzicht auf die Trimodalität würde eine marktgerechte Dimensionierung als Terminal Schiene-Strasse ermöglichen. Eine Kapazitätserhöhung für die Rheinschifffahrt ist in den bereits vorhandenen Hafenanlagen in Weil am Rhein, Hafenbecken II oder Birsfelden denkbar."
3. **In der Antwort auf die Frage 2 der IP 2015-343 hält der Regierungsrat fest, dass BAV und SRH 2013/2014 offene Fragen aus der Grossterminalstudie, insbesondere was die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit angehen, gemeinsam geprüft haben. In Antwort 3 wiederum wird erwähnt, dass eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Basel Nord nicht bestehe. Was entspricht nun den Tatsachen?**
4. **In der Antwort auf die Frage 2 der IP 2015-343 schreibt der Regierungsrat, dass die Mehrkosten pro Container, die bei einem Bahnverlad über Weil am Rhein gegenüber einem Verlad in Basel anfallen, rund CHF 40 betragen. Wer hat diese Studie in Auftrag gegeben und von wem wurde sie erarbeitet? Wie wurden die CHF 40 hergeleitet? Kann diese Studie mit Hinweis auf das Öffentlichkeitsprinzip eingesehen werden?**
5. **Wieso schreibt der Regierungsrat in seiner Antwort zur Frage 2 der IP 2015-343, dass LKWs auf der bereits überlasteten Autobahn A2 landen würden? Hat der Regierungsrat keine Kenntnis davon, dass im Container Terminal Weil am Rhein zwingend ein Autobahnanschluss zur A98 vorgesehen ist, damit die Stadt Basel mit jenen Containern, die aufgrund des Modal Splits mit LKWs weitertransportiert werden müssen, weiträumig umfahren werden kann?**
6. **In der Antwort auf Frage 7 der IP 2015-343 wird wie jeweils auch von den Interessenvertretern für Basel Nord erwähnt, dass es bereits ab 2019 zu Engpässen beim Containerumschlag kommen werde. Das stimmt nicht mit der Einschätzung einer breit abgestützten Studie von Transcare und auch nicht mit der unter Frage 1 zitierten These der Terminalkonferenz ("Die Prognosezahlen werden generell als zu hoch eingestuft.") überein: Danach entspricht die Auslastung der Basler Rheinhäfen heute rund 73 Prozent. Laut Prognosen der Studie reichen die Kapazitäten bis ins Jahr 2022. Mittels Ausbau bestehender Anlagen und einer Ausweitung des Schichtbetriebs wäre der Umschlag bis 2029 garantiert. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung des zurückliegenden Jahres und auch den derzeitigen Prognosen, dürfen die Kapazitäten sogar noch etwas länger reichen. Was sagt die Regierung zur zitierten Studie des renommierten Unternehmens TransCare und weshalb nimmt sie diese Bedenken nicht ernst sondern übernimmt unkritisch Antworten der Interessenvertreter für Basel Nord?**

7. **Eine Präzisierung zur Frage 9 der IP 2015-343: Ist es richtig, dass gemäss heutigem Wissenstand die Areale der 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? Ich bitte um Beantwortung der Frage mit Ja oder Nein.**

2. Beantwortung der Fragen

1. In der Antwort zur Frage 1 der Interpellation 2015-343 werden die 2013 an der Terminalkonferenz einstimmig angenommenen Thesen zu Basel Nord erwähnt und es wird suggeriert, dass Basel Nord seither in der Transport- und Logistikbranche breit abgestützt ist und dass keine Bedenken bestehen. Dies erscheint eine starke Vereinfachung der Tatsachen, denn gemäss Abschlussbericht auf Seite 4 sind die damals einstimmig angenommenen Thesen die Folgenden:
- Die Prognosezahlen werden generell als zu hoch eingestuft. Die Frage der weiteren Containerisierung wird unterschiedlich beurteilt.
 - Ein transparentes und nachvollziehbares Produktionskonzept fehlt.
 - Umschlag in Grossterminal sowohl für maritimen als auch kontinentaler Verkehr. Für die einen ist aus wirtschaftlichen Gründen die Abfertigung beider Verkehre Voraussetzung; für die anderen fehlt einerseits der (Lager)Platz für den kontinentalen Verkehr bzw. vermindert das Handling für beide Verkehre die Kapazität der Terminals.
 - Das Leercontainerkonzept ist ein zentraler Entscheidungsfaktor, ob der maritime Containertransport auf der Schiene oder Strasse erfolgt.
 - Das Geschäftsmodell Trägerschaft und Betreiber ist unklar. Diskriminierungsfreiheit sowie ein professionelles und kostengünstiges Betreiben der Terminals wird von allen Akteuren gefordert.
 - Basel Nord wird im Grundsatz als Grossterminal von allen Akteuren unterstützt.
 - Die Ausgestaltung des Grossterminals in Bezug auf Trimodalität wird unterschiedlich beurteilt.
 - Ein wesentlicher Modalsplit Schiff / Schiene ist schwierig zu realisieren, da heute der Weitertransport mit rund 90% durch den LKW erfolgt.
 - Ein Wachstum, auch struktureller Art, ist auf dem Rhein unbestritten.

Wie beurteilt der Regierungsrat die damals festgehaltenen Thesen Stand heute?

Antwort des Regierungsrats:

In der Terminalkonferenz vom 03.12.2013, die unter Leitung der Direktion des Bundesamts für Verkehr (BAV) stattfand, wurden einstimmig folgende Thesen als Commitment der beteiligten Branchenakteure verabschiedet:

1. Wachstumsrate im Import- und Exportverkehr von Containern: BIP plus 1 - 2%
2. Bestehende Terminals sind bei der Planung der künftigen Terminallandschaft einzu beziehen. Dies gilt auch für regionale Terminals unter Beachtung von Kapazität und Kosten. Diese Terminals dienen dem Binnenverkehr, sowie Import und Exportverkehr.
3. Basel Nord ist als Grossterminal trimodal umzusetzen.
4. Gateway Limmattal (GWL)
Die Umsetzung des GWL soll «aktiv offen gehalten» werden. Bei der Realisierung ist eine Etappierung in Abhängigkeit der Marktbedürfnisse zu prüfen. Die Vorgaben des kantonalen Richtplans sind zu berücksichtigen und im Produktionskonzept aufzunehmen.

5. Zugang der Terminals ist für alle Nutzer diskriminierungsfrei. Die Betreiberfrage ist zu vertiefen.

Der Regierungsrat hat Kenntnis, dass das BAV auf Basis der Thesen die Umsetzung des neuen Gütertransportgesetzes im Sinne der Formulierung eines Zielbildes für den kombinierten Verkehr weiterverfolgt.

2. Ist das Projekt Basel Nord seit den an der Terminalkonferenz 2013 geäusserten Bedenken inhaltlich und konzeptionell überarbeitet worden?

Dies auch vor dem Hintergrund, dass zum Beispiel die Hupac SA an einer Pressekonferenz im Jahre 2013 Folgendes festgehalten hat: "Die derzeit vorgesehene Plattform in Basel Nord ist unterdimensioniert, sowohl im Sektor Strasse-Schiene als auch im Sektor Schiene-Schiene. Die Trimodalität der Anlage muss aus Gründen der Kapazität, Effizienz und Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt werden. Die Bedienung von drei Verkehrsmodalitäten schränkt die Leistungsfähigkeit die Anlage stark ein (Erhöhung der Komplexität; Verringerung der Fläche) und wirkt sich negativ auf die Rentabilität aus. In den grossen Nordseehäfen ist Trimodalität im selben Terminal eher die Ausnahme. In Antwerpen (HTA, Main Hub, Combinant) und Rotterdam (RSC) sind die Verkehrsmodalitäten See und Strasse-Schiene in den Terminals getrennt. Ein Verzicht auf die Trimodalität würde eine marktgerechte Dimensionierung als Terminal Schiene-Strasse ermöglichen. Eine Kapazitätserhöhung für die Rheinschifffahrt ist in den bereits vorhandenen Hafenanlagen in Weil am Rhein, Hafenbecken II oder Birsfelden denkbar."

Antwort des Regierungsrats:

Vom Konzept der trimodalen Umschlagsplattform sind alle drei Gesellschafter der Gateway Basel Nord AG (SBB-Cargo, Contargo, HUPAC) überzeugt, die entsprechenden Planungen werden in Partnerschaft mit den Schweizerischen Rheinhäfen weiter voran getrieben. Alle durchgeführten Untersuchungen und dynamischen Simulationen (Hafenzufahrt und Terminalkapazitäten) haben die hohe Leistungsfähigkeit des trimodalen Terminals als Schweizer Konsolidierungspunkt (Hub) für die internationalen Schienen- und Schiffssendungen des Schweizer Imports/Exports bestätigt. Die damaligen Bedenken des BAV konnten alle ausgeräumt werden. In Binnenhäfen entlang des Rheins sind trimodale Terminals Schiff – Bahn – Strasse Realität, mit steigender Tendenz (u.a. (Emmerich, Dortmund, Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Köln-Niehl, Ludwigshafen, Mannheim, Strassburg).

3. In der Antwort auf die Frage 2 der IP 2015-343 hält der Regierungsrat fest, dass BAV und SRH 2013/2014 offene Fragen aus der Grossterminalstudie, insbesondere was die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit angehen, gemeinsam geprüft haben. In Antwort 3 wiederum wird erwähnt, dass eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Basel Nord nicht bestehe. Was entspricht nun den Tatsachen?

Antwort des Regierungsrats:

Wie in den Antworten der IP2015-343 dargestellt, gibt es zwei Ebenen von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Die erste Ebene ist die verkehrsökonomisch/verkehrspolitische Betrachtungsebene. Diese wurde vom BAV – als verantwortliche Fachbehörde für die Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik im Kombinierten Verkehr – in Zusammenarbeit mit den Projektbeteiligten des Projektes Basel Nord während und nach dem Terminal-Mediationsprozess durchgeführt. Der Regierungsrat stellt fest, dass das BAV mit den Branchenvertretern in der Ausarbeitung des nationalen Zielbildes gemäss neuem Gütertransportgesetz klar hinter dem Konzept des trimodalen Gateway Basel Nord steht.

Die zweite Ebene ist die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Terminalprojektes auf Geschäftsebene. Die Beantwortung dieser Frage obliegt der Gateway Basel Nord AG, die ein entsprechendes Fördergesuch beim Bund eingereicht hat, welches eine Planerfolgsrechnung mit beinhaltet. Das Fördergesuch inkl. Planerfolgsrechnung wird durch das BAV bis im Herbst 2016 geprüft.

- 4. In der Antwort auf die Frage 2 der IP 2015-343 schreibt der Regierungsrat, dass die Mehrkosten pro Container, die bei einem Bahnverlad über Weil am Rhein gegenüber einem Verlad in Basel anfallen, rund CHF 40 betragen. Wer hat diese Studie in Auftrag gegeben und von wem wurde sie erarbeitet? Wie wurden die CHF 40 hergeleitet? Kann diese Studie mit Hinweis auf das Öffentlichkeitsprinzip eingesehen werden?**

Antwort des Regierungsrats:

Das Bundesamt für Verkehr und die Schweizerischen Rheinhäfen haben die Untersuchungen beauftragt und begleitet. Die Schweizerischen Rheinhäfen haben dem Regierungsrat mitgeteilt, dass sie gerne die Ergebnisse dem Interpellanten und weiteren Interessierten vorstellen würden.

- 5. Wieso schreibt der Regierungsrat in seiner Antwort zur Frage 2 der IP 2015-343, dass LKWs auf der bereits überlasteten Autobahn A2 landen würden? Hat der Regierungsrat keine Kenntnis davon, dass im Container Terminal Weil am Rhein zwingend ein Autobahnanschluss zur A98 vorgesehen ist, damit die Stadt Basel mit jenen Containern, die aufgrund des Modal Splits mit LKWs weitertransportiert werden müssen, weiträumig umfahren werden kann?**

Antwort des Regierungsrats:

Der Regierungsrat hat den verschiedenen Presseartikeln entnommen, dass es für einen Terminal im Hafen Weil am Rhein, mit dem Schwerpunkt Schiff - Lkw, zwingend einen neuen Autobahnanschluss an die Autobahn A98 braucht und dieser noch nicht im sogenannten Bundesverkehrswegeplan 2015 (entspricht in etwa dem Sachplan Verkehr des Bundes) in Deutschland verankert ist. Der Regierungsrat sieht es unter Berücksichtigung der Zeitverhältnisse bis zur Projektreife eines neuen Anschlusses in Deutschland und auch unter Berücksichtigung der bestehenden Vereinbarungen im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Anbindung der deutschen A98 an die Schweizerische Nationalstrasse A3 als kritisch an, die Einleitung der Schwerverkehre in Rheinfeldern auf die A3 als „weiträumige“ Umfahrung zu definieren und stützt daher die Strategie zur weitgehenden Verlagerung der Container zur nationalen Verteilung auf die Schiene via Basel Nord.

- 6. In der Antwort auf Frage 7 der IP 2015-343 wird wie jeweils auch von den Interessenvertretern für Basel Nord erwähnt, dass es bereits ab 2019 zu Engpässen beim Containerumschlag kommen werde. Das stimmt nicht mit der Einschätzung einer breit abgestützten Studie von Transcare und auch nicht mit der unter Frage 1 zitierten These der Terminalkonferenz ("Die Prognosezahlen werden generell als zu hoch eingestuft.") überein: Danach entspricht die Auslastung der Basler Rheinhäfen heute rund 73 Prozent. Laut Prognosen der Studie reichen die Kapazitäten bis ins Jahr 2022. Mittels Ausbau bestehender Anlagen und einer Ausweitung des Schichtbetriebs wäre der Umschlag bis 2029 garantiert. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung des zurückliegenden Jahres und auch den derzeitigen Prognosen, dürfen die Kapazitäten sogar noch etwas länger reichen. Was sagt die Regierung zur zitierten Studie des renommierten Unternehmens TransCare und weshalb nimmt sie diese Bedenken nicht ernst sondern übernimmt un-**

kritisch Antworten der Interessenvertreter für Basel Nord?

Antwort des Regierungsrats:

Die Einschätzung, dass es bereits 2019 zu Engpässen beim wasserseitigen Containerumschlag kommen wird, ist nicht eine alleinige der Gateway Basel Nord AG und der Schweizerischen Rheinhäfen, sondern entspricht auch derjenigen der breit abgestützten Begleitgruppe Schienengüterverkehr des Bundesamtes für Verkehr. Ein Blick in die Studie Transcare zeigt, dass z.B. für Swissterminal in Kleinhüningen ein aktueller Auslastungsgrad von 97% und für Contargo von 80% angegeben wird. Damit wird deutlich, dass bereits heute punktuelle Engpässe bestehen. Die von Transcare vorgeschlagenen Kapazitätsteigerungsmassnahmen in den bestehenden Hafenterminals, wie Erweiterung der Betriebszeiten / Ausbau Contargo sind aus folgenden Gründen nicht zielführend: Nach Angaben von Contargo wird teilweise bereits heute zweischichtig gearbeitet, so dass nur noch Restkapazitäten vermarktbar sind, dies reicht jedoch nicht aus, grössere Marktvolumen oder Güter strategisch neuer Kundensegmente umzuschlagen; zudem verzichtet Contargo auf einen in der Studie Transcare zitierten Kapazitätsausbau in Kleinhüningen, da das Konzept des Gateway Basel Nord zukunftsfähiger ist und mehr Entwicklungspotenziale bietet.

Weiter schlägt Transcare vor, im Grenzraum vermehrt ausländische Terminals zu benutzen bzw. auszubauen, was der beim Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung in Vorbereitung befindlichen Verordnung zum Einbezug der Terminals in die Landesversorgung (Steuerung von lebenswichtigen Gütern) diametral entgegenläuft. Ausserdem gibt die Studie mit ihren Vorschlägen keine Antwort zur Erhöhung des Bahncontainerverkehrs im Import/Export ab den Rheinhäfen (heute nur 10-15%). Sie fördert vielmehr die Verzettelung der Verkehrsströme und erinnert damit an Verkehrskonzepte aus den 1960er Jahren. Fazit: Aus Sicht des Regierungsrats bietet die Studie Transcare keine Grundlage für ein zukunftsgerichtetes trimodales Entwicklungskonzept, sie bietet keine Alternative zum trimodalen Terminal Basel Nord und einer nationalen Güterverkehrspolitik mit dem Ziel, ausreichende Kapazitäten mit einer verbesserten Produktivität für den Logistikstandort Schweiz zu schaffen.

7. Eine Präzisierung zur Frage 9 der IP 2015-343: Ist es richtig, dass gemäss heutigem Wissenstand die Areale der 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? Ich bitte um Beantwortung der Frage mit Ja oder Nein?

Antwort des Regierungsrats:

Ja, dies entspricht dem Hafenkerngebiet ab 2030 gemäss Richtplan des Kantons Basel-Stadt.

Liestal, 26. Januar 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Anton Lauber

Der Landschreiber:
Peter Vetter