



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

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

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

**Mitunterzeichnet von:** –

**Eingereicht am:** 3. Dezember 2015

**Bemerkungen:** --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

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:

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?**

**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: "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 der 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 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.**