

Factsheet

Basel, 7. Februar 2020 sd

Ratschlag betreffend Hafenbecken 3 sowie Weiterentwicklung der Hafentbahn

Wir bitten Sie, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, den Ratschlag des Regierungsrats betreffend «Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3» sowie «Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafentbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt)» anzunehmen.

Der Regierungsrat beantragt dem Grosse Rat, Ausgaben als Beitrag des Kantons an das Hafenbecken 3, als Teil des trimodalen Container-Umschlagterminals Gateway Basel Nord, in Höhe von 115,53 Mio. Franken zu bewilligen. Zusätzlich und unabhängig davon, wird die Bewilligung von Ausgaben in Höhe von 3,95 Mio. Franken zur Durchführung von Planungsarbeiten für die Entwicklung der Hafentbahn mit möglicher Verlagerung des Hafentbahnhofs beantragt. Sowohl die Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK), als auch die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rats sprechen sich für den Bau des Hafenbeckens 3 aus. Beide Kommissionen beantragen dem Grosse Rat, die Ausgabenbewilligungen zur Annahme zu empfehlen.

Der internationale Handel wächst

Der internationale Handel wächst und die Nordseehäfen bauen ihre Terminalkapazitäten aus. Die Seehäfen haben sich verpflichtet, einen überproportionalen Anteil des Hinterlandverkehrs über Schiene und Binnenschifffahrt abzuwickeln. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) Deutschland prognostiziert von 2010 bis 2030 ein Wachstum von 73 Prozent für die Binnenschifffahrt im Containertransport. Die Schweiz liegt geografisch am bedeutsamen europäischen Verkehrskorridor zwischen Rotterdam und Genua. Es ist somit unausweichlich, dass künftig höhere Containermengen via Rheinschiff auf die Schweiz zukommen.

Die Region Basel ist ein bedeutsamer Logistikcluster

Die Region Basel ist ein leistungsfähiger Logistikcluster. Eine Besonderheit besteht dabei darin, dass sämtliche wichtigen Güterverkehrsträger, d.h. Strasse, Schiene, Wasser und Luft hier zusammenkommen. Damit diese innerhalb der Logistikkette optimal ineinandergreifen können, müssen effiziente Schnittstellen für den multimodalen Verkehr zur Verfügung stehen. Dies gilt ganz besonders für den wasserseitigen Anschluss an die Strasse und die Schiene, der innerhalb der Schweiz wie vorgesehen nur in Basel möglich ist. Der Logistikcluster Basel ist sowohl bei tonnen- als auch bei wertmässiger Betrachtung der Im- und Exporte die bedeutendste Schweizer Region für grenzüberschreitenden Warenaustausch. So wurden 2018 knapp 29,3 Prozent (2015: 25,3 Prozent)

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

der wertmässigen Ein- und 37,6 Prozent (2015: 33,5 Prozent) der Schweizer Ausfuhren an den internationalen Grenzen des Logistikclusters Basel registriert (Quelle: Logistikradar, 2019).

Wirtschaftlicher Stellenwert des Hafenbeckens

Der wirtschaftliche Stellenwert des Hafenbeckens beschränkt sich nicht auf die Betreiber der Infrastruktur. Durch das Ermöglichen einer neuen und effizienteren Logistikkette, profitieren neben sämtlichen beteiligten Logistikunternehmen auch Unternehmen mit hoher Aussenhandelstätigkeit. Hervorzuheben ist dabei, dass der Zugang zum Hafenbecken jederzeit diskriminierungsfrei gewährleistet ist. So profitiert auch der Kunde durch eine effizientere Logistikkette von schnelleren Lieferzeiten und/oder tieferen Preisen.

Die Rolle bei der Versorgungssicherheit

Zudem stärkt das Hafenbecken 3 den Logistikcluster der Region weiter, sodass dieser seiner Bedeutung bei der Versorgungssicherheit der Schweiz weiterhin gerecht werden kann. Denn das trimodale Terminal mit dem Hafenbecken 3 ist eine Drehscheibe von nationaler Bedeutung. Infrastrukturen, die entscheidend für die Landesversorgung und für die Weiterentwicklung von nationalen Logistikkonzepten sind, sollten, wenn möglich, auf Schweizer Boden realisiert werden. Dies verhindert auch, dass Teile des Güterumschlages wegen fehlender Infrastruktur ins Ausland abwandern. So werden Arbeitsplätze in Basel gesichert. Laut einer Studie von BAKBASEL vom April 2017 wird aufgrund der wachsenden Verflechtung der Schweiz mit Handelspartnern ausserhalb Europas die Bedeutung der Rheinhafendrehscheibe gerade im Containerverkehr weiter zunehmen.

Ein Beitrag an den Klima- und Umweltschutz

Nicht zu vernachlässigen ist der Beitrag an den Klima- und Umweltschutz durch eine Ökologisierung der Logistikkette. Das Hafenbecken 3 bildet die Voraussetzung, um den angestrebten Modalsplit – also die Verlagerung auf die Schiene – von 50 Prozent zu erreichen. Mit der Realisierung dieser Lösung würden alleine in der Region Basel jährlich rund 100'000 Lastwagenfahrten eingespart. Damit lassen sich auch verkehrspolitische Zielsetzungen zum weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs sichern. Besonders wichtig ist das für die NEAT, die von einer möglichst grossen Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene lebt. Das Hafenbecken wird damit also zu einem zentralen Element für die Umsetzung und Zielerreichung der Alpenschutz-Initiative.

Stadtentwicklung im Norden Basels

Neben den wirtschaftlichen und ökologischen Vorzügen, eröffnet das Hafenbecken 3 und die Entwicklung der Hafenbahn und die mögliche Verlagerung des Hafenbahnhofs, auch aus städteplanerischer Sicht neue Perspektiven: So können die im Bereich des trimodalen Terminals neu geschaffenen Kapazitäten an anderer Stelle kompensiert werden, womit wertvolle Fläche im Stadtkanton freigespielt wird. Diese steht neben einer anderweitigen wirtschaftlichen Nutzung auch für Freizeitwecke und teilweise Wohnnutzungen zur Verfügung. Ohne das Hafenbecken 3 wäre die Kapazitätsverlagerung nicht möglich und die Stadtentwicklung somit eingeschränkt.

Verantwortung liegt nun beim Kanton

Der Bund hat mit dem Güterverkehrsgesetz auf nationaler Ebene bereits die Grundlage für eine Weiterentwicklung Basels als Verkehrsdrehscheibe gelegt. Nun liegt die Verantwortung beim Kanton, diese Voraussetzungen ebenfalls zu schaffen. Die Realisierung des Hafenbeckens 3 ist hierbei die logische Folge, um das Güterverkehrswachstum mit den Verlagerungszielen des Bundes und einer Ökologisierung der Logistikkette, d.h. den Klimaschutzzielen, in Einklang zu bringen.

Ohne das dritte Hafenbecken ...

- ... kann die Schweiz kein trimodales Container-Umschlagterminal verwirklichen. Ohne Wasseranschluss verliert die Rheinschifffahrt wertvolle Umschlagskapazität und damit an Bedeutung in Basel.
- ... ist die Entwicklungsmöglichkeit und langfristige Konkurrenzfähigkeit der Schweizerischen Rheinhäfen, und damit verbunden zahlreiche Arbeitsplätze in der Logistikbranche, gefährdet. Ein modernes trimodales Terminal in Basel ist wirtschaftlich wertvoll und reduziert gleichzeitig die Umweltbelastung im internationalen Güterverkehr.
- ... fehlt ein zentrales Element zur Förderung des multimodalen Verkehrs zwischen Schiff und Schiene.

Folgen Sie uns auf Social Media:

