



An den Grossen Rat

18.1757.01

WSU/P181757

Basel, 19. Dezember 2018

Regierungsratsbeschluss vom 18. Dezember 2018

Ratschlag

betreffend

Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenceckens 3

sowie

Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenceckbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt)

Inhalt

1. Begehren	4
2. Ausgangslage	7
2.1 Die Schweizerischen Rheinhäfen	7
2.1.1 Auftrag und nationale Bedeutung	7
2.1.2 Organisation und Geschäftsmodell	8
2.1.3 Standorte	8
2.1.4 Beitrag zur Logistikkette und zum Wirtschaftsstandort Basel	9
2.1.5 Wirtschaftliche Situation des Unternehmens SRH	11
2.2 Container-Terminallandschaft	12
2.3 Güterverkehrsentwicklung Schweiz und Auswirkungen auf die Schweizerischen Rheinhäfen	13
2.4 Gesamtwirtschaftlichkeit im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung	16
3. Entwicklung Güterverkehrslogistik in Basel Nord	18
3.1 Gateway als Hauptbahnhof für die Containerverkehre der Schweiz	18
3.2 Das Gateway-Verkehrskonzept	19
3.3 Standortsuche- und -entscheid	21
3.3.1 Ausbauvariante Kleinhüningen, Hafenbecken 2	21
3.3.2 Ausbauvariante in den Häfen Baselland	22
3.3.3 Ausbauvariante Weil am Rhein	24
3.3.4 Entlastung Nationalstrassen	27
3.4 Projektträger und -organisation	27
3.5 Wer profitiert vom Gateway mit Hafenbecken 3	28
4. Das Projekt Gateway Basel Nord	30
4.1 Situation und Standort	30
4.2 Projektphasen	31
4.3 Gateway Basel Nord – Teilprojekt Terminal	31
4.4 Schiffsanschluss des Gateway Basel Nord – Teilprojekt Hafenbecken 3	32
4.4.1 Hafenbecken 3	34
4.4.2 Warteposition Hafenbecken 2	34
4.4.3 Brücke Hafenbahn	34
4.4.4 Abfangung A2-Grenzbrücke (Brücke Grenzstrasse)	35
4.4.5 Anpassung Grenzstrasse	36
4.4.6 Strassenerschliessung DUSS Terminal	36
4.4.7 Anpassung Streckengleis Hafenbahn	37
4.4.8 Funktionaler Ersatz Gleis 69 Deutsche Bahn	37
4.4.9 Stand Planungen und Verfahren	37
4.5 Umweltverträglichkeit	38
5. Finanzielle Auswirkungen Realisierung Hafenbecken 3	39
5.1 Landerwerb	39
5.2 Landerwerb von SBB Cargo AG	39
5.3 Landerwerb vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) / Deutsche Bahn (DB).....	40
5.4 Kosten für die abfallrechtliche Entsorgung belasteter Bodenaushub	41
5.5 Vorgesehene Landüberlassung an SRH	41
5.6 Raumplanerische Sicherung und Koordination	41
5.7 Investitionskosten Hafenbecken 3	42
5.8 Finanzierung	43
5.8.1 Generelles	43
5.8.2 Mitfinanzierung des Bundes	43
5.8.3 Finanzierung Kanton Basel-Stadt	44
5.9 Risikobetrachtung	45

6. Weiterentwicklung Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt)	47
6.1 Ausgangslage	47
6.2 Aufgabenstellung	49
6.3 Terminplan	49
6.4 Folgeschritte	50
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	50
8. Antrag	50

Beilagen

Entwürfe Grossratsbeschlüsse	51
------------------------------------	----

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag unterbreiten wir Ihnen zum einen den Antrag zur Bewilligung der Ausgaben für einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Bau eines neuen Hafenbeckens 3 als Teil des Vorhabens zur Realisierung eines trimodalen Container-Umschlagsterminals auf dem schweizerischen Areal des Badischen Rangierbahnhofes im Norden von Basel (Gateway Basel Nord) im Gesamtbetrag von 115.53 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST). Zum anderen beantragen wir – unabhängig davon – die Bewilligung von Ausgaben in Höhe von 3.95 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST) zur Durchführung von Planungsarbeiten für die Entwicklung der Hafeneisenbahn und mit möglicher Verlagerung des Hafenbahnhofes als Element für künftige Entscheidungen zur Stadtentwicklung in Kleinhüningen.

I. Bau Hafenbecken 3

Der Beitrag zum Bau des Hafenbeckens 3 (HB 3) splittet sich erstens auf in ein bedingt rückzahlbares Darlehen des Kantons Basel-Stadt an die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) in Höhe von 89.9 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST) gestützt auf § 23 Abs. 2 des Rheinhafen-Vertrags¹. Das Darlehen dient zusammen mit einem – ebenfalls als bedingtes Darlehen vorgesehenen – Beitrag des Bundes in Höhe von 40.0 Mio. Franken der Finanzierung des neuen HB 3 durch die SRH. Hinzu kommen zweitens Ausgaben für den Erwerb der für das neue Hafenbecken notwendigen Landflächen im Bereich nördlich des Badischen Bahnhofes, die sich im Besitz der SBB Cargo AG und des deutschen Bundeseisenbahnvermögens (BEV) befinden. Insgesamt belaufen sich die Landkosten auf 25.12 Mio. Franken, wovon 7.20 Mio. Franken für den Landerwerb und 17.92 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST) für die abfallrechtliche Beseitigung und Entsorgung von belastetem Bodenaushub anfallen. Die Finanzierung des neuen Hafenbeckens durch den Kanton Basel-Stadt steht unter dem Vorbehalt, dass die vom Bund vorgesehene Mitfinanzierung des Vorhabens nach dem Beschluss des Kantons rechtskräftig verfügt wird.

Ziel des Projekts Hafenbecken 3 ist die Erstellung des schiffsseitigen Anschlusses vom Rhein an das Container-Umschlagterminal Gateway Basel Nord. Finanziert werden der Bau des eigentlichen Hafenbeckens und der notwendigen nautischen Anlagen, Anpassungen auf der Landseite (u.a. Abfangung der A2 Autobahnbrücke, Anpassungen an Gleisanlagen), Landerwerb, Naturschutzmassnahmen sowie Kosten für die Bauprojektierung, Gebühren und Versicherungen. Der Landerwerb zugunsten des Verwaltungsvermögens wird dabei durch das Finanzdepartement, Immobilien Basel-Stadt, durchgeführt.

Der Schiffsanschluss an den Gateway Basel Nord stellt für die Rheinschifffahrt und den Hafenstandort Kleinhüningen die Zukunftssicherung im wachsenden Containerimport/-export dar. Er garantiert dank der Trimodalität (Verknüpfung der drei Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse) attraktive internationale Logistikverbindungen für den Wirtschaftsstandort und sichert mit einem landseitig hohen Bahnanteil eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor. Der Bahnunterbruch in Rastatt von Mitte August bis Anfang Oktober 2017 hat die grosse Bedeutung der Rheinschifffahrt im Containerverkehr zur Sicherstellung zuverlässiger Logistikketten für die Region wie auch für die Schweiz aufgezeigt. Das trimodale Konzept des Gateway Basel Nord mit Schiffsanschluss hätte die negativen Auswirkungen des Unterbruchs (hohe Ausfall- und Umleitungskosten, Verlagerung auf die Strasse) durch die grosse Vernetzungs- und Bündelungsfähigkeit deutlich reduzieren können.

Der Bund unterstreicht in der Gemeinsamen Absichtserklärung mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 25. September 2017 zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen, dass die Erweiterung der Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen um das Hafenbecken 3 als

¹ Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschifffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizer Rheinhäfen» («Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports») vom 20. Juni 2006 (SG 955.400).

Anlage für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr von nationalem Interesse ist und in vollem Einklang mit den Festlegungen des Sachplans Verkehr und des Konzeptes für den Gütertransport auf Schiene steht. Entsprechend hat das Bundesamt für Verkehr bestätigt, den Bau des Hafenbeckens 3 mit einem Förderbeitrag im Rahmen des Gütertransportgesetzes in Höhe von 40 Mio. Franken in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Rahmenkredit 2016-2019 für die Güterverkehrsanlagen zu unterstützen. Die Finanzierungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr erfolgt, wenn der Kanton Basel-Stadt seinerseits die Mittel für das neue Hafenbecken bewilligt.

Das Gesamtprojekt Gateway Basel Nord umfasst die beiden Teilprojekte Container-Terminal und Hafenbecken 3. Das Terminal wird dabei als Teilprojekt von der Gateway Basel Nord AG (Planungsgesellschaft aus Contargo AG, HUPAC SA, SBB Cargo AG) unabhängig von der SRH verantwortet. Am 9. September 2018 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Finanzierungsgesuch der Gateway Basel Nord AG (GBN) für den Bau eines grossen Containerterminals für den Umlad Schiene/Strasse geprüft und positiv beurteilt. Das Projekt auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Basel Badischer Bahnhof wird mit Investitionsbeiträgen von rund 83 Mio. Franken unterstützt. In der zweiten Etappe wird bis 2023 die Anlage weiter ausgebaut. Im Zuge dieser zweiten Etappe wird die Umschlaganlage an die Rheinschifffahrt angebunden werden. Hierfür planen die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) das Hafenbecken 3. Das BAV hat die grundsätzliche Förderwürdigkeit dieser zweiten Bauetappe im Rahmen einer separaten Vereinbarung anerkannt.

Zeitlich ist das Teilprojekt Terminal dem Hafenbecken 3 vorgelagert. Das bedeutet, dass das Terminal bereits in Betrieb sein wird, während das Hafenbecken 3 parallel dazu gebaut wird. Ebenfalls laufen die Plangenehmigungsverfahren (Baubewilligungen) beim Bundesamt für Verkehr separat, wobei jenes für das Terminal seit 2016 läuft und jenes für das Hafenbecken 3 in Vorbereitung ist und nach dem Grossratsbeschluss eröffnet werden soll. Die Plangenehmigung für das Terminal wird dabei Anfang 2019 erwartet.

Die Realisierung des neuen Hafenbeckens ist dabei ein Element, das dazu beiträgt, die städtebauliche Entwicklung im Bereich des Hafengebiets in Kleinhüningen / Klybeck voranzubringen. Die diesbezüglich zwischen Hafen- und Stadtentwicklung abzustimmenden Themenbereiche wurden in einer „Grundsatzvereinbarung über die Zusammenarbeit, die Entwicklungsstrategie und das gemeinsame Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung“ zwischen dem Regierungsrat und dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen festgehalten.² Über die entsprechenden Planungen sowie die erforderlichen Mittel und Umsetzungsschritte wird dem Grossen Rat separat berichtet werden. Die künftige, durch die städtebauliche Transformation von Teilen des heutigen Hafengebietes in Kleinhüningen erzeugte Wertschöpfung verbleibt dabei allein im Kanton Basel-Stadt. Deshalb ist der Kanton Basel-Landschaft als Miteigentümer der Schweizerischen Rheinhäfen auch nicht an der Finanzierung des Hafenbeckens 3 beteiligt.

II. Planungsarbeiten Hafenbahnhof

Im Kontext der Planungen in den Bereichen des Hafengebiets am Rheinufer in Kleinhüningen, wo eine städtebauliche Entwicklung möglich wird, spielt die Frage eine wichtige Rolle, in welcher Form sich der heutige Hafenbahnhof (zwischen Altrheinweg und Rheinufer) optimieren und verändern oder verlagern lässt. Geklärt werden muss, welche Optionen bestehen, damit einerseits sinnvolle Arealentwicklungen möglich werden, andererseits die Funktionsfähigkeit der Hafenbahn und die Eisenbahn-Erschliessung des Hafens nicht beeinträchtigt werden. Die Weiterentwicklung der Hafenbahn berücksichtigt die notwendige Erschliessung des bestehenden Hafenkerngebietes (Nord-, Süd-, und Ostquai) per Bahn. Das Gateway Basel Nord mit dem neuen Hafenbecken 3 ist hiervon vollständig unabhängig, weil der Terminal direkt an das bestehende Netz des Badischen Rangierbahnhofs angeschlossen wird.

² Die Vereinbarung ist einsehbar unter: www.hafen-stadt.ch

Auf Basis diverser Vorstudien sollen nun vertiefende Planungen an die Hand genommen werden, die diese Fragen beantworten. Dadurch wird eine wesentliche Grundlage für die nachfolgende städtebauliche Entwicklung am Rheinufer in Kleinhüningen und die in diesem Rahmen zu treffenden Entscheide geschaffen. Für diese Planungen sind Ausgaben in Höhe von 3,95 Mio. Franken veranschlagt. Damit werden Arbeiten auf Stufe Vorprojektierung und zur Erstellung (technisch) detaillierter Planungsgrundlagen finanziert.

III.

Mit dem nun vorliegenden Projekt des Hafenbeckens 3 und den Zusagen des Bundes zur Unterstützung der logistischen und Hafenentwicklung in Basel Nord ist der Zeitpunkt für die Entscheide in der Entwicklung des Hafens in Basel-Stadt gekommen. Mit dessen Umsetzung kann die Sicherung des Hafen- und Logistikstandorts sichergestellt und es wird gleichzeitig ein wichtiger Impuls für die städtebauliche Entwicklung am Rheinufer im Bereich Klybeck-Kleinhüningen möglich.

2. Ausgangslage

2.1 Die Schweizerischen Rheinhäfen

2.1.1 Auftrag und nationale Bedeutung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gründeten³ 2008 die Schweizerischen Rheinhäfen als Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit zum Zweck der Förderung der Grossschifffahrt als ökologischen Verkehrsträger von nationaler Bedeutung und des verkehrsträgerübergreifenden Betriebs von Hafenanlagen. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind ein paritätisch und nach unternehmerischen Grundsätzen geführtes Unternehmen. Die Hafenanlagen in den Kantonen Basel-Stadt (Kleinhüningen) und Basel-Landschaft (Birsfelden und Auhafen Muttenz) bilden gemeinsam die Schweizerischen Rheinhäfen.

Der Rhein hat eine besondere Bedeutung für die Schweiz, die über diese Wasserstrasse direkt mit dem Meer verbunden ist. Dieser Meerzugang der Schweiz ist seit langem international gesichert: Er beruht auf dem Prinzip der Schifffahrtswegfreiheit, wie sie 1868 mit der Mannheimer Akte festgeschrieben wurde. Zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen bildet der Rhein eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur für die Handelsbeziehungen der Schweiz. Damit sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein wichtiger Pfeiler insbesondere auch für die wirtschaftliche Landesversorgung. Sie werden vom Bund daher als «Häfen von nationaler Bedeutung» betrachtet.⁴

Der Rhein ist die meistbefahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz. Jedes Jahr werden auf dem Rhein ungefähr 300 Millionen Tonnen Waren befördert, rund 6-7 Millionen davon für die Schweiz. Damit spielt die Rheinschifffahrt in der Ein- und Ausfuhr für die Schweiz eine wichtige Rolle: Mit 10 Prozent aller Einfuhren (5 Mio. t von insgesamt 51.9 Mio. t im Jahr 2015⁵) erreichen die Schweiz über den Transport auf dem Rhein. Dies betrifft Massengüter wie Mineralöl- und Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Bau- und Recyclingstoffe ebenso wie Container.

Die Schweizerischen Rheinhäfen stellen mit einem Anteil von 25% den wichtigsten Umschlagplatz des Landes für Container dar (Gesamtumschlag 2017: 134'432 TEU) und sind eine wichtige Plattform im kombinierten Verkehr zwischen Rhein – Schiene – Strasse.

Für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sind die Schweizerischen Rheinhäfen als End- / Ausgangspunkte der europäischen Rheinschifffahrt von strategischer Bedeutung. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels (2016) und des Ceneribasistunnels (2020) wird die Einbettung der Binnenschifffahrt in den europäischen kombinierten Verkehr gestärkt und eine kostengünstige Verlagerung auf nicht-strassengebundene Transporte auch im Transitverkehr begünstigt.

Die Bahninfrastruktur der Häfen mit über 50 km Gleisanlagen sorgt für eine effiziente Vernetzung von Schiff und Schiene, so dass rund 63 % des Gesamt-Schiffsumschlags ab und zu den Rheinhäfen mit der Bahn transportiert werden (dieser Modal Split ist europaweiter Rekord bei den Binnenhäfen). Die Zahlen spiegeln die enge Verknüpfung zwischen Rheinschifffahrt und dem Schweizer Schienengüterverkehr wider.

Gute Bedingungen für den Austausch zwischen der Schweiz und ihren Handelspartnern werden über grossräumige, effiziente und sichere Verkehrsinfrastrukturen gewährleistet. Aus diesem Grund ist die Rheinschifffahrt ein wichtiges Glied in der Logistikkette.

³ Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen «Schweizerische Rheinhäfen» («Ports Rhénans Suisses», «Swiss Rhine Ports») (Rheinhafen-Vertrag), Vom 20./13. Juni 2006

⁴ Bericht des Bundesrates über die Schifffahrtspolitik der Schweiz; 2008-1269; vom 14. Oktober 2009; Seite 7754

⁵ Vergleich Importstatistik Eidgenössische Zollverwaltung EZV mit SRH Hafenstatistik 2014

2.1.2 Organisation und Geschäftsmodell

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind nach dem Landlord-Modell organisiert: Bei dieser Organisationsform ist das öffentlich rechtliche Hafenunternehmen („Landlord“ bzw. Port Authority) für das Infrastrukturmanagement sowie die Schaffung von geeigneten verkehrlichen Rahmenbedingungen zuständig, während die eigentlichen Logistik- und Umschlagsdienstleistungen von privaten Unternehmen wahrgenommen werden.

Gemäss Rheinhafen-Vertrag beider Kantone vermarkten und entwickeln die Schweizerischen Rheinhäfen die Hafenable auf Basis eines langfristigen Baurechts mit voller Vertretungsbefugnis der Kantone als Grundeigentümer. Neben wirtschaftlichen Zielen nehmen die SRH die Funktion als Rheinschiffahrts- und Hafenaufsichtsbehörde, als Verwalterin des Schweizer Schiffsregisters für den Rhein sowie die Vertretung der Schweiz in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) wahr. Als Infrastrukturmanager sind die SRH für die Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Hafenable zu Wasser und zu Lande (Hafenbecken, Quaianlagen, Strassen, Hafenbahnhöfe, Werkleitungen, etc.) verantwortlich.

Diese Aufgaben erfüllt die Organisation gegenwärtig mit ca. 50 Mitarbeitenden. Den Schweizerischen Rheinhäfen stehen verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten offen. Gemäss Rheinhafen-Vertrag sind dies Einkünfte aus der Arealbewirtschaftung (d.h. Baurechts-, Pacht und Mietzinsen), Einnahmen aus Abgaben und Gebühren, Darlehen und Investitionsbeiträge, Zuwendungen Dritter, Einkünfte aus Beteiligungen sowie Bundesbeiträge. Investitionen, Unterhalt und Betrieb der Hafenable werden seit Gründung der SRH ab 2008 vollständig aus eigenen Mitteln erwirtschaftet.

Die SRH engagieren sich in der trinationalen RheinPorts GmbH Basel – Mulhouse – Weil, in welcher die Häfen des Dreiländerecks grenzüberschreitend in der Entwicklung der digitalen Hafenable mit den Oberrheinhäfen bis Ludwigshafen – Mannheim zusammenarbeiten.

Das reibungslose Funktionieren des Hafens als intermodale logistische Verkehrsdrehscheibe setzt eine eingespielte Organisation voraus: So müssen die Schweizerischen Rheinhäfen die Infrastruktur nach wirtschaftlichen Überlegungen planen, Baurechts-, Pacht- und Mietverträge abschliessen sowie Marketing und Kommunikation betreiben.

Die Hafen- und Logistikbranche finden in den gesamten Schweizerischen Rheinhäfen (Basel, Birsfelden, Auhafen) ein Dienstleistungsangebot, das sämtliche Ansprüche einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe auf hohem Niveau befriedigt. Alle Verkehrsinfrastrukturen stehen den Hafenable, Reedereien, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Transporteuren diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Der Hafen und die ansässigen Hafenable müssen sich laufend dem Markt anpassen, so dass die Transportkette See/Binnenschiffahrt/Bahn/Strasse durch den Einsatz von leistungsfähigen, effizienten und innovativen Umschlaganlagen am Logistikmarkt bestehen kann. Die Hafenable sind dabei auf flexible und intermodale Lösungen auszurichten, um eine langfristig sichere Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft bereitzustellen.

2.1.3 Standorte

Geographisch betrachtet bestehen die Schweizerischen Rheinhäfen aus drei Hafenable in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. In der Fliessrichtung des Rheins sind dies: Muttenz-Au (BL), Birsfelden (BL) und Kleinhüningen (BS).

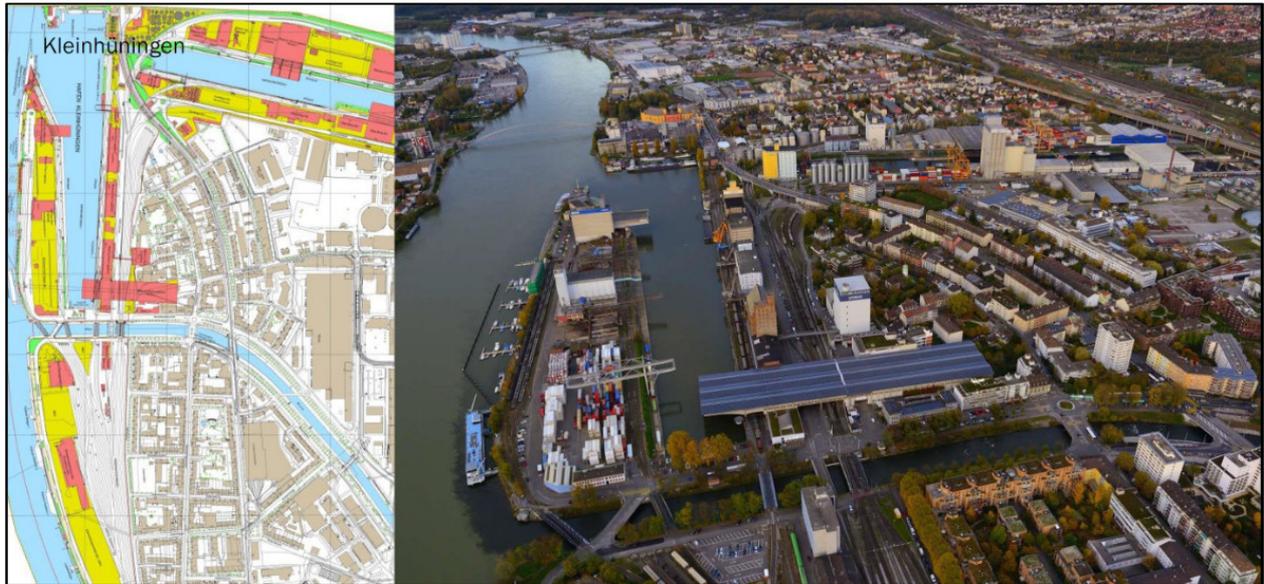


Abbildung 1: Hafen Kleinhüningen

Kleinhüningen:

- Am rechten Rheinufer gelegen
- Gesamtfläche: 701'091 m² (mit Klybeckquai, dort Zwischennutzung Kanton BS), davon 25.7% Nutzfläche / 3.5% Zwischennutzungsfläche / 70.8% Verkehrsfläche
- Anteil am Gesamtumschlag (Menge): 26%
- Schwerpunkte: Umschlag und Lagerung von Containern, Getreide, Recyclinggütern aller Art.
- Besonderheit: 2 Hafen- und 1 Wendebecken sowie 3 Containerterminals

Birsfelden:

- Am linken Rheinufer gelegen, oberhalb der Schleuse / Kraftwerk von Birsfelden
- Gesamtfläche: 420'479 m², davon 56.0% Nutzfläche / 44.0% Verkehrsfläche
- Anteil am Gesamtumschlag (Menge): 36%
- Schwerpunkt: Umschlag bzw. Lagerung von Trockengütern (z.B. Stahl, andere Metalle), Containern und Flüssiggütern (Mineralölerzeugnisse)
- Besonderheit: Stahl- und Kaffee-Produktionsanlagen zur Weiterverarbeitung sowie 1 Containerterminal

Muttenz-Au:

- Am linken Rheinufer gelegen, angrenzend an das Industrieareal Schweizerhalle
- Gesamtfläche: 458'136 m², davon 34.7% Nutzfläche / 65.3% Verkehrsfläche
- Anteil am Gesamtumschlag (Menge): 38%
- Schwerpunkte: Umschlag bzw. Lagerung von Flüssiggütern (Treib- und Brennstoffe, Speiseöl) und Trockengütern (z.B. Dünger, Futtermittel, Tonerde)
- Besonderheit: Umlad von Schwergut

2.1.4 Beitrag zur Logistikkette und zum Wirtschaftsstandort Basel

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) betreiben als Gesellschaft der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft für die ganze Region bedeutende Infrastruktureinrichtungen. Die von den SRH betriebenen Häfen in Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz (Auhafen) sind zentrale Elemente des nordwest-schweizerischen Logistikclusters. Der Anteil der (direkten) Bruttowertschöpfung der Schweizerischen Rheinhäfen an der Wertschöpfung der Logistikbranche der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beträgt 23 Prozent (14 Prozent der gesamten Nordwestschweiz).

Darüber hinaus nehmen die SRH aber auch eine wichtige Funktion im nationalen Kontext ein: Die Rheinhäfen sind wichtiges Eingangstor für die Im- und Exporte Übersee - Schweiz und damit Teil der Landesversorgung. Ausserdem sind sie Teil der Gütertransportkette im alpenquerenden Nord-Süd-Transit. Im Jahr 2013 gingen mengenmässig rund 80% der Güterimporte, welche in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen wurden, an Destinationen ausserhalb der Nordwestschweiz. Analoges gilt für die Exporte. Insbesondere im containerbasierten Aussenhandel spielen die Schweizerischen Rheinhäfen eine wichtige Rolle. Absolut betrachtet wurden im Jahr 2015 in Containern Güter mit einer Masse von 0,610 Mio. Tonnen und einem Wert von 2.0 Mia. Franken per Schiff über die Grenze transportiert, was einem wasserseitigen Umschlag der Schweizerischen Rheinhäfen von rund 102'916 TEU entspricht. Zusätzlich wurden im Jahr 2015 noch 22'526 TEU im Bahn-Im- und Export umgeschlagen, der gesamte Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen beläuft sich also auf 125'442 TEU, wobei sich die Import- und Exportanteile in etwa die Waage halten.

Was den Modal Split im Hinterlandverkehr betrifft, so spielt dabei die Bahnanbindung eine wichtigere Rolle als die Strasse. Im Jahr 2016 wurden 63 Prozent der Güter aus den Rheinhäfen mit der Bahn und 37 Prozent mit dem LKW an- oder abtransportiert.

Der wasserseitige Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen hat sich zudem in den letzten Jahrzehnten sowohl import- als auch exportseitig sehr dynamisch entwickelt: Im Zeitraum 1981 und 1997 war das Wachstum sogar exponentiell; im Zeitraum 1997 bis 2015 in der Tendenz linear, trotzdem konnten deutliche Wachstumsraten erreicht werden (3.4% p.a.).

Eine im Jahr 2016 von den SRH veranlasste Studie⁶ errechnet, dass die Rheinhäfen mit einer direkten Bruttowertschöpfung von 511 Mio. Franken pro Jahr ähnlich viel Wertschöpfung wie die Schweizer Agrochemie oder etwa halb so viel wie Schweizer Textil- und Bekleidungsindustrie schaffen. Geschätzt wird, dass durch die Vorleistungs- und Konsumnachfrage der Angestellten nochmals rund 580 Mio. Franken p.a. induzierte Wertschöpfung bei anderen Schweizer Unternehmen hinzukommen. Somit liegt gesamte Wertschöpfungseffekt der Rheinhäfen bei rund 1 Mrd. Franken. In Bezug auf die Beschäftigungseffekte kann nach den durchgeführten Berechnungen von einer Zahl von gut 3'000 Vollzeitstellen ausgegangen werden, die direkt mit Aktivitäten von Unternehmen in den Schweizerischen Rheinhäfen zusammenhängen. Geschätzt wird, dass durch die indirekten Wirkungen der Wirtschaftsströme, die bei der Produktion in den Rheinhäfen ausgelöst werden, rund 4'600 - 4'700 weitere Arbeitsplätze bei Unternehmen ausserhalb der Häfen hinzukommen. Zusätzliche Impulse für die Wirtschaft, sind ausserdem durch die Investitionen der Hafenwirtschaft zu erwarten, welche in den obigen Aussagen nicht berücksichtigt werden. Modellberechnungen zeigen, dass mit jeder Million Schweizer Franken, die zusätzlich investiert wird, je nach Art der Investition (Maschinen und andere Ausrüstungen, Gebäude, etc.) zwischen 417'000 - 735'000 Franken an Bruttowertschöpfung generiert werden.

Mit den Schweizerischen Rheinhäfen sind darüber hinaus weitere bedeutende Effekte verbunden. Als Verkehrsinfrastruktur, Element der Versorgungssicherheit und Teil einer umweltverträglichen Transportkette tragen die Rheinhäfen dazu bei, dass andere Akteure der Wirtschaft, effizientere und nachhaltigere Wirtschaftsleistungen erbringen können, was positive Effekte auf das Produktionspotenzial und das strukturelle Wachstum der Gesamtwirtschaft hat:

Als **Knotenpunkt im Rhein-Alpen Korridor**, welcher die Nordseehäfen via Basel mit dem Mediterraanraum Genua verknüpft, stellen die Rheinhäfen für die Schweizer Wirtschaft ein wichtiges Tor zur Welt dar. Dieses **Tor zur Welt** eröffnet zahlreichen Unternehmen eine effiziente Möglichkeit, ihre Güter zu exportieren und Vorleistungs- sowie Endnachfragegüter zu importieren.

⁶ Grass M; Emmenegger M: Die Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen; BAK Basel Economics AG; Basel 23. Dezember 2016

- Die Schweizerischen Rheinhäfen spielen eine wichtige Rolle im gesamten Güterausserhandel (d.h. im containerbasierten und klassischen Güterhandel zusammengenommen). Dies kommt erstens in den absoluten Zahlen zum Ausdruck: So beliefen sich die **wasserseitigen Importe** im Jahr 2015 auf rund **5 Mio. Tonnen bzw. 3 Mia. Franken**. Die Logistikbedeutung der Rheinhäfen für den Güterhandel wird zweitens auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern deutlich: Mengenmässig wurden im Jahr 2015 rund 10 Prozent der Importe und 4 Prozent der Exporte über den Rhein abgewickelt.
- Als Verkehrsinfrastruktur leisten die Schweizerischen Rheinhäfen einen wichtigen **Beitrag auch zur Versorgungssicherheit der Schweiz**. So stellen die Rheinhäfen bzw. die Rheinschifffahrt für die Schweiz als Signatarstaat der Mannheimer Akte nicht nur eine vertraglich abgesicherte Lebensader zu den Weltmeeren dar, sondern die Rheinhäfen dienen auch als ein nationales Notlager und als Infrastrukturrpuffer. Damit sinkt das Risiko, dass Konsumenten oder Unternehmen in aussergewöhnlichen Situationen in ihrer Versorgung mit kritischen Gütern beeinträchtigt werden. Dies bringt volkswirtschaftliche Effizienzgewinne mit sich.
- Drehscheibe für Exportbranchen: Die Schweizerischen Rheinhäfen sind eine wichtige Exportplattform für den Ausserhandel. Hohe Wachstumsraten werden dabei massgeblich auf Übersee-Absatzmärkten erzielt. **Eine leistungs- und wettbewerbsfähige neue Containerdrehscheibe mit Schiffsanschluss stärkt daher den regionalen und nationalen Wirtschaftsstandort.**
- Ein weiterer Aspekt der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen besteht in ihrem **Beitrag zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung**. So hat die Binnenschifffahrt einen **niedrigeren Treibstoffverbrauch** als die anderen Verkehrsträger. Weiter stellen die Rheinhäfen mit dem hohen Bahnanteil im Hinterlandverkehr (über 60%) einen wichtigen Baustein für die Verlagerungspolitik des Bundes dar.

2.1.5 Wirtschaftliche Situation des Unternehmens SRH

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zeichnet sich seit ihrer Gründung 2008 durch eine hohe Stabilität aus (vgl. Abbildung 2).

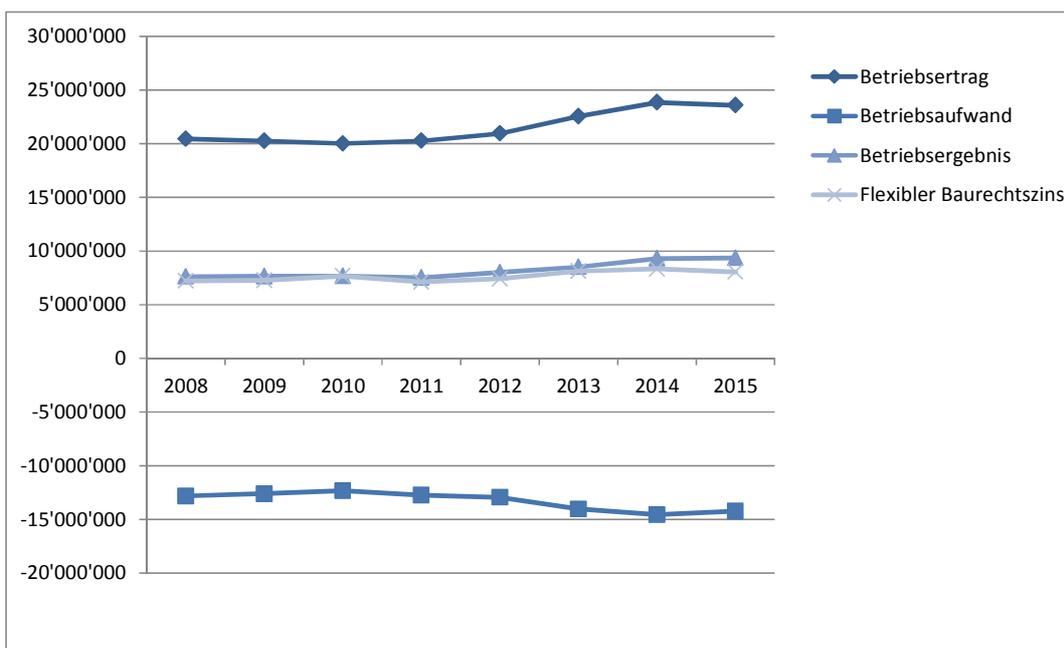


Abbildung 2: Verlauf Jahresrechnung SRH

Aus der Arealbewirtschaftung (Baurechtsverträge) werden rund 16 Mio. Franken Einnahmen erwirtschaftet, die mit den Hafenabgaben (Basis: Gebührenverordnung zur Nutzung der Hafeninfrastrukturen) in Höhe von 4.5 bis 5 Mio. Franken (je nach der jährlichen Umschlagsmenge) und den sonstigen Erlösen (rund 3-3,5 Mio. Franken) die Ertragsseite darstellen.

Der Aufwand für die Erfüllung der Aufgaben der SRH, den Betrieb und Unterhalt der Hafenanlagen sowie für Investitionen (Abschreibungen) liegt in einer Grössenordnung von 14 – 14.5 Mio. Franken pro Jahr.

Gemäss Rheinhafen-Vertrag wird das Jahresergebnis dabei als flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen überlassenen Flächen an die Eignerkantone BL und BS im Verhältnis 60:40 ausgeschüttet. Der Verteilschlüssel widerspiegelt die bei der Fusion der Rheinhäfen Basel-Stadt und Basel-Landschaft per 1. Januar 2008 ermittelten Substanzwerte und Ertragssituationen der verschiedenen Hafensareale.

2.2 Container-Terminallandschaft

Die im Jahr 2014 den eidgenössischen Räten unterbreitete Botschaft zu einem neuen Gütertransportgesetz stellt die bis anhin ungenügend koordinierte Entwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz in einer Gesamtbetrachtung dar.⁷ Es wird im Ergebnis festgehalten, dass die bestehende dezentrale und kleinteilige Terminallandschaft in der Schweiz aufgrund der fehlenden Bündelungsfunktion in Zukunft keine effiziente Produktion und Abwicklung des sogenannten unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV)⁸ zulässt⁹:

*„Vor allem um das Wachstum bei den Verkehren von und zu den Seehäfen aufzufangen, braucht es zusätzliche Umschlagskapazitäten in der Schweiz. Andernfalls besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Ladungen dieser Züge vermehrt vor oder unmittelbar an der Schweizer Grenze auf die Strasse umgeschlagen werden und die Feinverteilung in der Schweiz per LKW erfolgt. Damit würde eine Bedienung per Bahn bis zum Anschlussgleis oder Freiverlad im Rahmen des Einzelwagenladungsverkehr-Systems (EWLV) wegfallen. Eine Einspeisung in das EWLK-System funktioniert nur, wenn die Ganz-Züge bis zu schweizerischen KV-Umschlagsanlagen geführt und dort auf einfache Weise ins System EWLK eingegliedert werden können. **Eine Bündelung der KV Verkehre wird als Voraussetzung gesehen, um eine Weiterentwicklung in der Verteilung der Mengen auf der Schiene in der Schweiz zu erreichen.**“*

Die Feststellung in der Botschaft des Bundesrates spiegelt damit auch die Situation in den Schweizerischen Rheinhäfen wider. Die heutigen Terminalanlagen verteilen sich auf 5 Standorte in zwei Hafensarealen (Ultra-Brag, Birsterminal, Contargo Nord und Süd, Swissterminal) welche alle nur 100-150m Gleislänge unter dem Kran aufweisen. Dadurch ist die Bahnproduktion (Teilung / Zusammenstellung der Züge, Rangiermanöver unter dem Kran) aufwendig und kostenintensiv. Die Bahn kann ihre Vorteile für die Logistik (viele Container auf einem Zug transportieren) nicht aktivieren und bleibt damit im Vergleich zum Strassentransport unattraktiv. Durch eine gezielte Lenkung der Logistiker an einem Terminalstandort können in der heutigen Situation im Containerverkehr Modal-Split - Werte von maximal ca. 10-15% auf der Schiene erreicht werden. Dies kann mit einem neuen Terminalkonzept deutlich gesteigert werden.

⁷ BBl 2014 3827: Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, S. 37ff

⁸ UKV: Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: Der Bahnverkehr mit Containern, Wechselbehältern oder Sattelauflegern ohne LKW-Motorfahrzeug und Fahrer

⁹ BBl 2014 3827: Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, S. 40

2.3 Güterverkehrsentwicklung Schweiz und Auswirkungen auf die Schweizerischen Rheinhäfen

Die Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2040 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zeigen ein anhaltendes Verkehrswachstum auf:¹⁰

Im gesamtschweizerischen Güterverkehr (Binnen- und Transitverkehr) steigt die Leistung der transportierten Tonnen über den Zeithorizont von 2010 bis 2040 um 37 Prozent auf 37 Milliarden Tonnenkilometer. Dabei wächst der Anteil auf der Schiene stärker als der auf der Strasse (Schiene: +45%; Strasse: +33%). Treibende Faktoren dafür sind vor allem die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung. Dabei geht der Bund davon aus, dass der Anteil der Erwerbsbevölkerung zwar leicht zurückgeht, der Anteil an älteren, mobilen Menschen aber zunimmt. Die Wirtschaftsentwicklung basiert auf der Annahme, dass die Branchen des Dienstleistungssektors überdurchschnittlich wachsen und die Umsetzung der Energiestrategie 2050 zu einer Reduktion der importierten Energieträger wie Heizöl und fossile Treibstoffe führt. Bei der Raumstruktur wird von einer weitergehenden Urbanisierung ausgegangen. Auf Grundlage der im Jahr 2015 aktualisierten Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzenarien und unter Berücksichtigung langfristiger Produktivitätsprognosen sind neue Prognosen des Bruttoinlandsproduktes (BIP) erstellt worden. Demnach wird bis ins Jahr 2020 ein Wirtschaftswachstum von 1.5% pro Jahr erwartet. Danach schwächt sich das Wachstum bis 2040 auf 1.1% pro Jahr ab.

Deutlich stärker als die generelle Güterverkehrsentwicklung wird aufgrund der wirtschaftlichen Trends der Kombinierte Verkehr¹¹ - und damit auch die hierzu notwendigen Umschlagsleistungen für die Containerverkehre – wachsen. Wichtiger Treiber hierfür ist der Aussenhandel. Den Aussenhandel prägen unterschiedliche Faktoren, die wichtigsten sind: Globalisierung (d.h. räumliche Arbeitsteilung resp. Verflechtung der Volkswirtschaften), Demographie (der Schweizer Wohnbevölkerung), Struktur von Importen und Exporten (d.h. Bedarf an Einfuhren und Produkte zur Ausfuhr) sowie der Güterstruktureffekt (Warenstruktur und Wertdichten). Mit einer Wachstumsrate von 2.1% pro Jahr wird der Aussenhandel bis 2040 auch weiterhin durch dynamische Importe und Exporte, geprägt sein. Die für den Kombinierten Verkehr relevanten, hochwertigen Stückgüter werden dabei an Bedeutung gewinnen.

Im Ergebnis wird gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes der **Kombinierte Verkehr** in der Schweiz **zwischen 2010 (Basisjahr) und 2040** im Aufkommen **um 83.3% zunehmen** (entspricht einer Wachstumsrate von 1.8% pro Jahr 2010 – 2040).¹²

Tabelle 1: Sozioökonomische Faktoren und Verkehrswachstum

Demografie in Mio. Personen	2000	2010	2020	2030	2040	2010-40
Bevölkerung insgesamt	7'204	7'870	8'758	9'541	10'044	+27.6%
Einwohnerstand zum 31.12.		+0.9% p.a.	+1.1% p.a.	+0.9% p.a.	+0.5% p.a.	+0.8% p.a.
Wirtschaft in Mrd. Franken (real mit Basis 2010)						
Bruttoinlandsprodukt	504	606	707	798	887	+46.4%
		+1.8% p.a.	+1.6% p.a.	+1.2% p.a.	+1.1% p.a.	+1.3% p.a.
Aussenhandel	258	359	473	594	676	+88.3%
		+3.3% p.a.	+2.8% p.a.	+2.3% p.a.	+1.3% p.a.	+2.1% p.a.

¹⁰ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html>; abgerufen am 18. April 2017

¹¹ Kombiniertes Verkehr: Transport von Gütern mit mehreren Verkehrsträgern in standardisierten Behältern (beispielsweise Container oder Sattelaufleger), die mit entsprechender Technik umgeschlagen werden.

¹² Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040, Ergebnistabellen Güterverkehr; Bern; August 2016.

Verkehrsleistung in Mio. Tonnenkilometer

Strasse	16'870	18'817	20'602	22'402	+32.8%
		+1.1% p.a.	+0.9% p.a.	+0.8% p.a.	+0.9% p.a.
Schiene	9'805	11'170	12'763	14'185	+44.7%
		+1.3% p.a.	+1.3 p.a.	+1.1% p.a.	+1.2% p.a.

Verkehrsaufkommen in tausend Tonnen

Unbegleiteter kombinierter Verkehr	15'469	20'179	24'882	28'361	+83.3%
		+2.7% p.a.	+2.1% p.a.	+1.3% p.a.	+2.0% p.a.

Gestützt wird diese Entwicklung durch weitere infrastrukturelle und verkehrspolitische Einflussfaktoren:

- Ausbau der wichtigsten logistischen Knoten mit Relevanz zum Kombinierten Verkehr mit der Schweiz u.a. Ausbau Hafen Rotterdam (Hafenplan 2030 massiver Ausbau der Umschlagskapazitäten => Maasvlakte II und Ausbau Binnenschiffsterminal), Kapazitätsausbauten Hafen Antwerpen: beide Seehäfen mit Verlagerungsstrategie auf Rheinschifffahrt und Bahn im Hinterlandverkehr. Die Co-Modalität – d.h. die Vernetzung der Verkehrsträger – steht weit oben auf der verkehrspolitischen Agenda der Europäischen Union.
- Auf EU-Ebene wird eine Konzentration der (Investitions-)Tätigkeiten auf die TEN-Korridore erfolgen, und damit implizit zugunsten der die Schweiz betreffenden Import-/Export-Ströme.
- Mit dem neuen Güterverkehrsgesetz wird die Verlagerungspolitik des Bundes auf den Gesamtverkehr ausgedehnt (zusätzlich zum Fokus des alpenquerenden Transitverkehrs)
- Nachtfahrverbot auf der Strasse bleibt erhalten; Veränderungen am heutigen Abgabensystem für den Strassengüterverkehr sind nicht zu erwarten
- Umweltgerechtere Transportabwicklung resp. deren Vermittlung an die Kundschaft (bis hin zum Endkonsumenten) wird an Bedeutung gewinnen
- Finanzierung der Verkehrssysteme über BIF (Bahninfrastrukturfonds) und NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) ist sichergestellt
- Die NEAT kann ihre Wirkung entfalten und dem Kombinierte Verkehr weiter Auftrieb verschaffen

Die Gesamtnachfrage nach grenzüberschreitenden Warentransporten wird auch künftig am dynamischsten zunehmen – die Prozesse der volkswirtschaftlichen Verflechtungen sind ein Baustein des wirtschaftlichen Wachstums. Die dabei nachgefragte Warenstruktur ist für den Kombinierten Verkehr prädestiniert. Der verkehrspolitische Rahmen bewegt sich mit dem neuen Gütertransportgesetz auf eine Förderung der intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger zu. Dies wird dem Kombinierten Verkehr zugutekommen. Auf die Nachfragestrukturen stellte sich die Logistik bislang äusserst flexibel ein – sie wird dies auch in Zukunft so vornehmen und dabei insbesondere die Kombination der Verkehrsträger vorantreiben.

All diese Entwicklungen zeigen, dass auch künftig die Transporte in standardisierten, einfach handelbaren Ladungsträgern, mit der Möglichkeit, sie auf verschiedene Verkehrsträger bringen zu können, zunehmen werden. Dies spricht für den Container resp. analog ausgestaltete (d.h. stabile, genormte, von oben kranbare und stapelbare) Behälter. Mit den hochwertigen Stückgütern wird auch künftig Volumen vor Masse gehen, d.h. die Tonnage (insb. im Export) wird weniger stark zunehmen als der Platzbedarf der Waren. Damit steigt der Bedarf an Umschlagskapazitäten stärker als das Verkehrsaufkommen in der Tonnage (also ein höheres Wachstum beim Umschlag im Vergleich zum Aufkommen mit etwa 1.8% pro Jahr).

Die Schweizerischen Rheinhäfen konnten aufgrund der sehr guten infrastrukturellen Voraussetzungen und der dadurch hohen trimodalen Vernetzung von Binnenschiff, Bahn und Lkw an dem Wachstum im Containerverkehr bisher überproportional partizipieren. Im Zeitraum zwischen 2010

und 2015 stiegen die Containerumschläge in den Schweizerischen Rheinhäfen um 30% und haben das für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene bis 2020 prognostizierte Wachstum bereits erreicht.

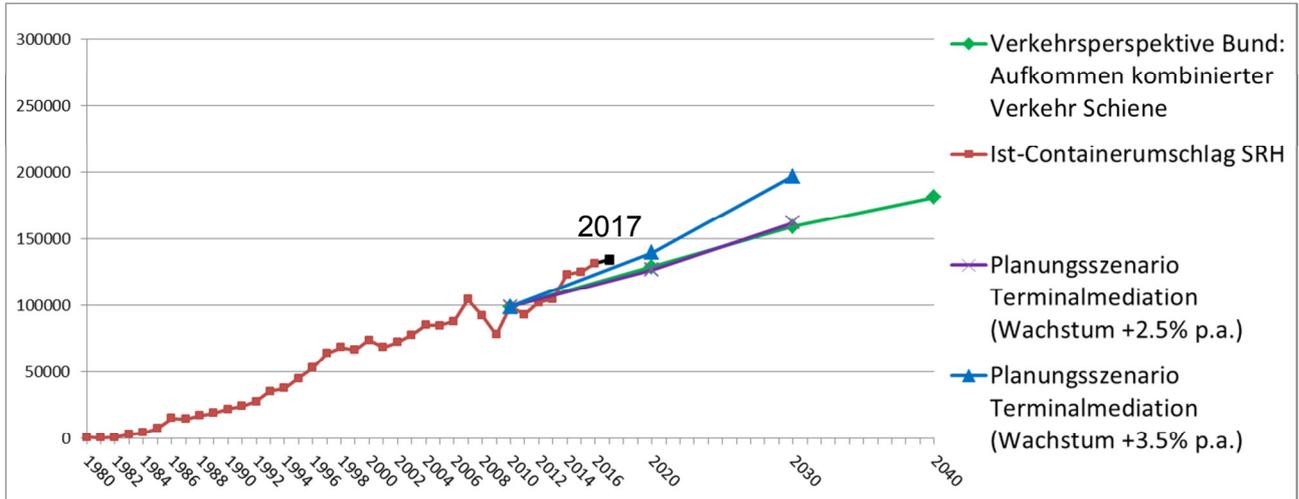


Abbildung 3: Statistik Containerumschlag und Prognose Nachfrage¹³ in TEU

Die Schweizerischen Rheinhäfen mit den dort angesiedelten Container-Umschlagterminals sind somit heute schon hoch ausgelastet und werden bis 2020 die Kapazitätsgrenzen erreichen.

Import/Export KV Schiff

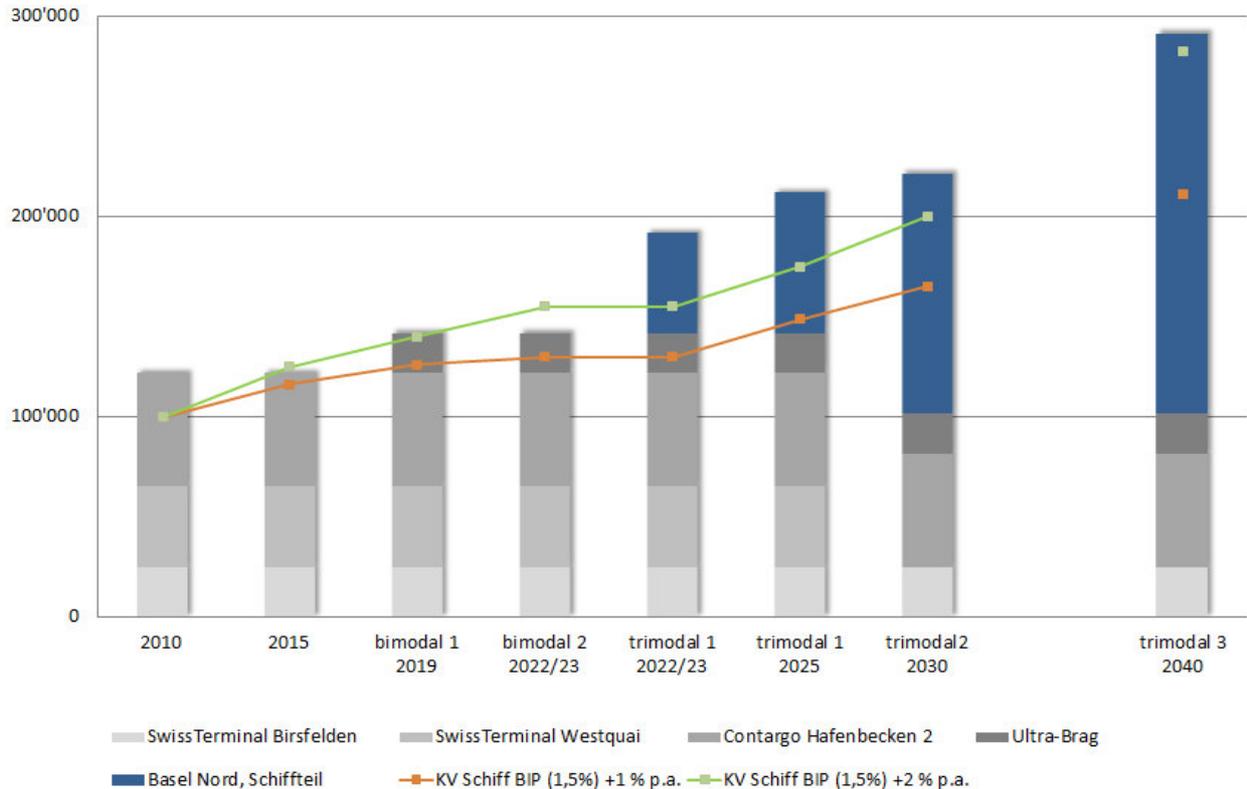


Abbildung 4: Prognose und Kapazitäten Rheinhafen-Terminals

¹³ Prognose basiert auf Basisjahr 2010 (schiffsseitiger Umschlag) sowie Planungsszenario Terminalmediation (Infras / BAV) Prognose von 1%-2% über BIP p.a.

Um der Binnenschifffahrt für das zu erwartende Wachstum des Containeraufkommens die notwendigen Kapazitäten bereitstellen und gleichzeitig die Verteilung der Verkehre in der Schweiz auf der Schiene fördern zu können, wird das Containerterminal Gateway Basel Nord mit einem Hafenbecken verknüpft. So können am Eingangstor der Schweiz die Import- und Exportwarenströme von Schiff und Bahn - vergleichbar mit einem Hauptbahnhof – umgeschlagen und gebündelt werden.

2.4 Gesamtwirtschaftlichkeit im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung

Auch wenn die Hafententwicklung aus logistischen, güterverkehrlichen und standortbezogenen Gründen voranzutreiben ist, steht sie in einer Wechselwirkung mit der Stadtentwicklung am Rheinufer in Kleinhüningen. Es sind daher abgestimmte Planungen notwendig. Die abzustimmenden Themenbereiche sind dabei in der „Grundsatzvereinbarung über die Zusammenarbeit, die Entwicklungsstrategie und das gemeinsame Zielbild der Hafen- und Stadtentwicklung¹⁴“ zwischen dem Regierungsrat Basel-Stadt und dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen festgehalten worden, namentlich:

- Fortführung der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Schweizerischen Rheinhäfen
- Einbezug der Schweizerischen Rheinhäfen in Projekte der Stadtentwicklung
- Langfristige Sicherung des Hafens Kleinhüningen
- Verdichtung von Silo- und Recyclinglogistik in den bestehenden Hafenarealen oder deren Verlagerung an andere Standorte
- Definition der Abgrenzung von Hafen- und Entwicklungsgebieten in Etappen
- Berücksichtigung von Emissionen des Hafenbetriebs in der Planung der künftigen Entwicklungsgebiete
- Gewährleistung der Nutzungsansprüche der Güter- und Fahrgastschifffahrt am Rheinufer. Sie werden soweit sinnvoll umstrukturiert, um auch weitere Nutzungen zu ermöglichen
- Sukzessiver Beginn der Stadtentwicklung abgestimmt auf die Hafententwicklung und gemäss den Flächenverfügbarkeiten
- Gemeinsame Vertiefung von Varianten aus den Vorstudien für die Weiterentwicklung der Hafenbahn unter Federführung des Kantons in Abstimmung mit dem Bund und den Nutzern
- Freispielen und Übernahme der Flächen auf der Westquai-Insel und am Klybeckquai durch die Einwohnergemeinde im Rahmen der Weiterentwicklung des Hafens

Die Weiterentwicklung der Hafenbahn hat dabei die notwendige Erschliessung des Hafenkerngebietes (Nord-, Süd-, und Ostquai) per Bahn zu berücksichtigen. Das Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 ist hiervon vollständig unabhängig, da der Terminal an das bestehende Netz des Badischen Rangierbahnhofes der Deutschen Bahn angeschlossen wird.

Die künftige Ausprägung der Hafenbahn bzw. des Hafenbahnhofs ist dabei ein wichtiges Element zur Beurteilung der volkswirtschaftlichen und fiskalischen Potentiale, die durch die künftige Stadtentwicklung und die Umnutzung von bisherigen Hafenarealen ermöglicht werden. (Siehe auch hinten, Kapitel 6). Basierend auf drei Szenarien für die Entwicklung im Bereich Kleinhüningen / Klybeck-Quai wurden erste Abschätzungen der volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer künftigen Transformation vorgenommen. Die von Ernst Basler & Partner (EBP), Zürich, erstellte Studie zur Wirtschaftlichkeitsanalyse und zu den erwarteten Wertschöpfungseffekten legt insbesondere einen Fokus auf künftige Land- und Immobilienwerte sowie die mit der Umnutzung einhergehende Veränderung der Bruttowertschöpfung (vgl. nachfolgende Abbildung).

¹⁴ Die Vereinbarung ist einsehbar unter: www.hafen-stadt.ch

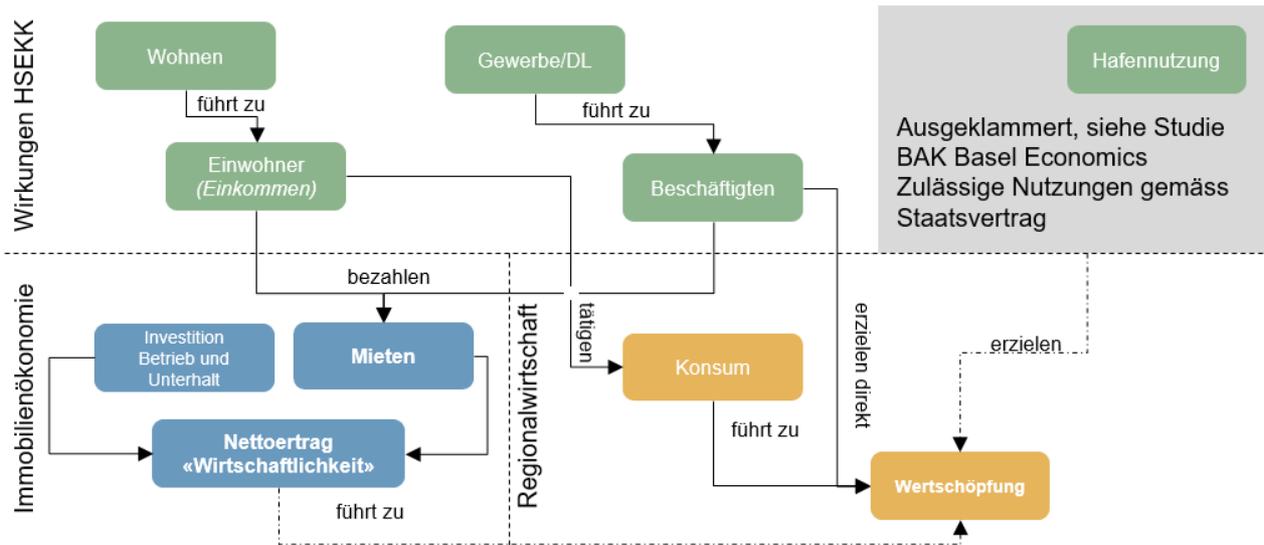


Abbildung 5

Untersucht wurden drei Szenarien, nämlich

- 0: Entwicklung im Rahmen bestehender Areal-Strukturen
- 1: Neuer Hafenbahnhof in Basel Nord und umfangreiche Umstrukturierung des Gebiets Umstrukturierung hin zu einem durchmischten Stadtteil mit Flächen für Arbeit, Wohnen, Freizeit und Kultur
- 2: Optimierung der Hafenbahn und Weiterbetrieb wesentlicher Teile der heutigen Bahnanlage mit weniger umfassender städtebaulicher Umstrukturierung.

Die Abschätzungen der Studie zeigen auf, dass sich die potenziellen Landwerte und die Wertschöpfungspotenziale in den drei Szenarien deutlich unterscheiden, wie dies in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist.

Tabelle 2: Potenzielle Landwerte und Wertschöpfungspotenziale (EBP 2017)

Erträge	Szenario 0 [Mio. CHF]	Szenario 1 [Mio. CHF]	Szenario 2 [Mio. CHF]
Landwerte (absolut)	123	349	168
Rendite auf Land, pro Jahr (Verzinsung: 4%)	5	14	7
Bruttowertschöpfung pro Jahr	615	656	582

Beim Landwert handelt es sich um ein Ertragspotenzial, das einmalig realisiert werden kann. Die Bruttowertschöpfung ist eine jährlich wiederkehrende Grösse. Um die beiden Grössen vergleichbarer zu machen, wird der Landwert in eine Bruttorendite umgerechnet. Dazu wird ein Kapitalisierungssatz von 4 % angenommen.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich schliessen, dass die möglichen Landwerte primär von den für eine Transformation verfügbaren Flächen und der gesamten Standortattraktivität abhängen und die Wertschöpfungspotenziale neben Flächen von der Nutzungsverteilung zwischen Arbeits- und Wohnflächen definiert werden. Es ergeben sich daraus Hinweise auf mögliche künftige finanzielle Handlungsspielräume. Konkrete Aussagen zu erwartbaren Mehreinnahmen für den Kanton sind damit jedoch noch nicht möglich.

3. Entwicklung Güterverkehrslogistik in Basel Nord

3.1 Gateway als Hauptbahnhof für die Containerverkehre der Schweiz

Das Projekt Gateway Basel Nord mit Schiffsanschluss ist die strategische Antwort auf die in den vorangegangenen Kapiteln erläuterten Entwicklungen und Herausforderungen.

Auf dem Gelände des Badischen Rangierbahnhofes dem sogenannten Areal „Basel Nord“ besteht die raumplanerisch einmalige Gelegenheit, Strasse, Schiene und Binnenschiffahrt auf Schweizer Boden durch ein strategisches Terminal zu verknüpfen.

Das Areal Basel Nord ist der einzige verfügbare und realisierbare Standort für das trimodale Gateway-Terminal in der ganzen Schweiz. Grund ist die Nutzung des Areals seit den 1910er Jahren als Bahnareal und der Rückbau der meisten Bahnanlagen auf Schweizer Seite in der 1990er Jahren. Nach dem Verzicht auf die Option einer städtebaulichen Nutzung hat der Regierungsrat das Areal im kantonalen Richtplan für Güterlogistik und Hafenanlagen vorgesehen, neben dem seit langem geplanten Vierspurausbau der Rheintalstrecke Karlsruhe- Basel. Allerdings hat sich auf der langjährigen Brache ebenfalls ein sehr wertvolles und in seiner Ausprägung singuläres Biotop entwickelt, welches von der schweizerischen Eidgenossenschaft als nicht-bereinigtes Objekt in das Inventar der Trockenwiesen aufgenommen wurde. Die Ansprüche der Logistik und des Naturschutzes sind gemäss dem kantonalen Richtplan aufeinander abzustimmen.

Das Gateway wird aus dem Containerterminal und dem direkt daneben liegenden Hafenbecken 3 bestehen. Als Gateway übernimmt das Terminal die Funktion vergleichbar mit einem Hauptbahnhof: Die internationalen Shuttle-Züge fahren in ihrer vollen Länge von bis zu 750m, ohne den Zug aufteilen zu müssen, direkt in das Terminal ein. Ebenso fahren die Binnenschiffe dank neuem Hafenbecken direkt in den „Hauptbahnhof“ ein. Auf dem Terminal werden die Containermengen von allen Nordseehäfen (Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg) zusammen nach ihrem Bestimmungsort in der Schweiz gebündelt und können auf die in den insgesamt sechs Gleisen wartenden nationalen Anschlusszüge sofort „umsteigen“. Durch die Bündelung können die regionalen Terminals oder die Anschlussgleise mit einem hohen Verbindungstakt in der Schweiz per Bahn bedient werden. Aber nicht nur die Container für die Schweiz können im Gateway effizient „umsteigen“: Auch die Container im alpenquerenden Verkehr werden am Terminal für ihre Zieldestinationen entlang der europäischen Güterverkehrskorridore sortiert und auf der Bahn weitertransportiert. Perspektivisch können im Gateway Basel Nord auch Verkehre ab den Mittelmeerhäfen für die Nordwestschweiz und die Rheintalachse in Richtung Norden gebündelt werden.

Durch den einzigartigen Standort und das Layout des Terminals werden neue betriebliche Konzepte für die Containerlogistik in der Schweiz möglich, so dass mit dem Gateway folgende Ziele erreicht werden:

- Rasche Behebung der Kapazitätsengpässe im Containerverkehr und Schaffung der notwendigen Kapazitäten für weiteres Wachstum
- Schaffung eines Gateway Terminals mit hoher Bündelungsfunktion für die Schweizer Importe und Exporte im kombinierten Verkehr
- Weitere Umsetzung der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Verkehr
- Schaffung eines Terminals mit hoher Leistungsfähigkeit und Effektivität bei der Anbindung aller drei Verkehrsträger Rhein, Schiene und Strasse
- Verteilung der Mengen auf der Schiene in der Schweiz mit einem Schienenanteil von 50%
- Schlüsselinfrastruktur für Logistiksystem bleibt auf Schweizer Boden (die Abwanderung ins nördliche Ausland kann gestoppt bzw. teilweise rückgängig gemacht werden)
- Realisierung von tieferen Transportkosten durch Bündelung der Volumen
- Stärkung des Logistikstandorts Basel

- Positive volkswirtschaftliche Effekte
- Entlastung des Nationalstrassennetzes

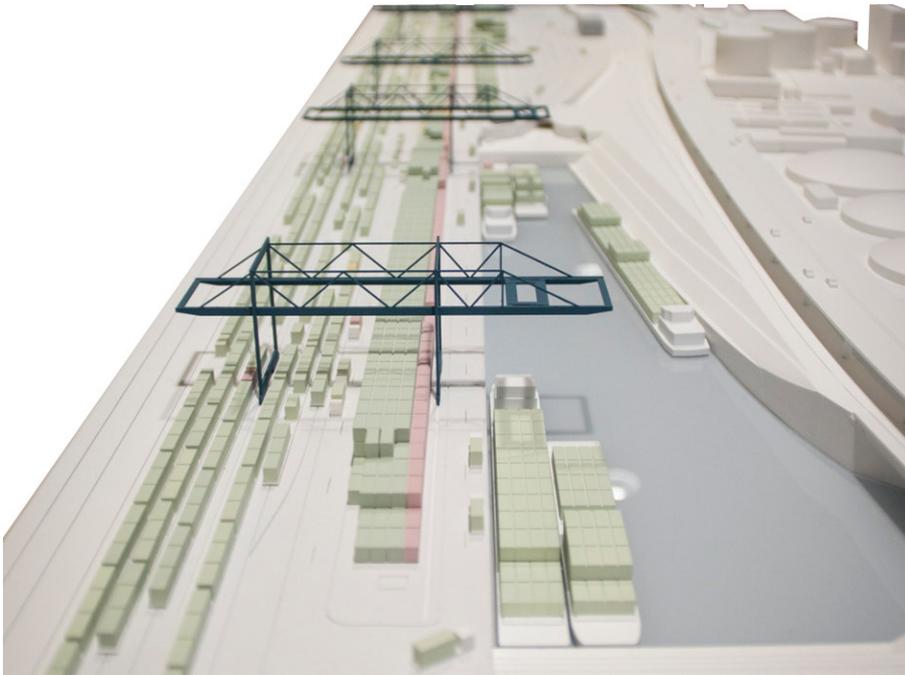


Abbildung 6: Modell Gateway Basel Nord

3.2 Das Gateway-Verkehrskonzept

Um die künftigen Containermengen bewältigen zu können, ist eine durchgehende Transportkette und Kapazitätsplanung erforderlich. Das Gateway nimmt innerhalb der Transportkette eine Bündelungsfunktion wahr und ist ein zentrales Element des neuen nationalen Terminalkonzepts. Ein Einbezug der bestehenden regionalen Terminals in der Schweiz in einer neuen Form als Plattformen zur Feinverteilung in die Logistiküberlegungen ist notwendig und über das Bundesamt für Verkehr mit dem Zielbild des Güterverkehrs nach dem neuen Gütertransportgesetz sichergestellt.

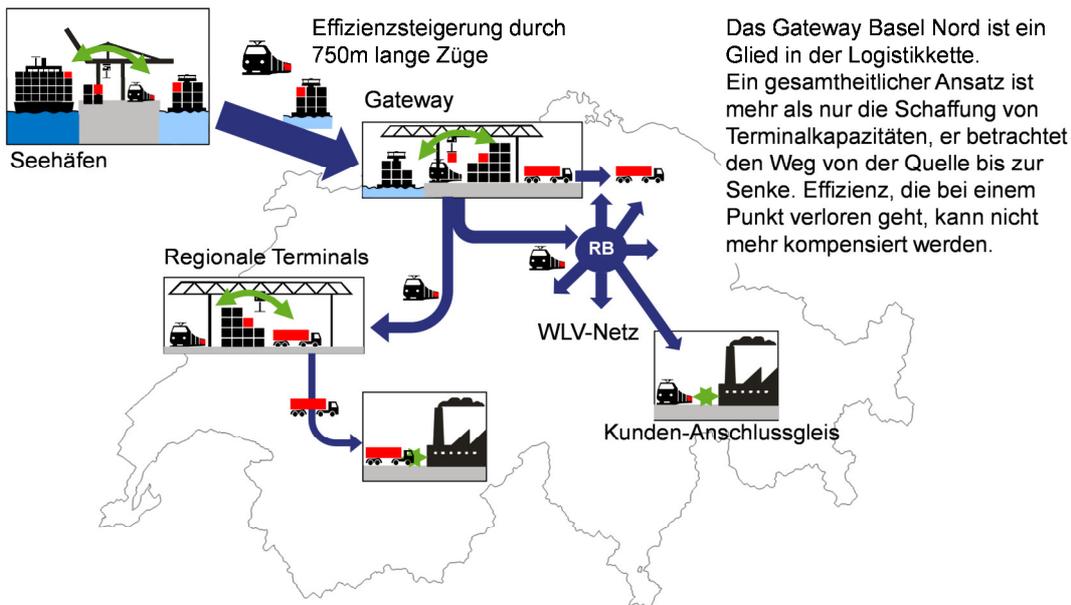


Abbildung 7: Gesamtheitliche Betrachtung der Logistikkette, Quelle: GBN AG

Insgesamt ermöglicht das Gateway Effizienzsteigerungen in der ganzen Logistikkette.

Bündelung der Verkehre

Aufgrund der ungünstigen Bedingungen an den Terminalanlagen in der Schweiz findet bereits heute eine Verlagerung von internationalen Shuttleverkehren per Bahn von den kleinen, dezentralen nationalen Terminalanlagen zu grösseren Anlagen im nahen Ausland statt.

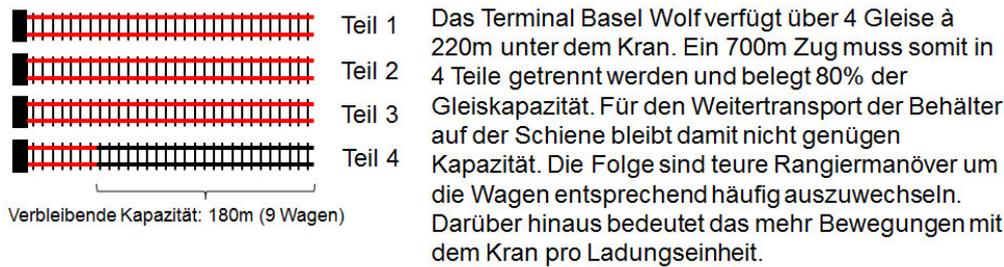
Für einzelne Container lohnt sich der Transport mit der Bahn gegenüber dem Lkw finanziell meistens nicht. Im Gateway Basel Nord werden hingegen durch die Binnenschifffahrt und Bahnverkehre von/zu den Seehäfen ausreichend grosse Containermengen an einem Ort gebündelt, sodass eine Feinverteilung innerhalb der Schweiz per Bahn mittels Shuttle-Zügen wirtschaftlich interessant wird – die Bahn gewinnt dadurch deutlich an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw. Das Gateway Basel Nord funktioniert dabei als „Hauptbahnhof“ (siehe Kapitel 3.1). Die hohe Bündelungsfunktion hat ausserdem zur Folge, dass die Kosten im Umschlag pro Container gesenkt werden können.

Effizienzgewinn durch Gleislänge

Heutige Terminalanlagen erfordern teure Rangierungen, um die künftigen Zugslängen verarbeiten zu können. Dies kann am Beispiel des heutigen Umschlags von den Terminalanlagen Basel Wolf verdeutlicht werden:



Heutige Terminalinfrastruktur (am Beispiel Basel Wolf)



Zur Info: das längste Terminalgleis in der Schweiz unter Kran beträgt heute knapp 300m

Abbildung 8: Gleislängen heutiger Terminalinfrastruktur, Quelle: GBN AG

Das Gateway Basel Nord wird über 6 Gleise mit jeweils 700m unter dem Kran (gesamte Zuglänge mit Lok 750m) verfügen. Ladungseinheiten von Containerschiffen und internationalen Zügen aus den Seehäfen können somit direkt auf die nationalen Züge für die Feinverteilung umgeladen werden. Ein Austausch von Wagen ist nur noch bedingt notwendig und die Kranbewegungen pro Ladungseinheit reduzieren sich ebenfalls signifikant.



Künftige Terminalinfrastruktur (Gateway Basel Nord)

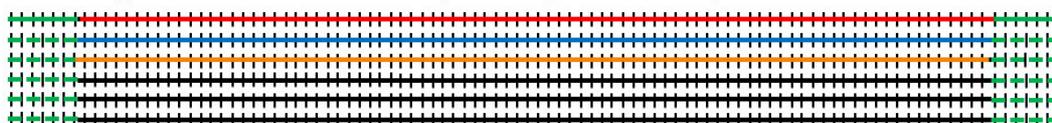


Abbildung 9: Gleislängen Gateway Basel Nord, Quelle: GBN AG

3.3 Standortsuche- und -entscheid

Durch die abgeschlossenen Studien im Jahr 2012 zum Terminal Basel Nord, den damaligen Planungen zum Terminal im Limmattal sowie unterschiedliche Fachdiskussionen sind vom Bundesamt für Verkehr strategische Fragen aufgenommen worden, welche die Standorte und die Entwicklungsmöglichkeiten der Terminallandschaft in der Schweiz hinterfragt haben. Der Fokus lag auch nach den damaligen verkehrspolitischen Zielsetzungen auf einer Verlagerung von Strassenverkehr auf die Bahn sowie die Anbindung der Schweiz über den Rhein an die Seehäfen. Schwerpunkte der Diskussion im Rahmen der Mediation des Bundesamtes für Verkehr waren das Gateway Limmattal sowie das trimodale Terminal Basel Nord.

Im Rahmen eines für das Bundesamt für Verkehr ausgearbeiteten Variantenstudiums wurden Ende 2012 Szenarien zur Entwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen insbesondere im Hinblick auf die Güterumschläge im containerisierten Verkehr ausgearbeitet. Im Jahr 2013 wurden im Rahmen der Terminal Mediation des BAV weitere Standortfaktoren, Anforderungen und Konzepte mit der Branche geprüft und abgestimmt. Die Ergebnisse sind in Abschlussbericht und –präsentation festgehalten. Im Zuge der Mediation und darüber hinaus sind Entwicklungskonzepte an einem Standort Weil am Rhein vertiefter untersucht worden. Anhand der in diesen Zusammenhängen erstellten Untersuchungen und Prozesse werden im Folgenden die untersuchten Standorte mit den dazugehörigen möglichen KV¹⁵ Konzepten beleuchtet:

3.3.1 Ausbauvariante Kleinhüningen, Hafenbecken 2

Als Ausbauszenario wurde für den „Hafen Kleinhüningen“ die Erweiterung des bestehenden Contargo Terminals am Nordquai auf 300 m Halbzuglänge untersucht. Die potentielle Erweiterung des Contargo Terminals umfasst die Flächen der beiden Hallen sowie einen Teil des bestehenden Betonwerkes. Die Parzellen sind im Baurecht an die Rhenus vergeben und weisen Laufzeiten bis 2049 auf.

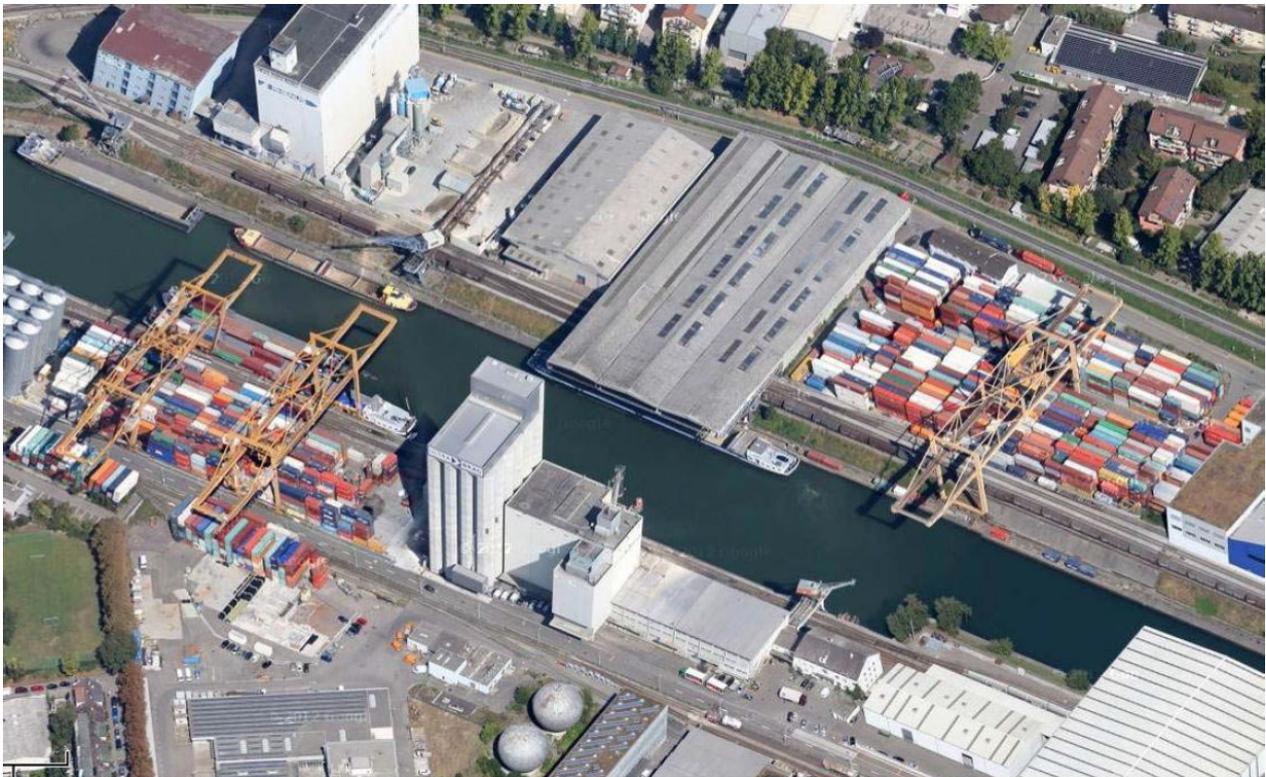


Abbildung 10: Containerterminal Hafenbecken 2, Contargo Nord und Süd

¹⁵ KV, Kombiniertes Verkehr: mehrgliedrige Transportkette von Containern mit Schiff, Bahn, LKW.

Der Ausbau der Terminalkapazität am Hafenbecken 2 ist in einer ähnlichen Grössenordnung wie die wegfallenden Kapazitäten am Westquai im Jahr 2029. Die Erweiterung stellt somit nur eine Kompensation bestehender Kapazitäten dar und kann das prognostizierte Wachstum für die Binnenschifffahrt nicht abdecken. Mit dem Ausbau am Nordquai wird somit kein weiteres strategisches Leistungsangebot geschaffen.

Das Ausbauszenario setzt die Erschliessung über den Hafenbahnhof Kleinhüningen voraus. Regelzüge werden dort mit einer Länge von bis zu 550m abgewickelt. Weder die Quagleise noch die Ein- / Ausfahrgruppe kann für 750 m Ganzzüge ausgebaut werden. Eine Teilung ist auch im Ausbauszenario immer notwendig. Internationale KV-Shuttlezüge von Deutschland können den Hafenbahnhof nur via RB Basel (Kopfmanöver) erreichen. Die eingeschränkte Ausfahrt nur von / nach Süden in den Hafenbahnhof verunmöglicht die Realisierung eines effizienten Gateway-Konzeptes in dem internationale Bahnshuttles mit Binnenschiffen gebündelt werden.

Damit können die Anforderungen des Verkehrsträgers Bahn an einen Gateway-Standort nicht eingehalten werden und würde wesentliche Produktivitätsverluste im Bahnumschlagsverkehr verursachen. Detaillierte Transportkostenanalysen bestätigen die Einschätzung quantitativ¹⁶. Eine Containersendung im Rundlauf von Rotterdam über Kleinhüningen an eine Beispieldestination in der Schweiz über das Wagenladungssystem kostet zwischen 85 Franken und 90 Franken mehr als über ein Gateway Basel Nord. Entsprechend wären die gewünschten und gesetzlich geforderten Verlagerungseffekte zu Gunsten der Bahn mit einem solchen Terminal nicht realisierbar.

Fazit

Am Standort Hafenbecken 2 kann kein Gateway Konzept realisiert werden:

- Es besteht keine direkte Anbindung an das Hauptstreckennetz – alle internationalen Züge müssen via Rangierbahnhof Basel (MuttENZ) verkehren.
- Es besteht nicht die Möglichkeit mit 750 m Zuglängen zu arbeiten. Die Länge der Annahmgleise ist auf 550 m beschränkt.
- Es können nicht genügend Ladegleise (max. 3 Stück) realisiert werden.
- Die Länge der Ladegleise ist beschränkt.
- Die Geländeabmessungen lassen keine weiteren Terminalgleise zu.
- Mit den bahnseitigen Randbedingungen können nicht die notwendigen Skalen- und Bündelungseffekte für eine Verlagerung auf die Schiene realisiert werden.
- Ein Ausbau von strategischer Grössenordnung zur Aufnahme eines Marktwachstums für Bahn und Binnenschiff wäre mit einer solchen Lösung nicht zu erreichen.

3.3.2 Ausbauvariante in den Häfen Baselland

In den Häfen Birsfelden und MuttENZ-Au sind keine freien wasserseitigen Parzellen oder auslaufende Baurechtsverträge im Planungshorizont vorhanden. Ein theoretisches Ausbauszenario (keine freien Flächen vorhanden) definiert sich über die maximal denkbare Ausweitung des heutigen Terminals in Birsfelden auf 600m Ganzzuglänge als kranbare Nutzlänge.

Der theoretische Ausbau der Terminalkapazitäten in Birsfelden könnte rechnerisch neben den wegfallenden Kapazitäten am Westquai weitere 40'000 TEU schaffen. Ein Ausbau von strategischer Grössenordnung zur Aufnahme eines Marktwachstums für Bahn und Binnenschiff wäre mit einer solchen Lösung aber nicht zu erreichen.

¹⁶ Gesamttransportkostenanalyse Containerverkehre von Rotterdam via Binnenschiff / Eisenbahn / Lkw über Terminal Basel Nord / Weil am Rhein nach Orbe und Lausen; hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH: Bern/Karlsruhe 20.02.2014

Das Ausbauszenario legt die Erschliessung über den Hafenbahnhof Birsfelden zu Grunde. Regelzüge werden dort mit einer Länge von bis zu 580 m abgewickelt. Die Abwicklung von 600m Zügen ist möglich. Aber weder die Quagleise noch die Ein- / Ausfahrgruppe kann für zukünftige 750 m Ganzzüge ausgebaut werden. Internationale KV-Shuttlezüge können den Hafenbahnhof nur via RB Basel (Kopfmanöver) erreichen.

Die eingeschränkte Ausfahrt nur von / nach Süden in den Hafenbahnhof verunmöglicht die Realisierung eines effizienten Gateway-Konzeptes in dem internationale Bahnshuttles mit Binnenschiffen gebündelt werden. Damit können wesentliche Anforderungen des Verkehrsträgers Bahn an einen Gateway-Standort nicht eingehalten werden.

Nautische Situation

Die kapazitätsrelevanten Faktoren auf dem Rhein zwischen Kleinhüningen und Birsfelden/Muttenz sind prinzipiell die Fahrwasserverhältnisse, die Schleuse sowie die Brückendurchfahrtshöhen. Aufgrund der Brückensituation der Schwarzwald Brücke und Mittleren Brücke im Rheinknie gilt die Stadtdurchfahrt in Basel als anspruchsvoll. Heute ist die Schifffahrt auf 110 m begrenzt¹⁷. Für die Fahrt nach Birsfelden ist ein besonderes Hochrheinpatent erforderlich. Die meisten Schiffe nutzen den Lotsendienst bei der Stadtdurchfahrt.

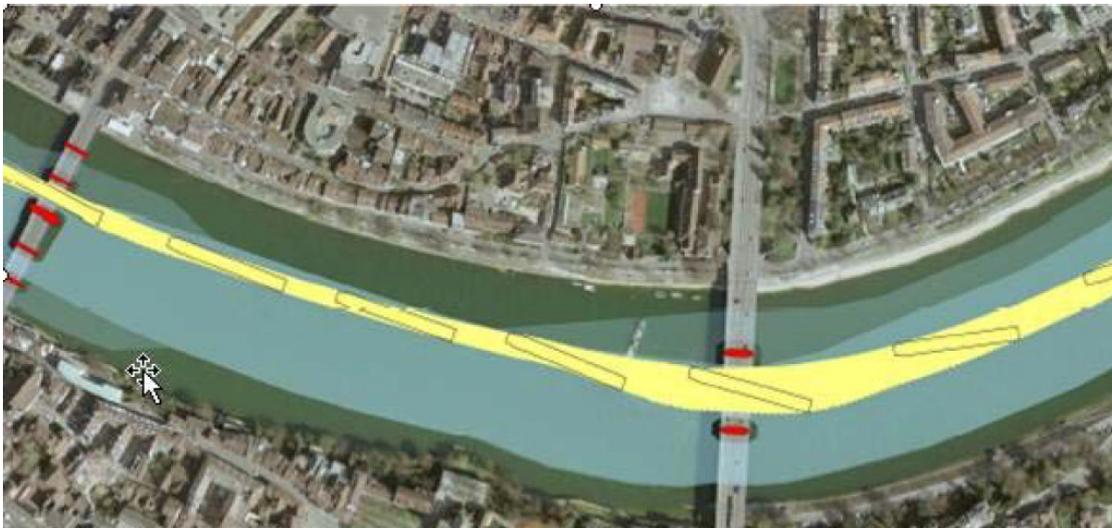


Abbildung 11: Nautische Situation Brückendurchfahrt Basel

Eine Prüfung für die Einzelzulassung von 135 m Schiffen kann bei den SRH in Ausnahmefällen – wie z.B. bei der Störung des Bahnkorridors Rotterdam-Basel-Genua bei Rastatt – beantragt werden. Die Talfahrt mit Koppelverbänden über 135 m Länge ist aufgrund der nautischen Situation nicht möglich.

Die Schleuse in Birsfelden besitzt zwei Kammern, so dass die Leistungsfähigkeit auch während Revisionsarbeiten an einer Kammer gewährleistet ist. Die Schleusenöffnungszeiten sind aufgrund des Fahrverbotes zwischen 22 Uhr und 5 Uhr gemäss den Vorschriften für die Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel und der Strassenbrücke Rheinfelden eingeschränkt.

Ebenfalls beschränkt die Brückendurchfahrtshöhe der Mittleren Brücke die Binnenschifffahrt auf 2 Containerlagen. Bis Kleinhüningen sind 3 Lagen Container übereinander möglich.

¹⁷ SR 747.224.211: Verordnung des UVEK über die Inkraftsetzung der Schifffahrtspolizeiverordnung Basel-Rheinfelden vom 26. September 2002 (Stand am 1. Januar 2013); Anlage Abschnitt 1: Besondere Vorschriften für die Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel und der Strassenbrücke Rheinfelden; in Ausnahmefällen können Schiffs-längen mit bis zu 135m mit Einzelbewilligungen zugelassen werden.

Bedingt durch die Besonderheiten der Fahrrinnensituation und der Brückendurchfahrten ist die Schifffahrt in der Stadtdurchfahrt ab der Hochwassermarke HW2b, entspricht einem Pegel von 7.90m (Basel-Rheinhalde), gesperrt. Dies bedeutet ein zusätzliches Risiko für die Reeder im Termingeschäft.

Fazit

In den Häfen Birsfelden oder Muttenz-Au kann kein Gateway Konzept realisiert werden:

- Es besteht keine direkte Anbindung an das Hauptstreckennetz – alle internationalen Züge müssen via Rangierbahnhof Basel (Muttenz) verkehren.
- Es besteht nicht die Möglichkeit mit 750 m Zuglängen zu arbeiten.
- Es können nicht genügend Ladegleise (max. 3 Stück) realisiert werden.
- Die Geländeabmessungen lassen keine weiteren Terminalgleise zu.
- Mit den bahnseitigen Randbedingungen können die notwendigen Skalen- und Bündelungseffekte für eine Verlagerung auf die Schiene nicht realisiert werden.
- Die Erreichbarkeit mit Schiffen ist nur mit Schiffslängen von 110 m – in Ausnahmefällen mit 135m - möglich.
- Die maximal zulässige Beladung beträgt 2 Containerlagen (statt 3 Lagen im Hafen Kleinhüningen).
- Es gibt ein Nachtfahrverbot für die Schifffahrt zwischen Eindunkelung und 5 Uhr morgens.
- Mit den schiffseitigen Randbedingungen können Containerschifffahrt und Bahn nicht mit der notwendigen Produktivität und Kapazität vernetzt werden.
- Ein Ausbau von strategischer Grössenordnung zur Aufnahme eines Marktwachstums für Bahn und Binnenschiff wäre mit einer solchen Lösung nicht zu erreichen.

3.3.3 Ausbauvariante Weil am Rhein

Die Rheinhafengesellschaft ist im mehrheitlichen Eigentum der Stadt Weil am Rhein. Die SRH hatten eine Beteiligung von 38.09 %, welche per Ende 2017 an die Stadt Weil verkauft wurde.

Die Rheinhafengesellschaft ist Eigentümer und Betreiber des heutigen Container Centers im Hafen Nord von Weil am Rhein.

Die räumliche Situation in Weil am Rhein (vgl. Abb. 11-123 lässt eine Entwicklung des bestehenden Container Terminals in Richtung Norden zu. Um das Ziel einer leistungsfähigen Schnittstelle zwischen Bahn und Binnenschiff erreichen zu können, müsste das Terminal Züge mit einer Länge von 600m abwickeln können. Heute ist die gesamte Bahninfrastruktur auf einzelne Wagen und kleine Wagengruppen ausgelegt. Das schienenengebundene Containeraufkommen im heutigen Container Terminal ist mit 100 - 200 TEU im Jahr vernachlässigbar.

Die Aresituation und Erschliessung lassen unter Berücksichtigung einer bestmöglichen Bahnerschliessung ein Terminal auf Halbzuglänge von 380 m als maximal mögliches Szenario zu. Eine entsprechende technische Studie wurde hierzu im Auftrag der SRH im Jahr 2013 angefertigt¹⁸.

Die für eine Terminalerweiterung erforderlichen Flächen gehören der RHG respektive der Stadt Weil am Rhein. Sie sind heute im Flächennutzungsplan (Richtplan) nur teilweise für die Hafennutzung vorgesehen (Landschaftsschutz).

Das Areal der RHG liegt in Deutschland. Trotz aller zolltechnischen Vereinfachungsverfahren (gemeinschaftliche Versandverfahren) ergeben sich bei der Verzollung Prozesse, die nicht weiter zu vereinfachen sind. Für den Bahnverkehr wird eine Zollabwicklung im Rangierbahnhof Badischer

¹⁸ Pöry Infra: Machbarkeitsstudie zu den Ausbaumöglichkeiten der Infrastrukturanlagen Hafen Weil am Rhein; 09.12.2013; Freiburg im Breisgau (D)

Bahnhof möglich bleiben müssen. Für den LKW-Verkehr ist ein Import- / Exportverfahren am Autobahnzollamt Weil am Rhein oder Rheinfelden unausweichlich.

Die Errichtung eines für die Schweiz national wichtigen Import/Export-Hubs im Ausland wäre zudem aus Sicht der Landesversorgung separat zu bewerten.

Für den Bahnverkehr ist der Hafen Weil am Rhein über den badischen Rangierbahnhof mit einer rund 1.5 km langen, eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke an das Hauptstreckennetz angeschlossen. Auf dem Hafenbahnnetz wird ohne Stellwerk und Signale gefahren, so dass nur eine niedrige Leistungsfähigkeit erreicht wird.

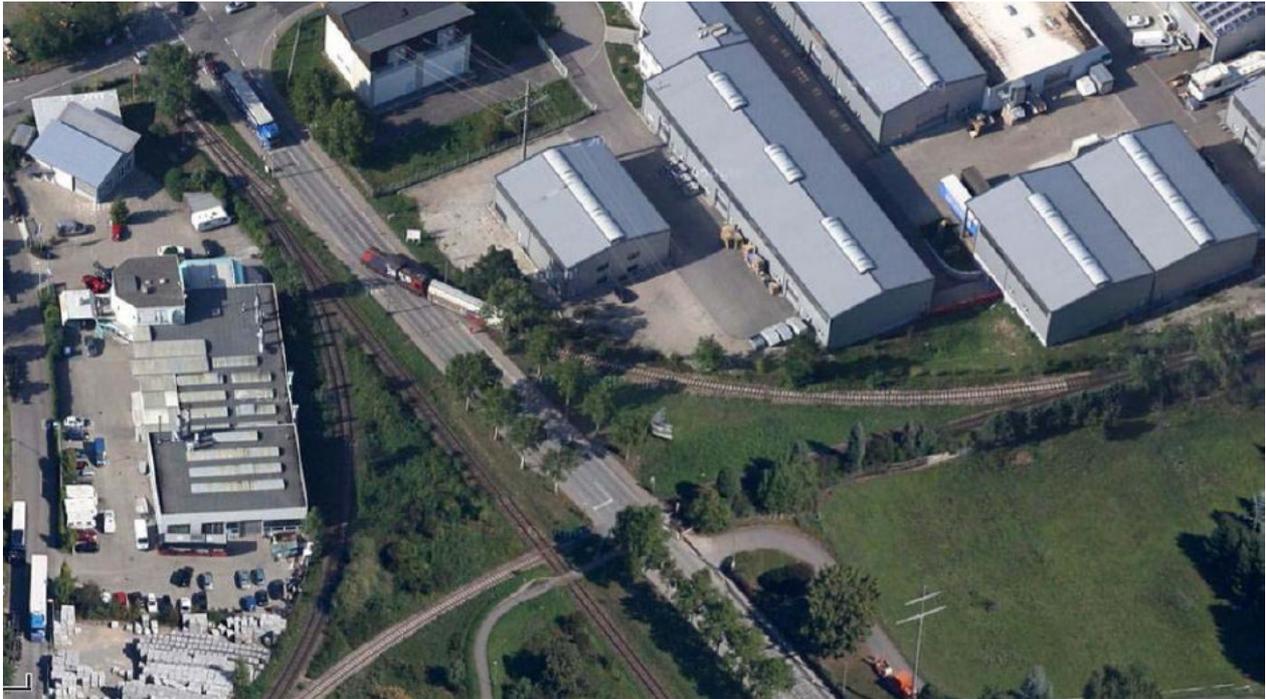


Abbildung 12: Heutige Zufahrt Bahnerschliessung Rheinhafen Weil am Rhein (D)



Abbildung 13: Situation Hafen Weil am Rhein, Pöyry Infra 2013



Abbildung 14: Studie Container Terminal Hafen Weil am Rhein, Pöyry Infra 2013

Unter Berücksichtigung eines Terminals mit Halbzuglänge müsste im maximal möglichen Szenario die Schieneninfrastruktur vom Rangierbahnhof bis zum Terminal für Halbzuglänge (mind. 300 m) mit einer Elektrifizierung und entsprechenden Annahmegleisen im Hafen ausgebaut werden. Ungeachtet der nicht vorhandenen nationalen Fördermechanismen für den Ausbau von KV-Umschlagsanlagen, welche dem Import/Export von Sendungen in die Schweiz dienen (Fördermechanismen im Ausland gelten nur für alpenquerende Transitverkehre), kann festgehalten werden, dass selbst unter bestmöglichen Annahmen die Anforderungen des Bahnverkehrs für ein nationales Gateway in Weil am Rhein nicht erfüllt werden können.

Die detaillierten Transportkostenanalysen¹⁹ bestätigen, dass selbst bei einem maximalen Ausbau der Infrastruktur und unter gleichen Auslastungsbedingungen der Zugverbindungen, eine Containersendung im Rundlauf von Rotterdam über Weil am Rhein an eine Destination in der Schweiz 40 Franken höhere Kosten verursacht als über ein Gateway Basel Nord. Damit wären die gewünschten und gesetzlich geforderten Verlagerungseffekte auf die Bahn selbst bei einer maximalen Investition mit einem solchen Terminal nicht realisierbar. Im Gegenteil würden, wegen günstigeren deutschen bzw. europäischen Strassenspeditionskosten (u.a. Löhne, Fahrzeuginvestitionen), die Sendungen zum Endkunden in die Schweiz per Lkw ausgeliefert werden. Eine verkehrspolitische Lenkung nach der nationalen Gesetzgebung ist aufgrund des Territorialprinzips nicht durchsetzbar.

Aus Sicht des Strassenverkehrs bleibt zudem festzuhalten, dass sowohl die Erschliessungsstrassen als auch der Autobahnzoll bereits heute in den Spitzenstunden überlastet sind. Verkehrliche Gutachten aus den vergangenen Jahren haben hier Kapazitätsengpässe aufgezeigt. Die Stadt Weil am Rhein hält einen neuen Anschluss an die Autobahn A5 / A98 (Anschluss Märkt) bei weiteren Ausbauten im Hafen für unerlässlich. Dieser ist jedoch nicht in der deutschen Bundesverkehrsplanung vorgesehen.

Fazit

An einem Standort Weil am Rhein (D) kann selbst unter bestmöglichen Ausbauszenarien kein Gateway-Konzept für die Schweiz realisiert werden. Es ist weder ein konkretes Projekt von Dritten vorhanden noch unter den gegebenen Randbedingungen zur Planung bereit. Die Stadt Weil am Rhein plant keine Umnutzung des dazu notwendigen Waldgrundstücks, das in einer Landschaftsschutzzone liegt (vgl. Abbildung 14).

¹⁹ Gesamttransportkostenanalyse Containerverkehre von Rotterdam via Binnenschiff / Eisenbahn / Lkw über Terminal Basel Nord / Weil am Rhein nach Orbe und Lausen; hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH: Bern/Karlsruhe 20.02.2014

3.3.4 Entlastung Nationalstrassen

Für zukünftige Mengensteigerungen im Containerverkehr reicht die vom Markt nachgefragte Kapazität in der Schweiz bereits heute nicht mehr aus. Seit einigen Jahren wandern Umschläge im kombinierten Verkehr ins benachbarte Ausland ab. Die Folge: Die zusätzlichen Container werden immer mehr bereits im Ausland auf den EU-Lastwagen umgeschlagen und belasten das Strassennetz im Raum Basel zusätzlich.

Mit dem Gateway Basel Nord als Terminal mit Hafenbecken können grosse Teile der Verkehre auf der Schiene gehalten oder neu auf die Schiene verlagert werden. Das erklärte Ziel ist ein Modalsplit von 50 Prozent, d.h. jeder zweite Container, der das Terminal erreicht oder verlässt, tut dies auf der Schiene und nicht mehr auf der Strasse. So wird das neue Containerterminal zu einer Reduktion der LKW-Belastung auf der A2 beitragen: im Horizont 2030 um mehr als 380 Lkw-Fahrten am Tag oder 115'000 LKW-Fahrten im Jahr. Dies entspricht einer über 2'000 Kilometer langen LKW-Kolonnen von Basel bis nach Lissabon.

Die Verkehrsbelastung in der Region Basel wird auch in Zukunft weiter zunehmen. Die Realisierung des Gateways Basel Nord dämpft das Wachstum auf der Strasse.

Das heute grösste Schweizer Import/Export Terminal ist auf dem angrenzenden deutschen Gebiet der Terminal in Weil am Rhein der Deutschen Bahn Tochter DUSS. Das Terminal ist heute mit 200'000 TEU pro Jahr ausgelastet. Die Umschläge sind zu 80% Schweiz-Verkehre, die wiederum zu 95% über die Strasse abgewickelt werden. Es gibt für den DUSS Terminal keine Anreize zur Verlagerung der Schweizer Verkehre auf die Schiene. Das Gateway Basel Nord ist damit die bisher fehlende Antwort für einen leistungsfähigen und effizienten Bahnanschluss und so die Verlagerung der Schweizer Import/Export Container auf die Schiene.

3.4 Projektträger und -organisation



Abbildung 15: Projektorganisation Gateway Basel Nord, Quelle GBN AG

Zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und der Gateway Basel Nord AG (GBN AG) wurde eine Planungsvereinbarung getroffen. In dieser wird die planungstechnische und bauliche Abstimmung zwischen den beiden Projekten Terminal und Hafenbecken 3 festgehalten, um die Schnittstellen koordinieren zu können.

Die Gesellschafter / Unternehmen tragen ausschliesslich die eigene wirtschaftliche, finanzielle und betriebliche Verantwortung für ihr jeweiliges Projekt.

Das Gesamtprojekt mit den beiden Projekten Terminal und Hafenbecken 3 wird durch eine gemeinsame fachlich-bauplanerische Koordination im Rahmen einer partnerschaftlichen Projektleitung geführt. Für den Bau und Betrieb des Terminals wird die bestehende Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG zu einer Betreibergesellschaft weiterentwickelt und kapitalisiert. Vorgesehen ist die Beteiligung der Unternehmen Contargo AG (Tochter der Rhenus-Gruppe), Hupac SA, SBB

Cargo AG sowie weiterer interessierter Unternehmen. In diesem Rahmen und im Vorfeld zur Gründung der Betreibergesellschaft hat die Gateway Basel Nord AG bei der WEKO (Eidg. Wettbewerbskommission) ein Vorprüfungsverfahren eingeleitet. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Terminal wird durch die Betreibergesellschaft sichergestellt und ist eine Bedingung dafür, dass das Bundesamt für Verkehr einen Förderbeitrag leistet.

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind weder Teil der Planungsgesellschaft noch der zu gründenden Betreibergesellschaft Gateway Basel Nord AG. Die SRH garantieren gemäss ihrer heutigen Aufgabe und Organisation als neutraler Infrastrukturbetreiber den diskriminierungsfreien, schiffseitigen Zugang zum Terminal, wie dies auch bei allen übrigen Hafenanlagen der Fall ist. Grundlage hierzu ist die bestehende Hafenordnung für die Rheinhäfen beider Basel sowie die Gütertransportverordnung des Bundes (GüTV). Analog wird auch für das Terminal selber gelten.

Das Gateway Basel Nord steht jedem Marktteilnehmer als diskriminierungsfreie Plattform zur Verfügung



Die Projektpartner sagen zu, Basel Nord als breit nutzbare, für alle Logistiker offene Drehscheibe zu gestalten. Dazu gehört:

- **Diskriminierungsfreier Zugang***
Transparentes, regelbasiertes System der Slotvergabe inkl. Umschlag-, Rangier-, Lager- und Zusatzleistungen.
Rekursmöglichkeit bei übergeordneter Institution (z.B. SKE)
- **Transparentes Preissystem***
Klares, transparentes Preissystem, das für alle Nutzer gleichermaßen Anwendung findet
- **Einfache Zollabwicklung**
Dank Inlandstatus und Zollabwicklung am Terminal vor Ort

* Diese Punkte werden u.a. auch im Gütertransportgesetz (GüTG) sowie in der Gütertransportverordnung (GüTV) geregelt resp. vorgeschrieben.

Abbildung 16: Diskriminierungsfreier Zugang Gateway Basel Nord

3.5 Wer profitiert vom Gateway mit Hafenbecken 3

Logistikwirtschaft und Terminalbetreiber:

- Realisierung des Grundsteins für die Umsetzung des neuen nationalen Terminalkonzeptes
- Effizienzsteigerungen in der Logistikkette
 - Im Long-Haul-Transport über grosse Distanzen von/zu den Seehäfen
 - Im Terminal selber gegenüber herkömmlichen Anlagen in der Schweiz
 - Im Weitertransport in/durch der Schweiz
- Weiterentwicklung von nachhaltigen, ressourcenschonenden Logistikketten
- Einbezug und Stärkung der regionalen Standorte

Verbraucher:

- Die Optimierung der Gesamtlogistikkette führt zu Kostenreduktionen beim Transport, welche sich auf die Verbraucherpreise auswirken.

Gesellschaft

- Ausbau der Kapazitäten im Containerverkehr gemäss den Bundesprognosen
- Sinnvolle Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene
- Binnenschifffahrt sowie hoher Bahnanteil führen zu geringeren Umweltbelastungen
- Beitrag zur Versorgungssicherheit des Landes
- Die Schlüsselinfrastruktur für das Logistiksystem bleibt auf Schweizer Boden, was eine eigenständige Gestaltung der nationalen und regionalen verkehrspolitischen Ziele ermöglicht
- Beitrag zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung

Kanton Basel-Stadt

- Prozess der Hafen- und Stadtentwicklung kann weitergeführt werden
- Zielgerichtete Weiterentwicklung der Infrastrukturen
- Entlastung der Strassekapazität (vor allem Osttangente) für die zukünftige Wachstumsentwicklung
- Intensivierung und Konzentration der Logistikanlagen mit dem Effekt, dass in der städtebaulichen Entwicklung neue Möglichkeiten entstehen
- Stärkung des Logistikstandorts Basel
- Durch das Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 entstehen in der Investitionsphase (2019 – 2022) kumuliert Fr. 149.1 Mio. Bruttowertschöpfung und 321 Arbeitsplätze bei Schweizer Unternehmen. Mit dem Betrieb des Gateways Basel Nord kommen dauerhaft jährlich nochmals insgesamt Fr. 89.0 Mio. Bruttowertschöpfung und 578 Arbeitsplätze hinzu. Eine wichtige Rolle spielt hier, dass durch das Gateway Basel Nord Transportdienstleistungen von Schweizer Unternehmen angeboten werden, welche ansonsten ohne GBN von ausländischen Firmen übernommen würden; dies schafft Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Schweiz.²⁰

Schweizerischen Rheinhäfen

- Förderung der Binnenschifffahrt als ökologischen Verkehrsträger
- Stärkung der Drehscheibenfunktion der Häfen
- Ermöglichung einer Entwicklung und Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Zukunft
- Weiterentwicklung des Hafens Kleinhüningen und damit stabile Randbedingungen für die Hafen- und Logistikwirtschaft.

²⁰ BAK Basel Economics AG: Studie „Volkswirtschaftliche Bedeutung des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord“, März 2017

4. Das Projekt Gateway Basel Nord

4.1 Situation und Standort

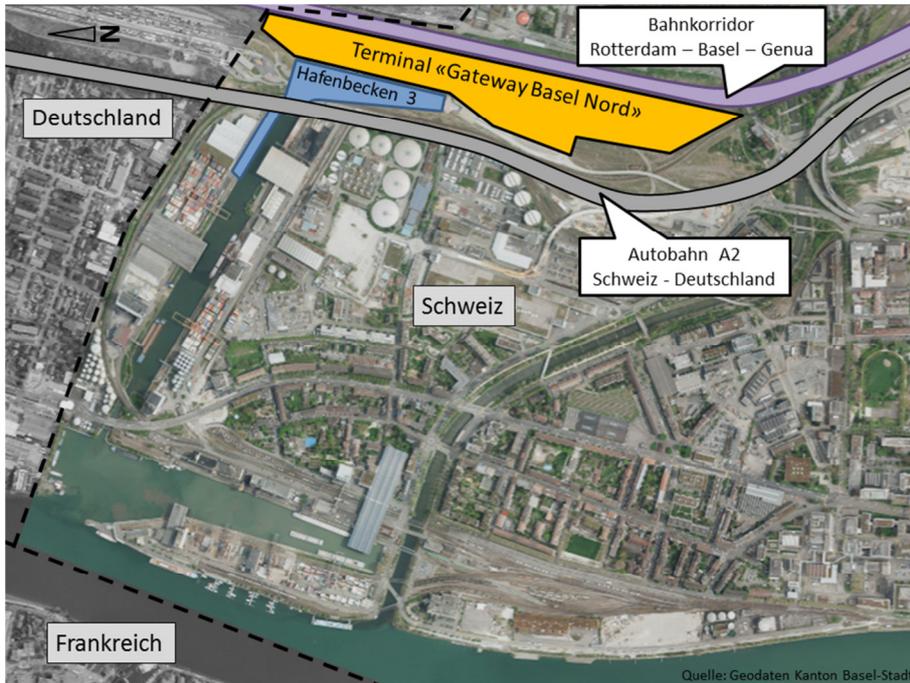


Abbildung 17: Situation und Standort Gateway Basel Nord

Das Projektgebiet befindet sich auf dem Areal des Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn im Nordosten von Basel, direkt an der Landesgrenze zu Deutschland. Das Gebiet ist durch den vorausgegangenen, jahrzehntelangen Bahnbetrieb geprägt.

Das Areal liegt an einer verkehrsgeographisch ausserordentlich interessanten Stelle im europäischen Güterverkehrsnetz (Schienen-Güterkorridor Rotterdam-Genua). Mit den beiden Alpen-Basistunnels (Gotthard, Lötschberg) einerseits und der Rheintalachse von und nach Deutschland und dem Knotenpunkt für Benelux-Verkehre resp. der Rhone-Achse andererseits können Relationen mit hoher Attraktivität gebildet werden.

Das Gelände ist mit dem Autobahn-Halbanschluss "Basel-Kleinhüningen" - insbesondere in Richtung Schweiz - strassenseitig gut erschlossen. Gegen Osten begrenzen die Schienenanlagen der Deutschen Bahn das Projektgebiet. Die Gleisanlagen des Badischen Rangierbahnhofs ermöglichen eine einfache Bahnerschliessung mit einer hohen Kapazität. Nördlich der Landesgrenze befindet sich der Container-Umschlagterminal der Deutschen Bahn Tochter „DUSS“ (Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Strasse). Dieser wurde 1999 eröffnet und wickelt heute im wesentlichen Containerverkehre, aber auch Sattelaufleger ab. Der auf der Landesgrenze liegende (zolltechnisch deutsche und Schweizer) Terminal erfreut sich einer ausserordentlich guten Marktakzeptanz und seine Kapazitätsgrenzen heute nahezu erreicht. Das Bahn-Strasse DUSS-Terminal ist das grösste Import/Export-Terminal für die Schweiz und auch der grösste Wettbewerber der Rheinschifffahrt. Mit der Realisierung des Gateway Basel Nord-Projekts kann ein wesentliches Element der Schweizer Verkehrspolitik geschaffen werden – der leistungsfähige Bahnanschluss Richtung Schweiz –, so dass damit ein Teil des bisherigen Lkw-Verkehre durch die Agglomeration Basel auf die Bahn verlagert wird.

Der Rhein befindet sich westlich in einer Distanz von rund 1 km.

4.2 Projektphasen

Das Gesamtprojekt des trimodalen Terminals ist in zwei Projektphasen unterteilt:

Die erste Bauphase umfasst:

- Baustufe 1.1: bimodales Umschlagterminal (Schiene – Strasse), eingleisiger Anschluss im Norden an den Badischen Rangierbahnhof, Realisierung ab 2019; seit Mitte 2016 läuft das Plangenehmigungsverfahren. Leitende Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr BAV²¹. Mit der Plangenehmigung wird die Baubewilligung erteilt.
- Baustufe 1.1+: Realisierung des Gleisanschlusses im Süden an den Badischen Personenbahnhof; Realisierung abhängig von Stellwerkprojekt der Deutschen Bahn; voraussichtlich ebenfalls ab Ende 2019
- Inbetriebnahme ist für Ende 2020 vorgesehen.

Die zweite Bauphase umfasst:

- Ausbau zum trimodalen Terminal (Schiene, Rhein und Strasse)
- Hauptbestandteil dieser Phase bildet Bau des Hafenbeckens 3
- Im Weiteren werden Kran- und Containerlagerkapazitäten ausgebaut
- Zusätzlich wird die Schienenanbindung im Norden von einem Gleis auf mind. drei Gleise erweitert sowie für den Bau des Hafenbeckens eine bestehende Gleisverbindung für die Deutsche Bahn ersetzt
- Die Bauphase des Hafenbeckens 3 wird parallel zum laufenden Betrieb des Terminals stattfinden, sodass das Hafenbecken Ende 2023 in Betrieb genommen werden kann.

4.3 Gateway Basel Nord – Teilprojekt Terminal

Das Teilprojekt Terminal umfasst Planung, Realisierung eines Grossterminals auf dem Areal des Rangierbahnhofs der DB auf Schweizer Hoheitsgebiet. Es wird durch den Projektträger Gateway Basel Nord AG verantwortet und realisiert – siehe Kapitel 3.4.

Mit dem Gateway Basel Nord wird das erste Grossterminal der Schweiz realisiert. Es stellt einen Konsolidierungspunkt für die Containermengen im Import / Export dar, wird aber auch im Sinne der Korridor-Strategie des NEAT Zulaufs für Transitmengen als Umsteigepunkt zur Verfügung stehen.

Das Terminal besteht aus folgenden Elementen:

- 6 Umschlaggleise für europäische Standard-Zuglängen bis 750m und 1 Umfahrungsgleis
- 2 Gleisfächer für die Gleisanbindungen Richtung Norden (D) und Süden (Bad. Bhf.)
- Doppelspurige Strasse (1 Spur Fahrbahn, 1 Spur Umschlag) um das Container-Zwischenlager
- Zwischenlager für max. 2100 Standard-Container und Depot für max. 1650 Standard-Container
- 3 – 5 Portalkräne; Anzahl in Abhängigkeit Kapazitätsbedarf und Baustufe; Kranauskragung über Umschlaggleise, beide doppelspurigen Strassen, Container-Zwischenlager, Depot und 2 Schiffsbreiten
- Bereich Gate-In und Gate-Out für LKW inkl. Vorerfassung, Vorstaufläche und Anmeldung
- Mehrere Betriebsgebäude (Büro, Gerätehalle, Werkstatt, Anmeldekiosk, Zoll inkl. Zollhalle)

²¹ Art. 18 Eisenbahngesetz (EBG), vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2017)



Abbildung 18: Darstellung aus der Terminalbetriebsimulation

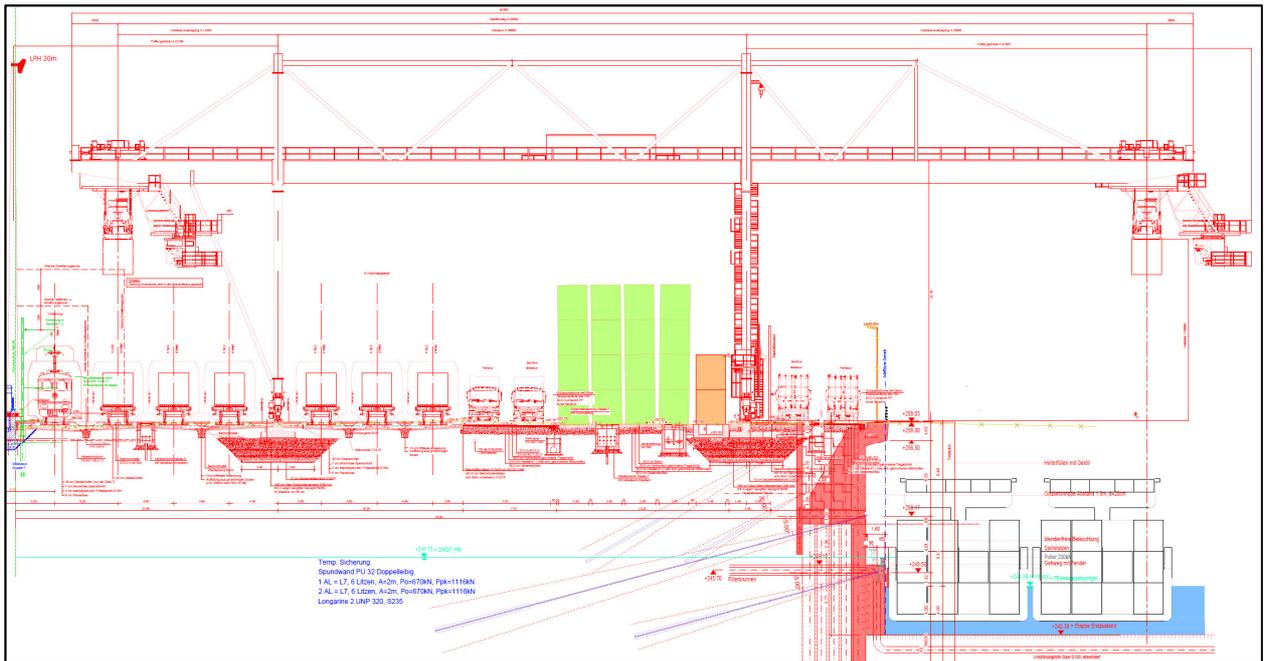


Abbildung 19: Querschnitt durch das Terminal mit Hafenbecken 3

4.4 Schiffsanschluss des Gateway Basel Nord – Teilprojekt Hafenbecken 3

Mit Realisierung des Hafenbeckens 3 erhält die Binnenschifffahrt Zugang zum Terminal, welcher für den trimodalen Umschlag zwischen Schiff, Bahn und Lkw konzipiert ist. Das Hafenbecken 3 ist Bestandteil des Gesamtprojekts Gateway Basel Nord und wird als eigenständiges Teilprojekt von den Schweizerischen Rheinhäfen verantwortet.

Das Teilprojekt Hafenbecken 3 beinhaltet folgende Hauptobjekte (siehe auch Übersichtsplan auf der nächsten Seite):

- Hafenbecken 3
- Warteposition Hafenbecken 2
- Brücke Hafenbahn
- Abfangung A2-Grenzbrücke (Brücke Grenzstrasse)
- Anpassung Grenzstrasse
- Strassenerschliessung DUSS Terminal
- Anpassung Streckengleis Hafenbahn
- Funktionaler Ersatz Gleis 69 (Deutsche Bahn)

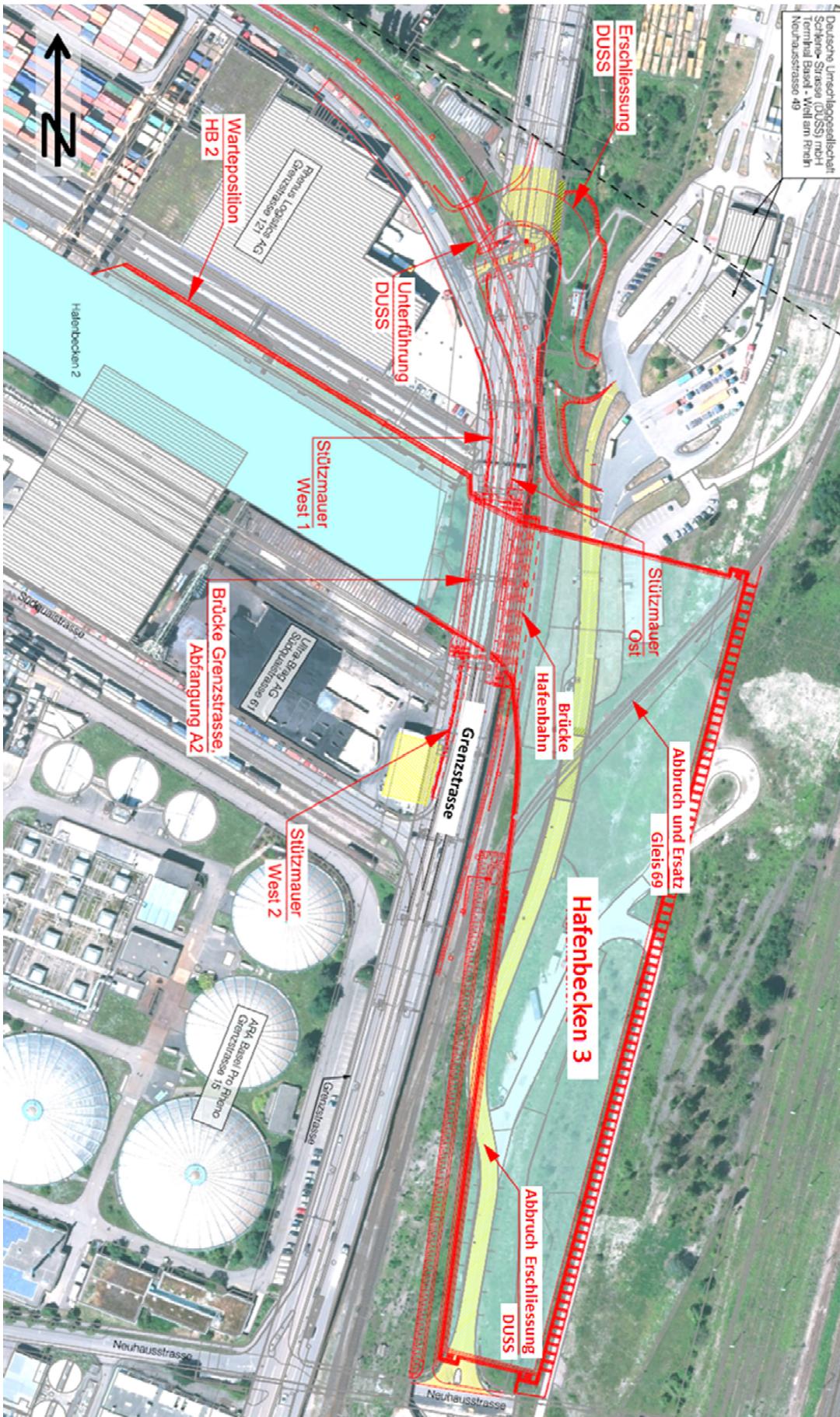


Abbildung 20: Teilprojekt Hafenbecken 3, Hauptobjekte

4.4.1 Hafenbecken 3

Mit dem Hafenbecken 3 wird der Anschluss des Terminals Gateway Basel Nord zum Rhein für die Binnenschifffahrt ermöglicht. Das neue Hafenbecken wird an das bestehende Hafenbecken 2 angeschlossen und führt unter der A2-Grenzbrücke zum Terminal. Die 330 m lange Ostquaimauer bietet Platz für zwei Umschlagsplätze, welche in zwei Schiffsbreiten belegt werden können. Zusätzlich ist an der Westquaimauer eine Warteposition für den schnellen Schiffswechsel unter dem Kran vorgesehen.

Unter Ausnutzung der allseitig begrenzten Platzverhältnisse wurde die Form des Hafenbeckens 3 optimal auf den Platzbedarf, die nautischen Erfordernisse normierter Rheinschiffe und die in der Containerschifffahrt üblichen Koppelverbände ausgelegt. Ebenfalls wird die Befahrbarkeit für möglicherweise in Zukunft aufkommende 150 m lange Containerschiffe gewährleistet. Ein- und Ausfahrten in das Hafenbecken 3 sind bei gleichzeitiger Belegung der Umschlagplätze und Wartepositionen auch mit den gegenwärtig grössten Einzelschiffslängen möglich. Zur Verifizierung der Planung und zu Testzwecken sind Probefahrten mit dem Flachwasserfahrersimulator SANDRA am DST Duisburg (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Universität Duisburg Essen) durchgeführt worden. Für den Simulator sind Rhein, Hafenbecken 1 und 2 sowie das projektierte Hafenbecken 3 als Sichtmodell erstellt worden. Die Ein- und Ausfahr-Situation wurde im Fahr-Simulator – in über 50 Testfahrten – von mehreren Experten getestet und optimiert. Verschiedene Belegungsszenarien und Schiffgrössen kamen zur Anwendung, um nautische Grenzen und Möglichkeiten zu untersuchen. Die Simulationen zeigen, dass das geplante Hafenbecken ohne Probleme nutzbar ist.

4.4.2 Warteposition Hafenbecken 2

Im Hafenbecken 2 am östlichen Ende soll ein zusätzlicher Wartebereich gebaut werden; das bestehende Hafenbecken 2 wird dazu auf einer Länge von ca. 165 m verbreitert. Neben der Funktion als weitere Warteposition verbessert die Verbreiterung die Möglichkeit des Kreuzens von Schiffen, falls auf gegenüberliegender Seite der Umschlagplatz belegt ist. Ausserdem optimiert es die Ein- und Ausfahrtsituation in das Hafenbecken 3.

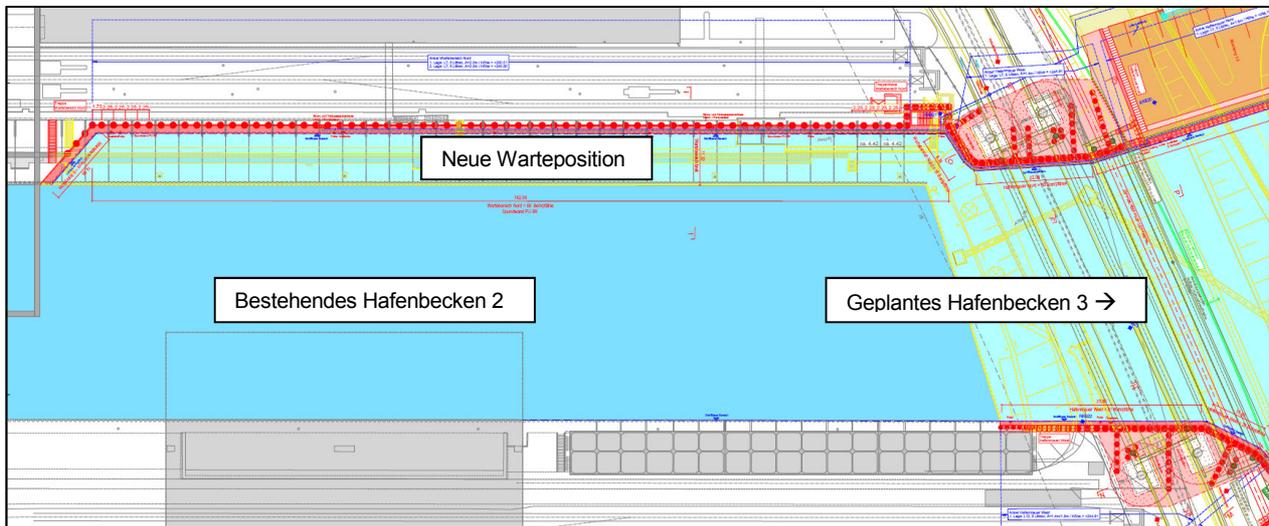


Abbildung 21: Neue Warteposition Hafenbecken 2

4.4.3 Brücke Hafenbahn

Das Zuführungsgleis zum Hafen Kleinhüningen liegt im projektierten Einfahrtsbereich für Schiffe zum Hafenbecken 3. Eine Brückenkonstruktion über die Einfahrt zum Hafenbecken 3 ermöglicht weiterhin die eingleisige Erschliessung des Hafens.

4.4.4 Abfangung A2-Grenzbrücke (Brücke Grenzstrasse)

Im Projektperimeter verläuft über der Grenzstrasse die auf Stützpfeilern aufgeständerte Autobahn A2 (sogenannte „A2-Grenzbrücke“) von und nach Deutschland. Ein Zwillingsspielerpaar der A2-Grenzbrücke wird im Bereich der geplanten Schiffszufahrt zum Hafenbecken 3 durch eine Abfangkonstruktion, welche auf beiden Seiten der Schiffseinfahrt fundiert ist, ersetzt. Diese Massnahme ermöglicht eine deutliche Aufweitung der Hafenbecken-3-Einfahrt, so dass diese sogar leicht breiter als das bestehende Hafenbecken 2 in diesem Bereich umgesetzt werden kann.

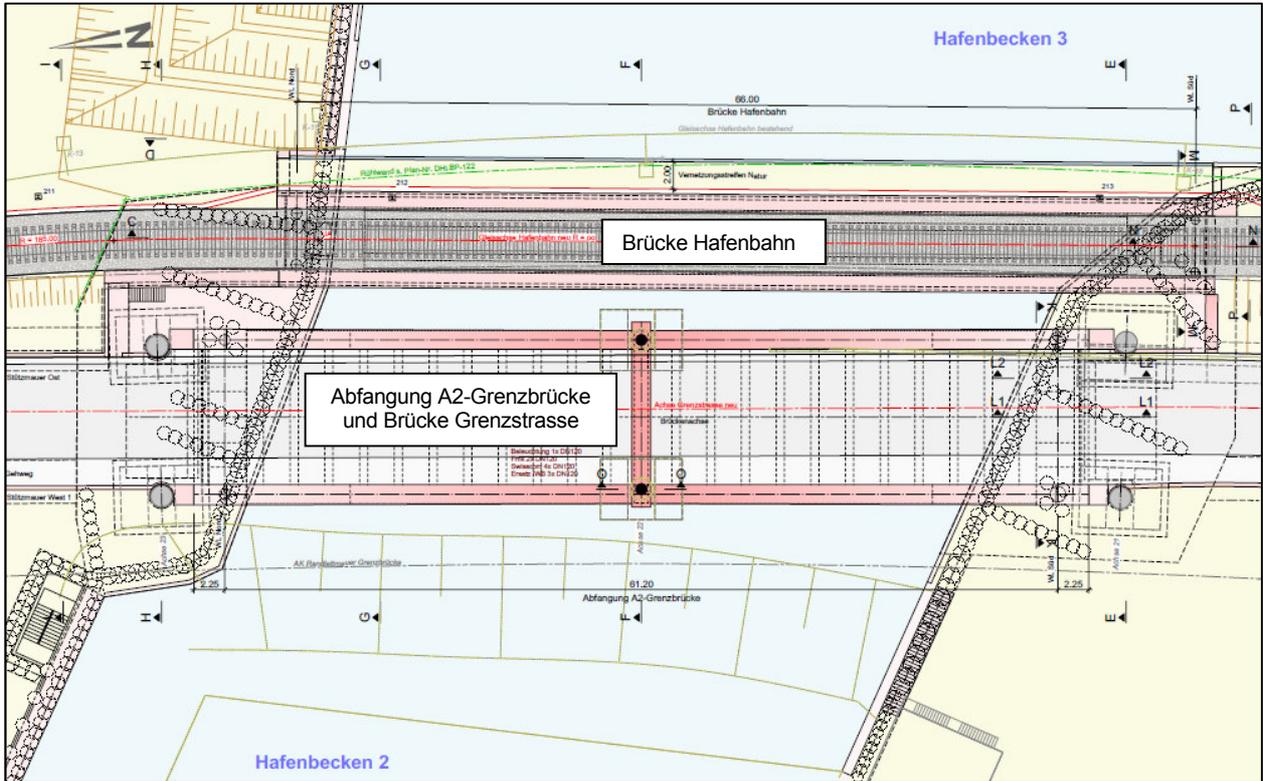


Abbildung 22: Brückenbauwerke Grenzstrasse und Hafenbahn

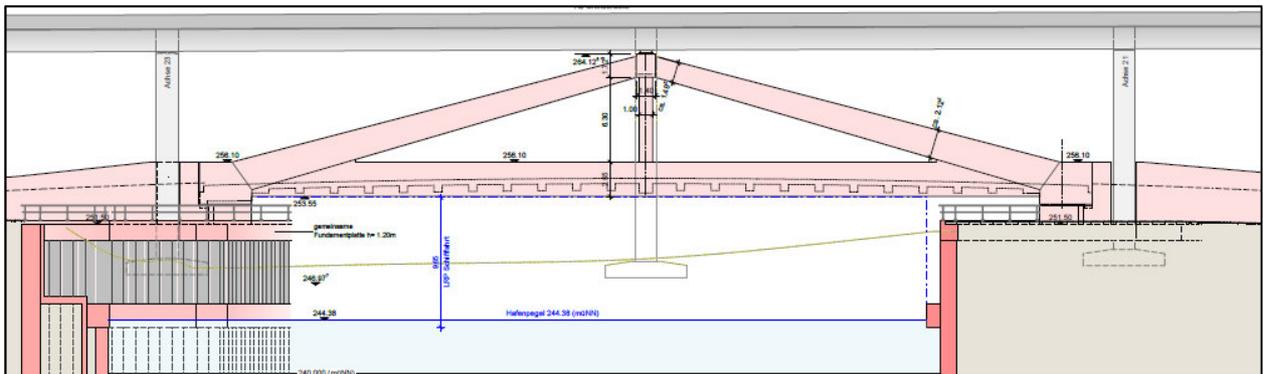


Abbildung 23: Abfangung A2-Grenzbrücke (Brücke Grenzstrasse)

Für die unter der A2-Grenzbrücke verlaufende Grenzstrasse wird in gleicher Lage eine Brücke erstellt. Die Abfangung und die neue Strassenbrücke werden als kombiniertes Bauwerk realisiert.

Containerschiffe sind in ihrer Höhe variabel. Je nach Ladung, Anteil Leercontainer oder Höhe der zu passierenden Brücke kann das Schiffsführerhaus herunter- resp. hochgefahren werden. Wegen des Fahrmanövers bei der Einfahrt zum Hafenbecken 3 sind optimale Sichtverhältnisse für die

Schiffsführer notwendig. Aus diesem Grund wird das Brückenbauwerk mit einer Durchfahrtshöhe von 9.1 m erstellt, was zu einer Anhebung der Grenzstrasse um bis zu 4 m führt.

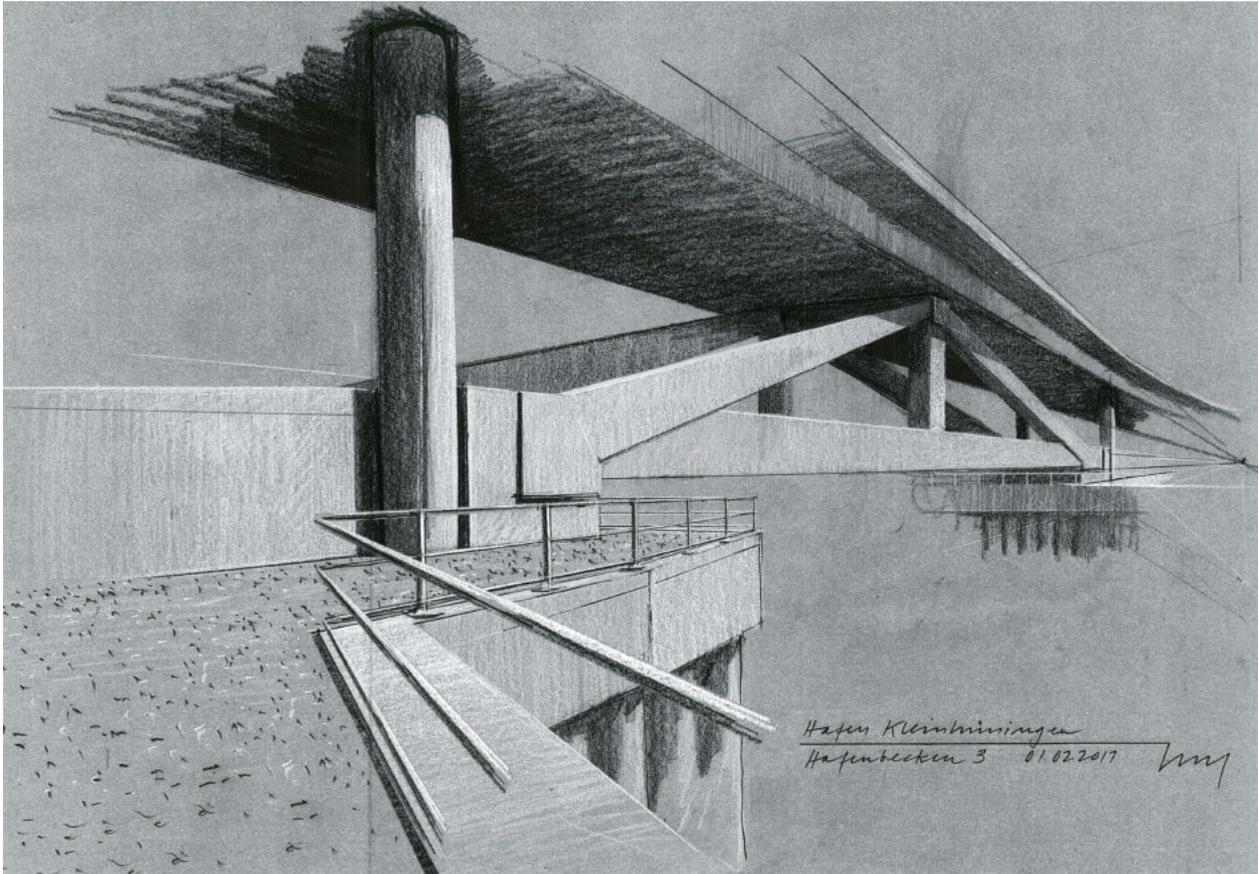


Abbildung 24: Zeichnerische Darstellung Abfängung A2-Grenzbrücke (Brücke Grenzstrasse)

4.4.5 Anpassung Grenzstrasse

Der Strassenverlauf der Grenzstrasse bleibt unverändert, jedoch muss die Grenzstrasse im Bereich der neuen Brücke erhöht sowie angrenzende Strassenbereiche angepasst werden.

4.4.6 Strassenerschliessung DUSS Terminal

Der deutsche Containerterminal (sog. Umschlagsbahnhof Basel – Weil) der Deutschen Bahn (DUSS = Deutsche Umschlagsgesellschaft Strasse - Schiene) in Weil am Rhein ist heute über das Areal des ehem. Badischen Rangierbahnhofs direkt an die Neuhausstrasse und damit an das kantonale Strassennetz angeschlossen. Die Anbindung erfolgte 1995 per Plangenehmigungsverfahren als der Umschlagsbahnhof als Ersatz und Erweiterung für den Umschlag des kombinierten Verkehrs im Güterbahnhof Erlenmatt gebaut wurde. Der DUSS Terminal ist Grenzzollterminal und kann Verkehre von beiden Ländern abwickeln. Er schlägt heute etwa 200'000 TEU um, wovon 80% Schweiz-Verkehre sind, die zu 95% über die Strasse abgewickelt werden.

Da die heutige Strassenverbindung vollständig durch das neue Hafenbecken 3 belegt wird, ist für die Strassenerschliessung des deutschen Umschlagterminal die Eisenbahnunterführung Weiler Weg neu zu bauen. Das Verkehrsregime – und damit die Ausgestaltung der Strassenanbindung – ist noch Gegenstand von Abstimmungen mit dem BAV. Grundlage ist die Beantwortung der Motion

15.3627²² von Ständerat Claude Janiak, wo der Bund die Fragestellung im Rahmen der Gesamtkonzeption des neuen Gütertransportgesetzes und damit der Förderung des Schienengüterverkehrs sieht.

4.4.7 Anpassung Streckengleis Hafengebäude

Das Streckengleis muss aufgrund der Schiffseinfahrt zum Hafenbecken 3 auf eine Brücke (Brücke Hafengebäude) verlegt werden. Auf einer Länge von 410 m wird das Streckengleis in Lage und Höhe angepasst.

4.4.8 Funktionaler Ersatz Gleis 69 Deutsche Bahn

Im nördlichen Bereich des Hafenbeckens 3 läuft heute ein Gleis der Deutschen Bahn, welches die Rangiergruppen auf deutschem Gebiet mit dem Badischen Bahnhof verbinden. Dieses Gleis ist für den Bau des Hafenbeckens 3 zu verlegen. In gemeinsamer Koordination mit der Deutschen Bahn konnte eine Lösung für den funktionalen Ersatz entwickelt werden. Der Ersatz beinhaltet die Integration der neuen Gleisverbindung in das neue Elektronische Stellwerk der Deutschen Bahn für den Badischen Rangierbahnhof. Aufgrund der noch laufenden Verhandlungen und Planungen mit der Deutschen Bahn zum Ersatz des Gleises 69 sind die Kosten für die Massnahme auf Stufe Studie in geringerer Genauigkeit als das Bauprojekt des Hafenbeckens 3.

4.4.9 Stand Planungen und Verfahren

Das technische Vorprojekt des Hafenbeckens 3 konnte Anfang 2016 abgeschlossen werden. Im Anschluss wurde das detailliertere Bauprojekt ausgearbeitet, welches seit Februar 2018 vorliegt und von unabhängigen Prüfengeuren begutachtet wurde. Die Meilensteine des Projektes sind wie folgt veranschlagt:

Oktober 2017	Ergebnisse Vorprüfung vom Bundesamt für Verkehr zum Finanzierungsgesuch
	Die SRH haben am 14. Juli 2016 auf Basis des seit dem 1. Juli 2016 geltenden neuen Gütertransportgesetzes ein Gesuch um Investitionsbeiträge betreffend Hafenbecken 3 dem Bundesamt für Verkehr eingereicht.
März 2018	Grundsätzliche Zusage vom Bundesamt für Verkehr zum Finanzierungsgesuch Hafenbecken 3; Höhe der Förderung: 40.0 Mio. Franken.
Juli 2018	Finanzierungsverfügung Bundesamt für Verkehr Terminal Schiene – Strasse zum Finanzierungsgesuch der Gateway Basel Nord in Höhe von rund 83 Mio. Franken liegt vor.
nach GRB	Finanzierungsverfügung Bundesamt für Verkehr für Hafenbecken 3
nach GRB	Einreichung der Projektunterlagen zur Plangenehmigung (Baubewilligung). Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr BAV
2020	Erhalt der Plangenehmigung (Baubewilligung)
Mitte 2020	Beginn der Baurealisierung
Mitte 2023	Abschluss der Baurealisierung
Anfang 2024	Inbetriebnahme des neuen Hafenbeckens 3

²² 15.3627 Motion; Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe beim grenznahen unbegleiteten kombinierten Verkehr. Korrektur der Vorschriften; Eingereicht von: Janiak Claude; Sozialdemokratische Fraktion; Einreichungsdatum: 18.06.2015; Eingereicht im: Ständerat.

4.5 Umweltverträglichkeit

Ökologischer Wert des Geländes Basel Nord

Durch die Ausdehnung der Industrie- und Siedlungsflächen sowie die Verbauung von Rhein, Wiese und Birs wurden die natürlichen Lebensräume wie auch Ausbreitungskorridore vieler Arten grösstenteils zerstört. Nach der Ausserbetriebnahme des badischen Rangierbahnhofes der Deutschen Bahn AG 1990 entwickelten sich die Schotterflächen zu Ersatzlebensräumen. Es entstand ein ökologisch wertvoller Lebensraum mit einer grossen Vielfalt an seltenen Pflanzen- und Tierarten. Diese haben sich entlang der trockenwarmen Flächen der Bahnlinien ausgebreitet. Aufgrund des hohen Naturwertes wurde der ehemalige badische Rangierbahnhof ins Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (dort als nicht-bereinigtes Objekt im Anhang 2) sowie in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen.

Massnahmen zugunsten der Natur

2003 kaufte SBB Cargo das Areal vom deutschen Bundeseisenbahnvermögen mit der Absicht, auf dem Gelände ein Terminal für den Containerumschlag zu bauen. Dies sichert weiterhin eine bahnahe Nutzung des Areals. Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz und TWW Verordnung sind die Projekte verpflichtet, für bestmöglichen Artenschutz Schutz, sowie Wiederherstellung und angemessenen Ersatz der von der Natur eroberten Flächen zu sorgen. Dazu wurden einerseits eine Bewertungsmethodik zur Bilanzierung des Ersatzes sowie ein Artenschutzkonzept und eine landschaftspflegerische Begleitplanung erarbeitet. Andererseits wurde im Projektierungsprozess die Flächenbeanspruchung des Terminals auf ein betrieblich notwendiges Minimum reduziert, ohne dass das Verlagerungsziel auf Schiene und Binnenschiff gefährdet wird. Ziel ist es, ausreichend Lebensräume als Ersatzmassnahme für die vorhandenen seltenen Tier- und Pflanzenarten zu finden sowie Ausbreitungskorridore aufzuwerten respektive zu schaffen.

Im Dialog entwickelte Bewertungsmethodik

Um die Ersatzflächen und ökologische Massnahmen für die heute bestehenden Naturwerte zu beziffern, wurde durch die Fachplaner der Projekte Terminal und Hafenbecken im Dialog mit den Umweltbehörden von Bund und Kanton Basel-Stadt eine fundierte Bewertungsmethode entwickelt:

Jede Flächeneinheit auf dem Gelände Basel Nord wird mit Punkten nach ökologischen Kriterien bewertet. Die ermittelte Gesamtpunktezahl widerspiegelt so den heutigen ökologischen Wert des Geländes. Die gleiche Bewertung wird für den geplanten Zustand mit Terminal angewendet. Die Differenz zwischen den Gesamtpunktezahlen mit und ohne Gateway resp. Hafenbecken muss ausserhalb des Geländes durch ökologische Massnahmen auf Ersatzflächen und ökologische Massnahmen ausgeglichen werden.

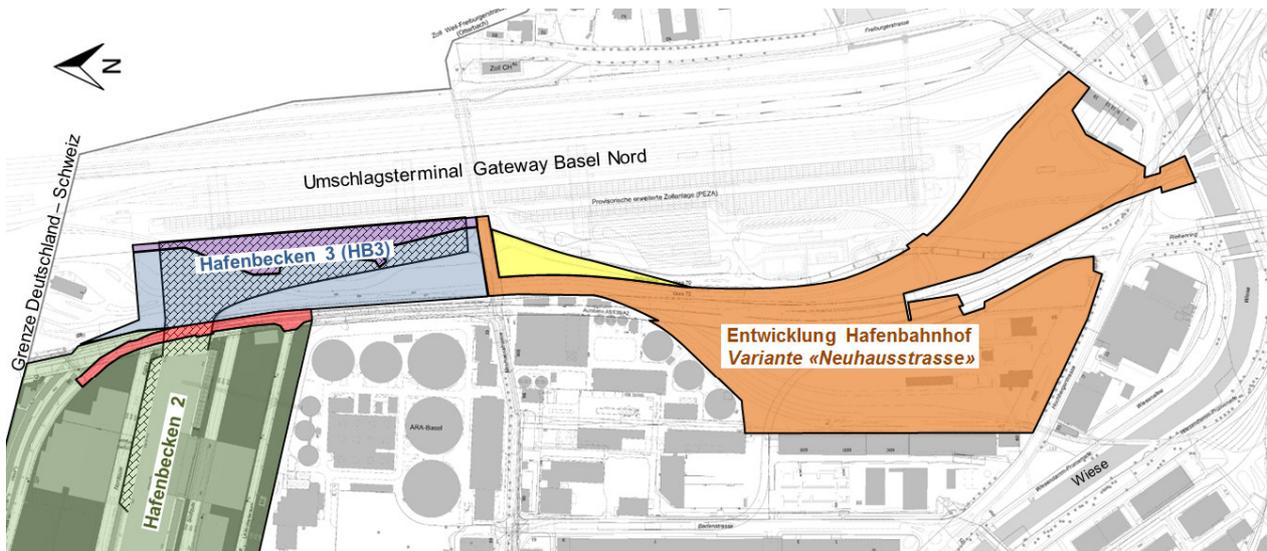
Stand der Arbeiten

Im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Plangenehmigung der ersten Baustufe des Terminals sind im Umweltverträglichkeitsbericht alle Bau- und Betriebsphasen – also auch für die des Hafenbeckens dargestellt und im Hinblick auf ihre Einflüsse auf die Umwelt bewertet. Auf Basis der beschriebenen Bewertungsmethodik sind für alle Infrastrukturprojekte auf dem Areal die möglichen Ersatzflächen gemeinsam mit der kantonalen Fachbehörde in einem Screening-Verfahren ermittelt, analysiert und koordiniert. Die einzelnen Projekte (Vierspur-Ausbau Deutsche Bahn, Gateway und Hafenbecken) bearbeiten derzeit auf dieser Grundlage ihre Ersatzmassnahmen, die sie gemeinsam mit den Fachbehörden koordinieren.

5. Finanzielle Auswirkungen Realisierung Hafenbecken 3

5.1 Landerwerb

Voraussetzung für die Realisierung des Projektes ist der Erwerb von zwei Teilflächen mit einer Gesamtfläche von rund 36'000 m² für das Hafenbecken 3. Dabei fallen 10'000 m² auf ein von SBB-Cargo und 26'000 m² auf ein vom Bundeseisenbahnvermögens (BEV) / Deutsche Bahn (DB) gehaltenes Grundstück. Der Gesamtpreis für beide Teilflächen liegt bei voraussichtlich 7.20 Mio. Franken.



Legende

	Schraffur	Hafenbecken 3 mit neuer Warteposition		Rot	Änderung der Zuständigkeit von Tiefbauamt BS zu SRH
	Grün	Bestehender Hafenperimeter (SRH)	<i>Landerwerb für Hafenbahnhof (→ nicht Teil der vorliegenden Vorlage)</i>		
	Violett	HB3: Landerwerb SBB Cargo, ca. 10'000 m ²		Orange	Hafenbahnhof: Landerwerb BEV (D), ca. 96'000 m ²
	Blau	HB3: Landerwerb BEV (D), ca. 26'000 m ²		Gelb	Hafenbahnhof: Landerwerb ASTRA (Bund), ca. 5'000 m ²

Abbildung 25: Eigentumsverhältnisse und Landerwerb Realisierung Hafenbecken 3

Neben dem Hafenbecken 3 ist die Gesamtparzelle 306 des Bundeseisenbahnvermögens für den Kanton Basel-Stadt von Interesse, um dort perspektivisch die Hafenbahn weiterentwickeln zu können – siehe hierzu Kapitel 2.4. Vor diesem Hintergrund führt der Kanton Basel-Stadt mit dem Bundeseisenbahnvermögen Verhandlungen zum Erwerb des Grossteils der Parzelle 306 in Sektion 9B des Grundbuches Basel mit einer Fläche von ca. 122'000m². Im vorliegenden Ratschlag wird nur der für das Hafenbecken 3 notwendige Landerwerb behandelt.

Die Verhandlungen mit dem Bundeseisenbahnvermögen können nur erfolgreich zu Ende geführt werden, wenn auch betriebliche, technische und rechtliche Fragen mit der Deutschen Bahn geklärt werden. Diese Abklärungen können gemäss den bisherigen Erfahrungen nur im Austausch zwischen Behörden und den Projektbeteiligten der Bahnen gelöst werden.

5.2 Landerwerb von SBB Cargo AG

Zwischen SBB Cargo und dem Finanzdepartement (Immobilien Basel-Stadt) wurden Verhandlungen für den Erwerb einer Teilfläche der Parzelle 536 in Sektion 9B des Grundbuches Basel geführt. Zur Sicherung des Grundstückes haben die Parteien einen Vorvertrag zu einem Kaufvertrag abgeschlossen. Die wichtigsten Vertragspunkte können wie folgt zusammengefasst werden:

Verkäuferin:

Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG

Käufer:

Einwohnergemeinde der Stadt Basel, Verwaltungsvermögen

Kaufobjekt:

Zirka 10'000 m² der Parzelle 536 in Sektion 9B des Grundbuches Basel. Die Abparzellierung soll im Rahmen des Abschlusses des definitiven Kaufvertrages erfolgen.

Das Kaufobjekt wird ins Verwaltungsvermögen gekauft.

Kaufpreis:

Franken 200.00 / m²

Abbruch / Rückbau:

Die Verkäuferin stellt dem Käufer das Grundstück zur Verfügung, in dem Zustand, wie es sich zum Zeitpunkt der Handänderung befindet. Die Kosten für Abbruch und Rückbau sind somit vom Käufer zu tragen.

Altlasten und abfallrechtliche Belastungen:

Das Grundstück ist im Kataster der belasteten Standorte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (KbS BAV) als belastet aber weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig kartiert.

Die Kosten für die Entsorgung von abfallrechtlichen Belastungen gehen vollumfänglich zu Lasten des Käufers.

Bedingungen zum Abschluss des Kaufvertrages:

- Rechtskräftiger Entscheid des Grossen Rates zur Realisierung des Hafengebäckens 3 und Ermächtigung des Regierungsrates den definitiven Kaufvertrag mit der Verkäuferin abzuschliessen.
- Es muss ein bewilligtes Projekt für das Hafengebäckens 3 vorliegen.

Dieser Vorvertrag fällt dahin und damit die Verpflichtung der Parteien, einen Kaufvertrag einzugehen, wenn die erforderlichen politischen Entscheide nicht erhältlich sind oder kein bewilligtes Projekt realisiert werden kann.

Mit diesem Ratschlag wird beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen, den definitiven Kaufvertrag mit der Verkäuferin gemäss oben beschriebenen Konditionen abzuschliessen.

5.3 Landerwerb vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) / Deutsche Bahn (DB)

Die Verhandlungen zum Erwerb der Teilfläche von rund 26'000 m² der Parzelle 306 in Sektion 9B des Grundbuches Basel des Bundeseisenbahnvermögen (BEV) / Deutsche Bahn (DB) sind noch nicht abgeschlossen. Neben der Grundeigentümerin sind diverse Dienststellen des Kantons Basel-Stadt, die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und die SBB Cargo AG in die Verhandlungen involviert. Analog Landerwerb von SBB-Cargo wird ein Vorvertrag zu einem Kaufvertrag mit den gleichen Konditionen angestrebt. Mit diesem Ratschlag wird beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn (DB) zu den analogen Konditionen des Landerwerbes SBB Cargo zu führen und den definitiven Kaufvertrag abzuschliessen.

5.4 Kosten für die abfallrechtliche Entsorgung belasteter Bodenaushub

Im Rahmen der Planungen wurden alle vorhandenen Daten aus Nachbarprojekten sowie eigene Bodenuntersuchungen der Schweizerischen Rheinhäfen in einem Gutachten zum Aushub und dessen Entsorgung verdichtet.²³ Danach ergeben sich Aufwendungen für die Entsorgung abfallrechtlicher Bodenbelastungen in Höhe von 17.92 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST). Die Unsicherheit der gutachterlichen Kostenschätzung in Höhe von +/- 30% wurde auf der sicheren Seite liegend bereits mit eingerechnet (gutachterliche Kostenschätzung 12.8 Mio. Franken +/-30%). In den Projektkosten ist entsprechend nur der unbelastete Aushub enthalten.

Die Kosten für die Entsorgung von abfallrechtlichen Belastungen gehen gemäss oben erwähnter Konditionen vollumfänglich zu Lasten des Käufers. Für die Aufwendungen zur Entsorgung abfallrechtlicher Belastungen werden daher im Rahmen dieser Vorlage Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung des Finanzdepartements in Höhe von 17.92 Mio. Franken beantragt.

5.5 Vorgesehene Landüberlassung an SRH

Es ist vorgesehen, die für das Projekt notwendigen Flächen nach Erwerb den SRH zur Nutzung zu überlassen. Es wird ein entsprechender Baurechtsvertrag zwischen der Einwohnergemeinde Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen entsprechend den Regeln des Rheinhafen-Vertrages abgeschlossen. Basis des Vertrages sind die Konditionen der Infrastrukturparzelle 543 des Grundbuchs Basel Sektion 9B für die bestehenden Baurechte der SRH.

Die mit dem Hafenbecken 3 zu erwirtschaftenden Hafengebühren dienen der Deckung der Betriebs- und Unterhaltskosten der Infrastruktur. Mögliche Überschüsse werden im Sinne eines finanziellen Interessensausgleichs dem Kanton Basel-Stadt für die laufenden Baurechtsverträge am Klybeckquai und am Dreiländereck gutgeschrieben bis in Folge der Ergebnisse der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen eine Anpassung des Hafenerimeters und damit des Rheinhafen-Staatsvertrages für den Zeitraum ab 2030 notwendig wird – siehe auch Kapitel 5.8.3. Für den Kanton Basel-Landschaft, welcher weder an den städtebaulichen Wertschöpfungen noch an der Finanzierung des Hafenbeckens 3 beteiligt ist, erfolgt daher die Abwicklung des Darlehens des Kantons Basel-Stadt an die SRH in der Rechnung der SRH wertneutral. Das heisst, dass für beide Eigner Kantone die flexible Verzinsung für die den SRH zur Nutzung überlassenen Flächen gemäss Rheinhafen-Vertrag sowohl im Verhältnis (BL 60%, BS 40%) wie auch in absoluter Höhe stabil bleibt.

Zur Regelung des Werkeigentums an der neuen Brücke Grenzstrasse wird die Umwidmung der Allmend in eine Eigentumsparzelle der Einwohnergemeinde der Stadt Basel (siehe rote Fläche Abbildung 25) beantragt. Die Landüberlassung erfolgt im gleichen Sinne wie die der Infrastrukturparzelle an die SRH.

5.6 Raumplanerische Sicherung und Koordination

Wie vorne bereits ausgeführt (vgl. Abschnitt 3.1) ist der Bau des neuen Hafenbeckens 3 im Gebiet des badischen Rangierbahnhofs aufgrund der Überlagerung mit diversen weiteren (Bahn-)Infrastruktur- und Logistikvorhaben und im Kontext der notwendigen Abstimmung mit den Naturschutzanforderungen ein sehr komplexes Vorhaben. Die Abstimmung der verschiedenen Grossprojekte mit sehr unterschiedlichen Projektträgern in der Schweiz und in Deutschland mit entsprechend unterschiedlichen Rahmenbedingungen ist bereits sehr anspruchsvoll. Die beteiligten Departemente haben für diese Koordination zwischen den nationalen Bahnunternehmen, privaten Logistikfirmen und den Interessen des Kantons bereits grosse Anstrengungen unternommen. Der erhebliche Aufwand konnte bisher aus vorhandenen Mitteln gedeckt werden. Mit Beginn der anstehenden Umsetzung des Hafenbeckens 3 und den weiter voranschreitenden verkehrlichen Planungen im Bereich

²³ Pfrirer, Nyfeler und Partner; Schweizerische Rheinhäfen; Abschätzung des Kostenrisikos; Aushub, Triage und Entsorgung; 16.01.2017

des badischen Rangierbahnhofs sowie den anstehenden Stadtentwicklungsschritte sind jedoch zusätzliche Ressourcen in Höhe von 510'000 Franken nötig, um die erforderlichen technischen, rechtlichen und planerischen Arbeiten, die vor allem im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zu leisten sind, ausführen zu können.

5.7 Investitionskosten Hafengebeken 3

	Jahr 0 IST	Planjahr 1 2018	Planjahr 2 2019	Planjahr 3 2020	Planjahr 4 2021	Planjahr 5 2022	Planjahr 6 2023	Investition Total TCHF
Schweizerische Rheinhäfen								
Investition Hafengebeken 3								
Stand: August 2018	TCHF	TCHF	TCHF	TCHF	TCHF	TCHF	TCHF	
Position								
Naturschutz				942	634	632	506	2'714
Vorinvestition Spundwand Hafemauer Ost			1'944					1'944
Anpassung Grenzstrasse				2'000	3'500	1'745		7'245
Unterführung DUSS				1'755				1'755
Anpassung Hafebahn				649	1'301	963		2'914
Brücke Hafebahn				864	2'969			3'833
Abfangung A2 inkl. Brücke Grenzstrasse					409	4'051		4'460
Hafengebeken 3 - Erdarbeiten							23'430	23'430
Hafengebeken 3 - Schale & Bermen, Böschungen					9'114	36'822	848	46'784
Funktionaler Ersatz Gleis 69/70				3'270				3'270
Unvorhergesehenes			167	2'279	2'284	2'279	1'990	9'000
Realisierung Total			2'111	11'759	20'213	46'493	26'774	107'349
Planungs- & Baunebenkosten	161	197	786	615	233	170	168	2'330
Ingenieur: Projekt, Bauleitung								
Vorprojekt erarbeiten	1'424							1'424
Bauprojekt erarbeiten	907	200						1'107
Genehmigungsverfahren	50		100					150
Submissionen / Ausführungsprojektierung			488	694	433	432	108	2'155
Bauleitung / Inbetriebnahme / Abschluss				636	792	789	675	2'892
Spezialisten inkl. Umwelt, Bauherrenunterstützung	954	173	389	290	289	188	81	2'362
Prüfingenieure	67	33						100
Dienstleistungen inkl. Nebenkosten Total	3'562	603	1'762	2'235	1'747	1'579	1'033	12'521
Erwerb von Rechten Total		9	245	174	174	129		730
Investition Total ohne MWST	3'562	612	4'118	14'169	22'133	48'200	27'806	120'600
Mehrwertsteuer 8% (bis 2017) / 7.7% (seit 2018)	285	47	317	1'091	1'704	3'711	2'141	9'297
Gesamt mit MWST	3'847	659	4'435	15'260	23'837	51'911	29'948	129'897

Tabelle 3: Investitionskosten Hafengebeken 3, ohne Landbereitstellung

Für das Bauprojekt Hafengebeken 3 wurden im Rahmen der Projektierung die vorliegende Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 10% auf der Preisbasis vom Dezember 2017 erstellt. Die Gesamtkosten aller Fachgebiete und Teilprojekte wurden aus den jeweiligen Objektkosten, welche separat nach Teilprojekt und Fachgebiet ermittelt wurden, bestimmt und dokumentiert. Die Kosten der Realisierung wurden anhand von Vorausmassen und den entsprechenden Einheitspreisen oder Einzelpositionen aufgrund der Projektpläne ermittelt.

Insgesamt entstehen auf Seiten der SRH Ausgaben inkl. allfällig geschuldeter Mehrwertsteuer in Höhe von 129.9 Mio. Franken. Die Realisierungskosten fallen dabei verteilt über vier Jahre ab Plangenehmigung an.

In den dargestellten reinen Investitionsausgaben bei den SRH sind die Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Landflächen für das neue Hafengebeken 3 noch nicht enthalten. Für den Erwerb der notwendigen Grundstücke, die in das Verwaltungsvermögen des Kantons übergehen und der SRH im Baurecht überlassen werden, ist – wie vorne ausgeführt – mit Ausgaben von 7.20 Mio. Franken zu rechnen. Weitere 17.92 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter Mehrwertsteuer) sind für die Entsorgung der abfallrechtlichen Belastungen auf den zu kaufenden Flächen zu veranschlagen, welche ebenfalls zu Lasten des erwerbenden Grundstückseigentümers (Immobilien Basel-Stadt) gehen.

5.8 Finanzierung

5.8.1 Generelles

Das Geschäft erfolgt unter der Prämisse, den Kanton Basel-Landschaft weder direkt noch indirekt an der Finanzierung des Hafenebeckens 3 zu beteiligen. Im Gesamtinteressenausgleich, der zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen vereinbart wird, wird dieser Grundsatz berücksichtigt.

Die Gesamtinvestition führt bei den SRH zu einer Erhöhung der Abschreibungen von rund 2 Mio. Franken jährlich. Im ersten Betriebsjahr wird ein geschätzter Deckungsbeitrag von 0.1 Mio. Franken erarbeitet, welcher bis zum Jahr 2040 kontinuierlich auf geschätzte 0.6 Mio. Franken ansteigen wird. Mit diesem zusätzlichen Deckungsbeitrag werden laufende Betriebs- und Unterhaltsarbeiten finanziert.

Die Deckung der zukünftigen Abschreibungserhöhung aus der Grundinvestition von jährlich 2 Mio. Franken wird durch die Gewährung von zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen erreicht.

Die Investition in das Hafenecken 3 stellt für den Kanton Basel-Stadt das Initialprojekt für die Hafen- und Stadtentwicklung dar, mit der die Landwerte und Wertschöpfungen, wie im Kapitel 2.4 dargestellt, aktiviert werden können.

Seit Gründung der SRH haben diese die für den Betrieb der Häfen erforderlichen Investitionen aus eigenen Mitteln finanziert. Beim Volumen des Vorhabens Hafenecken 3 und dessen Verzahnung mit den kantonalen Entwicklungsplanungen ist dies nicht mehr möglich. Daher soll entsprechend des Antrages der SRH nun ein bedingt rückzahlbares Darlehen des Kantons Basel-Stadt als Eigentümer der SRH gemäss §23 Abs. 2 des Rheinhafen-Vertrags²⁴ vorgesehen werden. Nach §23 Abs. 2 Rheinhafen-Vertrag können die SRH zur „Finanzierung grösserer Investitionsvorhaben bei den Vertragskantonen separat Investitionsbeiträge beantragen“.

5.8.2 Mitfinanzierung des Bundes

Im Kontext der Güterlogistik-Entwicklung in Basel Nord haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, die Schweizerischen Rheinhäfen und die Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 25. September 2017 eine „Gemeinsame Absichtserklärung zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen“ unterzeichnet.²⁵ Die Vereinbarung stellt die Grundlage für den Einbezug des Bundes in die Planungen der Hafen- und Stadtentwicklung auf Basis der Rahmenbedingungen des neuen Gütertransportgesetzes²⁶ dar. Ziel ist es, mit diesen neuen Rahmenbedingungen auch eine verbesserte Abstimmung und Integration der Rheinhäfen in die Infrastrukturplanungen des Bundes zu verbinden. Im Fokus dieser Planungen steht die Weiterentwicklung der Hafeneareale als moderne und leistungsfähige Logistikanlagen, die einen effizienten und kostengünstigen Gütertransport bzw. Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen. Auf Basis der gemeinsamen Absichtserklärung ist der Bund bereit, sich mit einem unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziell am Bau des Hafenebeckens 3 zu beteiligen und das Darlehen zu einem späteren Zeitpunkt unter noch auszuarbeitenden Modalitäten in eine gemeinsame Infrastrukturgesellschaft mit der SRH resp. den beiden Eigentümerkantonen als Eigenkapitalbeteiligung einzubringen. Analoges soll für den Beitrag von Basel-Stadt an das Hafenecken 3 erfolgen. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und der Bund haben in ihrer

²⁴ Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit; §23 Abs. 2

²⁵ <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-68242.html>

²⁶ Mit dem Inkrafttreten des totalrevidierten Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) vom 25. September 2015 und den damit verbundenen Ausführungsbestimmungen, insbesondere der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüW) vom 25. Mai 2016, wurden die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in der Schweiz neu gestaltet.

Absichtserklärung festgelegt, einen gemeinsamen Vorschlag für die organisatorische Weiterentwicklung der SRH zu erarbeiten, der entsprechend ihrer nationalen Bedeutung die Beteiligung und die Mitwirkung des Bundes an den Infrastrukturen der SRH ermöglicht. Voraussetzung zur Einsetzung der Lenkungsausschusses und der Projektgruppe ist, dass auch auf Seiten des Kantons Basel-Stadt die positiven Finanzierungsentscheide zum Hafenbecken 3 vorliegen.

Gemäss Gütertransportgesetz können Hafeninfrastrukturen, welche dem Kombinierten Verkehr dienen, vom Bund mitfinanziert werden. Gestützt auf Art. 8 Abs. 6 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (Stand am 1. Juli 2016) beantragten die Schweizerischen Rheinhäfen mit einem formalen Gesuch, den Investitionsbeitrag des Bundes zum Bau des Hafenbeckens 3 als Hafenanlage für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr.

Auf Grundlage des Gesetzes und der Gütertransportverordnung wurden die anrechenbaren Baukosten vom BAV bewertet. Im Rahmen eines ersten Vorprüfungsentscheid hat der Bund seine Bereitschaft bekundet, eine Mitfinanzierung in Höhe von 40 Mio. Franken zu leisten, sofern das Vorhaben vom Kanton Basel-Stadt ebenfalls mitfinanziert wird.

Der Beitrag des Bundes soll den Schweizerischen Rheinhäfen als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt werden. Wie in der gemeinsamen Absichtserklärung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und des Bundes zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen festgehalten, soll das Bundesdarlehen dann bei der Gründung einer künftigen gemeinsamen Hafeninfrastrukturgesellschaft in einen Eigenkapitalanteil des Bundes umgewandelt werden.

5.8.3 Finanzierung Kanton Basel-Stadt

Analog zum Bund soll zur Realisierung des Hafenbeckens 3 auch der Kanton Basel-Stadt einen Investitionsbeitrag zuhanden der Schweizerischen Rheinhäfen leisten. Unter Berücksichtigung des erwarteten Bundesbeitrags beläuft sich der Beitrag von Basel-Stadt auf 89.9 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST). Der Beitrag des Kantons Basel-Stadt soll den SRH wie der Investitionsbeitrag des Bundes als zinsloses und bedingt rückzahlbares Darlehen zur Verfügung gestellt werden und später, analog zum Bundesbeitrag, in eine zu gründende Infrastrukturgesellschaft einfließen. Der entsprechende Darlehensvertrag mit den SRH wird ausgehandelt, wenn sowohl der Bund als auch Basel-Stadt die jeweiligen Finanzierungsbeiträge bewilligt haben.

Während das Darlehen an die SRH über die Investitionsrechnung abgewickelt werden, kann, führen die für die Landbereitstellung anfallenden Kosten von 7.20 Mio. Franken zum Grundstückserwerb sowie von 17.92 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST) zur abfallrechtliche Entsorgung des Aushubs zu Ausgaben über die Erfolgsrechnung von Immobilien Basel-Stadt als Grundeigentümergegenvertreterin. Gleiches gilt für die Aufwendungen in Höhe von 0.51 Mio. Franken zur planerischen Umsetzung des Hafenbeckens 3 auf Seiten des Kantons durch das Bau- und Verkehrsdepartement.

Die Investition in das trimodale Terminal mit dem neuen Hafenbecken stiftet seinen direkten volkswirtschaftlichen Nutzen im Kanton Basel-Stadt. Der auf Ebene der Schweizerischen Rheinhäfen anfallende Nutzen findet Eingang in die Konditionen der Baurechtsverträge zwischen der Einwohnergemeinde Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen. Dies erfolgt stets unter der Prämisse, dass der Kanton Basel-Landschaft weder direkt noch indirekt an der Finanzierung des Hafenbeckens 3 beteiligt ist. In der Folge der Ergebnisse der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen wird eine Anpassung des Hafenperimeters zur Entwicklung der Areale im Bereich Klybeck- und Westquai für den Zeitraum ab 2030 notwendig, was auf diesen Zeitpunkt eine Anpassung des Rheinhafen-Staatsvertrages mit dem Kanton Basel-Landschaft bedingt. Mit den im Zusammenhang mit dem Vorhaben Hafenbecken 3 in Basel-Nord erworbenen bzw. zu erwerbenden Grundstücken sowie mit dem Darlehen an die SRH baut der Kanton Basel-Stadt bereits heute einen Ausgleichsposten auf, der bei der späteren Herauslösung von Arealen aus dem Hafenperimeter für Zwecke der Stadtentwicklung eingebracht werden kann.

5.9 Risikobetrachtung

Finanzrisiken

Finanzrisiken bestehen in drei Risikofeldern:

1. Mehrkosten während dem Bau
2. Mehrkosten durch Teuerung
3. Ertrags- und Aufwandrisiken durch Betrieb und Unterhalt
4. Werkeigentümersrisiken

Ad 1.) Die Kostenberechnungen basieren auf dem abgeschlossen Bauprojekt. Gemäss der Planungsstufe liegt die Kostengenauigkeit innerhalb von +/- 10% in den Faktoren der Leistungspositionen und Einheitspreise. Unvorhergesehene Bauleistungen sind mit 9.00 Mio. Franken berücksichtigt. Dies entspricht gerundet 10% der Bauleistungen für die Hauptobjekte.

Die Risiken für weitere Mehrkosten beim Bau der aufgeführten Objekte haben die Schweizerischen Rheinhäfen als Bauherrin zu tragen.

Ad 2.) Mehrkosten durch Teuerung sind nicht in der Kostenkalkulation berücksichtigt. Die Preisbasis des Bauprojektes ist Dezember 2017. Der Baukostenindex Tiefbau Nordwestschweiz, (Quelle: Bundesamt für Statistik) zeigt in den letzten drei Jahren eine Stagnation/leicht fallende Tendenz, nachdem er in den Jahren zuvor deutliche Steigerungen erfahren hatte.

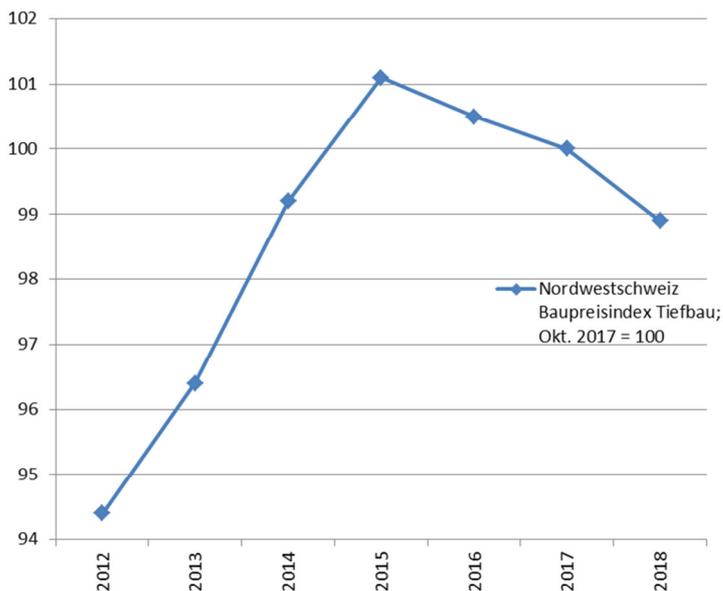


Abbildung 26: Entwicklung Baupreisindex Tiefbau, Nordwestschweiz (Quelle: Bundesamt für Statistik)

Da die aufgebauten Ressourcen in der Tiefbaubranche einer auf hohem Niveau weitgehend stagnierenden Bauaktivität der öffentlichen Auftraggeber gegenüberstehen (Ausbauprojekte Bahn und Strasse), wird das Risiko einer signifikanten Teuerung als gering eingeschätzt.

Ad 3.) Die Ertrags- und Aufwandrisiken durch Betrieb und Unterhalt der Bauwerke und Anlagen werden durch die Schweizerischen Rheinhäfen getragen.

Ad 4.) Werkeigentümerin der erstellten Objekte sind die Schweizerischen Rheinhäfen. Die Risiken am Werkeigentum bleiben damit bei den SRH, welche über die vorhandenen Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen minimiert sowie über Versicherungsleistungen abgedeckt werden.

Verfahrensrisiken

Bedingt durch den Bau der Anlage auf dem Trocken-Wiesen-Weiden-Objekt (siehe Kapitel 4.5) besteht das grösste Verfahrensrisiko in einer Anfechtung der Legitimation zum Bau sowie der Erfüllung der Ersatzpflicht durch den Bau.

Durch die Integration des Hafenbeckens 3 in den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) der ersten Ausbaustufe des Gateway Basel Nord (GBN 1.1) konnte eine erste Koordination mit den Fachbehörden des Bundes, des Kantons Basel-Stadt sowie den einsprechenden Naturschutzverbänden stattfinden. Dabei folgen die involvierten Behörden den Argumenten zur Legitimation zum Bau der trimodalen Anlage – also dem Bau des Hafenbeckens 3 – und sehen das überwiegende nationale Interesse und die Standortgebundenheit der Anlage. Mit der Integration des Hafenbeckens 3 in den UVB der ersten Baustufe konnten darüber hinaus die notwendigen Methodiken zur Bewertung der Ersatzmassnahmen mit ausgearbeitet werden.

Herausforderung bleibt es, ausreichende Flächen für die notwendigen Ersatzmassnahmen zu finden. Dieses Risiko konnte durch eine Vorausschau mit einem Gesamtkonzept für die Ersatzmassnahmen verringert werden. Mit den Ergebnissen des Screenings von Ersatzflächen sowie den Koordinationsdokumenten sehen sowohl die Schweizerischen Rheinhäfen als auch die Stadtgärtnerei des Kantons-Basel Stadt als Fachbehörde, dass ein ausreichender Ersatz geschaffen werden kann. Es verbleiben die Planungs- und Umsetzungsrisiken in den folgenden Projektierungsschritten, die durch einen engen Abgleich mit den Fachbehörden zur Kontrolle der Erfüllung der Anforderungen minimiert werden. Eine Anfechtung der Plangenehmigung vor dem Bundesverwaltungsgericht durch einen Dritten würde zu einer zeitlichen Verzögerung im Entscheid zum Bau der Anlage von ca. 2 Jahren bedeuten.

Risiken bei Nicht-Realisierung

Das Hafenbecken zum trimodalen Terminal ist das zentrale Element der Hafenentwicklung, welche der Stadtentwicklung vorgelagert ist. Bei einem Negativentscheid zur Realisierung des Vorhabens sind alle Grundsätze und Planungsergebnisse zum Gesamtprojekt „Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen“ neu zu erarbeiten und zu planen. Es kommt einem vollständigen Neustart des seit 2009 laufenden Projektes für den Kanton und die SRH gleich. Die kumulierten Aufwände aller Partner wären abzuschreiben.

Neben der Neubewertung auf nationaler und kantonaler Ebene mit ungewissem Ausgang, geht ein günstiges Realisierungsfenster für den Schiffsanschluss mit dem Gateway Projekt verloren. Durch die Baumassnahmen im Perimeter (v.a. Abschluss des Vierspurausbaus der Deutschen Bahn) könnte sich dadurch der Startzeitpunkt zur Realisierung auf nach 2025 verschieben. Offen bleibt für die Partnerprojekte inwieweit sie einen späteren Bau des Hafenbeckens noch berücksichtigen können oder ob sie zuerst Lösungen ohne Hafenbecken im Bereich des nördlichen Bahnanschlusses auf deutscher und Schweizer Seite realisieren. Eine Verlegung des Hafenbahngleises 69/70 wäre womöglich damit in Zukunft noch schwieriger – zumindest mit deutlich höheren Kosten verbunden.

Ohne Schiffsverbindung zum Gateway Basel Nord würde die Rheinschifffahrt im zukünftig wichtigsten Gütersegment den Anschluss verlieren und ihre Rolle für die Landesversorgung, die Standortentwicklung und die Verkehrsverlagerung auf die Bahn (bzw. Entlastung des Strassennetzes) künftig nicht mehr spielen können.

6. Weiterentwicklung Hafenbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt)

6.1 Ausgangslage

Wie bereits vorne ausgeführt, wird mit der Realisierung des Hafenbeckens 3 gleichzeitig ein Impuls für die städtebauliche Entwicklung im Gebiet Kleinhüningen / Klybeck möglich. Um dafür zu stabilen Entscheidungen zu kommen, sind unabhängig vom Hafenbecken 3 resp. dem Gateway Basel Nord in der kommenden Zeit weitere zentrale Entscheidungsgrundlagen zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die Frage, in welcher Form der heutige Hafenterrain weiterentwickelt werden kann. Eine Weiterentwicklung des Hafenterrain ist ein zentrales Element dafür, dass die möglichen Transformationsgebiete mittel- bis langfristig optimal verfügbar gemacht und in den bestehenden Stadt- raum resp. das bestehende Stadtquartier integriert werden können. Bei einer Verlagerung des Hafenterrain können sich die heutigen Quartiere in Richtung Rhein öffnen und die Nutzungsverträglichkeit würde massgeblich verbessert

Für die Schweizerischen Rheinhäfen ist die Hafenterrain dabei eine essentiell wichtige Infrastruktur, von deren Funktions- und Leistungsfähigkeit der erfolgreiche Hafenbetrieb abhängig ist. Zu gewährleisten sind Bedingungen für einen effizienten und kostengünstigen Güterumschlag im Hafen, wozu die Möglichkeiten gehören, Züge entsprechend den heutigen Standards zu bündeln und zu formieren, ebenso wie die Bedienqualitäten für die Hafenwirtschaft an den Quais. Mit der Hafenterrain wird ein Bahnanteil von über 60% beim Umschlag erreicht, was im Sinne der eidgenössischen Güter- verkehrspolitik und auch im Kantonsinteresse ein Schlüsselement für die Verlagerung der Güter- verkehre auf die Schiene ist. Funktional wird die Hafenterrain gegenwärtig sowohl von gemischten Zügen vom und zum Rangierbahnhof Muttenz als auch mit Zügen direkt von Abgangsorten in der übrigen Schweiz bedient. Diese fahren heute bis zum resp. vom Altrheinweg. Dort werden sie rangiert und auf die verschiedenen Hafen-Quais verteilt bzw. wieder zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildung 27).

Insbesondere werden die bestehenden Hafennutzungen am Westquai über den heutigen Hafenterrain am Altrheinweg ans Bahnnetz angeschlossen. Daher kann eine vollständige Verlagerung des Hafenterrain erst nach Ablauf der Baurechte am Westquai (2029) stattfinden. Der Entscheid über die zukünftige Ausprägung der Hafenterrain und die Lage des Hafenterrain soll dennoch möglichst bald gefällt werden, weil einerseits eine Verlagerung der heutigen Anlagen einen langen Planungs- und Umsetzungsvorlauf (ca. acht bis zehn Jahre) und andererseits der Entscheid einen sehr grossen Einfluss auf die Rahmenbedingungen für die mögliche Stadtentwicklung hat.

Im Rahmen von verschiedenen bisherigen Vorstudien wurde untersucht, ob und wie die Anlagen und der Betrieb der Hafenterrain so angepasst werden können, dass der Zugang zu den Entwicklungsgebieten im Bereich südlich der Wiese so offen wie möglich gestaltet werden kann und die Funktionsfähigkeit der Hafenterrain nicht gefährdet wird. Aus einem mehrfach reduzierten Varianten- fächer wurden dabei zwei Optionen abgeleitet, die gleichwertig weiter bearbeitet und weiter vertieft werden müssen, um belastbare Entscheidungsgrundlagen zu erhalten.

Eine erste Variante („Neuhausstrasse“) würde eine Verlagerung von Funktionen des Hafenterrain auf den Schweizer Teil des Badischen Rangierbahnhofes vorsehen mit dem Ziel, die Flächen südlich der Wiese vollständig für städtebauliche Entwicklungen nutzen zu können, eine optimale Anbindung des neuen Quartiers zu gewährleisten und die bestehenden Quartiere zu entlasten.

In einer zweiten (Referenz-)Variante („Altrheinweg“) käme es zu einer Optimierung des bestehenden Hafenterrain bzw. der Bahnfunktionen am bestehenden Ort mit Reduktion heutiger Anlagen- teile südlich der Wiese Richtung Westquai auf ein notwendiges Minimum. Ziel ist, dass ohne relevante Anpassungen von Eigentum und Planungsrecht grösstmögliche Flächen für die Stadtentwicklung umgenutzt werden können.

Ein Variantenentscheid kann heute auf Basis der vorhandenen Untersuchungen noch nicht gefällt werden. Zu erwarten sind hohen Kostenfolgen, insbesondere im Fall einer umfassenden Verlagerung des Hafenbahnhofs, was detaillierte planerische Grundlagen für eine genaue Kostenermittlung erfordert. Zudem ist die Anbindung an den Badischen Rangierbahnhof der DB, das Bahnnetz der SBB und den Rangierbahnhof Muttenz präzise zu klären. Zudem ist die Vereinbarkeit mit dem geschützten Naturobjekt von nationaler Bedeutung auf dem Rangierbahnhofsareal zu sichern.

FUNKTIONSWEISE HAFENBAHN BASEL-KLEINHÜNINGEN

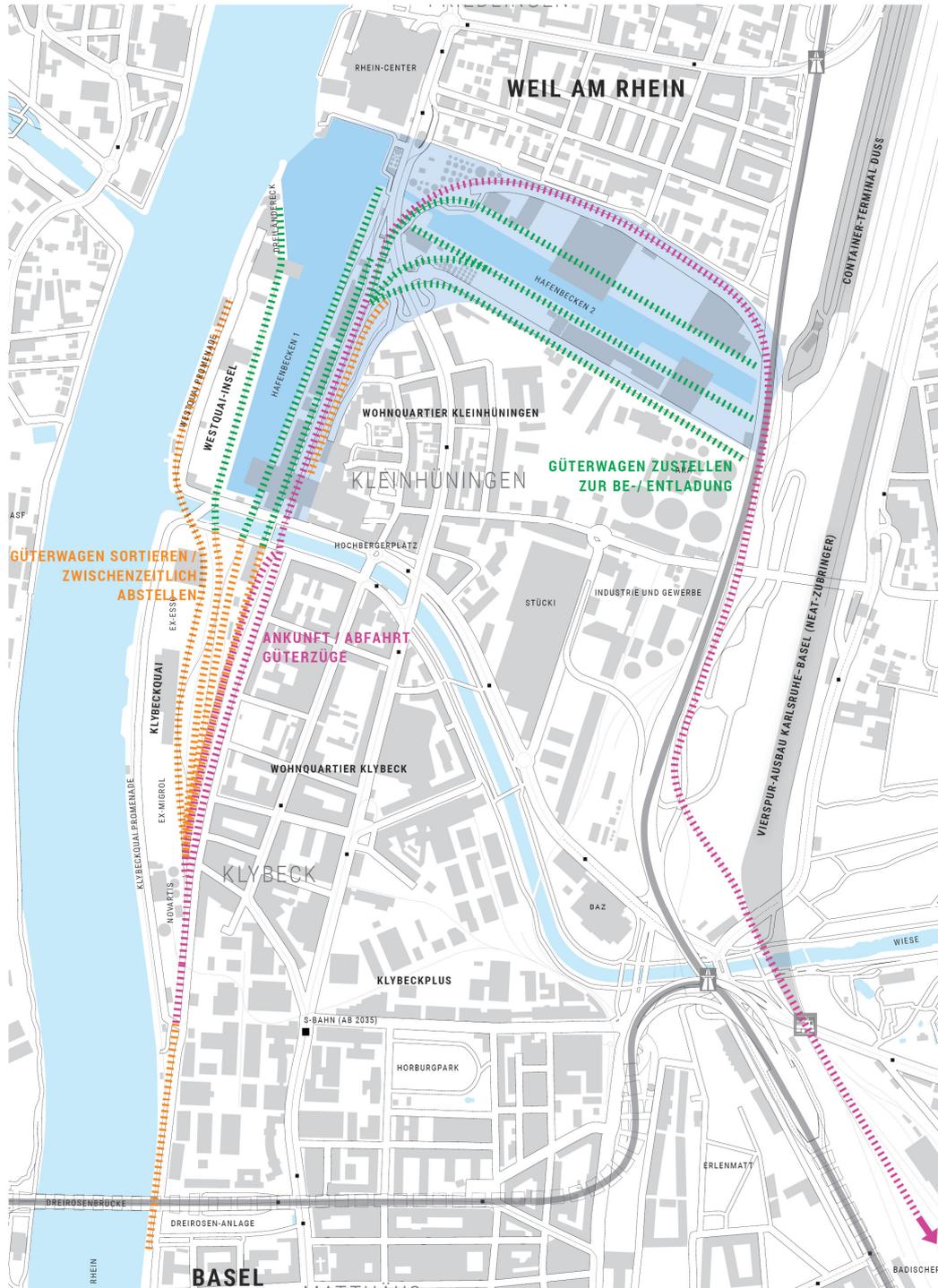


Abbildung 27: Ausgestaltung der heutigen Hafenbahn

6.2 Aufgabenstellung

Vor dem skizzierten Hintergrund sollen die vertiefenden Planungen in Bezug auf die Fragen rund um die künftige Ausprägung der Hafenbahn und des Hafenbahnhofs möglichst schnell an die Hand genommen werden.

Das anzugehende technische Vorprojekt Hafenbahnhof umfasst dabei eine vertiefte technische Projektierung und betriebliche Machbarkeitsüberprüfung der beiden Varianten „Neuhausstrasse“ (VN) und „Altrheinweg“ (VA) mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$. Die technische Projektierung ist parallel zu ergänzen einerseits durch technische und rechtliche Prüfungen zum Landerwerb, wie heutige Nutzungen auf dem Badischen Rangierbahnhof (bestehender Lagerbahnhof, Leitungen, Vertragsverhältnisse) rechtlich gesichert, verlagert oder aufgelöst werden können; andererseits sind vorgängig zum Bewilligungsverfahren staatsvertragliche bzw. naturschutzrechtliche Untersuchungen durchzuführen.

Für die Ausarbeitung des Vorprojekts Hafenbahn Kleinhüningen sind folgende Ausgaben veranschlagt.

Tabelle 4

- Betriebs- und Produktionskosten Hafenbahn	
- Bericht zur Umweltbeurteilung (Voruntersuchung/ Pflichtenheft Hauptuntersuchung) sowie Vertiefung Natur und Landschaft	
- Bewertung, Raumplanungsbericht	
Kostenschätzung:	Fr. 480'000
- Projektierung Gleisanlagen, Strassenbau, Kunstbauten	
- Projektierung Bahntechnik (Strom, Sicherheits- und Leittechnik)	
Kostenschätzung:	Fr. 1'430'000
- Datenerhebungen (Werkleitungen, Baugrunduntersuchungen)	
- Informationsaufbereitung und Unvorhergesehenes	
Kostenschätzung:	Fr. 580'000
- Externe Projektleitung / Bauherrenunterstützung	
- Begleitung der Verhandlungen mit Drittprojekten	
- Rechtliche und fachtechnische Gutachten	
Kostenschätzung:	Fr. 1'460'000
Total Kostenschätzung:	Fr. 3'950'000

6.3 Terminplan

Für die Durchführung der beschriebenen Arbeiten werden insgesamt gut zwei Jahre benötigt entsprechend folgendem Ablauf:

- Submission Projektleitung / Bauherrenunterstützung	3 Monate
- Submission Spezialisten	3 Monate
- Lösungsstudien (Varianten Vorprojekt)	9 Monate
- Erarbeitung Vorprojekt	6 Monate
- Umweltverträglichkeit, Bewertung	parallel zu Lösungsstudien/Vorprojekt
- Begleitung Verhandlung / Gutachten	parallel zu Lösungsstudien/Vorprojekt
- Abschluss + Öffentlichkeitsarbeit	6 Monate

Das Projekt wird vom Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen durchgeführt. Für spezifische Themen werden die jeweils beteiligten Akteure in der Bundesverwal-

tung (Bundesamt für Verkehr BAV, SBB Infrastruktur/Cargo, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bundesamt für Umwelt BAFU), auf deutscher Seite (Deutsche Bahn DB, deutsches Bundeseisenbahnvermögen) und der Hafenwirtschaft (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Hafenfirmer) involviert.

6.4 Folgeschritte

Das Vorprojekt dient dazu, den Variantenentscheid bzgl. Hafenbahn zu fällen. Aufgrund der Ergebnisse wird der Regierungsrat unter Berücksichtigung weiterer Grundlagen (städtebauliche Entwicklung in Klybeck-Kleinhüningen, Umweltverträglichkeitsfragen, finanzielle Auswirkungen) dem Grossen Rat die notwendigen Entscheide zur Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs vorlegen und Antrag zu den erforderlichen Finanzierungen stellen.

Die Umsetzung der Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs umfasst mit dem Vorprojekt, dem folgenden politischen Prozess, der Plangenehmigung, den Verhandlungen und der baulichen Realisierung eine Zeitspanne von rund acht bis zehn Jahren. Zielhorizont ist die Inbetriebnahme des weiterentwickelten Hafenbahnhofs auf den Zeitpunkt des Auslaufens der Baurechte auf dem Westquai und der dann möglichen Umnutzung ab 2029/2030.

7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Regulierungsfolgen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Es ergeben sich keine Auswirkungen, die für Wirtschaft und Unternehmen in Basel-Stadt nachteilig sind.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlüsse.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Entwürfe Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafengebckens 3

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie den Bericht der [Kommission eingeben] Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt zur Realisierung eines neuen Hafengebckens in Basel-Nord (Hafengebckens 3) werden Ausgaben in Höhe von Fr. 115.53 Mio. (inkl. allfällig geschuldeter MWST). Diese Ausgaben verteilen sich wie folgt:
 - Fr. 89'897'000 (inkl. allfällig geschuldeter MWST) in Form eines zinslosen bedingt rückzahlbaren Darlehens an die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)
 - Fr. 7'200'000 für den Erwerb der für das neue Hafengebckens 3 notwendigen Grundstücke
 - Fr. 17'920'000 (inkl. allfällig geschuldeter MWST) für die Aufwendungen zur Entsorgung abfallrechtlicher Belastungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Finanzdepartements (Immobilien Basel-Stadt)
 - Fr. 510'000 für Aufwendungen zur planerischen Umsetzung des Hafengebckens 3 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Planungsamt)
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erforderlichen Kaufverträge mit der SBB Cargo AG und dem Bundeseisenbahnvermögen der Bundesrepublik Deutschland abzuschliessen.
3. Für das Werkeigentum an den neuen Brückeninfrastrukturen wird die Grenzstrasse nördlich der Südquaistrasse von Allmend zu einer Parzelle im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel umgewidmet. Zur Änderung der Zuständigkeit vom Tiefbauamt zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) wird der Regierungsrat ermächtigt, die erforderlichen Verträge abzuschliessen.

Der Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafенbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt)

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie den Bericht der [Kommission eingeben] Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Weiterentwicklung der Hafенbahn in Kleinhüningen (Vorprojekt) werden Ausgaben in Höhe von Fr. 3'950'000 (inkl. allfällig geschuldeter MWST) bewilligt zu Lasten der Investitionsrechnung IB 1 des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Planungsamt.

Der Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.