



An den Grossen Rat

18.1757.02

Basel, 9. Dezember 2019

Kommissionsbeschluss vom 9. Dezember 2019

Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK)

zum Ratschlag

betreffend

**Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie
Ausgabenbewilligung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in
Kleinhüningen (Vorprojekt)**

sowie

Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Antrag des Regierungsrats	3
2. Vorgehen der Kommission	4
2.1 Darstellung der durchgeführten Hearings	5
2.1.1 Hearing mit der Kantons- und Stadtentwicklung	5
2.1.2 Hearing mit der Abteilung Städtebau- und Architektur	5
2.1.3 Hearing mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV)	5
2.1.4 Hearing mit der Firma Swissterminal	5
2.1.5 Hearing Firma Danser	6
2.1.6 Hearing Gateway Basel Nord AG und Rhenus Alpina AG	6
2.1.7 Hearing Dorfverein Kleinhüningen	6
2.1.8 Hearing IG Klybeckinsel	7
2.1.9 Hearing des Gewerbeverband Basel-Stadt	7
2.1.10 Hearing Handelskammer beider Basel (HKBB)	7
2.1.11 Hearing Spedlogswiss	7
2.1.12 Hearing Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	7
2.1.13 Hearing Universität St. Gallen Institut für Supply Chain Management – Studie Prognose Containeraufkommen	8
2.1.14 Hearing WWF Region Basel	8
2.1.15 Hearing Pro Natura Basel	8
2.2 Abhängigkeit von der Realisierung des bimodalen Terminals Schiene – Strasse	8
2.2.1 Einsprache bei der Wettbewerbskommission (WEKO)	9
3. Erwägungen der Kommission	9
3.1 Weniger Gütertransport auf der Strasse	10
3.2 Konkurrenzsituation mit nahem Ausland und Bedeutung der Logistikbranche für den Kanton BS 10	
3.3 Befahrbarkeit Hafenbecken 3	10
3.4 Umweltverträglichkeit des Projekts	11
3.5 Stadtentwicklung im Bereich Klybeckquai und Westquai	11
4. Fazit der Kommission	12
4.1 Antrag an den Grossen Rat	12
5. Antrag der Kommission	13

Beilagen

Grossratsbeschluss I

Grossratsbeschluss II

Mitbericht der UVEK

1. Ausgangslage und Antrag des Regierungsrats

Der Rhein verbindet die Schweiz direkt mit dem Meer. Der Rhein ist die meistbefahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz. Jedes Jahr werden auf dem Rhein ungefähr 300 Mio. Tonnen Waren befördert, rund 6 bis 7 Mio. Tonnen für die Schweiz. Rund 10% (2015) aller Einfuhren 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 (SRH) wurden 2008 von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gegründet. Mit einem Anteil von 25% stellen sie heute den wichtigsten Umschlagplatz des Landes für Container dar und sind eine wichtige Plattform im kombinierten Verkehr zwischen Rhein – Strasse – Schiene.

Die Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2040 des Eidgenössischen Departements für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gehen von einem anhaltenden Wachstum des Güterverkehrs, insbesondere des kombinierten Verkehrs (Transport von Gütern mit mehreren Verkehrsträgern in standardisierten Behältern z.B. Containern), aus. 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 (vgl. Ratschlag Nr. 18.1757, S. 13).

Die Schweizerischen Rheinhäfen konnten aufgrund der guten infrastrukturellen Voraussetzung und der dadurch hohen trimodalen Vernetzung von Binnenschiff, Bahn und Lkw am Wachstum im Containerverkehr bisher überproportional partizipieren. Im Zeitraum zwischen 2010 und 2015 stiegen die Containerumschläge in den Schweizer Rheinhäfen um 30%. Die Schweizerischen Rheinhäfen mit den dort angesiedelten Container-Umschlagterminals sind somit heute schon hoch ausgelastet und werden gemäss ihren Prognosen in naher Zukunft die Kapazitätsgrenze erreichen.

Um auch in Zukunft eine effiziente Abwicklung des Import-/Export-Güterverkehrs garantieren zu können, wurde das Projekt Gateway Basel Nord (GBN) entwickelt. Dabei handelt es sich um die Realisierung eines trimodalen Container-Umschlagterminals im Nordosten von Basel an der Schnittstelle von Rhein, Strasse und Schiene.

Das Projekt Gateway Basel Nord umfasst zwei Etappen. In der ersten Etappe wird ein bimodales Container-Umschlagsterminal Schiene – Strasse erstellt. Projektträger ist die Gateway Basel Nord AG, ein Konsortium bestehend aus den Firmen SBB Cargo, Hupac und Contargo, letztere eine Tochterfirma der Rhenus Logistik Gruppe. Beim Umschlagsterminal handelt sich somit um ein privates Projekt und es ist nicht Teil dieses Ratschlags.

In der zweiten Etappe soll das bimodale Terminal zu einem trimodalen Terminal Wasser – Schiene – Strasse ausgebaut werden. Hauptbestandteil dieser Phase ist der Bau des Hafenbeckens 3. Der Bau des Hafenbeckens 3 ist ein eigenständiges Teilprojekt und wird von den Schweizerischen Rheinhäfen verantwortet. Mit dem Hafenbecken 3 wird der Anschluss des Terminals Gateway Basel Nord an den Rhein und an die Binnenschifffahrt ermöglicht.

Schon heute ist der Grossraum Basel aufgrund seiner geografischen Lage am Dreiländereck und entlang des europäischen Güterkorridors Rotterdam-Genau der bedeutendste Logistikstandort der Schweiz. Das Projekt Gateway Basel Nord ermöglicht dank der Trimodalität (Verknüpfung der drei Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse) attraktive internationale Logistikverbindungen und sichert auch künftig eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme.

Mit dem Ratschlag vom 19. Dezember 2018 unterbreitet der Regierungsrat (siehe Grossratsbeschluss I) dem Grossen Rat den Antrag zur Bewilligung der Ausgaben für einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Bau eines neuen Hafenbeckens 3 im Gesamtbetrag von 115.53 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST).

Ziel des Projekts Hafenbecken 3 ist die Erstellung des schiffsseitigen Anschlusses vom Rhein an das Container-Umschlagsterminal Gateway Base 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.

Mit der Realisierung des Hafenbeckens 3 wird gleichzeitig ein Impuls für die städtebauliche Entwicklung im Gebiet Kleinhüningen / Klybeck möglich. Könnte der Hafenbahnhof verlagert werden, so wäre eine Öffnung der heutigen Quartiere in Richtung Rhein möglich. Dafür muss eine stabile Entscheidungsgrundlage geschaffen werden. Daher beantragt der Regierungsrat (siehe Grossratsbeschluss II) die Bewilligung von Ausgaben in Höhe von 3.95 Mio. Franken (inkl. allfällig geschuldeter MWST) zur Durchführung von Planungsarbeiten für die Entwicklung der Hafenbahn und mit möglicher Verlagerung des Hafenbahnhofs als Element für künftige Entscheidungen zur Stadtentwicklung in Kleinhüningen.

Für weitere Details und alle Pläne wird auf den Ratschlag verwiesen.

2. Vorgehen der Kommission

Der Ratschlag wurde an der Sitzung des Grossen Rates vom 13. Februar 2019 der WAK zum Bericht und der UVEK zum Mitbericht überwiesen.

Die WAK hat sich das Projekt an zwei Sitzungen im Februar 2019 durch den Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (WSU) Regierungsrat Christoph Brutschin, den Generalsekretär des WSU Claus Wepler und Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, vorstellen lassen. Zu der Vorlage wurden zusammen mit der UVEK umfangreiche Hearings durchgeführt. So wurden an insgesamt fünf Sitzungen in den Monaten März, April und Juni 2019 die folgenden Organisationen angehört:

- Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Direktor Dr. Peter Füglistaler
- Abteilung Städtebau und Architektur des Bau- und Verkehrsdepartements mit Kantonsbaumeister Beat Aeberhard
- Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung des Präsidialdepartements mit Leiter Lukas Ott
- Swissterminal AG mit Präsident Roman Mayer und COO Jürg Wiggli
- Danser Switzerland AG / Danser Shipping AG mit General Manager Heinz Amacker
- Rhenus Alpina AG mit CEO Andreas Stöckli
- Gateway Basel Nord AG mit Verwaltungsrat und Vertreter SBB Cargo AG Martin Haller und Projektleiter Terminal Raven Schäfer
- Dorfverein Pro Kleinhüningen mit Präsident Georges Böhler und Schifffahrtsexperte Thomas Schweizer
- IG Klybeckinsel mit Claudia Studer und Michael Székely
- Gewerbeverband Basel-Stadt mit Leiter Politik Patrick Erny
- Handelskammer beider Basel mit Direktor Martin Dätwyler
- Spedlogswiss mit Direktor Thomas Schwarzenbach
- Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft mit Geschäftsführer André Auderset
- WWF Region Basel mit Geschäftsführer Jost Müller Vernier
- Pro Natura Basel mit Präsident Oliver Balmer
- Universität St. Gallen Institut für Supply Chain Management mit Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

2.1 Darstellung der durchgeführten Hearings

2.1.1 Hearing mit der Kantons- und Stadtentwicklung

Der Leiter der Kantons- und Stadtentwicklung Lukas Ott hat gegenüber der Kommission die Wichtigkeit der Entwicklung des Hafengebiets aus Sicht der Stadtentwicklung bestätigt. Dadurch würde die Wirtschaft diversifiziert, was ein wichtiger Aspekt sei. Zudem knüpft die Entwicklung des Hafengebiets an die historische Bedeutung von Basel als Handelsstadt und als Tor zur Schweiz an. Zusätzlich schaffe das Projekt Raum für eine weitere Stadtentwicklung. Aus Sicht der Kantons- und Stadtentwicklung ist es wichtig, dass das Projekt ohne Verzögerungen realisiert werden kann, weshalb in der weiteren Planung die Naturschutzanliegen ernst zu nehmen seien.

2.1.2 Hearing mit der Abteilung Städtebau- und Architektur

Der Kantonsbaumeister Beat Aeberhard ist der Meinung, dass die geplante Investition in die Hafeninfrastruktur aus logistischer, ökologischer und nationaler Sicht sinnvoll sei. Dabei ist die Abstimmung der Entwicklung der Hafeninfrastruktur mit der städtebaulichen Entwicklung die Voraussetzung für eine WIN-WIN-Situation zwischen globalen, nationalen, regionalen (Handel, Logistik) und städtischen, lokalen Anforderungen. Entsprechend unterstützt der Kantonsbaumeister das Projekt und ist der Meinung, dass eine Infrastrukturentwicklung zu einer positiven Stadtentwicklung führen kann, wie dies auch in anderen Gebieten, wie zum Beispiel dem Erlenmattquartier oder durch die Auflösung des Hafens St. Johann, möglich war.

2.1.3 Hearing mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV)

Der Direktor des BAV, Dr. Peter Füglistaler, bekräftigt gegenüber den Mitgliedern der WAK und der UVEK die grosse verkehrspolitische Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen für die Eidgenossenschaft. Der Anschluss der Schweiz an die Binnenschifffahrt auf dem Rhein ist wichtig, um die Binnenschifffahrt als kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger für den Import- und Exportverkehr zu nutzen. Das Terminal Gateway Basel Nord ist damit auch eine kombinierte Verkehrsumschlagsanlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung und wird aus diesem Grund vom Bund mit Investitionsbeiträgen unterstützt. Die Anlage unterstützt auch das Konzept des Bundesrates, Güterverkehr auf die Schiene zu bringen.

Peter Füglistaler erklärte den Kommissionsmitgliedern, dass gemäss gesetzlicher Grundlage theoretisch ein Investitionsbeitrag des Bundes in der Höhe von 50% der Gesamtkosten für den Bau des Hafenbeckens 3 möglich wäre. Aufgrund der begrenzt verfügbaren Mittel hat der Bund effektiv einen Beitrag von 40 Mio. Franken von den Gesamtkosten von 129 Mio. Franken zugesichert. Trotz der hohen verkehrspolitischen Bedeutung können keine weiteren Gelder des Bundes gesprochen werden, da ansonsten andere Infrastrukturprojekte in der Schweiz nicht mitfinanziert werden können.

Unabhängig vom Bau des Hafenbeckens 3 unterstützt der Bund auch den Bau des bimodalen Umschlagterminals GBN. Die Unterstützung unterliegt der Auflage, dass ein Modalsplit auf die Bahn von mindestens 50% erreicht werden muss. Wird dieses ambitionierte Ziel nicht erreicht, so müsste die Eigentümerschaft die entsprechenden Beiträge zurückzahlen.

2.1.4 Hearing mit der Firma Swissterminal

Die Firma Swissterminal spricht sich entschieden gegen den Bau des trimodalen Terminals von Gateway Basel Nord aus. Diese Haltung wurde von Roman Mayer, CEO der Swissterminal, bereits mehrfach öffentlich kommuniziert. Dabei wird vor allem kritisiert, dass gemäss Swissterminal zu hohe Wachstumsprognosen für das Containervolumen angenommen werden. Gemäss Swissterminal sei die Containerisierung heute abgeschlossen. Zusätzlich sei das Ziel unrealistisch, einen Modalsplit von 50% zu erreichen, da heute lediglich 8% der Güter, die am Rheinhafen in Basel umgeladen werden, auf die Bahn gehen. Des Weiteren funktionieren die heutige Termi-

nalinfrastruktur am Rheinhafen bestens. So hat das Ereignis in Raststatt im Jahr 2017 gezeigt, dass die Kapazitäten im Hafen in Basel sehr schnell verdoppelt werden konnten.

Entsprechend hat die Firma Swissterminal sich aus dem Projekt zurückgezogen.

2.1.5 Hearing Firma Danser

Die Firma Danser begrüsst es, dass für sie als Reederei genügend Umschlagskapazitäten geschaffen werden sollen, denn ansonsten würde der Gütertransport auf dem Schiff geschwächt. Die Firma Danser geht auch davon aus, dass sich der Gütertransport auf dem Rhein weiterentwickeln wird.

Da entschieden wurde, dass der Westquai nicht mehr dem Hafen zur Verfügung stehen wird, ist es aus ihrer Sicht ebenfalls notwendig, dass Ersatz dafür geschaffen wird und begrüsst entsprechend den Bau eines neuen Hafenbeckens. Allerdings wünscht sich die Firma Danser eine breitere Trägerschaft sowie mehr Transparenz über den Businessplan des Terminals Gateway Basel Nord.

2.1.6 Hearing Gateway Basel Nord AG und Rhenus Alpina AG

Die beiden Firmen weisen darauf hin, dass durch die Hafenerweiterung in Rotterdam und auch der Bau weiterer grösserer Containerschiffe das Containervolumen weiter zunehmen wird. Aufgrund starker Fragmentierung und fehlendem Wachstumspotential findet die Logistik-Infrastrukturentwicklung heute im Ausland statt. Die Ware gelange von den ausländischen Terminals via Lkw in die Schweiz. Damit finde die in der Schweiz angestrebte Verlagerung des Gütertransports auf die Bahn nicht statt. Dagegen bietet das trimodale Terminal Gateway Basel Nord mit dem Bau des Hafenbeckens 3 die Möglichkeit, die Verlagerungspolitik in der Schweiz umzusetzen. Dafür stehen auch die am Gateway Basel Nord beteiligten Unternehmen (SBB Cargo, Contargo und Hupac und Rhenus Alpina AG), denn sie sind ein Schulterchluss zwischen den drei Verkehrsträgern (Bahn, Lkw und Schiff).

Die Unternehmen bestätigen, dass die Infrastruktur offen sein werde und jeder diese benutzen kann. Dass niemand diskriminiert werden darf, ist unter anderen auch eine der Auflagen des Bundes, um von Investitionsbeiträgen profitieren zu können.

2.1.7 Hearing Dorfverein Kleinhüningen

Der Dorfverein Kleinhüningen ist gegen den Bau des Hafenbeckens 3. Der Dorfverein sieht im Projekt ein Sicherheitsrisiko sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für die Arbeitsplätze in Kleinhüningen. Die Umladung von Gefahrgütern in Containern im neuen Hafenbecken 3 nahe der Autobahn und Bahnlinie führe zu grossen Risiken. Wenn ein Container mit Gefahrgut zu Bruch gehen würde, wären sofort die Autobahn und die Bahnlinie unpassierbar. Dies würde ein regionales Verkehrschaos auslösen, welches den Rotlichtorganisationen das Erreichen der Unfallstelle stark erschweren würde. Dieses Risiko bestehe insbesondere aufgrund der engen Platzverhältnisse und der Platzierung des Hafenbeckens 3 direkt an der Autobahn und der Bahnlinie.

Zusätzlich steige die Lärmbelastung für die Bevölkerung markant aufgrund von Umschlag während 24 Stunden. Das Verkehrsvolumen für Kleinhüningen werde ebenfalls zunehmen, obwohl das Gebiet bereits heute unter dem Schwerverkehr leidet.

Der Dorfverein Kleinhüningen sieht dagegen mögliche Alternativen zum Projekt, wie zum Beispiel in einer selbstfahrenden Containerbahn, wie sie in der Basler Zeitung vom 28. März 2019 beschrieben wurde.

2.1.8 Hearing IG Klybeckinsel

Die IG Klybeckinsel ist gegen den Bau des Hafenbeckens 3. Die IG Klybeckinsel befürchtet, dass Gelder ohne Nutzen ausgegeben werden und die Quartierbevölkerung unter den Emissionen zu leiden habe. Zusätzlich ist die IG Klybeckinsel der Meinung, dass es zu keinem Wachstum des Containervolumens kommen wird und daher die Kapazitätserweiterungen nicht notwendig sind. Die IG Klybeckinsel ist ebenfalls gegen eine Verlagerung der Hafenterrasse, um Raum für neue Nutzungen zu schaffen. Die IG Klybeckinsel hegt den Verdacht, dass es im Projekt Hafenbecken 3 vor allem darum geht, teuren Wohnraum am Klybeckquai zu schaffen, was nicht in ihrem Interesse sei.

2.1.9 Hearing des Gewerbeverband Basel-Stadt

Zum Zeitpunkt des Hearings hatte der Gewerbeverband noch keine abschliessende Position zum Projekt Hafenbecken 3 gefällt, da aus seiner Sicht noch diverse Fragen offen seien. Unter anderem sei nicht klar, wie die zukünftige Nutzung der Flächen, die der Hafenterrasse durch den Bau des Hafenbeckens 3 entzogen werden, aussehen wird. Aus diesem Grund fordert der Gewerbeverband Folgendes:

- Im Bereich des Westquais keine Nutzung, die lärm- und emissionsempfindlich ist, sprich keine Wohnnutzung.
- Es gibt unterschiedliche Prognosen über die Mengenentwicklung im Containerverkehr. Es soll daher eine externe Studie aufzeigen, dass der Bedarf zwingend gegeben ist.
- Keine Rückzahlung von Bundesgeldern zu Lasten des Kantons, falls Modalsplit von 50% nicht erreicht wird.
- Priorisierung der Hafenterrassenentwicklung vor der Stadtentwicklung. Keine Wohnentwicklung auf dem Westquai.

2.1.10 Hearing Handelskammer beider Basel (HKBB)

Die Handelskammer beider Basel unterstützt das Projekt und ist der Meinung, dass Logistik in der Region einen sehr hohen Stellenwert besitzt, auch historisch gesehen. Basel war schon immer als Tor zur Schweiz bedeutend für den Handel. Entsprechend ist die HKBB der Meinung, dass die Hafenanlagen ausgebaut werden müssen, aufgrund der Absicht die Westquaiinsel nicht mehr hafenterrassenwirtschaftlich zu nutzen. Sie begrüsst somit das gesamte Projekt.

2.1.11 Hearing Spedlogswiss

Spedlogswiss unterstützt das Projekt. Für Spedlogswiss ist es wichtig, den Logistik-Umschlag in der Schweiz zu haben, um damit den Modalsplit erhöhen zu können. Der aktuelle Standort sei der einzige, welcher es ermögliche, die Schifffahrt an ein Bahn- und Lkw-Terminal anzubinden. Ohne den Bau des Hafenbeckens 3 laufe man Gefahr, dass die Güter auf Terminals im Ausland umgeladen werden und dann per Lkw in die Schweiz kommen.

2.1.12 Hearing Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenterrassenwirtschaft

Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenterrassenwirtschaft (SVS) steht geschlossen hinter dem Projekt. Die SVS sieht sich auch als ständige Vermittlerin zwischen den unterschiedlichen Interessen der Mitglieder. Die SVS macht auch darauf aufmerksam, dass Gateway Basel Nord als bimodales Terminal auf alle Fälle kommen wird. Die Frage, die hier zu beantworten ist: Enthält der Terminal künftig ein Hafenbecken oder nicht? Verzichtet man auf das Hafenbecken 3, so werden die Container vermehrt auf der Strasse in die Schweiz kommen, statt in Basel vom Rhein auf die Schiene umgeladen zu werden.

2.1.13 Hearing Universität St. Gallen Institut für Supply Chain Management – Studie Prognose Containeraufkommen

Prof. Wolfgang Stölzle kommt in seiner 2018 zur Hafententwicklung erstellen Studie zum Schluss, dass diverse exogene Entwicklungen Einfluss auf die Containeraufkommensentwicklung der nächsten Jahre in Basel nehmen werden. Unter Betrachtung aller Entwicklungen und gestützt auf verschiedene Szenarien wird ein jährliches Wachstum des Containervolumens für sehr wahrscheinlich gehalten.

Gemäss den Ausführungen kann ein starker Ausbau der Hafenskapazitäten im Mittelmeer durchaus das Containeraufkommen aus dem Norden beeinflussen, allerdings ohne das langfristige Containerwachstum im Nord-Süd-Verkehr wesentlich zu tangieren.

2.1.14 Hearing WWF Region Basel

Der WWF Region Basel lehnt das Projekt ab. Denn Gemäss den Ausführungen des WWF ist das Gebiet, welches überbaut werden soll, ein Trockenwiesen und -weiden-Areal (TWW) von nationaler Bedeutung. Die Voraussetzung für einen Eingriff in ein solches Objekt sind Standortgebundenheit und nationale Bedeutung. Aus Sicht des WWF erfüllen weder das bimodale Terminal noch das Hafenbecken 3 für sich isoliert diese Anforderung. Lediglich kombiniert kann von einem standortgebundenen Projekt von nationaler Bedeutung gesprochen werden. Weiter müsste das Interesse am Projekt das Interesse an der Unversehrtheit der Natur überwiegen. Auch das wird vom WWF angezweifelt.

Entsprechend fordert der WWF Region Basel die Rückweisung der Ausgabenbewilligung und eventualiter, falls es ein trimodales Gesamtprojekt gibt, die seriöse Prüfung von einer Ausgleichsfläche für die wertvolle Trockenwiese und -weide. Dabei müsse ein zusammenhängender, örtlich naher Lebensraum mit Vernetzungsfunktion gefunden werden. Zusätzlich soll die Kooperation mit Naturschutzverbänden im gesamten Projekt eng sein.

2.1.15 Hearing Pro Natura Basel

Pro Natura lehnt das Projekt strikte ab. Dies aus den folgenden Gründen:

Weil ein national geschütztes, äusserst wertvolles Naturobjekt zerstört würde und der Bedarf nicht überzeugend und abschliessend aufgezeigt ist. Zusätzlich bestehen laut Pro Natura Basel Alternativen zum Projekt.

Die bestehenden Vorschläge für Ersatzflächen sind gemäss Pro Natura Basel nicht ansatzweise genügend. Das Bereitstellen von gleichwertigen Ersatzflächen ist jedoch die rechtliche Voraussetzung für einen Eingriff in das TWW-Objekt von nationaler Bedeutung. Pro Natura Basel ist bereit, ein Referendum gegen das vorliegende Projekt zu ergreifen.

2.2 Abhängigkeit von der Realisierung des bimodalen Terminals Schiene – Strasse

Wie auch im Ratschlag Nr. 18.1757 ausgeführt wurde, gehört das Hafenbecken 3 zum Gesamtprojekt Basel Gateway Nord. Die Basel Gateway Nord AG sieht vor, ein bimodales Terminal Schiene – Strasse zu realisieren. Mit dem Bau des Hafenbeckens 3 durch die Schweizerischen Rheinhäfen bestünde die Möglichkeit, das neue bimodale Terminal zu einem trimodalen Terminal Wasser – Schiene – Strasse zu erweitern. Im Ratschlag wird deutlich gemacht, dass die Realisierung des bimodalen Terminals zeitlich dem Hafenbecken 3 vorgelagert ist.

2.2.1 Einsprache bei der Wettbewerbskommission (WEKO)

Die WEKO hat am 14. Februar 2019 kommuniziert, dass sie das Grossterminal Gateway Basel Nord überprüfen werde. Für die WEKO bestanden Anhaltspunkte, dass der Zusammenschluss im Bereich Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr sowie im alpenquerenden Transitverkehr eine marktbeherrschende Stellung begründen oder verstärken könnte. Zudem bestünden solche Hinweise für vor-, nachgelagerte oder benachbarte Märkte in den Bereichen Operateur Leistungen und Gütertransport auf der Schiene.

Diese Untersuchung war für die Kommission von hoher Bedeutung, da diese genau während den Kommissionsberatungen durchgeführt wurde und Einschränkungen der WEKO einen grossen Einfluss auf das Projekt hätten.

Die WEKO hat am 13. Juni 2019 kommuniziert, dass sie das Vorhaben Gateway Basel Nord genehmigt. Dabei stellt die WEKO fest, dass das Grossterminal Gateway Basel Nord zwar den wirk-samen Wettbewerb teilweise beseitigen kann, jedoch auch die Wettbewerbsfähigkeit im Gütertransport auf der Schiene verbessert.

Mit Blick auf die gesetzlichen Vorgaben für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Terminal Gateway Basel Nord und die weiteren Auflagen des Bundesamts für Verkehr (BAV) geht die WEKO davon aus, dass sich dank dem Gateway Basel Nord der Wettbewerb im Import- und Exportverkehr auf der Schiene zum Teil verbessert. Diese Vorteile überwiegen die Nachteile der marktbeherrschenden Stellung von Gateway Basel Nord im Bereich Umschlagsleistungen.

Die Kommission hat diesen Entscheid zur Kenntnis genommen.

3. Erwägungen der Kommission

In der WAK war klar, dass die Vorlage die Gefahr beinhaltet, dass die Realisierung des Terminals Gateway Basel Nord und jene des Hafenbeckens 3 als eine Vorlage betrachtet werden. Es gilt aber beide Vorhaben auseinanderzuhalten. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag geht es lediglich darum, dass der Kanton Basel-Stadt das Hafenbecken 3 realisiert, sofern das Terminal Gateway Basel Nord gebaut wird. Weder ein Ja noch ein Nein zum Hafenbecken 3 im Grossen Rat ändern etwas an einer allfälligen Realisierung des Gateway Basel Nord. Es geht also lediglich um die Frage, ob – falls das Terminal Gateway Basel Nord realisiert wird – der Kanton Basel-Stadt den im Beschluss 1 aufgeführten Betrag aufwirft, um den Wasseranschluss an das Terminal herzustellen und damit die Trimodalität desselben zu ermöglichen. Durch die dadurch entstehende Verlagerung eines Teils der Hafentätigkeit würde der Kanton Basel-Stadt Zugriff auf Flächen erhalten, die für andere Nutzungen verwendet werden können.

In der WAK-Sitzung vom 3. Juni 2019 wurde die Eintretensdebatte geführt. Eintreten auf den Ratschlag war in der WAK nicht bestritten. Aufgrund der Anhörungen wurde deutlich, dass es sich um ein komplexes Geschäft handelt. Grundsätzlich ist die Kommission der Ansicht, dass der Hafen für Basel von grosser Bedeutung ist, eine Investition in die Infrastruktur wird daher als sinnvoll erachtet. Dennoch herrschten Zweifel vor, ob tatsächlich mit einem so grossen Wachstum des Güterverkehrs, wie gemäss der Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2040 prognostiziert wurde, zu rechnen ist. Möglicherweise könnte sich die Klimadebatte mittelfristig auf das Konsumverhalten auswirken, was das Wachstum des Güterverkehrs verlangsamen könnte. Andererseits handelt es sich beim Transport über den Rhein um eine nachhaltige Transportart, weshalb die Verlagerung des Warentransports auch aus Gründen des Klimaschutzes sinnvoll ist. Diesem Klimaschutzaspekt stehen die Argumente der Naturschutzverbände entgegen. Auch die Konkurrenzsituation zum nahen Ausland sowie die Befahrbarkeit des Hafenbeckens 3 gaben Anlass zu Diskussionen.

3.1 Weniger Gütertransport auf der Strasse

Bereits heute reichen gemäss Experten die Kapazitäten für den Containerverkehr in der Schweiz nicht mehr aus. Daher wandern Umschläge im kombinierten Verkehr ins benachbarte Ausland ab. Dies führt dazu, dass viele Container bereits im Ausland auf den EU-Lastwagen umgeschlagen werden, was das Strassennetz im Raum Basel zusätzlich belastet. Ziel des Terminals GBN ist es, grosse Teile des Güterverkehrs auf der Schiene zu halten oder neu auf die Schiene zu verlagern. Die Vorgabe des BAV ist ein Modalsplit von mindestens 50%, d.h. jeder zweite Container, der das Terminal verlässt oder erreicht, tut dies nicht auf der Strasse.

Trotz einiger Zweifel, ob ein Modalsplit von 50% realistisch ist, begrüsst die Kommission die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Strasse. Mit dem Bau von Hafenbecken 3 kann die Umschlagskapazität erhöht werden. Ohne den Ausbau des Hafens muss damit gerechnet werden, dass die Schiffe bereits weiter nördlich gelöscht werden und ein grosser Teil der Güter per Lkw über die Strasse transportiert wird. Auch aus Klimaschutzgründen ist es zielführend, wenn die Güter so weit wie möglich auf dem Rhein transportiert werden.

3.2 Konkurrenzsituation mit nahem Ausland und Bedeutung der Logistikbranche für den Kanton BS

In der Kommission wurde diskutiert, ob die Konkurrenzsituation mit dem nahen Ausland den Erfolg des trimodalen Terminals gefährden könnte. Da die Lohn- und Arbeitskosten in den Nachbarländern tiefer ausfallen, kann es für die Logistikunternehmen attraktiver sein, die Schiffe z.B. in Weil am Rhein löschen zu lassen. Gerade aber in dieser Hinsicht kann das trimodale Terminal zu einer erhöhten Attraktivität beitragen, wenn die Umschlagskapazität und -effizienz vergrössert werden. Benachbarte Häfen haben nicht die Möglichkeit, ihre Kapazitäten in gleichem Mass zu steigern. Auch wurde erwogen, dass das am geplanten Terminal Gateway Basel Nord anschliessende und sich auf deutschem Boden befindende und bereits bestehende Terminal DUSS die Geschäftstätigkeit im Gateway Basel Nord konkurrieren könnte.

Kenntnis genommen hat die Kommission von der Zusammenarbeitsvereinbarung zur Koordination der Infrastrukturprojekte im Bereich Basel Nord / Weil am Rhein zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der Deutschen Bahn (DB) und dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen, die am 15. November 2019 unterzeichnet worden ist. Diese Vereinbarung schafft Klarheit für die laufenden Planungen und die Umsetzung der diversen überlagernden Vorhaben im Perimeter Badischer Bahnhof / Badischer Güterbahnhof / Hafen Kleinhüningen (Vierspur-Ausbau Rheintalstrecke bis Basel; Erweiterung des DUSS-Terminals für den kombinierten Verkehr; Neubau Gateway Basel Nord). Sie sichert insbesondere auch die notwendigen Grundstückserwerbe für die Realisierung des geplanten Gateway Basel Nord.

Mit dem Ausbau der Infrastruktur wird für die Logistikbranche im Kanton BS die Möglichkeit geschaffen, auch künftig wettbewerbsfähig zu sein. Die Logistikbranche ist für den Kanton von grosser Bedeutung, da unter anderem rund 18'000 Arbeitsplätze davon abhängen.

3.3 Befahrbarkeit Hafenbecken 3

Aufgrund einiger kritischer Stimmen zur Befahrbarkeit des Hafenbeckens 3 liess sich die Kommission darlegen, wie die Vorabklärungen durchgeführt wurden. Die Befahrbarkeit wurde einerseits am Institut für Schifffahrtstechnik in Duisburg simuliert und andererseits hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Projekt zur technischen Prüfung einem externen Experten übergeben, namentlich der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr SGKV, Berlin. Dieses kam zum Schluss, dass durch die hohe Manövrierbarkeit der Schiffe sowie das routinemässige Koppeln und Entkoppeln die Befahrbarkeit des Hafenbeckens 3 möglich ist.

3.4 Umweltverträglichkeit des Projekts

Der Ratschlag widmet sich auf einer Seite im Kapitel 4.5 der Umweltverträglichkeit des Projektes. Beim Hearing mit WWF und Pro Natura hat es sich jedoch gezeigt, dass von Seiten der beiden Verbände eine grosse Opposition gegen das Projekt vorherrscht. Sie bewerten die Flächen im Gebiet des ehemaligen DB-Güterbahnhofs als so bedeutend, dass eine Überbauung ohne gleichwertigen Ersatzraum zu schaffen, für sie nicht akzeptierbar ist. Allerdings sind zum aktuellen Zeitpunkt aus ihrer Sicht keine akzeptablen Ersatzflächen vorhanden.

Die Aufnahme der beanspruchten Flächen in das Inventar des Bundes der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW-Inventar) stellt die Flächen entsprechend unter Schutz, auch wenn die Aufnahme in das Inventar im Jahr 2007 nur unbereinigt erfolgte, da bereits damals von künftiger logistischer Bahnnutzung ausgegangen wurde.

Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass der Naturschutz durch das Bundesrecht ausreichend geschützt ist. Dieser Schutz kann auch gerichtlich durchgesetzt werden. So haben auch Pro Natura und WWF bereits angekündigt, dass sie gegebenenfalls alle Rechtsmittel ausschöpfen werden.

Vom zuständigen Departementsvorsteher wurde der Kommission mitgeteilt, dass man weiterhin an einer einvernehmlichen Lösung arbeite. Die Kommission begrüsst die Bemühungen des Departementsvorstehers, valable Ausgleichsflächen zu finden. Die Kommission gewichtet mehrheitlich die Vorteile, die durch ein trimodales Terminal entstehen würden, höher. Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Strasse ist sowohl aus klimaschützerischen als auch aus verkehrstechnischen Überlegungen zu unterstützen.

Im Übrigen hat die WAK die umwelt- und verkehrspolitischen Aspekte des UVEK-Mitberichts zustimmend zur Kenntnis genommen.

3.5 Stadtentwicklung im Bereich Klybeckquai und Westquai

Der Ratschlag geht vom Modell aus, dass die Schweizerischen Rheinhäfen für die im Zuge der städtebaulichen Veränderungen erfolgende Ausserwertsetzung von Hafeninfrastuktur in den Bereichen West- und Klybeckquai durch den Beitrag von Basel-Stadt an das neue Hafenbecken 3 entschädigt werden und diese „Investition“ durch die mögliche höherwertige Nutzung von nicht mehr hafenwirtschaftlich verwendeten Flächen refinanziert wird.

Die der Hafenentwicklung nachfolgende städtebauliche Entwicklung betrifft dann allein Basel-Stadt. Vor diesem Hintergrund legt die erwähnte Grundsatzvereinbarung vom 7. Mai 2018 zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Schweizerischen Rheinhäfen, in deren Verwaltungsrat der Regierungsrat von Basel-Landschaft vertreten ist, fest, dass der Kanton Basel-Stadt die Entwicklung, die Bewirtschaftung und die Vermarktung von Baurechten im Hafenperimeter übernimmt, sobald diese nicht mehr für die Hafenvirtschaft benötigt werden, sowie auch die für die Transformation notwendigen Erschliessungsflächen. Mittelfristig wird eine Anpassung des Hafenperimeters gemäss Rheinhafenvertrag notwendig.

Die Kommission stellt fest, dass eine höherwertige Nutzung im Bereich des Westquais und auch des Klybeckquais begrüssenswert ist. Allerdings herrscht noch eine sehr grosse Unklarheit darüber, welche Nutzungen möglich und gewünscht sind. Insbesondere ist im Bereich des Klybeckquais nicht klar, welche Flächen weiterhin von der Hafenbahn benötigt würden. Mit dem vorgelegten Grossratsbeschluss II werden aber die Weichen gestellt, die verschiedenen Möglichkeiten für die Weiterentwicklung der Hafenbahn zu prüfen.

4. Fazit der Kommission

Die Kommission befürwortet die Verlagerung des Gütertransports weg von der Strasse. Sofern das Terminal Gateway Basel Nord gebaut wird, macht es Sinn dieses durch den Bau des Hafenbeckens 3 zu einem trimodalen Terminal auszubauen. Für die Bevölkerung in und um Basel ist es von grossem Vorteil, wenn die Güter so weit wie möglich auf dem Rhein transportiert werden. Der Transport per Schiff ist emissionsarm und trägt zu einer Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr bei. Darüber hinaus ist ein leistungsstarker Hafen ein wichtiger Faktor für den Logistikstandort Basel. Der Kommission ist es wichtig, dass genügend Ausgleichsflächen für den Naturschutz gefunden werden. Diese müssen nicht zwingend auf Kantonsgebiet liegen. In der Abwägung Schutz der Naturfläche vs. Verkehrsverlagerung überwiegt aus Sicht der Mehrheit der Kommission aber der Beitrag zum Klimaschutz, der mit der Verlagerung des Verkehrs weg von der Strasse geleistet werden kann.

Für die Kommission ist auch der Flächengewinn am Rhein von grosser Bedeutung. Die städtebauliche Entwicklung, die gerade bei einer möglichen Verschiebung der Hafenbahn verwirklicht werden kann, wiegt den Investitionsbeitrag an das Hafenbecken 3 langfristig mehr als auf. Eine hochwertige städtebauliche Entwicklung am Rhein würde für Basel zu einer enormen Attraktivitätssteigerung beitragen. Es könnten sowohl weitere Arbeitsplätze als auch neuer Wohnraum geschaffen werden.

Die Kommission ist der Ansicht, dass mit dem Bau des Hafenbeckens 3 ein nationales Logistikprojekt durch den Kanton Basel-Stadt unterstützt wird, dessen Nutzen für den Kanton die Investitionen überwiegen wird.

4.1 Antrag an den Grossen Rat

Es besteht eine grosse Abhängigkeit zwischen dem Hafenbecken 3 und der Realisierung des bimodalen Terminals durch die Gateway Basel Nord AG. Der Bau des Hafenbeckens 3 ist nur dann sinnvoll, wenn das bimodale Terminal tatsächlich realisiert wird. Nachdem nun die Behandlung der Einsprache bei der WEKO abgeschlossen ist, führen noch die möglichen Einsprachen der Naturschutzverbände gegen das bimodale Terminal als auch der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts zur Einsprache von Swissterminal wegen eines Verfahrensfehlers des Bundesamts für Verkehr zu Verzögerungen. Die Kommission ist zum Schluss gekommen, dass diese Verfahren materiell keinen Einfluss auf ihre Abwägungen haben werden. Ein Antrag auf Aussetzung des Geschäfts bis nach dem Entscheid der Gerichte zur Zulässigkeit des bimodalen Terminals wurde mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Um aber klarzustellen, dass der Kanton den Investitionsbeitrag von 115.53 Mio. Franken für das Hafenbecken nur tätigen darf, wenn das Gesamtvorhaben Gateway Basel Nord inklusive der bimodalen Terminaleinrichtungen tatsächlich realisiert werden, beantragt die Kommission eine Ergänzung des Grossratsbeschlusses I. Es wird explizit formuliert, dass die Ausgabenbewilligung unter dem Vorbehalt steht, dass die landseitigen Containerumschlagsanlagen des Gateway Basel Nord ohne wesentliche Veränderungen gegenüber dem im Bericht des Regierungsrats beschriebenen Konzept gebaut werden.

5. Antrag der Kommission

Die Kommission empfiehlt dem Grossen Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem Grossratsbeschluss I zuzustimmen.

Die Kommission empfiehlt dem Grossen Rat mit 10 zu 1 Stimmen, dem Grossratsbeschluss II zuzustimmen.

Die WAK hat diesen Bericht am 9. Dezember 2019 mit 9 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommission



Christophe Haller
Präsident

Beilagen:

- Grossratsbeschluss I
- Grossratsbeschluss II
- Mitbericht der UVEK

Grossratsbeschluss I

Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenceckens 3

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 18.1757.01 vom 18. Dezember 2019 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 18.1757.02 vom 9. Dezember 2019 und dem Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 4. Dezember 2019, beschliesst:

1. Für einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Bau eines neuen Hafenceckens (Hafencecken 3) zum Anschluss des Containerterminals Gateway Basel Nord an den Rhein werden Ausgaben in Höhe von Fr. 115.53 Mio. (inkl. allfällig geschuldeter MWST) bewilligt. 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 Hafencecken 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 Hafenceckens 3 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Planungsamt).

Die Ausgabenbewilligung steht unter dem Vorbehalt, dass die landseitigen Containerumschlagsanlagen des Gateway Basel Nord ohne wesentliche Veränderungen gegenüber dem im Bericht des Regierungsrats beschriebenen Konzept gebaut werden.

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 II

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. 18.1757.01 vom 18. Dezember 2019 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 18.1757.02 vom 9. Dezember 2019 und dem Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 4. Dezember 2019, beschliesst:

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.



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

An den Grossen Rat

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 4. Dezember 2019

Kommissionsbeschluss vom 4. Dezember 2019

Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung
des Hafenbeckens 3 sowie Ausgabenbewilligung zur Durchfüh-
rung von Planungsarbeiten für die Entwicklung der Hafenbahn in
Kleinhüningen**

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Realisierung des Hafenebeckens 3 sowie Ausgabenbewilligung zur Durchführung von Planungsarbeiten für die Entwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen* am 13. Februar 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zum Mitbericht an die Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) überwiesen.

Die UVEK hat sich in Absprache mit der WAK mit den das Projekt betreffenden Verkehrs- und Umweltfragen auseinandergesetzt. An ihrer Sitzung vom 27. Februar 2019 liess sie sich den Ratschlag von Vorsteher und Generalsekretär des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt sowie dem Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen vorstellen. Zur thematischen Vertiefung nahmen die Mitglieder der UVEK in der Folge an fünf von der WAK organisierten Hearings mit verschiedenen Interessengruppen teil (vgl. dazu den Bericht der WAK). Die inhaltliche Diskussion führte die UVEK an ihren Sitzungen vom 28. August und 11. September 2019. Sie lud dazu den Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, den Projektleiter Hafenecken 3 bei den Schweizerischen Rheinhäfen und den Präsidenten von Pro Natura Basel ein. Deren Haltungen und Einschätzungen sind in Kapitel 2 dargestellt. Eine schriftliche Stellungnahme erhalten hat die UVEK vom WWF Region Basel.

An den Hearings der WAK wie auch in den Stellungnahmen von Pro Natura und WWF an die UVEK stand meist das gesamte trimodale Containerterminal im Fokus – also Gateway Basel Nord und Hafenecken 3. Auch wenn der Grosse Rat nur über das Hafenecken 3 befinden kann, muss er bei dessen Beurteilung auch das Gesamtvorhaben im Auge halten.

Im vorliegenden Mitbericht schildert die UVEK in Kapitel 2 ihre Abklärungen und fasst in Kapitel 3 ihre Haltung zusammen. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten, Anträge an die WAK stellt die UVEK keine.

2. Abklärungen der UVEK

2.1 Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Ein Teil des zu überbauenden Geländes befindet sich als sogenanntes nicht-bereinigtes Objekt im Anhang 2 des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW). Entstanden sind die wertvollen Naturflächen auf dem künstlich aufgeschütteten Areal nicht zuletzt dank der Nutzung als Bahngelände. Da bereits bei der Erstellung des Inventars im Jahr 2007 eine künftige logistische Nutzung geplant war, wurde die Fläche nur „unbereinigt“ in das Inventar aufgenommen.

Für einen Eingriff in ein TWW-Objekt müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt sein: Es muss ein Vorhaben des Bundes bzw. die Erfüllung einer Bundesaufgabe vorliegen, es muss ein überwiegendes nationales Interesse bestehen und die Standortgebundenheit muss gegeben sein. Mit den vom Bund gesprochenen Förderbeiträgen ist die erste, mit der Festsetzung im Sachplan Verkehr und der Festlegung im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene die zweite Vorgabe erfüllt. Die Standortgebundenheit erachten die Projektverantwortlichen ebenfalls als gegeben, lassen sich die Projektziele (Verlagerungsziel, 50% Weitertransport per Bahn) doch nur an diesem Ort erreichen. Ein Terminal auf Schweizer Boden mit der Anforderung des Bundesamts für Verkehr an ein Grossterminal und mit Schiffanschluss sei an keinem anderen Ort realisierbar. Aufgrund des nationalen Interesses und der Standortgebundenheit stufen die Schweizerischen Rheinhäfen den Eingriff in das TWW-Objekt als rechtlich zulässig ein.

Unbestritten ist ein angemessener Ersatz der Naturflächen als Teil des Projekts. Dabei handelt es sich um eine Herausforderung, soll der Ersatz doch so nahe wie möglich am Eingriffsort erfolgen, einen möglichst gleichen Lebensraum-Typ anbieten und vom Grundeigentümer eine langfristige Sicherungszusage vorliegen. Zur Bewertung möglicher Ersatzflächen und Ersatzmassnahmen

haben die Schweizerischen Rheinhäfen zusammen mit den Projektträgern des geplanten Containerterminals (Gateway Basel Nord AG) sowie den Fachbehörden auf Bundes- und Kantonsebene eine eigene Methodik entwickelt. Diese bezieht nicht nur die Grösse, sondern auch die Qualität einer Ersatzfläche mit ein. Die vom Kanton definierten Vernetzungsachsen und möglichen Ersatzflächen befinden sich innerhalb und ausserhalb des Kantons. Anhand der sich derzeit im Bewilligungsprozess befindenden ersten Baustufe (Terminal Gateway Basel Nord) kann mit der Methodik exemplarisch gezeigt werden, dass die vom Gateway-Terminal dauerhaft belegte Fläche von 7.7 Hektar ein Total an Ersatzflächen von knapp 19 Hektar benötigt. Davon können 8.6 Hektar TWW-Qualität erreichen. Unter dem Strich erachten die Projektträger mit der Methodik einen angemessenen Ersatz deshalb als realistisch.

Anders sieht dies die Naturschutzorganisation Pro Natura. Der Präsident von Pro Natura Basel hat gegenüber der UVEK festgehalten, Pro Natura spreche sich nicht gegen einen Ausbau des Hafens und auch nicht gegen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene aus. Allerdings wehrt sich seine Organisation gegen den Bau des trimodalen Terminals am vorgesehenen Standort, wäre davon doch ein extrem wertvoller Lebensraum mit seltenen Tieren und Pflanzen – der mit Abstand wertvollste Naturraum dieser Art weit und breit – betroffen. Pro Natura wird deshalb den Rechtsweg gegen das Projekt Gateway Basel Nord und allenfalls auch gegen das Projekt Hafenbecken 3 mit aller Konsequenz beschreiten und rechnet sich dabei gute Chancen aus, verlangt doch der Gesetzgeber den Schutz solcher Flächen.

Aus nationaler Sicht ist für Pro Natura Basel mit dem Entscheid der Gerichte auch ein Präjudiz verbunden. Würden die Gerichte die Überbauung der Fläche in Basel Nord gutheissen, wäre dies ein schlechtes Zeichen für andere TWW-Gebiete und die Biodiversität, die seit Jahrzehnten abnimmt. Die Diskussion über den Wert der Biodiversität hat auf einer grundsätzlichen Ebene stattgefunden und ihren Niederschlag in der Gesetzgebung gefunden. Die Schweiz will die Biodiversität aufrechterhalten. Für die Artenvielfalt gibt es viele gute Gründe. Deshalb unterstehen besonders wertvolle Flächen wie jene in Basel Nord einem speziellen Schutz.

Die Behauptung, die Naturschutzverbände wären dem Projekt gegenüber grundsätzlich schon einmal positiv eingestellt gewesen, ist gemäss Pro Natura falsch. Die Fläche, die verlustig zu gehen droht, sei de facto gar nicht ersetzbar. Für die lokale und regionale Biodiversität handle es sich um einen extrem wertvollen Standort. Die vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen kompensieren diesen Verlust nicht.

Auch der WWF Region Basel prüft eine Einsprache gegen das Hafenbecken 3 und ist der Meinung, das Projekt solle zwecks besserer Koordination mit den Anliegen der Naturschutzorganisationen zurückgestellt werden. Ersatzmassnahmen müssten im Voraus und mit der Zustimmung der Naturschutzorganisationen bestimmt und gesichert werden.

2.2 Verbesserung des Modal Split im Containerverkehr

Ein Hauptziel des trimodalen Terminals in Basel Nord ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Mit der geplanten Infrastruktur können 750 Meter lange Züge direkt ab dem Hafenbecken 3 be- und entladen werden. Liegt der Anteil der ab den Hafenterminals mit der Bahn weitertransportierten Container heute bei lediglich 10-15%, erachten die Projektverantwortlichen in Zukunft einen Bahnanteil von 50% als realistisch. Schliesslich liegt heute beim Gesamtumschlag der Bahnanteil bei etwa 60%. Das trimodale Terminal könne die Schweizer Strassen um rund 115'000 LKW-Fahrten pro Jahr entlasten. Das Zusammenführen von Bahn, Schiff und Strasse bezeichnen die Projektträger als nur am vorgesehenen Standort möglich. Die Schweizerischen Rheinhäfen haben zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr Alternativen geprüft und verworfen. Sie deklarieren den trimodalen Terminal deshalb als „standortgebunden“.

Für Pro Natura bedeutet der Umstand, dass das Projekt zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene führt und damit einen Beitrag an den Klimaschutz leistet, nicht, dass die wichtigen Ziele des Naturschutzes über Bord geworfen werden dürfen. Der globale Klimaschutz ist nicht abhängig vom Bau eines trimodalen Containerterminals in Basel. Dass mit die-

sem künftig 50% des Umschlags vom Schiff auf die Bahn erfolgt und über 100'000 LKW-Fahrten pro Jahr eingespart werden, ist für Pro Natura angesichts der heutigen Zahl von 60'000 bis 70'000 LKW-Fahrten eine sehr gewagte Prognose. Die Zahl der Container müsste sich verdrei- bis vervierfachen, um eine solche Reduktion zu erreichen. Da auch Terminals in Deutschland und Frankreich ihre Kapazitäten ausbauen, werde kaum die gesamte Zunahme des in die Schweiz gelangenden Containervolumens in Basel umgeschlagen. Ohne Änderung anderer Rahmenbedingungen geht Pro Natura zudem nicht davon aus, dass die Spediteure plötzlich von der Strasse auf die Bahn wechseln. Das Verlagerungsziel erscheint Pro Natura deshalb unrealistisch bis utopisch. Deshalb will Pro Natura auch auf der politischen Schiene aktiv werden, um das Projekt zu verhindern oder zumindest anzupassen.

Die Vertreter der Schweizerischen Rheinhäfen weisen darauf hin, dass in Deutschland mehr als 25 Terminalneu- und -ausbauten geplant sind, um den kombinierten Verkehr attraktiver zu machen. Ohne konkurrenzfähigen Terminal auf Schweizer Boden werden die Spediteure aus dem Ausland mit Lastwagen in die Schweiz fahren. Nur mit einer Infrastruktur, die den Umschlag auf 750 Meter lange Containerzüge ermöglicht, lassen sich die Kosten des Gütertransports auf der Bahn auf ein wirtschaftlich interessantes Niveau reduzieren. Bleibt die Schweiz untätig, heisst dies nicht, dass weniger Container in das Land transportiert werden. Der Umschlag erfolgt dann aber in Terminals im Ausland und der Weitertransport in die Schweiz erfolgt auf der Strasse. Die Prognosen über die Entwicklung des Containervolumens stammen vom Bundesamt für Verkehr. Die Mitfinanzierung des Terminals durch den Bund basiert auf dieser angenommenen Entwicklung. Die Wachstumsprognosen bewegen sich in einem niedrigen einstelligen Bereich pro Jahr. Mit einem Ausbau der bestehenden Infrastruktur könnte die Umschlagskapazität vielleicht erhöht, nicht aber der Modal Split verbessert werden. Um Skaleneffekte zu erzielen, ist es wichtig, Schiff und Bahn so nahe zueinander zu bringen wie möglich. Ohne trimodales Terminal werden die Schweizerischen Rheinhäfen an Bedeutung und Marktanteil verlieren.

2.3 Verkehrliche Auswirkungen auf Kleinhüningen

Die UVEK hat sich bei den Vertretern der Schweizerischen Rheinhäfen nach allfälligem Mehrverkehr infolge des Baus des trimodalen Terminals auf den Strassen von Kleinhüningen erkundigt. Diese verweisen auf das schon heute geltende LKW-Fahrverbot. Der Verkehr zum und vom Hafen muss zwingend die Ab- bzw. Auffahrt Rheinhafen und die Südquaistrasse nutzen. Auf der Hochbergerstrasse und in der Kleinhüningeranlage hat es keinen Hafenverkehr. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, lehnen die Hafentreiber die Mitnutzung der Strasseninfrastruktur, die den Hafen mit der Autobahn verbindet, durch andere Verkehrsteilnehmer ab. Die Rampenbauwerke bei der Hiltalingerbrücke sind für Nicht-Hafen-Verkehr gesperrt, um Ausweichverkehr durch das Hafensareal zu verhindern und sicherzustellen, dass der Verkehr zum und vom Hafen wie vorgesehen abgewickelt werden kann.

Aus geometrischen Gründen nicht möglich ist die Realisierung einer verkehrssicheren und betrieblich effizienten Einfahrt in den künftigen Rheintunnel für den vom Hafen abgehenden Verkehr in Fahrtrichtung Schweiz. Der Hafensanschluss an die Autobahn erfolgt gemäss gemeinsamem Entscheid von Astra und Kanton Basel-Stadt auch in Zukunft über die Osttangente. In die Gegenrichtung ist für den zulaufenden Verkehr eine Anbindung des Hafens an den Reintunnel technisch möglich. Das Astra projiziert die dafür notwendige Verknüpfung mit der bestehenden Nationalstrasse.

3. Haltung der UVEK

Die UVEK stellt fest, dass das Projekt eines trimodalen Terminals in Basel Nord eine im Anhang 2 des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) liegende Fläche tangiert. Von nationaler Bedeutung ist auch die Realisierung des Terminals. Da dieser standortgebunden ist, besteht ein Interessenkonflikt. Welches der beiden Interessen Vorrang hat, ist zum einen eine politische, zum anderen eine von den Gerichten zu entscheidende Frage. De-

klariert das Bundesgericht den Bau des Terminals als unrechtmässig, erübrigen sich alle weiteren Diskussionen.

Die UVEK hat das Geschäft aufgrund dieser Unwägbarkeit in der Annahme erörtert, dass das Projekt realisiert wird. Dies bedeutet keine implizite Höhergewichtung des einen oder des anderen Interesses; die UVEK macht dazu keine Aussage. Nicht in Erwägung gezogen hat sie die Möglichkeit, den Ratschlag zum Hafenbecken 3 an den Regierungsrat zurückzuweisen und abzuwarten, bis ein Gerichtsentscheid zum Projekt Gateway Basel Nord vorliegt. Eine Rückweisung hätte eine unnötige zeitliche Verzögerung zur Folge, sollte das Projekt von den Gerichten grünes Licht erhalten. Das Hafenbecken 3 ist Bestandteil des Gesamtprojekts und es ist unbestritten, dass es nur zusammen mit dem Gateway Basel Nord gebaut wird. Auch gegen den Bau des Hafenbeckens 3 kann auf dem gerichtlichen und dem politischen Weg (Referendum) vorgegangen werden, dies allerdings erst nach dem Beschluss des Grossen Rats. Bevor die ab dem Jahr 2029 vorgesehene Stadtentwicklung auf dem Westquai beginnen kann, muss das Hafenbecken 3 gebaut sein. Dies gilt auch für die vorgesehene Entwicklung auf dem Wolf, die ohne das Terminal in Basel Nord in Frage gestellt wäre.

Die UVEK erachtet unabhängig vom Ausmass des weiteren Wachstums des Containerverkehrs eine direkte Verknüpfung zwischen Schiff und Bahn als zwingend, will die Schweiz den Güterverkehr stärker auf die Bahn bringen. In den beiden heutigen Hafenbecken ist ein Umschlag auf die heute üblichen 750 Meter langen Güterzüge nicht realisierbar.

Gehen mit dem Bau des Gateway Basel Nord und des Hafenbeckens 3 wertvolle Naturflächen verloren, ist dies sehr bedauernswert. Die UVEK ist überzeugt, dass sich gleichwertige Ersatzflächen finden lassen. Innerhalb der Kantonsgrenzen dürfte dies allerdings schwierig bis unmöglich sein. Deshalb spricht sich die UVEK für eine Ausweitung des „Suchgebiets“ auch über die Landesgrenzen hinaus aus. Für Flora und Fauna in Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung spielt es keine Rolle, ob sie in der Schweiz, in Deutschland oder in Frankreich leben. Gleichzeitig erwartet die UVEK von den Projektverantwortlichen, dass sie mit den Naturschutzverbänden unabhängig von den Gerichtsentscheiden in Kontakt bleiben und Bereitschaft für gute Kompromisse zeigen. Im Falle einer Umsetzung des Projekts in Basel Nord heisst dies, während der Bauarbeiten möglichst schonend mit der Natur umzugehen und „zu retten, was zu retten ist“. Es ist vielleicht nicht zwingend, das geschützte Objekt gänzlich zu zerstören.

Der Verlust der für die Natur wertvollen Fläche lässt sich aus Sicht der UVEK politisch nur rechtfertigen, wenn die Erreichung des definierten Verlagerungsziels auch langfristig sichergestellt ist. Deshalb ist wichtig zu wissen, dass den Terminalbetreibern in der Referenzierungsverfügung Vorgaben sowohl bezüglich Mindestmengen als auch Modal-Split gemacht werden. Erreichen sie diese Ziele nicht, werden sie gegenüber dem Bund rückzahlungspflichtig. Eine Rückzahlung von 20 oder 30 Mio. CHF zu Lasten ihres Eigenkapitals wäre sehr schmerzhaft, verdienen die Betreiber doch mit dem Terminal nicht das grosse Geld. Ihr Hauptanspruch ist eine funktionierende Logistikkette. Der Anreiz, das Verlagerungsziel zu erreichen, ist deshalb gross.

Angeregt hat die UVEK beim Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt zuhanden des Regierungsrats, im Namen des Kantons dem Bund eine andere Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vorzuschlagen und damit das Verlagerungsziel zu unterstützen. Gütertransporte per LKW sollten künftig auf die letzte Meile beschränkt bleiben. Heute wird die LSVA bei Transporten zu relevanten nationalen kombinierten Verkehrsanlagen erlassen, weshalb auch einzelne Container per LKW z.B. von Basel in Logistikzentren in Härkingen oder Egerkingen transportiert werden. Solche Transporte gilt es in Zukunft mit Blockzügen abzuwickeln.

Als wichtig für die Bewohnerinnen und Bewohner von Kleinhüningen empfindet die UVEK den Umstand, dass das trimodale Terminal unabhängig von seiner Entwicklung nicht zu Mehrverkehr auf den Quartierstrassen führt. Dass mit dem Terminal für die Bevölkerung verbundene Gefahrenpotenzial stuft die UVEK als eher geringer ein als heute, erfolgt der Hafenumschlag doch dann weiter entfernt vom Wohngebiet als beim heutigen Westquai.

4. Antrag an die Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK)

Gestützt auf ihre obigen Ausführungen empfiehlt die UVEK der WAK mit 12:0 Stimmen, dem Antrag des Regierungsrats zu folgen. Den vorliegenden Mitbericht hat sie an ihrer Sitzung vom 4. Dezember 2019 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident