



An den Grossen Rat

11.5245.06

WSU/P115245

Basel, 6. Juli 2022

Regierungsratsbeschluss vom 5. Juli 2022

Anzug Samuel Wyss und Konsorten betreffend „Unterstützung des Engagements beim Projekt Logistikcluster, Errichten eines Umschlagplatzes im Raum Basel“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 2. Juni 2020 vom Schreiben 11.5245.05 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug Samuel Wyss stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

Unter Führung der Handelskammer beider Basel wird mit grossem Aufwand und personellem Engagement das Projekt Logistikcluster erarbeitet. Die Logistik trägt in der Region wesentlich zur hohen Wirtschaftskraft bei. 16'300 Erwerbstätige in den Kantonen BS und BL erzielen eine Wertschöpfung von rund CHF 3 Mrd. Mit diesem Projekt, an dem sich auch die beiden Kantone BS und BL finanziell beteiligen und die formulierten Ziele unterstützen, soll die Logistikbranche der Region gestärkt werden. Regierungsrat Brutschin ist in der Erarbeitung involviert und engagiert.

Wie dem neusten SVS aktuell (Vereinigung Schifffahrt und Hafenwirtschaft) zu entnehmen ist, wird erwartet, dass die in Basel umgeschlagene Tonnage nach dem Ausbau des Rotterdamer Hafens massiv steigen wird. Immer wieder wird betont, dass der Warenverkehr auf dem Rhein profitabel und umweltfreundlich sei.

Die Stadtplaner prüfen einen massiven Eingriff in die Hafeninfrastruktur, bei welcher eventuell das ganze Hafenbecken 1 geopfert wird.

Die umweltfreundliche Bahn, an welche die Schweizerischen Rheinhäfen angeschlossen sind, wird ebenfalls mehr Fracht transportieren (insbesondere wenn die im Bau befindliche Rheintalstrecke in Deutschland in Betrieb geht). Siehe auch die Antwort des Regierungsrates zur Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend der Zukunft des Rheinhafen Basel 10.5050.02.

Immer mehr Firmen verzichten auf einen eigenen Bahnanschluss, da dieser aufgrund fehlender Lagerinfrastruktur und zu teuren Lagerplätzen unrentabel ist und die Bahn in der Regel nicht in der verlangten Frist liefern kann.

Es wird vermehrt auf eine Feinverteilung per LKW gesetzt, da diese pünktlicher, günstiger sind und ohne platzintensive Geleise auskommen.

Diese Tatsachen führen zu einem grossen Logistikaufwand und - aufgrund fehlender Umschlagsinfrastruktur - vielen sinnlos gefahrenen LKW-Kilometern (inkl. Gefahr für schwächere - Velo und Fussgänger – Verkehrsteilnehmer und Umweltbelastung), da der Umlad von Schiff und Bahn auf LKW nicht optimal gelöst und auf mehrere Standorte verteilt ist. Aufgrund fehlender LKW-Parkplätze bei den Umschlagplätzen müssen die Chauffeure bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss teilweise quer durch die Stadt fahren, was wiederum zu einer Mehrbelastung der Umwelt führt inkl. der erwähnten Gefahren.

Da der nächtliche LKW-Standplatz für die Immatrikulation massgebend ist, würde der Kanton BS bei einer strikten Umsetzung dieser Regelung Geld in Form von Fahrzeugsteuern verlieren, ohne dass dadurch weniger LKW in der Stadt verkehren.

Die vielen kulturellen Standorte in Basel werden durch viele Besucher, welche oft mit Reisecars anreisen, besucht. Diese Reisecars stehen oft im Parkverbot oder belasten die Stadt durch lange Parkplatzsuche. Da das ehemalige DB- Areal beim Umschlagbahnhof in Kleinhüningen demnächst (ca. 2012) an die Autobahn angeschlossen wird, könnten die LKW und Reisecars von einer allfälligen Logistkdrehscheibe auf diesem Areal direkt über die Autobahn in die Agglomeration resp. zu den Bestimmungsorten geleitet werden. Das Gebiet ist direkt an Deutschland angrenzend und via Palmrainbrücke ist eine äusserst kurze Route nach Frankreich vorhanden.

1. Ich bitte die Regierung, daraufhin zu arbeiten, dass eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der Regierung BS/BL und den Initianten des Logistikclusters zustande kommt und die Planung und Errichtung eines geeigneten Umschlagplatzes sofort in Angriff genommen wird.
2. Die Fläche des ehemaligen DB-Areals zwischen Freiburgerhofkreuzung und Umschlagbahnhof DB zuhanden einer Logistkdrehscheibe Hafen – Bahn – LKW freigehalten werden kann. Die sinnvolle (und Unfall verhindernde) Einrichtung in Form der PEZA erhalten (sollte es aus Platzgründen nötig sein, leicht verschoben) wird und z.H. LKW, welche beim Umschlagplatz involviert sind und Car-Parkplätze für Touristen, welche Basel bereisen, erweitert werden kann (inkl. Nachtparkplätze).
3. Dafür zu sorgen, dass der zu errichtende Umschlagplatz optimal an den ÖV angebunden werden kann.
4. Dafür zu sorgen, dass die zu errichtenden Parkräume durch Toiletten und Duschkmöglichkeiten für Car- und LKW-Chauffeure ergänzt werden.
5. Sollte das Hafenbecken 1 tatsächlich für den Hafenbetrieb geschlossen werden, müsste das Ersatz-Hafenbecken im selben Gebiet gebaut werden. Da in diesem Fall der vorhandene Platz zu klein sein wird, ist das ehemalige Gaswerkareal als Platzreserve freizuhalten oder direkt in die Planung mit einzubeziehen.

Samuel Wyss, Rudolf Vogel, Andreas Ungricht, Lorenz Nägelin, Felix Meier, Giovanni Nanni, Peter Bochsler, Toni Casagrande, Patrick Hafner, Bruno Jagher, Roland Lindner, Ursula Kissling-Rebholz, André Auderset, Roland Vögtli, Urs Schweizer, Felix W. Eymann, Lu-kas Engelberger, Baschi Dürr, David Wüest-Rudin, Eduard Rutsch-mann, Ernst Mutschler, Christine Heuss, Thomas Müry, Helmut Hers-berger, Rolf von Aarburg, Elisabeth Ackermann, Urs Müller-Walz, Remo Gallacchi, Thomas Mall, Christoph Wydler, Christine Wirz-von Planta“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Zum vorliegenden Anzug hatte der Regierungsrat in seinem ersten Schreiben (Nr. 11.5245.02 vom 8. Januar 2014) dargelegt, dass der Raum in Basel Nord / Kleinhüningen Gegenstand intensiver Entwicklungsplanungen ist. Im zweiten (Nr. 11.5245.03 vom 9. März 2016), dritten (Nr. 11.5245.04 vom 18. April 2018), sowie vierten Schreiben (Nr. 11.5245.05 vom 3. Juni 2020) berichtete der Regierungsrat zum jeweils aktuellen Stand.

2. Aktueller Stand

2.1 Zusammenarbeit mit Logistikcluster

Der Logistikcluster Region Basel ist eine Initiative zur Stärkung der Region als Logistikstandort. Träger der Initiative sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Verbände und Organisationen aus der Transport- und Logistikbranche. Im Schreiben vom 8. Januar 2014 wurde bereits eingehend über den Logistikcluster informiert.

2.2 Entwicklung Trimodales Containerterminal Basel Nord / Hafenbecken 3

Die Entwicklungsplanungen sind nach wie vor im Gang. Seit dem Schreiben vom 3. Juni 2020 konnte jedoch ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung in den Rheinhäfen erreicht werden: In

der Volksabstimmung vom 29. November 2020 wurde mit 57,1 Prozent Ja-Stimmen die Mitfinanzierung des Kantons Basel-Stadt für den Schiffsanschluss (Hafenbecken 3) an das Trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord gutgeheissen. Damit können die Planungen für die Umsetzung dieser Logistikkreuzung (zentraler Umschlagsplatz zur Bündelung der Verkehre in Basel) vorangetrieben und umgesetzt werden. Der Containerterminal Gateway Basel Nord befindet sich aktuell im Plangenehmigungsverfahren. Die Verfahrensbeteiligten nehmen derzeit Stellung zum grundlegend überarbeiteten Naturschutzkonzept. Die Finanzierung für das Terminal ist vom Bundesamt für Verkehr bewilligt, wird von einem Wettbewerber jedoch vor dem Bundesverwaltungsgericht angefochten. Das Plangenehmigungsgesuch für den Schiffsanschluss an den Containerterminal (Hafenbecken 3) planen die Schweizerischen Rheinhäfen 2024 einzugeben.

2.3 Provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA)

Im Schreiben vom 3. Juni 2020 wurde informiert, dass die PEZA durch die neue Lkw-Abfertigung am Zoll Weil am Rhein teilweise abgelöst wurde. Zusätzlich realisiert das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen neuen Lkw-Stauraum auf der Osttangente für die Autobahn-Zollanlage Basel – Weil am Rhein, so dass die PEZA funktional komplett ersetzt werden kann.

2.4 Car-Parkplatz für Touristinnen und Touristen

Wie im Schreiben vom 3. Juni 2020 ausgeführt, eignet sich die Fläche des ehemaligen DB-Areals weder als Standort für eine Car-Haltestelle im Tagestourismus, noch für ein Carterminal im Fernlinien- und Reisebusverkehr. Diesbezüglich verweisen wir auf die Schreiben des Regierungsrates Nr. 14.5510.02 vom 16. November 2016 und Nr. 14.5510.04 vom 16. Dezember 2020 zum Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien. Wegen des fehlenden ÖV-Anschlusses eignet sich die Fläche auch nicht als Parkplatz zum längeren Abstellen der Cars (bis 15 Stunden).

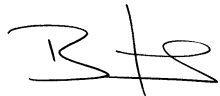
3. Fazit

Die Fläche des ehemaligen DB-Areals liegt zu weit vom Stadtzentrum und den Bahnhöfen entfernt. Somit eignet sich die Fläche weder als Car-Parkplatz noch als Standort für eine Car-Haltestelle für den Tagestourismus. Die PEZA wird funktional mit der neuen Lkw-Abfertigung sowie einem neuen Lkw-Stauraum komplett ersetzt. Gegenüber der Berichterstattung im Jahr 2020 hat sich mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung vom 29. November 2020 betreffend Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 die Ausgangslage verändert: Die Planung der Logistikkreuzung kann nun umgesetzt und somit können auch die Ziele der Stadtentwicklung weiterverfolgt werden.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Samuel Wyss und Konsorten betreffend „Unterstützung des Engagements beim Projekt Logistikcluster, Errichten eines Umschlagplatzes im Raum Basel“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin