**An den Grossen Rat** **11.5245.02**

WSU/P115245

Basel, 8. Januar 2014

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2014

# 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 16. November 2011 den nachstehenden Anzug Samuel Wyss und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme 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 Umschlagsplätzen müssen die Chauffeure bei Arbeitsbeginn und Arbeits-

schluss 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 Logistikdrehscheibe 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 Logistikdrehscheibe 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 Duschmöglichkeiten 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.

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Das 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 ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) und SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) und die Schweizerischen Rheinhäfen SRH, die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS und der Euro-Airport. Die Handelskammer beider Basel HKBB trägt die organisatorische Verantwortung. Das strategische Führungsorgan ist der Ausschuss, in dem die Kantone entsprechend ihrer finanziellen Beteiligung über jeweils eine Stimme verfügen. Die HKBB vertritt die beteiligten Verbände und Organisationen und verfügt ebenfalls über eine Stimme. Es gilt für alle Beschlüsse Mehrheitsentscheid. Dieser organisatorische Aufbau sichert die angemessene Vertretung der Interessen der Kantone.

Der Kanton Basel-Stadt und die SRH haben gemeinsam verschiedene Testplanungen durchgeführt, wie die Hafen- und Stadtentwicklung rund um das Dreiländereck konzipiert werden kann. Diese sind nun abgeschlossen. Als nächster Schritt sollen bis Ende 2014 die Rahmenbedingungen für einen Entwicklungsplan Kleinhüningen-Klybeck geklärt werden, insbesondere hinsichtlich der Hafenentwicklung und Optimierung der Hafenbahn. Die SRH planen, zusammen mit SBB Cargo und dem Kanton Basel-Stadt, ein trimodales Containerterminal (Schiff-Schiene-Strasse), ein drittes Hafenbecken und die Optimierung der Hafenbahn / des Hafenbahnhofs. Für die Planungsarbeiten hat der Regierungsrat beim Grossen Rat mit dem Ausgabenbericht Nr. 13.0732.01 / 10.5327.02 vom 30. Juni 2013 Mittel in Höhe von 1.38 Mio. Franken beantragt. Der Entscheid des Grossen Rates zu diesem Geschäft steht noch aus.

Neben der kantonalen Planung und Abstimmung bedarf es ebenfalls einer engen Abstimmung mit dem Bund, insbesondere im Rahmen der Erarbeitung einer gesamtschweizerischen Terminalstrategie, die Anfang 2014 abgeschlossen wird.

Aufgrund der noch laufenden Planungen und ausstehenden Entscheide ist eine umfassende Beantwortung des Anzugs zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Mit Verweis auf den Richtplan Basel-Stadt kann jedoch bereits heute festgehalten werden, dass das ehemalige DB-Areal („Basel Nord“) für eine Logistiknutzung reserviert ist und spezifisch für die Nutzung als Terminalfläche mit Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff-Bahn-Strasse vorgesehen ist. Zudem weist der Regierungsrat mit Verweis auf die Planungen im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung ebenfalls darauf hin, dass es nicht vorgesehen ist, das Hafenbecken 1 für den Hafenbetrieb zu schliessen, da der Ostquai des Hafenbeckens mit der noch weiter zu verdichtenden Silomeile auch langfristig für die Hafenlogistik reserviert bleibt.

## 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“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

| | |
|---|---|
| Dr. Guy Morin | Barbara Schüpbach-Guggenbühl |
| Präsident | Staatsschreiberin |