

Interpellation Nr. 85 (September 2026)

26.5338.01

betreffend die Zukunft der Frachtschifffahrt und die Auswirkungen auf den Bau des Hafenbeckens 3

Seit mehreren Wochen fahren kaum mehr Frachtschiffe den Rhein hoch. Und die Schiffe, die noch unterwegs sind, können aufgrund des Niedrigwassers nur minimal beladen werden. Die Schiffe können zurzeit weniger als mit 30% ihrer Ladekapazität beladen werden.

Der Hitzesommer 2026 bricht alle Rekorde und wohl auch die Anzahl Tage mit Niedrigwasser in Basel aus dem Jahr 2018. Die Lage hat sich zwischen Juli und August noch weiter verschärft, sodass zwischen Koblenz und Mainz die Schifffahrt teilweise zum Stillstand kam. Am 15. August sank der Pegel bei Kaub in Rheinland-Pfalz, das Nadelöhr der Binnenschifffahrt, zeitweise auf gerade noch sechs Zentimeter.

Dieser Hitzesommer 2026 dürfte aber keine Ausnahme sein, sondern eine Realität des Klimawandels. Dies hat zur Folge, dass es auch in den kommenden Jahren zu langen Phasen von Niedrigwasser kommen und der Transport der Güter auf dem Rhein abnehmen wird. Weder neue Frachtschiffe mit weniger Tiefgang noch eine tiefere Fahrrinne im Mittelrhein in Deutschland, können das in der Zukunft zu erwartende Niedrigwasser vollständig kompensieren. Aufgrund der reduzierten Frachtmengen wird der Transportpreis stark ansteigen und wir müssen davon ausgehen, dass sich die Gütermenge, die auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Basel transportiert werden, weiter verringern wird.

Diese Ausgangslage und die unsichere Zukunft der Rheinschifffahrt wirkt sich mit aller Schärfe auf die Sinnhaftigkeit des Baus des Hafenbeckens 3 aus. Einen Ausbau der Verladekapazitäten mit einem weiteren Hafenbecken zu erschaffen ist im Wissen, dass in Zukunft weniger Fracht in Basel ankommen wird, weder wirtschaftlich noch ökologisch nachhaltig. Diese Zukunftsaussichten müssen dazu führen, die Frachtschifffahrt neu zu gestalten und sich auf die Notwendigkeit zu fokussieren. Insgesamt wird sich der allgemeine Gütertransport reduzieren müssen, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Eine Degrowth-Strategie müsste skizziert werden, um die Frachtschifffahrt auf dem Rhein sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt auch der Meinung, dass die Thematik des Niedrigwassers und deren Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt sich in den kommenden Jahren wiederholen bzw. sich weiter akzentuieren werden?
2. Welche Schlussfolgerungen und Massnahmen zieht der Regierungsrat daraus? Wie setzt er seinen Fokus, um eine nachhaltige Binnenschifffahrt in der Zukunft zu ermöglichen und die gesetzten Klimaziele zu erreichen?
3. Inwieweit werden die aktuellen Entwicklungen und die wissenschaftlichen Prognosen der Klimaerhitzung bei der Beurteilung der Sachlage berücksichtigt?
4. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass der Bau des Hafenbeckens Drei sistiert bzw. das Hafen-Ausbauprojekt redimensioniert werden muss? Falls Nein: mit welcher Begründung?
5. Wird der Regierungsrat eine Gesamtschau zur Zukunft des Basler Rheinhafens inkl. Hafenbahnverlagerung vornehmen und bei einer Neubeurteilung der Sachlage einen entsprechenden politischen Prozess einleiten?
6. Sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit bei der Frachtschifffahrt eine Degrowth-Strategie einzuleiten und sich somit auf die Notwendigkeiten und Sinnhaftigkeit des Basler Rheinhafens zu fokussieren und damit die Transportmengen zu senken und globale Lieferketten zu verkürzen? Falls Nein, was sind die Gründe am Festhalten der Wachstumsstrategie?

Oliver Bolliger