

# Schlüssel- projekte Verkehr

Regioinform **01/16**

Herzstück  
Basel Regio-  
S-Bahn  
S. 4/5

Tramverlän-  
gerung 3 nach  
Saint-Louis  
S. 6

Schienen-  
anschluss  
EuroAirport  
S. 8/9

Container-  
terminal  
Basel Nord  
S. 10/11

Informationsbulletin der Regio Basiliensis. Januar 2016



Regio Basiliensis

# Liebe Mitglieder und Freunde der Regio Basiliensis

## Liebe Leserinnen und Leser



Die Oberrhein-Region, eingebettet zwischen Schweizer Jura, Schwarzwald und Vogesen, ist dank ihrer zentralen Lage in Europa und ihrer Verbindung mit den Seehäfen über den Rhein-Schiffahrtsweg schon frühzeitig zu einem Schnittpunkt europäischer Verkehrswege geworden. Eine gesamteuropäische und regional koordinierte Verkehrspolitik muss, angesichts der immer grösseren grenzüberschreitenden Verflechtungen, die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam und komplexer nutzen und entwickeln. Das Thema Verkehr beschäftigt viele Akteure unserer Grenzregion im Alltag. Umso wichtiger ist die gegenseitige Verständigung über die Landesgrenzen hinweg.

Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft und ohne sie ist wirtschaftliches Wachstum nicht denkbar. Eine wichtige Basis für eine gute, nachhaltige Entwicklung einer Region ist ihre Verkehrsinfrastruktur. Den Oberrhein als trinationale Verkehrsplattform zu stärken, hat daher auch für die Regio Basiliensis seit der Gründung des Vereins vor mehr als fünfzig Jahren Vorrang: Ein breites Angebot zusammenhängender Infrastruktur und Logistik muss hierfür bereitgestellt werden. Natürlich müssen bei den Fragen der Verkehrsinfrastruktur auch die grenzüberschreitenden Aspekte Umweltschutz und Raumordnung berücksichtigt werden.

Die Regio Basiliensis plädierte bereits sehr früh für die Schaffung der 1997 in Betrieb genommenen Regio S-Bahn. Heute engagiert sie sich für den Erhalt, den Ausbau und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Raum Basel/Oberrhein. Als Verein setzen wir uns darüber hinaus für eine leistungsfähige Anbindung an die transeuropäischen sowie überregionalen Verkehrsnetze und für eine bedarfsgerechte und benutzerfreundliche Verknüpfung grenzüberschreitender Verkehrswege ein.

Die vorliegende Publikation soll dazu beitragen, die aus der Sicht der Regio Basiliensis wichtigsten grenzüberschreitenden Verkehrs-Schlüsselprojekte in der trinationalen Agglomeration Basel zu beleuchten. Mit der Realisierung der Tramverlängerung nach St. Louis, dem Schienenanschluss an den Euro-Airport, dem Herzstück Regio-S-Bahn und dem Containerterminal Basel Nord wird die Erreichbarkeit im trinationalen Metropolitanraum massgeblich verbessert. Diese Projekte sind ein wichtiger Grundstein für eine nachhaltige Entwicklung am südlichen Oberrhein, von der sowohl die Bevölkerung als auch die Wirtschaft profitieren werden.

Die in dieser Publikation vorliegende Fokussierung auf vier Verkehrsinfrastrukturprojekte stellt die Notwendigkeit nach weiteren Verkehrsprojekten und Massnahmen in den Bereichen Strasse, Schiene, Wasser und Luft nicht in Frage.

Dr. Manuel Friesecke  
Geschäftsführer Regio Basiliensis



# Verkehr als Schlüsselthema der Zusammenarbeit am Oberrhein

Die Mobilität im Oberrheinraum darf, wenn man das Zusammenwachsen der Regionen fördern will, nicht an den nationalen Grenzen enden. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Verkehr leistet in diesem Zusammenhang einen wichtigen Beitrag für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Entwicklung der Grenzregion am Oberrhein.

Auf institutioneller Ebene befassen sich hauptsächlich die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik der Oberrheinkonferenz der Trinationale Eurodistrict Basel und der Verein Agglo Basel mit den grenzüberschreitenden Verkehrsfragen.

Im Mittelpunkt der Tätigkeit der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik der Oberrheinkonferenz (ORK) stehen das Oberrheingebiet und die hier entstehenden Kapazitätsengpässe und Verkehrsprobleme. Die Arbeitsgruppe hat zudem die Funktion eines Koordinations- und Lenkungsgremiums für die vier Expertenausschüsse Verkehrsbeobachtung, Öffentlicher Personenverkehr, Güterverkehr und Luftverkehr.

Auch der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) befasst sich mit der Ausarbeitung von Lösungsansätzen zur effizienten sowie stadt- und umweltverträglichen Gestaltung der regionalen und internationalen Verkehrsströme. Im Rahmen einer Studie «Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel» wurde eine Reihe von Massnahmen für den Planungszeitraum 2030 vorgeschlagen.

Der im Jahr 2014 gegründete trinationale Verein Agglo Basel beschäftigt sich, in enger Abstimmung mit dem TEB, mit der Erarbeitung und Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme sowie der Interessenwahrung und Lobbyarbeit für die Agglomeration Basel. Das Agglomerationsprogramm Basel koordiniert die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der trinationalen Region Basel und erarbeitet alle vier Jahre ein Massnahmenprogramm, das beim Schweizer Bund zur Mitfinanzierung eingereicht wird.

---

## EU- UND BUNDESFÖRDERUNG VON REGIONALEN VERKEHRSPROJEKTEN

In der hochentwickelten trinationalen Agglomeration Basel ist die Mobilität der Menschen und Güter vor dem Hintergrund einer effizienten, aber auch umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur ein bedeutendes Thema. Daher werden im Rahmen des Förderprogramms Interreg V Oberrhein grenzüberschreitende Verkehrsvorhaben finanziell unterstützt, wenn sie dazu beitragen, die Belastung des Personen- und Güterverkehrs im Oberrheinraum zu verringern. Für den Bund gilt dies, wenn mittels multimodaler Verkehrsplanung die Erreichbarkeit der Region verbessert werden kann, etwa durch intelligente grenzüberschreitende Verknüpfung und Abstimmung von Verkehrssystemen, -mitteln und -trägern sowie durch ein effizientes und effektives Logistik- und Mobilitätsmanagement. Infrastrukturvorhaben hingegen werden vom Bund hauptsächlich durch das Agglomerationsprogramm AggloBasel unterstützt.

Weitere Informationen:

[www.regbas.ch/Förderprogramme](http://www.regbas.ch/Förderprogramme)

[www.interreg-oberrhein.eu](http://www.interreg-oberrhein.eu)

[www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)

---

## DER VEREIN REGIO BASILIENSIS...

setzt sich für den Erhalt, den Ausbau und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Raum Basel/Oberrhein ein. Er engagiert sich für eine leistungsfähige Anbindung an die transeuropäischen und überregionalen Verkehrsnetze und fordert eine bedarfsgerechte und benutzerfreundliche Verknüpfung grenzüberschreitender Verkehrswege. Daher bringt er sein Fachwissen in alle seine grenzüberschreitenden Netzwerke ein.

---

## VERKEHR DREILÄNDERAGGLOMERATION BASEL IN ZAHLEN

- 5'982'090 t Gesamtumschlag der Schweizer Rheinhäfen (Jahr 2014).
- 7'061'059 Flugpassagiere (Jahr 2015).
- 94'000 Flugstarts- und landungen (Jahr 2015).
- 97'240 Zugpendler, davon 34'339 aus dem Ausland (Jahr 2013).
- 54'536 Grenzgänger in BS und BL (Jahr 2015).
- 82% des grenzüberschreitenden Verkehrs erfolgt mit dem PKW.
- 50% der Grenzverkehre sind dem täglichen Berufsverkehr zuzurechnen.



# Herzstück Regio-S-Bahn – ein Dreiländ-Projekt zum Nutzen aller

Als strategisch bedeutendes Verkehrsprojekt für die Region Basel stellt das Herzstück die fehlende Verbindung im Bahnnetz der Agglomeration dar und soll mit fünf Kilometer neuen Gleisen zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof die Lücke im historisch gewachsenen Eisenbahnnetz der Dreiländerregion schliessen.

Der Begriff «Herzstück Regio-S-Bahn» steht für eine neue Verbindung zwischen den drei Bahnhöfen SBB/SNCF, Badischer Bahnhof und später auch St. Johann. Die Regionalen Bahnlinien der S-Bahn sollen mit einer unterirdischen Durchmesserlinie, dem «Herzstück», zu einem zusammenhängenden S-Bahnnetz zusammenwachsen. Im «Herzen» der trinationalen S-Bahn, zwischen Mulhouse, Freiburg im Breisgau, Zell im Wiesental, Waldshut, Laufenburg, Frick, Olten und Delémont liegend, stellt das Herzstück einen Quantensprung für die Erreichbarkeit in unserer Region und die Funktionalität der Regio-S-Bahn dar.

Derzeit fährt die S-Bahn in der Regel in den Bahnhof ein, stoppt und muss in die entgegengesetzte Richtung zurückfahren. Mit Durchmesserlinien können die Züge hingegen weiterfahren; es entsteht eine Achse zwischen dem Bahnhof SBB/SNCF und dem Badischen Bahnhof, die später durch den Ypsilon-Ast in Richtung Bahnhof St. Johann ergänzt wird.

## Nutzen des Projekts

- Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft durch bessere Erreichbarkeit
- Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Metropolräumen und ein geschätzter volkswirtschaftlicher Nutzen von 159 Mio. Franken pro Jahr
- Schnellere, attraktivere und wirtschaftlichere S-Bahn-Linien durch Direktverbindungen
- Schnellere Erreichbarkeit der Innenstadt
- Entlastung des Strassenverkehrs und des Tramsystems dank attraktivem öffentlichen Verkehrsangebot
- Optimierung der Gleiskapazität durch Entfall von Richtungswechseln

## Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung aller Schieneninfrastrukturen im Agglomerationsverkehr wird als Aufgabe des Bundes über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Um eine Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds in einem der nächsten Ausbauschritte zu ermöglichen, muss der Bund das Herzstück Regio-S-Bahn in das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) aufnehmen. Das Projekt erfordert Investitionen in die Bahninfrastruktur von rund 1,5 Mrd. Franken für den Ausbauschritt Mitte und zusätzliche 0,5 Mrd. Franken für den Ypsilon-Ast in Richtung Bahnhof St. Johann.

## Stand des Projekts

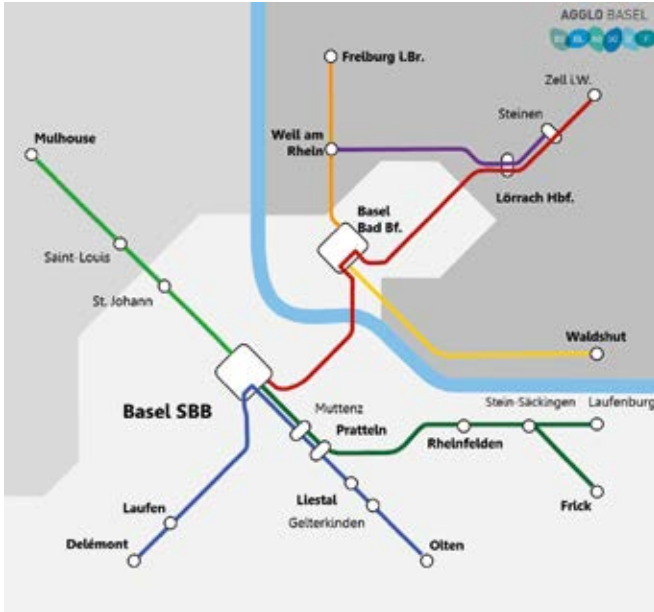
Auf der Grundlage von Vorstudien aus den Jahren 2008 bis 2012 haben die Kantonsparlamente der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Jahr 2014 knapp 30 Millionen Franken für die Erstellung eines Vorprojekts für das Herzstück bewilligt. Vom Gesamtkredit entfallen 19,5 Millionen Franken auf Basel-Stadt und 9,8 Millionen Franken auf Basel-Landschaft. Das Agglomerationsprogramm Basel hat den Auftrag erhalten, das Vorprojekt zu erarbeiten. Der Zeitaufwand für ein Grossprojekt wie das Herzstück Regio-S-Bahn darf nicht unterschätzt werden. Allein die technischen und planungsrechtlichen Abläufe nehmen acht bis zehn Jahre in Anspruch. Hinzu kommen mindestens fünf Jahre für den Bau selbst. Der angestrebte Zeithorizont für die Realisierung des Projekts liegt somit bei 2030.

---

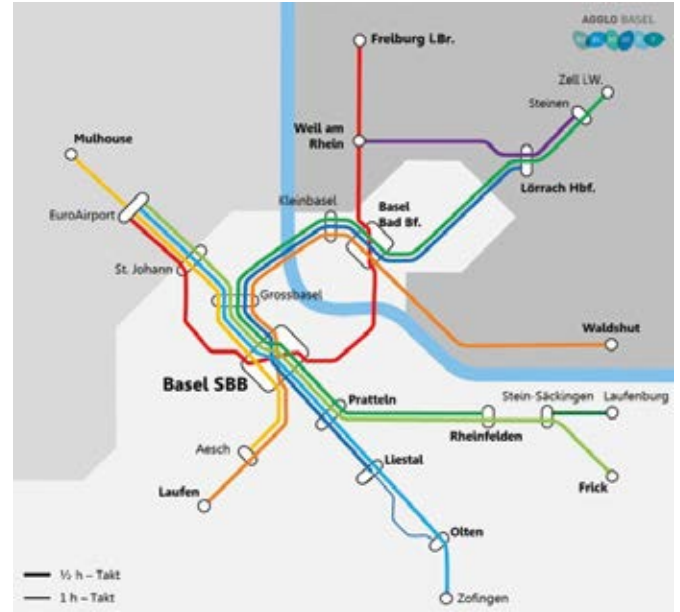
## DER VEREIN REGIO BASILIENSIS ...

setzt sich als Initiantin der Regio-S-Bahn für ein leistungsfähiges Herzstück, als Voraussetzung für ein attraktives trinationales S-Bahnsystem mit schnellen und umsteigefreien Verbindungen ein. Wir fordern vom Bund die notwendige finanzielle Unterstützung für das Projekt, um mit dem Herzstück eine nachhaltige Entwicklung für die Dreiländerregion Basel sicherzustellen und um optimale Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume im trinationalen Metropolitanraum Basel-Nordwestschweiz zu gewährleisten.





Aktuelle Situation



Nach Verwirklichung des Herzstücks Regio-S-Bahn





# Verlängerung der Basler Tramlinie 3 nach Saint-Louis



## TRAM 3 IN ZAHLEN

- 3,4 km Neubaustrecke
- 15 Minuten-Takt auf französischer Seite
- 7-8 Minuten-Takt auf Schweizer Seite
- Täglich pendeln 34'300 Personen aus dem Elsass in die Nordwestschweiz.
- 82% des grenzüberschreitenden Verkehrs wird derzeit mit dem Auto zurückgelegt.
- Die Tramlinie 3 könnte täglich 1'700 Personenfahrten auf den öffentlichen Verkehr verlagern.



Ende 2017 wird mit der ersten Tramfahrt nach Saint-Louis ein weiterer Meilenstein für das Zusammenwachsen der Dreiländeragglomeration Basel realisiert.

Die Tramlinie 3 endet derzeit an der Haltestelle «Burgfelden Grenze», ca. 500 m von der schweizerisch-französischen Landesgrenze entfernt. Mit ihrer Verlängerung zum westlichen Bahnhofsteil von Saint-Louis, wird ein wichtiger Meilenstein im Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Dreiländereck erreicht. Bereits im Dezember 2014 wurde nach sechs Jahren Bauzeit die neue Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein in Betrieb genommen.

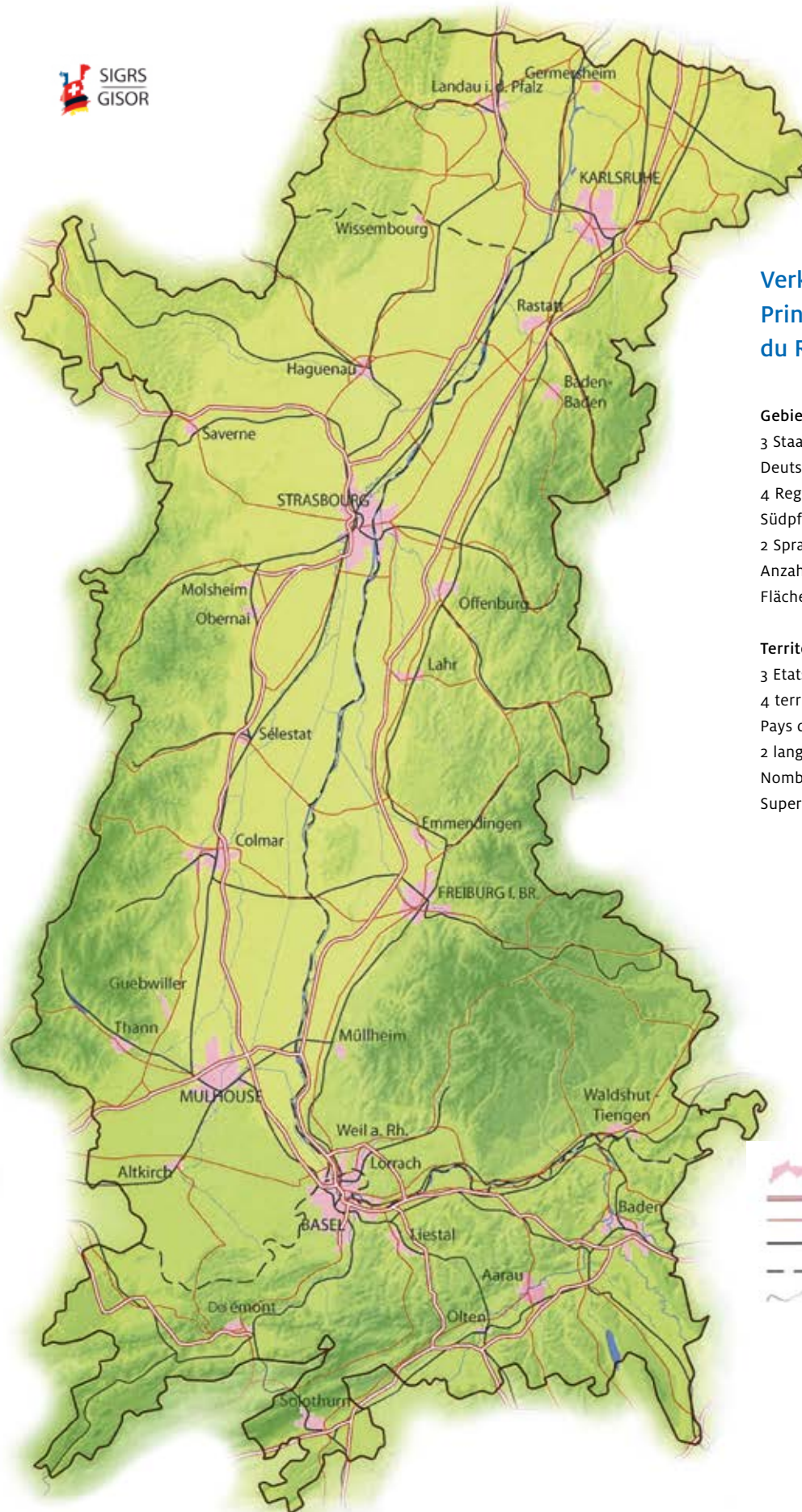
Der Spatenstich für die Verlängerung des Trams 3 fand am 23. November 2015 statt. Die Eröffnung der Linie ist für Dezember 2017 geplant.

Durch die Verlängerung der Tramlinie 3 werden sowohl auf Basler, als auch auf französischer Seite Entwicklungsgebiete und bestehende öffentliche Anlagen erschlossen, die heute nicht oder nur mangelhaft mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind, darunter beispielsweise das Schweizerische Paraplegikerzentrum (REHAB). Um den Verkehrsanteil zugunsten des öffentlichen Verkehrs weiter zu erhöhen, wird der Bahnhof Saint-Louis in den nächsten Jahren zu einem zentralen Verknüpfungspunkt Schiene-Schiene und Schiene-Strasse mit Park+Ride ausgebaut werden. Durch die Verlängerung der Tramlinie 3 wird dieser zu einem wichtigen Verkehrsknoten und der Auto-Pendlerverkehr nach Basel kann reduziert werden. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 98 Mio. Franken, wovon 35 Mio. Franken auf den Abschnitt in der Schweiz fallen. Maximal 35 % der Gesamtkosten des Projekts werden über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft finanziert. Auf französischer Seite wird die Tramstrecke von zahlreichen Partnern, unter anderem von der Region Alsace, dem Département Haut-Rhin, dem Französischen Staat und der Europäischen Union finanziert.

## DER VEREIN REGIO BASILIENSIS...

setzt sich für ein Zusammenwachsen der Dreiländeragglomeration Basel ein. Dieses wird mittels neuer grenzüberschreitender Infrastruktur- und Verkehrsprojekte gefördert. Für den Ausbau der Tramlinie 3 ist eine gemeinsame grenzüberschreitende Siedlungs- und Stadtentwicklung unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und umweltpolitischen Aspekten notwendig.





## Verkehrswege am Oberrhein / Principales voies de communication du Rhin Supérieur

### Gebiet

- 3 Staaten: Trinationaler Raum Frankreich-Deutschland-Schweiz
- 4 Regionen: Elsass, Nordwestschweiz, Baden, Südpfalz
- 2 Sprachen: Französisch und Deutsch
- Anzahl der Gemeinden: 1'779 (2010)
- Fläche: 21'500 km<sup>2</sup>

### Territoire

- 3 Etats: Espace trinational franco-germano-suisse
- 4 territoires: Alsace, Suisse du Nord-Ouest, Pays de Bade, Palatinat du Sud
- 2 langues: français et allemand
- Nombre de communes: 1'779 (2010)
- Superficie: 21'500 km<sup>2</sup>

- Siedlungsfläche / Surface urbanisée
- Autobahn / Autoroute
- Hauptstrasse / Route principale
- Bahnstrecke / Voies-ferrées
- Staatsgrenze / Frontières d'états
- Gewässer / Cours d'eau



Autoren / Auteurs: GISOR / SIGRS 2013  
 Grundlagen / Sources: GISOR / SIGRS 2013  
 OBERRHEIN – ZAHLEN UND FAKTEN 2012  
 RHIN SUPÉRIEUR – FAITS ET CHIFFRES 2012  
 MapID: 01\_2013\_0178

# Schienenanschluss EuroAirport

Der EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (EAP) ist für die Bevölkerung und für die Wirtschaft am südlichen Oberrhein eine wichtige Infrastruktureinrichtung. Der geplante Schienenanschluss ermöglicht eine optimale Vernetzung der regionalen Verkehrsträger und verbessert die regionale Erreichbarkeit.

## Das Projekt

Nachdem im Jahr 2013 mit der Beteiligung der Bürger ein erster Schritt erfolgt ist, befindet sich der Schienenanschluss EuroAirport derzeit in der Phase der Planungs- und Wirkungsstudien bevor, voraussichtlich ab 2020, schliesslich die Realisierungsphase beginnt.

Ein 6 km langer Gleisabschnitt wird in Richtung EAP von der bestehenden Bahnstrecke zwischen Basel-Mulhouse abzweigen. Der Schienenanschluss des EAP ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit durch französische und Schweizer Regionalzüge (TER, TER 200, Regio S-Bahn). Zu den Hauptverkehrszeiten soll der EAP pro Stunde von sechs Zügen aus Basel kommend und von 4 Zügen aus Mulhouse kommend angefahren werden.

## Kosten und Finanzierung

Die Summe der Gesamtinvestition (Stand 2010) beläuft sich auf rund 220 Millionen Euro. Bereits im Jahr 2005 hat das eidgenössische Parlament eine Kredittranche von 25 Millionen Franken für einen Bahnanschluss des EAP beschlossen. Neben dem Bund haben auch beide Basel eine Absichtserklärung zur Finanzierung verabschiedet.

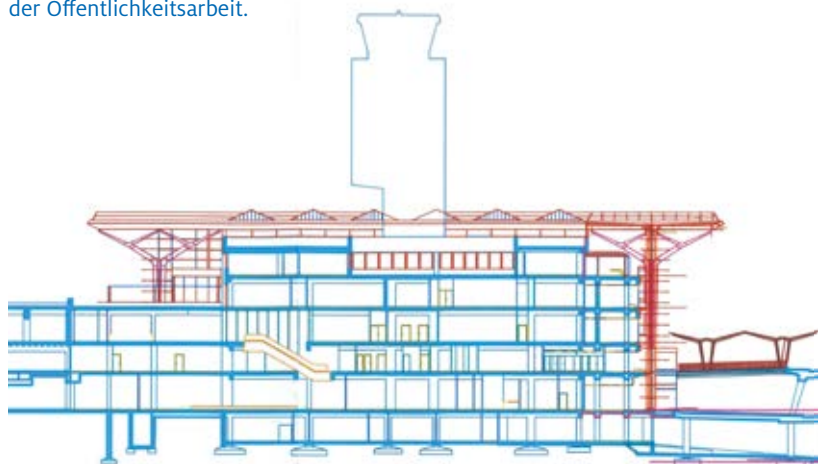
## Nutzen des Schienenanschlusses für die Dreiländerregion

Der EAP bindet den wichtigen Industrie- und Logistikstandort Basel an den internationalen Flugverkehr an und verbessert die Erreichbarkeit für die Nordwestschweiz, das Elsass und das Land Baden-Württemberg. In seinem Einzugsgebiet leben 6 Millionen Menschen, die weniger als 90 Fahrtminuten vom EAP entfernt wohnen. Der trinationale EAP ist von wesentlicher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region. Mit der Integration des EAP in das Netz der Regio S-Bahn wird seine Erreichbarkeit deutlich verbessert. Ein Umsteigen ist grösstenteils nicht mehr notwendig und die Fahrzeiten werden kalkulierbarer. Schätzungen zufolge, wird der Anteil der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei den Reisenden von 30% auf 43% und bei den am EAP Beschäftigten von 17% auf 27% steigen. Dadurch kann das hohe Strassenverkehrsaufkommen vermindert und die damit verbundene Umweltbelastung reduziert werden.



## DER VEREIN REGIO BASILIENSIS...

setzt sich für eine praktikable und nachhaltige Lösung in Bezug auf die aktuellen Steuer- und Rechtsfragen rund um den EAP ein. Ziel ist, diesen als binationale Institution zu sichern. Es ist daher notwendig, dass die beiden Staaten Schweiz und Frankreich Rahmenbedingungen erhalten bzw. vereinbaren, die es erlauben – im Sinne der langjährigen Praxis – den Schweizer Sektor des Flughafens in der bisherigen Form weiter zu betreiben. Der Schienenanschluss schafft und sichert Arbeitsplätze am Flughafen und verbessert die Erreichbarkeit für Reisende und Beschäftigte. Die Regio Basiliensis unterstützt das Projekt mit gezieltem Lobbying und entsprechender Öffentlichkeitsarbeit.



Planungsskizze für den Schienenanschluss EuroAirport





#### DER EUROAIRPORT IN ZAHLEN

- Weltweit einziger binationaler Flughafen, der auf französischem Staatsgebiet liegt.
- 1949 durch Staatsvertrag zwischen F/CH geschaffen.
- Dritter Landesflughafen der Schweiz, fünfter regionaler Flughafen Frankreichs.
- 7,1 Millionen Passagiere im Jahr 2015.
- 6'200 Beschäftigte in 150 Unternehmen.
- 19'000 An-/Abreisen von Fluggästen pro Tag.
- 20'000 Personen fahren täglich zum EAP oder von dort ab (Fluggäste und Beschäftigte).
- Momentane Erreichbarkeit:  
 Busverbindungen von CH/F/D  
 Basel SBB: 7 ½ Minuten-Takt  
 Saint-Louis: 15 Minuten-Takt (Stosszeiten), sonst 30 Minuten-Takt  
 Freiburg: 1 Stunden-Takt  
 Mit dem Auto über die französische Autobahn und aus der Schweiz über die zollfreie Flughafenstrasse.

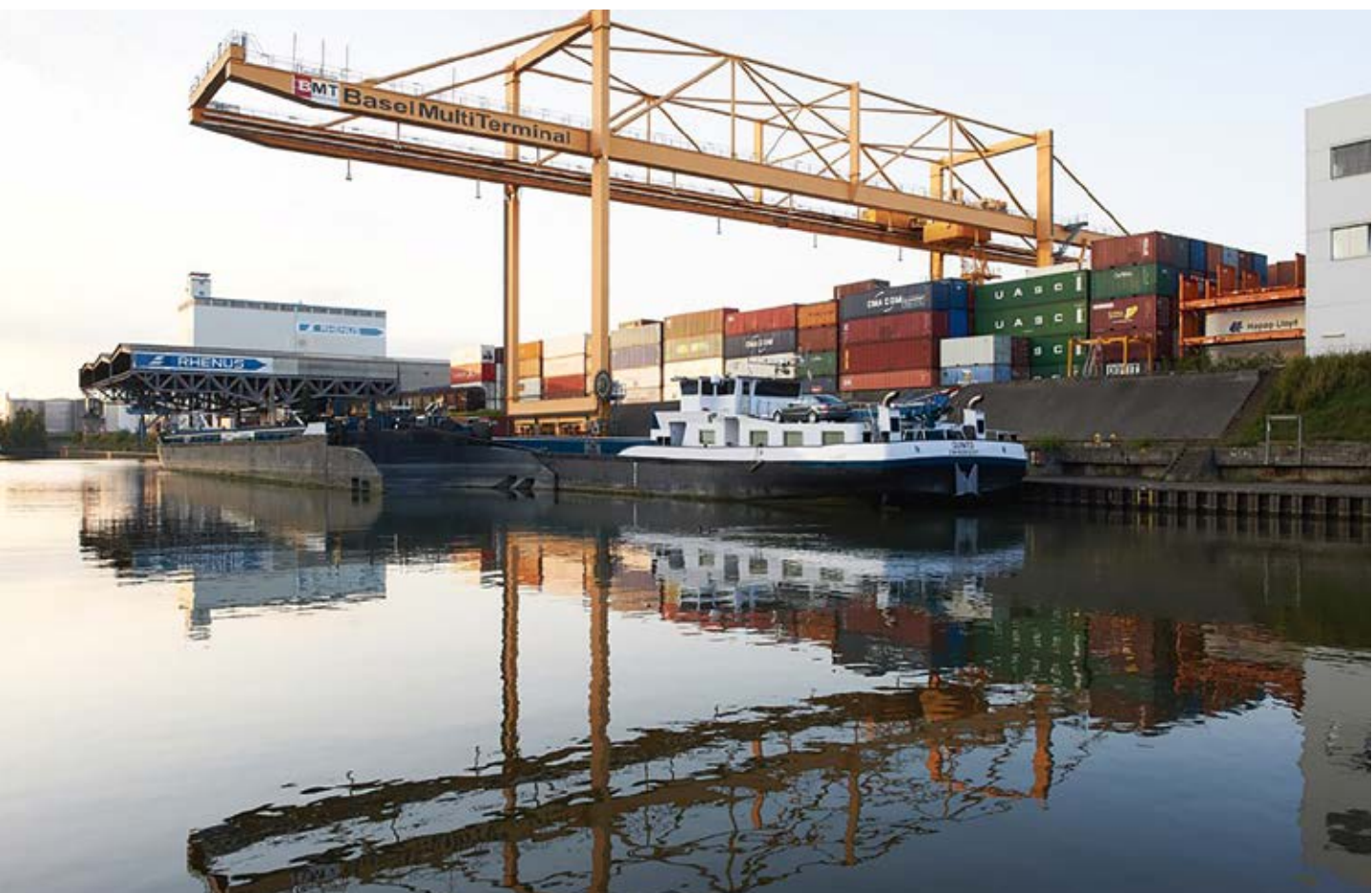


Geplante Strecke zum EuroAirport



# Containerterminal Basel Nord für umweltverträglichen Güterverkehr und eine nachhaltige Logistikwirtschaft

Das Projekt Containerterminal Basel-Nord sichert die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen und des bedeutenden Logistikclusters Region Basel. Es gewährleistet gleichzeitig eine städtebauliche Entwicklung der umliegenden Quartiere.



## Das Projekt

Um den steigenden logistischen Herausforderungen gerecht zu werden, planen die Schweizerischen Rheinhäfen im Rahmen der Hafenentwicklung 2020 ein trimodales Containerterminal, sowie ein drittes Hafenbecken auf dem Hafeneareal Nord zu realisieren. Mit den geplanten Investitionen in die umweltfreundliche Drehscheibe Schiff-Bahn und den Containerumschlag starten die Schweizerischen Rheinhäfen den nächsten Entwicklungsschritt. Gleichzeitig werden erste Flächen für städtebauliche Drittnutzung geöffnet. Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen bauen ihre Kapazitäten im Containerverkehr aus und setzen im Verkehr vom und zum Meer verstärkt auf Binnenschifffahrt. Diese wird den Anteil der in Containern transportierten Güter stark erhöhen.

Die zentrale Lage des geplanten dritten Hafenbeckens zwischen Eisenbahn und Autobahn ermöglicht einen effizienten Umschlag von Gütern. Mit der Anbindung an die Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW wird durch das Trimodale Containerterminal Basel Nord ein effizienter Verkehrsträgerwechsel mit 300'000 Container-einheiten (TEU) pro Jahr angestrebt. Bei Vollaustattung können insgesamt 140'000 LKW-Fahrten pro Jahr auf die Bahn verlagert werden. Die Bauzeit des Projekts ist voraussichtlich für den Zeitraum von 2018 bis 2020 geplant. Die Kosten belaufen sich für das bimodale Terminal (Schiene/Strasse) auf 80 Mio. Franken. Für den trimodalen Ausbau (Schiene/Strasse/Wasser) inklusive Hafenbecken 3 wird von 90-100 Mio. Franken ausgegangen.



#### BEDEUTUNG DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN:

- Insgesamt 100 Unternehmen und 2'000 Arbeitsstellen.
- Binnenschifffahrt als attraktiver, umweltschonender Verkehrsweg: Externe Kosten 5x geringer als beim Strassenverkehr.
- Die Rheinschifffahrt hat:
  - beim Schweizerischen Gesamtimport einen Anteil von 12 %
  - beim Container-Import/ Export einen Anteil von 24 %
  - beim Mineralölexport einen Anteil von 45 %.
- Seit 1995 verdoppelte sich der Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen.



#### Geplante Hafententwicklung Basel

- Im Hafen Basel-Kleinhüningen, der heute zwei Hafenbecken aufweist und sich auf 701 091 m<sup>2</sup> Fläche erschliesst, soll landeinwärts ein drittes Hafenbecken mit einem neuen Containerterminal an die bestehende Schienenverbindung angeschlossen werden.
- Am Klybeckquai findet kein Wasser-Land-Umschlag mehr statt, die Areale werden nach und nach für Drittnutzungen geöffnet.
- Der Hafen St. Johann wird seit 2010 zu Gunsten der Entwicklung Campus Novartis zurückgebaut. Dabei wird das Rheinufer zu einer grosszügigen Promenade umgestaltet, die der Öffentlichkeit zugänglich ist.
- Die Einbindung der deutschen und französischen Partner in die Projektplanung konnte mit der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung 3Land vom 25. September 2012 sichergestellt werden.

#### Die Projektphasen

Nachdem im Juni 2015 die drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo AG, Hupac SA und SBB Cargo AG die gemeinsame Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord gegründet haben, wird die Projektierung des neuen Containerterminals Basel Nord weiter vorangetrieben. Die Inbetriebnahme des Basisterminals (Strasse/Schiene) ist 2019 vorgesehen.

In der darauffolgenden Phase, dem Vollausbau, soll die Anlage mit einem neuen Hafenbecken für den trimodalen Umschlag (Strasse/Schiene/Wasser) ausgebaut und direkt an den Rheinhafen Kleinhüningen angebunden werden. Das zukünftige Hafenbecken 3 wird die effiziente Integration der Binnenschifffahrt ermöglichen. Mit dieser Drehscheibe wird das Binnennetz nach Norden wie nach Süden integriert und neue Marktchancen für die Verkehrsverlagerung werden geschaffen.

#### Totalrevision des Gütertransportgesetzes

Die Hafeninfrastruktur wurde in der Vergangenheit anders als die Bahninfrastruktur, die zum grössten Teil vom Bund finanziert wird, nach dem Vollkostenprinzip durch ihre Nutzer finanziert (Hafenabgabe auf umgeschlagenen Gütern). Das im September 2015 von der Bundesversammlung neu beschlossene Gütertransportgesetz sieht vor, dass der Bund Investitionsbeiträge an Anschlussgleise und Umschlagungen für den kombinierten Verkehr und für Hafenanlagen leisten kann. Dieser Entscheid ist für den Trinationalen Containerterminal Basel-Nord von zentraler Bedeutung, denn alle Verkehrsträger (Schiff – Schiene – Strasse) sind nun auch faktisch gleichberechtigt.

#### Hafenkooperation: «Upper Rhine Ports» und «RheinPorts»

Unter der Bezeichnung «Upper Rhine Ports» entwickeln die Häfen von Strasbourg, Colmar, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim und das Konsortium Rhein-Ports Basel-Mulhouse-Weil gemeinsam das Angebot für multimodalen Güterverkehr am Oberrhein. In Ergänzung dazu kooperieren die drei Häfen Basel, Mulhouse und Weil unter der Bezeichnung «RheinPorts» und beabsichtigen den Güterumschlag besser zu koordinieren.

---

#### DER VEREIN REGIO BASILIENSIS...

setzt sich dafür ein, dass der Hafenstandort Basel Nord als zentraler Umschlagsstandort der Schweiz entwickelt wird. Das Ziel ist, den Import- und Exportverkehr im kombinierten Verkehr (Schiene/Strasse/Wasser) in und ab der Schweiz zu stärken. Der Containerterminal muss daher unbedingt trimodal ausgestaltet werden. Zugleich braucht es eine abgestimmte grenzüberschreitende Vision für die künftige Hafen- und Stadtentwicklung, um die Standortattraktivität der Region Basel zu stärken.





# Regio Basiliensis

## WERDEN SIE MITGLIED

Interessiert Sie die Arbeit der Regio Basiliensis und möchten Sie die Vorteile einer Mitgliedschaft nutzen? Dann nehmen Sie Kontakt zu uns auf. Gerne senden wir Ihnen weitere Informationen zu.

Eine Mitgliedschaft ist als Einzelmitglied (Mindestbeitrag CHF 70.–) oder als Firma bzw. Organisation möglich (Mindestbeitrag CHF 250.–).

## KONTAKT

Regio Basiliensis  
Freie Strasse 84, Postfach,  
CH-4010 Basel

Fon + 41 61 915 15 15  
Fax + 41 61 915 15 00  
E-Mail: [info@regbas.ch](mailto:info@regbas.ch)  
Web: [www.regbas.ch](http://www.regbas.ch)

## IMPRESSUM

REGIOINFORM 1/16

Erscheint unregelmässig.

Redaktion: Dr. Manuel Friesecke, Dr. Jacqueline Plum,  
Nathalie Morath

Gestaltung und Realisation: Glanzmann Schöne Design

Druck: Gremper AG, Basel/Pratteln

Fotos zur Verfügung gestellt von:

Titel Markus Bühler-Rasom | S. 2 Juri Junkov | S. 3 © Comet Photo-  
shopping GmbH/Dieter Enz | S. 5 Agglo Basel; M. Bühler-Rasom  
| S. 6 Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt (BVD) und  
DUPLEX DESIGN GmbH Basel | S. 7 GISOR | S. 8 und 9 EuroAirport  
(Skizzen); M. Bühler-Rasom | S. 10 und 11 Schweizerische Rheinhäfen



Regio Basiliensis