

## Medienmitteilung

Basel, 12. Februar 2020 sd

# Wegweisender Entscheid des Grossen Rats

---

**Der Grosse Rat hat den Kredit zum Bau des Hafenbeckens 3 in Höhe von 115,53 Millionen Franken mit 78 zu 12 Stimmen an seiner heutigen Sitzung deutlich gutgeheissen. Nachdem der Bund mit dem Güterverkehrsgesetz auf nationaler Ebene bereits die Grundlage für eine Weiterentwicklung Basels als Verkehrsdrehscheibe gelegt hat, sind mit den gesprochenen Geldern diese Voraussetzungen nun auch kantonal geschaffen. Dies ist ein wegweisender Entscheid des Grossen Rates und ein klares Bekenntnis zum Hafen und Logistikstandort Basel.**

---

Mit der heutigen Zustimmung des Grossen Rats zum Kredit für das Hafenbecken 3 in Höhe von 115,53 Millionen Franken ist eine wichtige Voraussetzung erfüllt, um den Hafenausbau weiter voranzutreiben und den Logistikcluster Region Basel zu stärken. «Wir freuen uns über diesen Entscheid. Denn ein wachsender internationaler Handel und damit steigende Containermengen machen den Bau des Hafenbeckens 3 auch aus Sicht der Versorgungssicherheit für die Schweiz unausweichlich», so Handelskammer-Direktor Martin Dätwyler. Bereits heute bauen die Seehäfen ihre Terminkapazitäten aus, um den Anstieg beim Containerverkehr zu bewältigen. Der Bundesverkehrswegeplan Deutschland prognostiziert von 2010 bis 2030 ein Wachstum von 73 Prozent für die Binnenschifffahrt im Containertransport. «Es ist somit unausweichlich, dass zukünftig höhere Containermengen via Rheinschiff auch auf die Schweiz zukommen. Die Güter sollen in die Schweiz per Bahn und nicht aus dem Ausland per Lastwagen weitertransportiert werden», kommentiert Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen.

### Region Basel ist eine bedeutende Logistikkdrehscheibe

Um die höheren Containermengen abwickeln zu können, sind Investitionen in moderne Hafeninfrastrukturen unerlässlich. Dätwyler erläutert: «Damit wird gewährleistet, dass die Region Basel auch in Zukunft ein leistungsfähiger Logistikcluster bleibt und ihre Spitzenposition bei der Abwicklung von Im- und Exporten beibehalten kann». Durch eine neue und effizientere Logistikkette, würden neben den beteiligten Logistikfirmen auch Unternehmen mit hoher Aussenhandelsaktivität profitieren, ist André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) überzeugt. «Hervorzuheben ist dabei, dass der Zugang zum Hafenbecken jederzeit diskriminierungsfrei, d.h. für alle Anbieter, gewährleistet ist und Kunden somit von schnelleren Lieferzeiten und einem besseren Angebot profitieren können».

**Handelskammer beider Basel**St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 BaselT +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Damit die wichtigen Güterverkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse, innerhalb der Logistikkette optimal ineinandergreifen können, müssen effiziente Schnittstellen für den multimodalen Verkehr zur Verfügung stehen. Dätwyler fügt an: «Das trimodale Terminal mit dem Hafenbecken 3 ist eine solche multimodale Drehscheibe und von nationaler Bedeutung». Dieser Ansicht ist auch Dr. Manuel Friesecke, Geschäftsführer der Regio Basiliensis: «Das Projekt des Hafenausbaus stellt sicher, dass Basel als zentraler Umschlagsstandort der Schweiz für Güter weiterentwickelt wird und dass dadurch die trinationale Region als wichtige Verkehrsdrehscheibe gestärkt wird».

### **Klima- und Umweltschutz fördern**

Das Projekt Basel Nord leistet auch einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz, verlagert es doch Güter von der Strasse auf die Schiene. Martin Haller, Verwaltungsratspräsident der Gateway Basel Nord: «Das Hafenbecken 3 ist Voraussetzung, damit wir den angestrebten Modalsplit, also die Verlagerung auf die Schiene, von 50 Prozent erreichen». Mit dem Hafenbecken 3 und dem Containerterminal würden alleine in der Region Basel jährlich rund 100'000 Lastwagenfahrten eingespart. Damit lassen sich auch verkehrspolitische Zielsetzungen zum weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs sichern: Dies ist besonders wichtig für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die eine möglichst grosse Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zum Ziel hat. Das Hafenbecken wird somit auch zu einem zentralen Element für die Umsetzung der Alpenschutz-Initiative. Für das Areal, auf dem das Hafenbecken gebaut werden soll, werden derzeit vergleichbare Ersatzflächen gesucht. Somit werden auch weitere Interessen des Naturschutzes berücksichtigt.

### **Stadtentwicklung im Norden Basels**

Neben den wirtschaftlichen und ökologischen Vorzügen, eröffnen das Hafenbecken 3 sowie die Entwicklung der Hafenbahn und die mögliche Verlagerung des Hafenbahnhofs, auch aus städteplanerischer Sicht, alternative Perspektiven. Das ganze Hafenbecken 1 und der Güterumschlag am Ostquai werden der Schifffahrt vorbehalten bleiben. Da heute wichtige Hafengebiete wie West- und Klybeckquai für anderweitige wirtschaftliche Nutzungen sowie für Freizeit Zwecke und teilweise Wohnnutzungen transformiert werden sollen, muss andernorts Ersatz geschaffen werden. Dieser wird durch das Hafenbecken 3 mit dem trimodalen Terminal sichergestellt.

### **Auskünfte:**

- Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel, Tel. +41 61 270 60 62
- Claudia Bracher, Medienkontakt Gateway Basel Nord AG, +41 61 639 34 02
- Deborah Strub, Vorsitzende Ausschuss Logistikcluster Region Basel, +41 61 270 60 62
- Dr. Manuel Friesecke, Geschäftsführer Regio Basiliensis, +41 61 915 15 15
- Simon Oberbeck, Leiter Kommunikation und Verkehrspolitik Schweizerische Rheinhäfen, Tel. +41 61 639 95 97
- André Auderset, Geschäftsführer Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS), Tel. +41 79 416 36 05
- Reto Wolf, Präsident Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz, reto.wolf@therwil.ch