

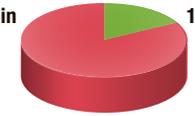
## Frage des Tages

### Sind die Steuergelder im Basler Hafen gut investiert?

Für den ersten Ausbauschnitt des Containerterminals im Rheinhafen hat der Bund 83 Millionen bewilligt. [www.baz.ch](http://www.baz.ch)

Das Ergebnis der Frage von gestern:  
**Ist der Stadtentwickler Lukas Ott in Basel angekommen?**

83% Nein (251) 17% Ja (51)



# 83 Millionen Franken für Hafenausbau

## Bundesamt für Verkehr bewilligt Fördermittel für Bau des Containerterminals in Kleinhüningen

Von Patrick Griesser

**Basel/Bern.** Der neue Containerterminal im Kleinhüninger Rheinhafen nimmt konkrete Formen an: Das Bundesamt für Verkehr hat gestern das Fördergesuch für einen ersten Ausbauschnitt positiv beurteilt und unterstützt damit den Strasse-Schiene-Terminal mit 83 Millionen Franken. Es handelt sich um einen ersten Schritt in einem mehrstufigen Ausbauplan. Das ebenfalls beim Bundesamt für Verkehr hängige Verfahren für die Baubewilligung ist unterdessen noch nicht abgeschlossen. Es sind verschiedene Einsprachen eingegangen, wie es in einer Mitteilung heisst. In Basel wird der Förderentscheid des Bundesamtes begrüsst: Sowohl bei der Gateway Basel Nord AG (GNB), der federführenden Planungsgesellschaft, als auch beim Kanton ist die Nachricht gestern positiv aufgefasst worden.

Der Ausbau in Kleinhüningen auf dem ehemaligen Rangierareal der SBB wird in zwei Etappen geplant und soll Ersatz für Anlagen auf dem Westquai schaffen, die 2029 nicht mehr für Güterumschlag zur Verfügung stehen. Gleichzeitig soll ein zentraler Containerterminal entstehen, in dem die Verkehrsflüsse auf Schiene, Strasse und Wasserweg gebündelt werden – in die Schweiz und aus dem Land.

In einem ersten Schritt entsteht ein Terminal, in dem Container zwischen

Zügen und Camions umgeladen werden. Dieser wird von der Gateway Basel Nord AG geplant. Dort vereinen sich die Rhenus-Tochter Contargo AG, die SBB Cargo und die Hupac AG. Dessen Kosten liegen bei geschätzten 130 Millionen Franken. Geplanter Endausbau: bis Ende 2020.

In einem zweiten Schritt wird unter der Regie der Schweizerischen Rheinhäfen ein weiteres Hafenbecken entwickelt, das bis 2023 fertiggestellt und an den bis dahin gebauten Terminal angeschlossen werden soll.

Ehe die Anlage ihren Betrieb aufnehmen wird, fliesst nicht nur im übertragenen Sinne noch viel Wasser den Rhein hinunter. Der Hafenausbau ist ein Grossprojekt, das seit Jahren Befürworter wie Gegner beschäftigt.

### Jahrelange Verzögerungen

Auch die Planungsarbeiten ziehen sich dahin: Das nun beantwortete Fördergesuch ist bereits Ende 2015 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht worden. Bei der GNB sieht man sich im Zeitplan. Die Verzögerungen seien zu erwarten gewesen. Zu Beginn des Projekts war noch von einem Start 2018 ausgegangen worden. Zahlreiche politische Diskussionen und die Erarbeitung einer nationalen Terminalstrategie hatten den Prozess verlangsamt.

Finanziell ist die Gateway mit dem Entscheid des BAV stärker gefordert als

erhofft: Das Bundesamt ist bei seinem Entscheid unter dem Antrag der Gateway Basel Nord geblieben. Beim BAV geht man bei 130 Millionen Franken Gesamtkosten von 110 Millionen Franken aus, die grundsätzlich durch die Berner Behörde förderfähig sind. Dass davon tatsächlich lediglich 75 Prozent statt 80 Prozent vom BAV finanziert werden, hat seinen Grund darin, dass die sogenannte Subventionseffizienz nicht den Höchststand erreicht hat. Diese Messgrösse berücksichtigt, welche Transportmenge zu welchen Kosten erzielt wird, wie ein BAV-Sprecher sagt. Da es sich um ein sehr grosses und teures Projekt handle, habe schliesslich die Förderquote von 75 Prozent resultiert, so der Sprecher.

### Die Zwischentöne sind nicht ohne Bedeutung in dieser Hafengeschichte.

Die GNB steuert 47 Millionen Franken bei, wie es dort auf Anfrage heisst. Die Fördergeldzusage des Bundes sei ein zentraler Baustein für die Realisierung des Gateway Basel Nord. Ob sich nun Enttäuschung breitmacht, nachdem der Bund nicht volle Fördermöglichkeiten ausgeschöpft hat? «Man kann mit der Fördersumme leben», antwortet eine Sprecherin auf Anfrage der

BaZ und betont, dass bei der Gateway Basel Nord AG die Beantwortung des Gesuchs als wohlwollend empfunden wird und das Ja zum Terminal ein gutes Signal sei.

### Von der Strasse auf die Schiene

Die Zwischentöne sind nicht ohne Bedeutung in dieser Hafengeschichte, die zwischenzeitlich vom Basler Volkswirtschaftsdirektor Christoph Brutschin (SP) als «ausgewachsene Hafenschlägerei» bezeichnet worden ist. Im Hintergrund steht einerseits die unternehmerische sowie verkehrspolitische Frage, wo und von wem die Containerverkehre gebündelt werden. Andererseits treffen sich in den Terminalplänen auch ein wirtschafts- und ein umweltpolitischer Anspruch, der in einem konkreten Verlagerungsziel mündet. In Zahlen: In den ersten zehn Betriebsjahren des Terminals sollen rund 1,9 Millionen Container umgeschlagen werden, davon müssen zuerst 45 und später 50 Prozent auf den Schienen in der Schweiz weiterverteilt werden.

Ein anspruchsvolles Ziel angesichts der im internationalen Vergleich kurzen Entfernungen in der Schweiz. «Wir haben die 50 Prozent als Verlagerungsziel selbst eingegeben und es ist ein wichtiger Punkt für uns, dieses Ziel auch einzuhalten», sagt die Sprecherin der Gateway AG auf Anfrage. Die Bundesgelder für den Terminal seien an die Einhaltung gebunden, weshalb des-

sen Realisierbarkeit im Vorfeld geprüft worden sei. Die Terminalpläne sind in der Vergangenheit unter anderem wegen Zweifeln an der Umsetzung des Verlagerungsziels kritisiert worden.

Bis der Terminal den Beweis seiner Leistungsfähigkeit erbringen kann, muss zuvor unter anderem der erste Ausbauschnitt in Bern bewilligt werden. Das Gesuch war 2016 eingegeben worden. Bei der GNB geht man davon aus, dass die Baubewilligung Ende des Jahres vorliegen dürfte. Allerdings seien noch Einsprachen unter anderem von Privatpersonen und Naturschutzverbänden hängig.

Beim Basler Volkswirtschaftsdirektor Brutschin schürt die Zusage aus Bern die Zuversicht, dass es auch mit dem Ausbau des 111 Millionen Franken teuren Hafenbeckens vorangeht: Brutschin plant im Lauf des dritten Quartals, den entsprechenden Ratschlag in die Regierung einzugeben, mit dem die Finanzierung des Grossprojekts gesichert werden soll.

Stimmen Regierung und Parlament zu, bedarf es nach Informationen der BaZ keines weiteren Fördergesuchs mehr beim BAV, um die erforderlichen Fördermittel des Bundes zu erhalten. Über die Höhe dieser Mittel machte Brutschin gestern keine Angaben.

Die gestern erlassene Verfügung des Berner Bundesamtes ist anfechtbar und ein weiteres Kapitel in der Geschichte von Basel Nord daher möglich.