

Frage des Tages

Beeinträchtigen Wärmepumpen im Freien das Stadtbild?

Obwohl die Basler Behörden Wärmepumpen fordern, sind die Auflagen dafür hoch. Zu Recht? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage vom Samstag:
Fänden Sie es schade, wenn die Muba beerdigt würde?

52% Nein
(486)



48% Ja
(447)

Verlagerung auf Schiene

Gateway Basel Nord erhält Rückenwind vom Bund

Von Claude Janiak

Vergangenen Monat hat sich der Bund in Beantwortung einer Interpellation klar für die Realisierung des Gateway Basel Nord ausgesprochen. Er setzt damit ein unmissverständliches Signal für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im kombinierten Verkehr von der und in die Schweiz. In Basel-Kleinmünzungen will das Bundesamt für Verkehr das im Dezember 2017 beschlossene Güterverkehrskonzept umsetzen. Bei der finanziellen Beteiligung geht es dem Bund einerseits darum, Engpässe bei den Umschlagsanlagen zu vermeiden und andererseits die Effizienz bei der Bündelung der Import- und Export-Containerverkehre zu steigern.

Im Hinblick auf die prognostizierten Wachstumspotenziale im Containerverkehr im Rheinkorridor ist dieser Ausbausritt logisch und nachvollziehbar. Der trimodale Terminal mit dem Hafenbecken 3 steht für mehr Kapazität, Volumenbündelung und somit mehr Effizienz. Ausserdem garantiert der Logistikhauptbahnhof gemäss Gütergesetzverordnung allen Wettbewerbsteilnehmern einen dis-

kriminierungsfreien Zugang. Davon profitiert schlussendlich nicht nur die Region Basel, sondern die ganze Schweiz.

Im Herbst 2015 stiessen die regionalen Parlamentarierinnen und Parlamentarier in der Cafeteria des Bundeshauses auf das neue Gütertransportgesetz an. Nach intensiver Vorarbeit und einem langjährigen Kampf war

Mit dem Ausbau der Infrastruktur fliessen wichtige Impulse in den Wirtschaftsstandort.

erreicht worden, dass die Schifffahrt als eigenständiger Verkehrsträger anerkannt wurde und dass damit Hafenanlagen im kombinierten Verkehr vom Bund gefördert werden können. Es war ein Lobbying-Erfolg. Umso erstaunter nimmt man zur Kenntnis, dass das Projekt Gateway Basel Nord und die Mitfinanzierung des Bundes ausgerechnet von Vertretern aus unserer Region wieder infrage gestellt werden, etwa durch Nationalrätin Sandra Sollberger in der erwähnten Inter-

pellation. Der klaren Antwort des Bundesrates kann entnommen werden, dass auf nationaler Ebene mit dem Gütertransportgesetz und der entsprechenden Verordnung der Mist, auf gut Deutsch gesagt, geführt ist. Die Stimmungsmache gegen den geplanten trimodalen Containerterminal aus Politik und der Wirtschaftskammer Baselland im Namen eines Unternehmens, von Anfang an assistiert durch die *Basler Zeitung*, zeigt einmal mehr, dass es unsere Region immer wieder schafft, sich in Bern auseinanderdividieren zu lassen, in diesem Fall zum guten Glück ohne Resonanz. Partikularinteressen eines Unternehmens in allen Ehren, bei diesem Projekt geht es um nationale, nicht nur regionale oder gar partikuläre Interessen.

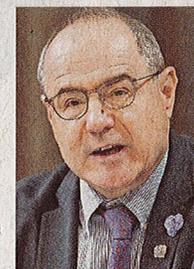
100 000 LKW-Fahrten weniger

Dass Basel als Güterverkehrsdrehscheibe für dieses Projekt gewählt wurde, ist kein Zufall. Im Rhine-Alpine-Corridor liegt Basel im Herzen der wichtigsten Güterverkehrsachse zwischen Rotterdam und Genua und gleichzeitig am Eingangstor der Neat. Ab Ende 2020 wird zudem von Basel bis Chiasso auf der Schiene in allen

Tunnels eine durchgehende Eckhöhe von vier Metern bestehen, ein weiterer Pluspunkt für Basel Nord, um dem Ziel des Bundes gerecht zu werden, die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Mit dem Erhalt der Fördergeldzusage verpflichtet sich Gateway Basel Nord zu einer Verlagerung von 50 Prozent aller Transporte auf die Schiene. Dieser Modalsplitt ist ein realistisches Ziel und spart ab dem Jahr 2030 allein in der Region Basel jährlich rund 100 000 Lastwagenfahrten ein. Basel Nord ist der einzige mögliche Standort für eine leistungsfähige Anbindung von Schiene, Wasser und Strasse, nicht nur zum Umschlag auf 750 Meter lange Züge, sondern als Standort am Rhein mit Anbindung an ein Hafenbecken und direktem Umschlag auf Schiene und Strasse.

Gateway Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 ist eine Drehscheibe von nationaler Bedeutung für die ganze Schweiz. Infrastrukturen, die entscheidend für die Landesversorgung und für die Weiterentwicklung von nationalen Logistikkonzepten sind, gehören auf Schweizer Boden und in nationale Hände. So kann verhindert werden, dass der Güterumschlag

infolge fehlender Infrastruktur wie in den letzten Jahren schleichend ins Ausland abwandert. Es ist im Interesse der ganzen Nordwestschweiz, Arbeitsplätze in der Region zu sichern und die Wertschöpfung hier zu generieren. Das Wirtschaftsforschungsinstitut BAK Basel geht in seiner letztjährigen Studie zur Bedeutung von Gateway Basel Nord davon aus, dass auf einen Investitionsfranken beim Aufbau des trimodalen Terminals 75 Rappen Wertschöpfung entstehen. Im laufenden Betrieb sollen danach nochmals 39 Rappen Bruttowertschöpfung hinzukommen nebst gegen 600 Arbeitsplätzen. Mit dem Infrastrukturausbau fliessen somit längerfristig wichtige Impulse in den Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz – und davon profitieren schlussendlich wir alle.



Claude Janiak (SP) ist Ständerat des Kantons Basel-Landschaft.