

# Zusammenstehen für den Containerterminal Basel Nord



Die Rheinschiffahrt soll in Zukunft durch den Bau des Containerterminals Basel Nord im Jahr 2022 angekurbelt werden. (Archiv)

Quelle: bz Basellandschaftliche Zeitung

Erstmals werden die Rheinhäfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung auch auf Gesetzesstufe anerkannt: Die Rheinschiffahrt ist nun gleichberechtigter Verkehrsträger. Durch den Bau eines Containerterminals sollen die Landwege entlastet werden. von Claude Janiak

Wissen was in der Region Basel-Stadt läuft?  
Hier anmelden für den täglichen Newsletter

 Kommentare (4)

Im Mai dieses Jahres hat der Ständerat nach dem Nationalrat im Rahmen des Gütertransportgesetzes einen historischen Entscheid gefällt. Erstmals in der Geschichte unseres Landes wird die Rheinschiffahrt als gleichberechtigter Verkehrsträger – neben Schiene, Strasse und Luft –, und erstmals werden die Rheinhäfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung auch auf Gesetzesstufe anerkannt. Diesem Entscheid sind jahrelange Bemühungen aus unserer Region vorangegangen, und die Parlamentarier aus unserer Region haben geschlossen für die Schiffahrt und unseren Rheinhafen gestimmt.

Die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF-N) hat nun an ihrer letzten Sitzung vom 1. September 2015 meinen Antrag, den Bau von Hafenanlagen innerhalb des Rahmenkredites von 250 Millionen Franken zu finanzieren, abgelehnt. Dies, nachdem sich der Ständerat im Juni mit einem Resultat von 38 zu 3 Stimmen für diese Finanzierungsart ausgesprochen hat.

Die Finanzierung mittels Rahmenkredit ist deshalb bedeutend, weil die Rheinschiffahrt sonst faktisch mit einer Sonderbotschaft dennoch ein «Extrazügli» fahren müsste. Zugegeben, die Mitfinanzierung für den Bau von Hafenanlagen ist auch ohne Rahmenkredit im Gütertransportgesetz verankert und unbestritten.

Jedoch geht es um das Prinzip. Wenn für Bahnprojekte im kombinierten Verkehr ein Rahmenkredit gesprochen wird, dieser aber nicht für die Schiffahrtsprojekte gilt, die notabene nun gleichberechtigt sind, bedeutet dies eine Diskriminierung. Mit der bereits beschlossenen Erhöhung des Rahmenkredits von 210 auf 250 Millionen hat ein Schiffahrtsprojekt auch neben Erneuerungsprojekten genug Platz, da der Rahmenkredit noch längst nicht ausgebucht ist.

Die jüngste Berichterstattung der regionalen Medien zum Thema Containerterminal Basel Nord zeigt es klar: Unsere Region ist Weltmeister darin, gute Lösungen und Projekte selbst zu bodigen. Diese leidvolle Erfahrung habe ich bereits vor einigen Jahren machen müssen, als sich einige unserer regionalen Parlamentarier gegen die Finanzierung von Hafenanlagen ausgesprochen haben.

Wie kommt es wohl in Bern an, wenn die nationale Terminalkonferenz und die regionalen Volksvertreter sich nun vehement für das wegweisende Projekt von nationaler Bedeutung aussprechen und innerhalb unserer Region ein Kleinkrieg um den Standort (Basel Nord oder Weil am Rhein D) vom Zaun gebrochen wird?

Dieses Vorgehen gefährdet nicht nur das Ansehen und das Vertrauen in die Verlässlichkeit unserer Region. Es besteht auch die Gefahr, dass unsere Region den nationalen Spitzenplatz als leistungsfähiger Logistikstandort verliert und damit der hiesige Produktionsstandort samt den Arbeitsplätzen im Import und Export aufs Spiel gesetzt werden.

Die Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen bauen ihre Containerkapazitäten massiv aus und verlagern gezielt auf Binnenschiffahrt und Bahn. In den kommenden Jahren ist mit einer Verdoppelung der Containerverkehre zu rechnen. Bereits heute sind die Schweizerischen Rheinhäfen mit 124 000 Containereinheiten nahezu voll ausgelastet und erreichen ihre Kapazitätsgrenze.

Damit die Container auch künftig in der Schweiz umgeschlagen werden – und zwar mehrheitlich auf die Bahn zur Entlastung der A2 (Osttangente–Hagnau) – braucht es Investitionen in die Containeranlagen. Der trimodale Containerterminal Basel Nord, welcher bis 2022 gebaut werden soll, ist dabei die Antwort der Schweiz auf diese Entwicklung.

Ohne ein leistungsfähiges Terminal werden die Containerverkehre über die Binnenhäfen im nahen Deutschland und Frankreich umgeschlagen und erreichen die Schweiz hauptsächlich über die Strasse. Zudem würde dadurch weitere Wertschöpfung ins Ausland verlagert. Selbst im Transitverkehr wird der Terminal Basel Nord die Verlagerung Rheinschiff–Bahn via Gotthard-Basistunnel verstärken.

Der Nationalrat entscheidet nun in der Herbstsession, ob die Schifffahrt den anderen Verkehrsträgern auch faktisch gleichgestellt wird. Hier müssen die regionalen Parlamentarier über die Parteigrenzen hinweg für die Schifffahrt eintreten. Nicht nur im Interesse unserer Region, sondern auch für die gesamte Schweiz!

(bz Basel)

---

**Marc Schinzel** 08.09.15 | 13:00

[Kommentar melden](#)

Entscheiden kann man nur in Kenntnis aller relevanten Fakten. Wir brauchen vollständige Informationen. Es ist nie falsch, Fragen zu stellen, wenn unterschiedliche Projekte im Raum stehen und es um öffentliche Gelder von Bund, BS und BL geht. Für alle Entscheidungsträger in den Regierungen und den Parlamenten ist genaues Hinschauen Pflicht. Damit spricht sich niemand für oder gegen ein bestimmtes Projekt aus.

---

**Kurmann Daniel** 07.09.15 | 15:28

[Kommentar melden](#)

Aha, dem Herrn Janiak geht es ums Prinzip. Dann muss man sich ja auch gar nicht mit dem Inhalt der Kritik auseinandersetzen, sondern bloss zusammenhalten gegen die böse BaZ. Ob das Terminal, so wie es jetzt geplant ist, überhaupt Sinn macht, scheint nicht wichtig zu sein. Es stellt sich schon die Frage, warum es jetzt so wahnsinnig wichtig ist, sofort die Katze im Sack zu kaufen.

Man erinnere sich: vor Janiaks Änderungen hätte das Projekt zuerst vorgestellt werden und überprüft werden müssen. Eine durchaus vernünftige Bedingung, wenn man über solche Beträge redet. Jetzt scheint es für das nationale Interesse unabdingbar, dass das Projekt bereits bewilligt wird, bevor es überprüft wird. Wovor Janiak wohl Angst hat?

Eigentlich ist es doch die Aufgabe der BaZ, ohne auf die inhaltlichen Details genügend einzugehen, einfach auf Personen oder Organisationen zu schießen. Da läuft was verkehrt...

---

**sascha Lang** 05.09.15 | 18:29

[Kommentar melden](#)

Wer etwas von dieser Sache versteht kann nicht für Basel Nord sein. Alleine das Mitwirken der SBB Cargo sollte einen Misstrauisch machen. Seit 40 Jahren in diesem Beruf tätig, hat diese Unternehmung nur Verlust geschrieben und nichts zustande gebracht. Bundesgelder ja. Basel ja. Rheinhafen ja. Aber nicht so.

---

**Florian Tauber** 05.09.15 | 10:56

[Kommentar melden](#)

Ich hoffe sehr, dass sich Basel Nord durchsetzt. Die grösste Sorge bereitet mir die polemische Hetze gegen Basel Nord der BaZ. Diese Zeitung scheint generell am liebsten und mit Genuss alles bodigen zu wollen, was Basel selbst nützen und einigen würde. Wenn man bedenkt, wie sie Teil jener Kampagne war, die mit Erfolg die Fusionsprüfungsinitiative bekämpft hat. Die Basel Nord-Befürworter sollten also für ihr Anliegen schon noch eine Schippe drauflegen. Ich finde es verheerend, wie eine nationalkonservative Zeitung wie die BaZ die Geschicke Basel mitbestimmen oder sogar überhaupt bestimmen kann.

---