



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zur Motion der FDP Fraktion betreffend: Ausbau der Hafenbahn ([2002-086](#))

Datum: 11. Mai 2010

Nummer: 2010-196

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

vom 11. Mai 2010

Bericht zur Motion der FDP Fraktion betreffend: Ausbau der Hafenbahn ([2002-086](#))

Ausgangslage

Am 21. März 2002 wurde die Motion der FDP Fraktion betreffend: Ausbau der Hafenbahn (2002-086) eingereicht. Die Motion wurde vom Landrat [am 14. November 2002 überwiesen](#).

Der Vorstoss hat folgenden Wortlaut:

„Der Presse ist zu entnehmen, dass wegen der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vor allem im Bereich Mineralölprodukte die gewünschte Verlagerung des Transports vom Tanklastwagen auf die Bahn stattgefunden hat. Erfreulich! Es zeigt sich nun, dass für die Anlagen der Hafenbahn im Birsfelder Hafen und im Auhafen mit dieser Mehrbelastung bereits die Kapazitätsgrenzen aufgezeigt werden. Es ist in Zukunft auch mit Mehrverkehr im Containerumschlagbereich und in anderen Güterbereichen zu rechnen.

Erfreulicherweise hat die Hafendirektion bereits reagiert. Es soll eine Arbeitsgruppe mit Firmenvertretern eingesetzt werden. Die jetzige Verkehrsabwicklung soll auf mögliche Effizienzsteigerung überprüft werden.

Die [Beantwortung](#) der FDP-Interpellation [2001 / 305](#) vom 13. 12. 2001 zeigt unter Punkt 4 c deutlich, dass wir spürbaren Engpässen auf dem Schienennetz der Hafenbahn BL entgegen gehen und dass mittelfristig bauliche Massnahmen ins Auge gefasst werden müssen.

Der Transport mit dem Schiff und anschliessend mit der Bahn ist sowohl wirtschaftlich als auch von der Umweltbelastung her sinnvoll. Wir sind der Meinung, dass vor dem Hintergrund der aufgezeigten Entwicklung und mit Blick auf die üblicherweise langen Planungszeiten einer Bahnanlage, jetzt der Zeitpunkt gekommen ist, ein Projekt betreffend Anpassung der Hafenbahn an die zukünftige Entwicklung der Rheinhäfen Birsfelden und Muttenz auf der Basis eines Nutzungskonzepts in Angriff zu nehmen.

Der Regierungsrat wird gebeten, eine Vorlage „Ausbau der Hafenbahn basierend auf einem zukunftsgerichteten Nutzungskonzept“ zu erarbeiten und dem Landrat zu unterbreiten“.

Bericht des Regierungsrats:

Ausgangslage

Seit der Überweisung des Postulates ist – in Folge der kantonalen Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 – der Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafenvertrag – SGS 421.1) am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Damit ist ein paritätisches und nach unternehmerischen Grundsätzen geführtes Unternehmen unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen“, SRH, als Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit und Sitz in Birsfelden errichtet worden.

Die Hafenbahn Basel-Landschaft (HBL) und deren Anlagen wurden durch den Staatsvertrag als 100%- Tochter den Schweizerischen Rheinhäfen übertragen und werden in nächster Zukunft mit der Hafenbahn Basel-Stadt (HBS) in einer Hafenbahn AG zusammengelegt. Dieser Schritt entspricht dem Staatsvertrag § 5, Absatz 6.

Der nach der Einführung der LSVA erfolgte Modalsplitanstieg von gut zwei Drittel Bahnanteil beim landseitigen Verkehr konnte seither nachhaltig gehalten werden, er betrug im Jahr 2009 67,2%.

Die Spitzenwerte der Hafenbahnbelastung von Ende 2001 bis Anfang 2002, bei welchen die Auslastung der HBL teilweise die ganze Woche bei praktisch 100% lag, wurden bis heute nicht mehr erreicht. Die Gründe dafür liegen im stetigen, strukturellen Rückgang des Heizölverbrauchs in der Schweiz sowie dem teilweise Umfahren der Häfen bei Bahn-Direktimporten aus Raffinerien ausserhalb des Rheineinzugsgebiets.

Massnahmen seit November 2002

Die vormaligen Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft, welche für den Hafen- und Bahnbetrieb bis zur Fusion vom 1.1.2008 zu den Schweizerischen Rheinhäfen als Dienststelle der VGD zuständig waren, hatten sich damals für ein dreistufiges Vorgehen entschieden:

- A) Analyse der Ist-Situation
- B) Studie / Planung und Umsetzung organisatorischer und kurz- bis mittelfristiger baulicher Massnahmen
- C) Studie / Planung und allenfalls Umsetzung von Ausbaumassnahmen (langfristig)

Auf Grund intensiver Abklärungen durch das beauftragte Ingenieurbüro mit allen Beteiligten wurden diverse Schwachpunkte festgestellt und Lösungsansätze ausgearbeitet.

Umgesetzt wurden folgende Massnahmen:

- Verlängerte Arbeitszeiten im Stellwerk 2 des Hafenbahnhofs
- Stationierung von 2 Rangierlokomotiven durch SBB Cargo und dadurch flexibler Einsatz von 2 Rangierteams während der Spitzenzeiten
- Umrüstung der Vorbremsanlage mit Funkfernsteuerung

- Umzäunung eines Teils des Hafenbahnhofs, um Gefahrgut-Züge ausserhalb der Betriebszeiten abzustellen und so die Kapazitäten vor und nach dem Wochenende zu steigern
- Diplomarbeit Fachhochschule NW Schweiz: Analyse und Konzeptentwicklung eines Frühwarnsystems, um Engpässen mit organisatorischen Massnahmen entgegenzutreten. Dieses Frühwarnsystem wurde auf Grund der Entspannung bis heute nicht weiterverfolgt.

Perspektiven für die Entwicklung der HBL

Während der Ist-Zustandsanalyse wurden die folgenden Ausbauprojekte aus den achtziger und neunziger Jahren überprüft.

- Abstellgruppe Hardstrasse Birsfelden
- Südanbindung mit Verbindungsgleis via Industrieareal Schweizerhalle zum Rangierbahnhof MuttENZ (SBB)
- Südliche Erweiterung der wasserseitigen Hafenerschliessung Richtung Schweizerhalle

Auf Grund der Abklärungen wurde die Südanbindung mit Verbindungsgleis Richtung Schweizerhalle als das Projekt mit dem grössten Nutzenpotenzial eingeschätzt. Dieses Projekt hat vor allem den absoluten Vorteil, dass die Hafenbahn als Kreisverkehr mit dem Rangierbahnhof MuttENZ nördlich und südlich verbunden sein wird.

Die Entwicklungsstrategie der Schweizerischen Rheinhäfen zielt auf eine engere verkehrslogistische Vernetzung der beiden Industrieareale Auhafen und Schweizerhalle ab. Damit sollen für die Ansiedlung neuer Unternehmen bzw. Umnutzungen bestmögliche Rahmenbedingungen für die Standortförderung geschaffen werden und die tri-modale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasserstrasse – Bahn – Strasse weiter optimiert werden.

Über die Machbarkeitsstudie durch Pestalozzi und Stäheli 2004, den Standbericht und Studie Rothpletz, Lienhard + Cie AG 2006 wurde das Projekt nach der Umsetzung der Fusion zu den Schweizerischen Rheinhäfen im Jahre 2009 zur Baureife entwickelt. Zur Zeit ist die Kosten-/ Nutzen-Analyse in Arbeit; sie wird im Sommer 2010 abgeschlossen werden.

Das Projekt umfasst ein Verbindungsgleis von 900m zwischen dem Hafenbahnhof Auhafen und den Gleisanlagen Schweizerhalle/Clariant AG. Dabei unterquert das Gleis die Rheinfelderstrasse in einer Unterführung welche in Richtung Auhafen als Tagbautunnel verlängert wird.

Fazit

„Im Einklang mit dem Richtplan des Kantons Basel-Landschaft sollen die der Störfallverordnung unterliegenden Betriebe langfristig im Auhafen angesiedelt werden. Zum südlich angrenzenden Industriegebiet Schweizerhalle werden engere Synergien in der verkehrslogistischen Vernetzung (wasserseitig und bahnseitig) angestrebt, um die Standortvorteile für die Ansiedlung neuer Unternehmungen zu erhöhen.“ (Zitat aus dem Geschäftsbericht 2008 der SRH)

Aufgrund der teilweisen Verlagerung der Hafenaktivitäten im Trockengüterbereich vom Hafen St. Johann in den Auhafen per Ende 2009, dem geplanten Umzug des Mineralölumschlags der Migrol Tanklager AG vom Klybeckquai in den Birsfelder Hafen im Laufe des Jahres 2011 sowie der Zu-

nahme der Umschlagsaktivitäten der Birsterminal AG und neu der Ultra-Brag AG wird die Auslastung der Hafenbahn in den kommenden Jahre sukzessive wieder zunehmen.

Auf Basis der Kosten/Nutzenanalyse wird mit dem Bundesamt für Verkehr eine gemeinsame Finanzierungslösung Bund (via Hafenbahn) und SRH angestrebt und anschliessend – nach Sicherung der Finanzierung – die Umsetzung bzw. die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens angestrebt. Mit diesem Ausbau, welcher aus heutiger Sicht im Zeithorizont 2012/2013 realisiert werden könnte, sind die Forderungen der Motion erfüllt.

Antrag:

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Motion [2002-086](#) abzuschreiben.

Liestal, 11. Mai 2010

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Wüthrich

Der Landschreiber:
Mundschin