

Anfang Juni trat in einem recht breit gestreuten Schreiben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) an die Regierungsräte Keller und Sutter ein regelrechter Zwist zwischen Bund und Kanton Basel-Stadt betreffend Weiterentwicklung der Hafenbahn zutage. Unter anderem wird in dem zweiseitigen Brief kritisiert, dass: "... der skizzierte Vorschlag der Verlegung des Hafenbahnhofs zum 'Südquai' den beschriebenen verkehrspolitischen Erwartungen für eine verbesserte Einbindung der Rheinschifffahrt in die Logistikketten diametral entgegensteht, da diese Variante gegenüber dem heutigen Layout bahnseitig weit weniger leistungsfähig und effizient ist, die verfügbaren Funktionalitäten reduziert und so die Attraktivität der Transportkette Rheinschiff – Bahn ceteris paribus massiv verschlechtert."

Weiter wird in demselben Schreiben bedauert, dass "... der Regierungsrat die Planungen für eine Weiterentwicklung der Hafenaareale vorantreibt, ohne zuvor die in der Absichtserklärung anvisierte Road Map mit dem BAV entwickelt zu haben". Zudem bedauert der unterzeichnete Direktor des BAV, Dr. Peter Füglistaler, dass "... so eine frühzeitige Abstimmung zwischen (dem) Kanton und dem BAV in Vertretung des Bundes verpasst wird."

In selten gesehener Deutlichkeit wird das Vorgehen des Regierungsrates im zitierten Schreiben kritisiert, wenn nicht geradezu gerügt. Da unser Kanton betreffend die Weiterentwicklung des Rheinhafens sowie anderer verkehrs- und logistikseitiger Infrastruktur auf eine konstruktive Kooperation mit dem Bund angewiesen ist und nicht zuletzt auch erkleckliche Subventionen erwartet, sind diese Dissonanzen ärgerlich.

Deshalb wird die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Welches Departement steht bei den Projekten zur Weiterentwicklung der Hafenbahn und des Rheinhafens als Ganzes im Lead, das BVD oder das WSU? Und gibt es diesbezüglich eine departementsübergreifende Projektorganisation, welche diesen Namen verdient?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zur oben zitierten heftigen Kritik hinsichtlich der Nachteile, welche eine Verlegung des Hafenbahnhofs zum Südquai mit sich bringt?
3. Warum wurde der Entscheid, den Hafenbahnhof zum Südquai zu verlegen, ganz offensichtlich ohne nötige und vorgängig offenbar vereinbarte Absprache mit dem BAV gefällt?
4. Welchen Einfluss hat die Intervention des BAV auf den Ratschlag betreffend "Ausgabenbewilligung für bauliche Anpassungen im Rahmen der Erweiterung und Sanierung der kommunalen Kläranlage ARA Basel der ProReno AG als Vorleistung für die Weiterentwicklung der Hafenbahn", bzw. auf den Zeitplan zu dessen Behandlung im Grossen Rat?
5. Ist auch damit zu rechnen, dass die Intervention des BAV einen Einfluss auf den Zeitplan zur Realisierung des Gateway Basel Nord haben wird?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass er durch seinen offenbar wenig durchdachten und vor allem mit Bern nicht koordinierten Schnellschuss zur Verlegung des Hafenbahnhofs eine für unseren Kanton zentrale Bundesbehörde (man denke an den Euroairport, das Herzstück, den Logistikcluster etc.) ganz offensichtlich massiv brüskiert hat?
7. Hat der Regierungsrat in der Zwischenzeit der im oben zitierten Schreiben geäußerten Aufforderung zum persönlichen Austausch mit der Direktion des BAV zwecks Erarbeitung einer Road Map entsprochen?
8. Falls ja, konnten die Wogen geglättet werden und was ist der aktuelle Stand dieser Gespräche?

Lorenz Amiet