

Gastbeitrag bz vom 10. Oktober 2015

Vom Wasser auf die Schiene

Das Tor zur Schweiz soll die Verlagerungspolitik beim Gütertransport fortsetzen

Maya Graf, Nationalrätin Grüne BL

Mit der NEAT haben wir mit der ausdrücklichen Zustimmung des Soveräns ein wegweisendes Werk im wahrsten Sinne des Wortes geschaffen. Trotzdem soll nun für drei Milliarden Franken eine zweite Röhre am Gotthard gebaut werden. Diese Mittel fehlen für dringende regionale Projekte wie etwa den Containerterminal in den Basler Rheinhäfen.

Zum Glück ist es uns regionalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern im Nationalrat letzte Woche gelungen, die Finanzierung für den Bau von Hafenanlagen innerhalb des Rahmenkredites 2016 bis 2019 durchzubringen. Wir konnten parteiübergreifend einen wichtigen Schritt zur Realisierung des Containerterminals leisten, indem wir den Rat zu der Einsicht bewegten, dass der Gesetzgeber alle Verkehrsträger gleich behandeln sollte. Wichtig, denn Antwerpen und Rotterdam stärken bereits ihre Wettbewerbsfähigkeit durch neue Lösungen für das Verladen vom Schiff auf die Bahn.

Meiner Meinung nach sprechen aus grüner Sicht drei Hauptgründe für den Hafenausbau Basel Nord.

1. Es ist kein regionalpolitisches Anliegen, sondern es betrifft die bedeutendste Wasserstrasse der Schweiz. Die Rheinhäfen sind unser Zugang zum Meer, sie liegen direkt am wichtigsten europäischen Bahnkorridor Rotterdam-Basel-Genua. Die Region Basel wickelt 40 Prozent unseres Aussenhandels ab, sie ist ein Logistikknotenpunkt für das ganze Land.
2. Für uns Grüne ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein zentrales umwelt- und verkehrspolitisches Anliegen. Die Bahn übernimmt den Transport von heute 62 Prozent aller Güter im Binnenverkehr der Schweizerischen Rheinhäfen. Nirgendwo sonst in der Schweiz können die Verkehrsträger Schiff und Bahn so effizient verbunden werden. Das Terminalgelände eignet sich als Schnittstelle für Schiene und Schiff, aber auch für Bahn-Bahn-Umschläge.
3. Die trimodale Containerumschlag-Drehscheibe erweitert die NEAT-Lösung auf den Binnengüterverkehr: Ohne die verkehrspolitische Voraussicht, die wir mit der Alpeninitiative bewiesen haben, würden heute jährlich zwischen 650'000 und 700'000 zusätzliche Lastwagen die Alpen überqueren. Doch wir haben das Ziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr noch lange nicht erreicht. Und das, obwohl das Volk die Verlagerung will. Es stimmte seit 1992 insgesamt sechs Mal über den alpenquerenden Bahnverkehr und dessen Finanzierung ab. Mit dem abgelehnten Gegenentwurf zur Avanti-Initiative sagte es erstmals Nein zum Bau einer zweiten

Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Die Chancen stehen gut, dass im Februar 2016 erneut und hoffentlich endgültig die unsinnige zweite Gotthardstrassenröhre abgelehnt wird.

Denn etwas ist uns in der Nordwestschweiz klar: Wichtigster Treiber für die jährliche Erhöhung der Staustunden ist die wachsende Verkehrsüberlastung im Agglomerationsraum Basel. Allein Muttenz muss mit 128'400 Fahrzeugen täglich zurechtkommen. Am Gotthard dagegen haben wir ein zehnmal niedrigeres Fahrzeugaufkommen! Die Schweiz kennt dringendere Verkehrsprobleme als den medienwirksamen Ferienstau am Gotthard.