

Streit um Basel Nord spitzt sich zu

Von Patrick Griesser. Aktualisiert am 02.06.2015 11 [Kommentare](#)

Die SBB Cargo und die Schweizerischen Rheinhäfen wehren sich gegen eine kritische Studie – diese lässt kein gutes Haar am geplanten Containerterminal Basel Nord.



Mehr Fracht: Kritiker wie Auftraggeber der Terminalstudie sind sich einig, dass mehr Container Basel erreichen.
Bild: Keystone

Artikel zum Thema

- ▶ [Hafenausbau kommt in Bern auf den Prüfstand](#)
- ▶ [Idee für Rheinfelder Hafen-Terminal](#)
- ▶ [Planung des Rheinhafen-Terminals schreitet voran](#)
- ▶ [Bundesrat droht Basel Nord zu versenken](#)

Teilen und kommentieren


Stichworte

- ▶ [SBB Cargo](#)

Etwas gesehen, etwas geschehen?



Haben Sie etwas Aussergewöhnliches gesehen, fotografiert oder gefilmt? Ist Ihnen etwas bekannt, das die Leserinnen und Leser von baz.ch/Newsnet wissen sollten? Senden Sie uns Ihr Bild, Ihr Video, Ihre Information per MMS an **4488** (CHF 0.70 pro MMS).

 Die Publikation eines exklusiven Leserreporter-Inhalts mit hohem Nachrichtenwert honoriert die Redaktion mit **50 Franken. Mehr...**

Kaum ist die politische Diskussion um Basel Nord ruhiger geworden, frischt der Gegenwind aus einer anderen Richtung auf: Ein Studie lässt kaum ein gutes Haar an dem geplanten Containerterminal Basel Nord. Der Widerspruch vonseiten der Terminalbefürworter lässt nicht lange auf sich warten. Am Freitag haben die Schweizerischen Rheinhäfen und die SBB Cargo sich erneut vor das Projekt gestellt und damit gegen die Studie.

Die Reaktion war zu erwarten, denn die unter anderem vom Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), dem Terminalbetreiber Swissterminal, Danser sowie Ultra-Brag in Auftrag gegebene Studie taugt als Frontalangriff auf Basel Nord: Die bestehenden Kapazitäten für den Umschlag maritimer Container im Grossraum Basel reichen noch bis ins Jahr 2029, wird dort erläutert – vorausgesetzt, es werden betriebliche Optimierungen angestossen, wie etwa ein längerer Betrieb. Im Hintergrund der Diskussion steht die Erwartung, dass Basel in den kommenden Jahren deutlich mehr Container aus den Nordseehäfen erreichen.

Die Basler Hafenerweiterung ist laut Untersuchung des Beratungsunternehmens Transcare allenfalls dann notwendig, wenn der Westquai in Kleinhüningen nicht mehr genutzt werden kann und Ersatzflächen benötigt werden, weil die Hafenterrassen für die Stadtentwicklung genutzt werden sollen. Diese Umnutzung ist ab dem Jahr 2029 vorgesehen. Allerdings wird in der Studie keine Erweiterung in Basel, sondern ein Ausbau in Weil am Rhein favorisiert. Dort planen mit Swissterminal, Danser Schweiz und Ultra-Brag drei Auftraggeber der Studie eine Umschlagsanlage, wie sie Ende Februar angekündigt haben.

Zweites Terminal bereits ausgelastet

Die Studienverfasser von Transcare rechnen vor, dass mit dieser Entwicklung genügend Zeit für eine detaillierte Evaluation der bestehenden Terminals in der Schweiz und für die weitere Planung der Terminallandschaft sei.

Der Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, kritisiert die Untersuchung mit deutlichen Worten: «Die Studie zieht nicht die richtigen Schlüsse und arbeitet teilweise mit falschen Annahmen.» Im Fokus hat Hadorn vor allem die für Basel Nord entscheidenden Annahmen über die heutigen und künftigen Terminalkapazitäten für den schiffsseitigen Umschlag: «Die Schiffahrtsterminals stehen wenige Jahre vor der Kapazitätsgrenze», sagte Hadorn der BaZ. Bereits in der Studie selbst wird für die von Swissterminal in Kleinhüningen betriebene Anlage eine Auslastung von 97 Prozent angenommen, während die Anlage in Birsfelden nur mit 60 Prozent ausgelastet sei. «Birsfelden kann schiffsseitig nur mit zwei Container-Lagen bedient werden», sagt Hadorn.

Das zweite Terminal in Kleinhüningen, das von Contargo betrieben wird, liege bereits bei 85 Prozent der Kapazitätsauslastung (laut Studie bei 80 Prozent) und arbeite schon teilweise im Dreischichtbetrieb, argumentiert Hadorn. «Wenn ich das berücksichtige, reichen unsere Kapazitäten nur noch bis 2018 oder 2019. Aus diesem Grund können wir nicht noch 15 Jahre auf einen Hafenausbau warten.» Hadorn befürchtet andernfalls Wettbewerbsnachteile für den Verkehrsträger Schiff. Zudem benötige die Schweiz im Sinne der Verlagerungspolitik mehr Bündelungskapazität zwischen der Schiene und dem Wasserweg.

Angst vor einem Flickenteppich

Gleichzeitig betonte Hadorn, dass die Rheinhäfen den perspektivischen Ausbau in Weil am Rhein unterstützen. «Dieses Anliegen wollen wir gemeinsam mit der Stadt Weil verfolgen», sagte Hadorn und fügte an: «Der dortige Ausbau ist aber keine Alternative zu Basel Nord.»

SBB Cargo bewertet die VAP-Vorschläge ablehnend und kommt zum Schluss, dass ein solches Vorgehen «den heutigen Flickenteppich von kleinen Terminals mit beschränkter Verlagerungsmöglichkeit auf die Bahn zementieren» würde. Die Schweiz benötige jedoch im Containerverkehr einen strategischen Hub, welcher die Wertschöpfung und die Verkehrssteuerung (Verlagerung Schiff–Bahn) des Import/Export-Verkehrs wie auch für die Neat Gotthard im eigenen Land behalte.

Kritik übt die SBB Cargo auch am Vorgehen der Auftraggeber der Studie: Diese «waren alle offiziell Teilnehmer der Terminalkonferenz des Bundesamts für Verkehr (BAV) im Rahmen des Mediationsverfahrens zur zukünftigen Terminallandschaft in der Schweiz». Im Mediationsverfahren unter der Leitung des BAV habe sich die Branche vor über einem Jahr auf klar definierte Entwicklungsschritte für den Ausbau der Terminalkapazität in der Schweiz geeinigt. Darin habe ein neues Containerterminal in Basel Nord unbestritten die zentrale Rolle eingenommen. Die aktuelle Studie stehe somit im Widerspruch zu den breit abgestützten Resultaten des Mediationsverfahrens und sei in der Logistikbranche nicht verankert. (Basler Zeitung)

Erstellt: 02.06.2015, 09:59 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)