

## Rheinhäfen schielen auf Bundesmillionen

Von Daniel Wahl. Aktualisiert am 31.08.2015 **20** Kommentare

**Wenn Geld aus Bern winkt, spielt auf dem Basler Umschlagplatz die Wirtschaftlichkeit eine untergeordnete Rolle. Experten warne**



Luxus-Terminal: Logistiker halten den geplanten Containerverladeplatz für zu teuer und bezweifeln, dass die SBB genügend Kapazitäten bereitstellen können.

### Artikel zum Thema

- » Raffinerie-Aus beschert Rheinhäfen viel Arbeit
- » Streit um Basel Nord spitzt sich zu
- » Hafenausbau kommt in Bern auf den Prüfstand

### Stichworte

- » Schiffahrt

### 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...**

Das Thema, das der Gewerbeverband Basel-Stadt für heute Abend angekündigt hat, ist brandaktuell: die Ausbaupläne der Schweizerischen Rheinhäfen. Zwei Projekte lässt er einander gegenüberstellen: das der privaten Containerfirmen Danser, Swissterminal und Ultra Brag, die einen schlanken Umschlagplatz im Hafen in Weil am Rhein für das Beste halten, und jenes 180-Millionen-Projekt der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG. Es sind die versammelten Staatsbetriebe und Subventionsjäger, die unter der Mehrheitsbeteiligung von SBB Cargo (51 Prozent) das Hafenbecken 3 und einen Containerumschlagplatz auf der Rhein-abgewandten Seite der Autobahn gebaut haben wollen.

Brandaktuell ist das Thema, weil morgen die Verkehrskommission des Nationalrats darüber beraten wird, ob der Bund erstmals einen Schiffshafen subventionieren soll – ob er sich also am sogenannten trimodalen MillionenHafenprojekt «Terminal Basel Nord» für die Verkehrsträger Schiff, Bahn, Lastwagen beteiligen soll. Die Hoffnung auf so viel Steuergeld von Bern ist in Basel derart gross, dass die Meinungen gemacht scheinen. Jedenfalls sind die Regierungen beider Basel, der Rheinhafen und die Handelskammer beider Basel des Lobes voll, obschon keine Kosten-Nutzen-Überlegungen vorliegen. Das befremdet angesichts der Projektgrösse; genau deswegen verdient das Projekt, etwas genauer unter die Lupe genommen zu werden.

### Zu teurer Terminal

Auf die Frage, ob eine Wirtschaftlichkeitsprüfung bestehe, weichen die Regierungen beider Basel aus. Der Basler Regierungsrat Christoph Brutschin (SP) gibt wie folgt Auskunft: «In Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft halten wir fest, dass dank der hohen Leistungsfähigkeit des Terminals Basel Nord und der geografisch einzigartigen Bündelung von Seehafenverkehren ab Rotterdam/Antwerpen und Hamburg und den Verteilverkehren von und zu den Regionen in der Schweiz mit optimaler Vernetzung aller Verkehrsträger (Direktumschlag Schiff – Bahn – Strasse) sich Produktivitätsgewinne ergeben, welche eine positive Wirtschaftlichkeit ermöglichen.» Zahlen zur Wirtschaftlichkeit legt er aber nicht vor.

Wahlweise kursieren verschiedene Kennziffern. Von 250 Millionen Franken Rahmenkredit ist die Rede. Früher lag das Projekt bei 170 Millionen. Gemäss neusten Angaben der Regierung vom Freitag belaufen sich die Zahlen jetzt auf 180 Millionen Franken. Davon 100 Millionen für das Hafenbecken und 80 Millionen für das Terminal (Kräne und Bahngeleise). Sicher ist nur: Es wird zur Hauptsache von Steuergeldern von und für Staatsbetriebe finanziert: Beim Becken 60 Prozent Baselland, 40 Prozent Basel-Stadt. Der Bund würde 80 Prozent des Terminals bezahlen. Für die Finanzierung von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr, also für das Hafenbecken 3, ist ein Maximalbeitrag des Bundes von 50 Prozent vorgesehen.

### Skepsis gegenüber SBB Cargo

Warnsignale gegenüber dem Grossprojekt in Basel kommen aus dem Ausland – von jenen, die bereits am «gigantomanischen» und fallen gelassenen Containerterminalprojekt Gateway Limmattal (170 Millionen) mit den SBB am Tisch sassen. Ein Containerumschlagplatz mit einer Kapazität, wie Basel in naher Zukunft brauchen wird, dürfte nicht über 40 Millionen Franken kosten, sagt ein Branchenkenner aus dem Hamburger Terminalgeschäft. Logistikerberater Sandro Rugel von Centralstation in Basel räumt ein, dass der Hafen in Basel «sehr teuer» sei. Er glaubt aber, dass in Zukunft sogar beide Häfen, auch jener in Weil, realisiert werden müssten.

Skeptisch gegenüber dem Hafenprojekt Basel Nord ist Fuhrhalter und SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner, der mit den SBB eng zusammenarbeitet. Es bestehen heute schon in der Region Basel Überkapazitäten. «Fraglich ist, ob da noch Geld in einen Betrieb wie SBB Cargo gesteckt werden soll, der noch nie schwarze Zahlen geschrieben hat.»

In der privaten Transportbranche zieht man Parallelen zum gestorbenen Containerumschlagplatz Gateway Limmattal. Sie sind jedenfalls frappant. Schon bei Dietikon wollte sich SBB Cargo das ganze Geschäft unter den Nagel reissen und wurde dafür von der Privatwirtschaft kritisiert. Von Geldverschwendung und den fehlenden Kapazitäten, die Güter wie geplant auf die Schiene zu bringen, schrieb die NZZ vom 17. März 2013. In Basel haben sich wiederum die SBB in den Vordergrund geschoben. Zwar spricht Brutschin von den «gleichberechtigten Partnern» SBB Cargo, Contargo AG und Hupac SA, die den Hafen betreiben sollen. Aber das stimmt nicht einmal auf dem Papier. Die SBB halten 51 Prozent des Aktienkapitals, Hupac AG und Contargo SA je 24,5 Prozent. Die SBB sind bei Hupac beteiligt und umgekehrt und haben sogar im Verwaltungsrat Einsitz. Sie dürften mit einer Stimme sprechen.

### Engpass ohne Wisenbergtunnel

Geblufft wird mit einer Kapazität von 300'000 Containern, die in Basel umgeschlagen werden könnten. Die bis jetzt unangefochtene Studie rechnet TransCare bis 2030 mit einem effektiven Bedarf von etwas über der Hälfte. Der Verdacht liegt auf der Hand, dass die Staatsbetriebe grosszügig prognostizieren. Zudem wird nirgends darauf hingewiesen, dass die SBB Cargo ohne Wisenbergtunnel gar nicht in der Lage ist, diese Container in der Nordwestschweiz abzunehmen. Vorgeschrieben wäre ein sogenannter Modalsplit von 40 zu 60. Das heisst, dass 180'000 Container mit der Bahn weitertransportiert werden müssten, damit auch das ohnehin verstopfte Autobahnkreuz Hagnau nicht noch mehr belastet würde.

«Die SBB haben aber gar nicht die Kapazitäten», sagt Branchenkenner Giezendanner. Und er hat weitere operative und nautische Bedenken: Die immer grösser werdenden Schiffe, die die Autobahn bei Basel unterqueren, müssten mehrmals manövrieren, um die Kurve ins Hafenbecken 3 nehmen und gelöscht werden zu können. Das führe zu Stundenplänen und Wartezeiten für die Kapitäne, was in der Transportbranche nur höhere Kosten bedeute. «Eine Fehlplanung», so die Schlussfolgerung von Giezendanner. (Basler Zeitung)

Erstellt: 31.08.2015, 12:03 Uhr

