

## **Disput zwei Konzepte und zwei Standorte: Basel oder Weil am Rhein?**

*bz Basellandschaftliche Zeitung, Liestal, Switzerland*

Ein vom Gewerbeverband Basel-Stadt organisierter Informationsabend zu den Projekten «Gateway Basel Nord» und «Containerterminal Weil am Rhein (CTW)» ermöglichte erstmals einen öffentlichen, direkten Vergleich.

### **Was ist Gateway Basel Nord und wer steht dahinter?**

Basel Nord ist die Infrastruktur für ein Verlagerungskonzept: Der Umschlag der Container aus den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen, die auf der Schiene oder dem Rhein ankommen oder dorthin verschickt werden, sollen gebündelt werden. Damit will man die nötigen Mengen erreichen, um regelmässig von Basel Nord Container-Shuttlezüge zu Verteilpunkten in der Schweiz zu führen, von wo sie auf der «letzten Meile» per Lastwagen ans Ziel gelangen. Dies soll den Anteil der Bahn am Containertransport aus den Rheinhäfen von 10 auf 60 Prozent steigern und so 100 000 Lastwagenfahrten über die Osttangente einsparen. Entsprechend ist Basel Nord in den ersten zwei Ausbausritten (2019 und 2021/22) als Bahn-Bahn- respektive Bahn-Strassen-Terminal geplant. Erst der dritte Ausbausritt (2022) enthält das Hafenbecken 3. «Damit bringen wir das Schiff zur Schiene», fasst Andreas Stöckli als CEO von Rhenus Alpina zusammen. Die Rhenus-Tochter Contargo hat sich mit Hupac und SBB Cargo (Mehrheitsaktionär) zur Gateway Basel Nord AG zusammengeschlossen. Zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen plant diese Basel Nord als Terminal zwischen Autobahn und der Eisenbahnlinie Basel-Karlsruhe.

### **Was ist das Containerterminal Weil am Rhein (CTW)**

## **und wer steht dahinter?**

Das CTW ist eine Ersatzinvestition für den Westquai. Dort verliert die Swissterminal AG ihr heutiges Terminal, wenn die Baurechtsverträge für die Klybeckinsel 2029 auslaufen und Basel-Stadt Wohnungen bauen will. Am Rande der Veranstaltung bestätigte Swissterminal-Verwaltungsrat Urs Baumann, dass, falls der Westquai auch nach 2029 Hafennareal bliebe, man das Terminal nicht ins Ausland verlegen werde. Basel Nord werde aber in jedem Fall gebaut, erklärte Hafendirektor Hans-Peter Hadorn im gleichen Gespräch. Das CTW verfügt über ein Anschlussgleis in das Terminal Duss in Weil. Voraussetzung für das CTW ist, dass ein Vollanschluss Weil an die Autobahn gebaut wird. Der LKW-Verkehr soll dann via A 98 über Rheinfelden in die Schweiz geführt werden. Das CTW ist also ein primär auf das Binnenschiff ausgerichtetes Terminal. Investoren sind neben Swissterminal die Hafenfirma Ultra-Brag und die Reederei Danser. Sie bewältigen nach eigenen Angaben heute rund die Hälfte des Containerverkehrs in den Schweizerischen Rheinhäfen. Betreiber wird eine noch zu gründende deutsche Swissterminal-Tochter.

## **Was kostet Basel Nord?**

Für das Terminal – Krane und Gleise – sind 80 Millionen Franken veranschlagt. Der Bau des Hafenbeckens 3 soll 100 Millionen Franken kosten. Das Terminal kann vom Bund mit bis zu 80 Prozent, das Hafenbecken mit bis zu 50 Prozent bezuschusst werden. Die 250 Millionen Franken, die teilweise für Basel Nord genannt wurden, seien der Rahmenkredit für die gesamte Schweizer Terminal-Infrastruktur und nicht die Kosten für Basel Nord.

## **Was kostet das CTW?**

Die Gesamtkosten beziffern die CTW-Investoren mit 35 bis 45 Millionen Euro. Davon entfallen 20 bis 25 Millionen auf den Autobahn-Vollanschluss. Der Weiler Bürgermeister Christoph Huber erklärt, die Stadt unterstütze das Projekt unter der Voraussetzung, dass der Autobahnanschluss gebaut wird. Weil setze sich bei den zuständigen deutschen Stellen dafür ein, denn

man hätte diesen eigentlich gern schon längst realisiert und ist froh, mit dem Terminal ein weiteres schwerwiegendes Argument anführen zu können. Das eigentliche Terminal wird auf 15 bis 20 Millionen Euro geschätzt. Die CTW-Gruppe rechnet mit 50 bis 70 Prozent Förderung durch die öffentliche Hand, also die EU, Deutschland und die Eidgenossenschaft. Sie hebt hervor, dass keine Kantonsmittel nötig seien.

## **Vertragen oder beissen sich die beiden Projekte?**

Hafendirektor Hadorn erklärt, die beiden Projekte würden sich ergänzen. Wo dann die Container letztlich umgeschlagen werden, entscheide der Markt. Danser-Geschäftsführer Heinz Amacker betont dagegen, die Realisierung beider Terminals führe zu Überkapazitäten. Dabei stützen sich die CTW-Investoren auf eine Studie – auch diese ist umstritten –, die davon ausgeht, dass die Umschlagkapazitäten im Raum Basel vorläufig genügen und deshalb keine Eile geboten sei, Basel Nord zu realisieren (die bz berichtete).

## **Weshalb beteiligen sich die CTW-Investoren nicht einfach an Basel Nord?**

Die Bedingungen für eine Beteiligung würden nicht erlauben, als Firma zu prosperieren, erklärt Amacker. Was dies heisst, wurde am Infoabend nicht klar. Brancheninsider berichten, SBB Cargo habe Bedingungen gestellt, die Swissterminal nicht annehmen konnte. Swissterminal-Verwaltungsrat Urs Baumann bestätigt, es sei «ein nicht verhandelbarer Letter of Intent» vorgelegt worden, der die Schliessung des Terminals am Hauptsitz in Füllinsdorf bedeutet hätte. «Ein Staatsbetrieb hätte ein Familienunternehmen verdrängt.»

## **Was sind die gegenseitigen Kritikpunkte?**

Die gegenseitige Kritik an den Projekten ist vielfältig und jeweils von der Gegenseite bestritten. Eine Auswahl: Hadorn weist darauf hin, mit Weil entstehe ein weiteres Terminal, das die Schweizer Transporteure analog zum Terminal Duss (bz berichtete) der Dumpingkonkurrenz ausländischer Fuhrunternehmen aussetze.

CTW-Investoren hingegen kritisieren, Basel Nord habe bisher keine Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt. Dies kontert Stöckli damit, Rhenus als Privatunternehmen investiere in nichts Unrentables. Ein weiterer CTW-Kritikpunkt ist, Logistik gehöre nicht in die Stadt. Gegenkritik: eigentlich auch nicht ins Ausland ...