

«Überflüssig und teuer»: Verlader stellen Basel Nord in Frage



Der Hochsee-Gütertransport erfolgt durch Container. Diese gelangen auf der Bahn und per Rheinschiff in die Schweiz.

Im Bild der Terminal Frenkendorf, wo maritime Container, die auf der Schiene kommen, umgeschlagen werden.

Quelle: Kenneth Nars

Das Terminalprojekt Basel Nord schaffe Überkapazitäten und sei zu teuer. Dies ist das Ergebnis einer Studie, die mehrere Hafenfirmer in Auftrag gegeben haben. von Daniel Haller

Wissen was in der Region Basel-Stadt läuft?
Hier anmelden für den täglichen Newsletter

[Kommentare](#)

Die Diskussion um den geplanten Container-Grossterminal Basel Nord geht in die nächste Runde: Gestern verschickte der Verband der Verladenden Wirtschaft (VAP) ein Communiqué: Basel Nord braucht bis 2029 nicht. «Damit ist genügend Zeit für eine detaillierte Evaluation der bestehenden Terminals in der Schweiz und für die Planung ihres allfälligen Ausbaus sowie des Neubaus weiterer Terminals im Rahmen der Gesamtkonzeption für den Gütertransport auf der Schiene» vorhanden, folgert der Verband der Logistik- und Transport-Kunden.

Dabei stützt sich der VAP auf eine Studie des deutschen Büros Transcare. Und diese Studie formuliert es noch härter: «Statt eines Neubaus von Basel Nord können durch Ausbau bestehender Anlagen die Kapazitäten deutlich kostengünstiger erreicht werden.» Im Klartext: Basel Nord sei teurer als die Alternativen.

Aktuell genügend Kapazität

In Auftrag gegeben wurde die Studie von Swissterminal, Hoahrhein Terminal, Ultra-Brag, der Reederei Danser und dem VAP. Der Auftrag lautete: «Es gilt zu prüfen, welche Terminalinfrastruktur der Schweiz dem erwarteten Bedarf am besten gerecht wird.»

Das beauftragte Logistik-Beratungsbüro untersuchte

Terminals für dem Umlad Strasse-Schiene: Frenkendorf und Rekingen (beide Swissterminal), Basel Wolf und Aarau.

trimodale Terminals, also solche für den Umlad Schiff-Schiene-Strasse: Kleinhüningen Hafenbecken 2 (Contargo), Kleinhüningen Hafenbecken 1 und Birsfelden (beide Swissterminal).

Dabei erfragte Transcare die heutige Auslastung der Terminals. Diese Erhebungen ergaben, dass die Terminals zusammen eine Umschlagskapazität von jährlich 360 000 Ladeeinheiten (LE) aufweisen. Aktuell werden 264 000 LE umgeschlagen. Dies ergibt insgesamt eine Auslastung von 73 Prozent. Bei den trimodalen Terminals betrage die Auslastung 80 Prozent. Fazit: «Aktuell sind genügend Kapazitätsreserven vorhanden.»

Wachstumserwartung gedämpft

Weiter wurde die bisherige Entwicklung untersucht. Diese ergab zwischen 2010 und 2013 beim Import auf dem Wasserweg eine Zunahme. Doch beim Import und Export auf dem Landweg sowie auf dem Export per Schiff zeigt sich eine Abnahme des Umschlags.

Zugleich sind die Wachstumserwartungen, nicht zuletzt aufgrund der Frankenstärke, gedämpft: ein geringeres Volumen-Wachstum bei Export in den Branchen Maschinenbau und Pharma, eher höhere Erwartungen beim Import für den Detailhandel. Insgesamt zeichnet Transcare für 2030 ein Szenario von 460 000 Umschlägen, während die Grossterminalstudie des Bundesamts für Verkehr (BAV) von 489 000 Umschlägen ausging. Insgesamt werde der Umschlag in den trimodalen Terminals stärker zunehmen als in den Schiene-Strassen-Terminals.

Massnahmen ohne Neubau

Verharren die Terminals auf ihren heutigen Kapazitäten, sind sie ab 2022 überlastet. Um die Kapazitäten zu steigern, schlägt die Transcare-Studie zwei Methoden vor:

«Eine Verlängerung der Betriebszeiten auf 14 Stunden pro Tag bedeutet eine Steigerung der Kapazitäten der trimodalen Terminals von 110 000 auf 160 000 LE.» Diese Schiffs-Umschlagsmenge würde erst 2029 erreicht und mit der Schliessung des Terminals am Westquai zusammenfallen, wo ein neuer Stadtteil («Rheinhattan») entstehen soll. Auch bei den Strasse-Schiene-Terminals würden

durch längere Öffnungszeiten Kapazitäten für 45 000 LE geschaffen.

Durch den Ausbau bestehender Terminals könnte die Kapazität um weitere 115 000 LE gesteigert werden. Dafür geeignet seien die Terminals Contargo, Frenkendorf und Rekingen.

Insgesamt würden also mit verlängerten Betriebszeiten und einigen Ausbauten zusätzliche Kapazitäten von 210 000 LE geschaffen.

Überkapazitäten

Werden nun gleichzeitig auch die beiden Terminal-Projekte Basel Nord (165 000 LE) und Weil am Rhein (100 000 LE) gebaut, entstünde eine Gesamtkapazität von 835 000 LE. Dies ergibt eine Überkapazität von 375 000 LE.

Unter diesen Voraussetzungen sei Basel Nord zu teuer, folgert Transcare. Bei einer Abschreibungsfrist von 50 Jahren kämen Abschreibungskosten von 36 Franken je umgeladenen Container zu den Krankkosten hinzu. Fazit: Die anderen Massnahmen seien günstiger.

Die Studie dürfte zu heftigen Diskussionen Anlass geben. Die Auftraggeber Swissterminal, Danser und Ultra-Brag planen selbst den Terminal in Weil als Ersatz für den Westquai. Hinter Basel Nord stehen die Schweizerischen Rheinhäfen, SBB Cargo, Hupac und Contargo. Das BAV hat bereits früher begonnen, Alternativen wie etwa ein Terminal in Weil zu evaluieren. Der VAP schreibt, das BAV kenne die Studie bereits und habe zugesichert, deren Ergebnisse für ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene zu prüfen.

(bz Basel)
