

Hafendirektor Hadorn: «Wir verfolgen ein anderes Konzept»



Hans-Peter Hadorn erläutert die Einfahrtskurven verschiedener Schiffstypen ins geplante Hafenbecken 3.
Quelle: Martin Toengi

Der Verband der Verloader kritisiert den geplanten Container-Grossterminal Basel Nord. Der Hafendirektor Hans-Peter Hadorn bezieht im bz-Interview Stellung. von Daniel Haller

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

E-Mail-Adresse

OK

Kommentare

Der Verband der Verladenden Wirtschaft (VAP) publizierte am Montag eine Studie, wonach der geplante Container-Grossterminal Basel Nord erstens Überkapazitäten schaffe und zweitens nicht die kostengünstigste Lösung sei. Die bestehende Terminalinfrastruktur sei durch verlängerte Betriebszeiten und Ausbauten in der Lage, die Nachfrage bis 2029 zu befriedigen. Deshalb könne man ohne Zeitdruck die günstigste Lösung evaluieren. Dazu bezieht Hafendirektor Hans-Peter Hadorn hier Stellung.

Herr Hadorn, der VAP sagt, man könne bis 2029 warten, bevor man einen neuen Terminal baut.

Hans-Peter Hadorn: Das trifft nicht zu. In der gleichen Studie steht, dass der Swissterminal im Hafenbecken 1 zu 97 Prozent, Contargo zu 80 Prozent ausgelastet ist. Bei dieser Auslastung bekommt man bereits Flexibilitätsprobleme und hat dringenden Ausbaubedarf.

Dafür heisst es in der Studie, dass Contargo ausbauen könnte.

Ist es nicht besser, etwas Neues zu machen? Auch die Aussage der Studie, dass man die Kapazitäten mit längeren Betriebszeiten erhöhen könnte, ist bei den Schiffsterminals zu bezweifeln: Contargo fährt beispielsweise schon heute dreischichtig. Diese Zitrone ist ziemlich ausgepresst.

Sie halten also an Basel Nord fest?

Wir haben in der Schweiz eine spezielle Denkweise: Wenn wir mal die Möglichkeit haben, einen Terminal mit europäischem Standard zu bauen, überlegen wir uns, stattdessen den Flickenteppich zu erweitern.

Was Sie als Flickenteppich bezeichnen, gehört Privaten, die ihr Geschäftsmodell verteidigen.

Das ist absolut legitim.

Und es gibt den Beschluss der Terminalkonferenz des Bundesamts für Verkehr, dass man die bestehenden Terminals mit einbeziehen müsse.

Aber unter einer wichtigen Prämisse: Basel Nord ist als trimodaler Standort gesetzt. Man muss die bestehende Terminal-Infrastruktur einbeziehen, aber nicht, indem man Basel Nord infrage stellt. Es ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln, in dem bestehende Terminals neue Funktionen erfüllen.

Nach Berechnungen des VAP ist Basel Nord aber zu teuer?

Die Kosten für das Hafenbecken zählen zur Grundinfrastruktur, vergleichbar mit einem Bahn- oder Strassenanschluss. Diese Investitionen werden nicht dem Verloader oder Terminalnutzer verrechnet. Die in der VAP-Studie errechneten 36 Franken Abschreibungskosten pro umgeschlagenen Container zählen also nicht. Der eigentliche Terminal wird pro Kapazitäts-Einheit nicht teurer als andere.

Und die Überkapazitäten?

Wir sind ursprünglich für Basel Nord von einer Kapazität von 300 000 TEU *) ausgegangen, die eine Hälfte für den Schiffs-Umschlag sein, die andere für den Umschlag Schiene-Schiene und Schiene-Strasse. Die dynamische Terminals-Simulation zeigt, dass die Kapazität eher grösser wird.

Also noch mehr Überkapazität?

Trimodaler Hub

Der geplante trimodale – Schiene, Strasse und Schiff – Grossterminal Basel Nord soll auf dem ehemaligen DB-Gelände hinter der Autobahn entstehen. 750 Meter lange Gleise sollen den Umschlag ohne Rangieren ermöglichen. Träger sind SBB Cargo, Hupac und Rhenus-Contargo. Geplant ist, zuerst einen Basisterminal für den Umschlag Schiene-Schiene und Schiene-Strasse zu bauen. Dieser soll Ende 2018 in Betrieb gehen. Derzeit ist das Auflageprojekt in Bearbeitung. Parallel dazu läuft die Planung des zweiten Ausbaus: Dieser besteht aus dem Bahnteil des Vollausbau und dem neuen Hafenbecken 3. Da soll das Vorprojekt für das Hafenbecken bis Ende dieses Jahres stehen. Ab 2019 soll dann an der zweiten Phase gebaut werden. Die Inbetriebnahme des gesamten Terminals ist für Anfang 2021 geplant. Die Kosten sind für das Terminal mit 75-80 Millionen Franken und für den Schiffsanschluss auf 90 bis 100 Millionen Franken veranschlagt.

Will man Bahn-Strassen-Terminals betreiben, mag dieser Einwand stimmen. Basel Nord verfolgt aber ein anderes Konzept: Ziel ist, einen einfacheren Wechsel zwischen Schiff, Bahn und Strasse zu ermöglichen. Die heutige Terminalstruktur der Schweiz bietet diese Verlagerungsfähigkeit nicht, da die einzelnen Terminals, auch jene in den Häfen, für ganze Züge zu klein sind. Terminals wie Frenkendorf, Wolf oder Rekingen haben in der Feinverteilung ins Hinterland Schweiz nur einen sehr tiefen Bahnanteil. Sie laden von der Bahn auf die Strasse um. Wir wollen den Bahnanteil dagegen erhöhen.

Wie?

Indem wir den Umschlag stärker bündeln. Von einem konzentrierten Standort aus werden täglich Container-Shuttlezüge in die verschiedenen Regionen und in den Rangierbahnhof Limmattal rollen. Dort werden sie dann im Einzelwagenladungssystem von SBB Cargo, dem «Swiss Split», auf der Schiene bis an die Rampe der Verloader verteilt werden. Da verstehen wir den VAP nicht, denn viele der Mitglieder haben in Anschlussgleise investiert. Sie müssten also Interesse an einem höheren Anteil des Hinterlandverkehrs auf der Schiene zeigen.

Basel Nord soll also nicht nur den Container-Mehrverkehr aus Rotterdam abnehmen, sondern diesen auch innerschweizerisch von der Strasse auf die Schiene verlagern?

Ja. Wir rechnen damit, jährlich bis zu 140 000 Lastwagenfahrten vermeiden zu können. Dafür bündeln wir die maritimen Container ab Schiff und ab Bahn in Basel Nord. Erst so kommen für tägliche Regional-Verteil-Shuttlezüge genug Container zusammen. Diese Bündelungsfähigkeit hat kein anderer Terminalstandort in der Schweiz und im angrenzenden Ausland.

Sie halten also nichts davon, andere Terminals auszubauen?

Das kann man durchaus prüfen. Aber die Schweiz braucht einen strategischen Terminal-Hub. Sonst passiert das, was in der VAP-Studie auch dargestellt wird, nämlich dass der Umschlag im Ausland stattfindet. Das kann man für den grenznahen Raum wie Weil am Rhein, Wolfurt und Singen als Ergänzung vertreten. Doch dann kommen Ulm und auf der Rheinachse Ottmarsheim und Strassburg hinzu. Damit wandert immer mehr Wertschöpfung aus der Schweiz ins Ausland ab. Irgendwann wird dann auch der Produktionsstandort an diese Terminalstandorte verlagert.

Ausserhalb der VAP-Studie gibt es weitere Kritik: Mit Basel Nord dränge sich SBB Cargo ins Geschäft der privaten Terminalbetreiber.

Es geht, wie bereits gesagt, um die optimale Verknüpfung der Verkehrsträger. Die Trägerschaft Basel Nord denkt absolut privatwirtschaftlich. Mit Basel Nord besteht die einmalige Chance des raschen Verkehrsträgerwechsels, wenn beispielsweise die Bahn wegen Streiks nicht funktioniert oder die Schifffahrt wegen Hochwasser still steht. Ein problemloses Ausweichen auf eine andere Transportform erhöht die Verlässlichkeit. Wir zielen auf eine neue Qualität der Logistikkette. Das senkt Kosten und stärkt den Wirtschaftsstandort.

Die Einfahrt durchs Hafenbecken sei zu umständlich, heisst es.

Wenn dies so wäre, würden die Contargo-Terminals im Hafenbecken 2 nicht so gut funktionieren. Zudem wird die Hafentunnelbrücke noch einen halben Meter angehoben, was das Ballastwasser-Problem entschärft.

Transporteure klagen, ihre Lastwagen stünden an den Terminals in der Warteschlange. Würde ein Grossterminal würde dieses Problem nicht verschärfen?

Das kann man mit einem Anmelde-System für Lastwagen entschärfen, wie es sich bei Swissterminal und Contargo bereits bewährt.

Die Chauffeure fahren nicht gern – Problem Osttangente – in die Stadt und ziehen Frenkendorf vor.

In der Schweiz gibt es keine Alternativstandorte für einen strategischen Container-Hub. Wir müssen uns auf den Standort, der mit den geringsten Emissionen konzentrieren. Der Schlüssel dazu ist mehr Verlagerung auf die Bahn. Damit entlasten wir die Osttangente. Zudem kann dieser Standort auch die Neat mit Schiffsverkehr kombinieren. Hinzu kommt: Bisher hat der Bund den kombinierten Verkehr per Bahn in die Schweiz subventioniert. Dies fällt Ende dieses Jahres weg. Dann sind Schiff und Bahn gleichgestellt. Man muss also neue Konzepte erarbeiten, die auch im Interesse der vom VAP vertretenen der Anschlussgleis-Besitzer sind.

*) Die VAP-Studie rechnet mit Ladeinheiten (LE), der Hafen rechnet mit Standard-Containern (TEU, entspricht einem 20-Fuss-Container). 1 LE = 1,5 TEU.

(bz Basel)