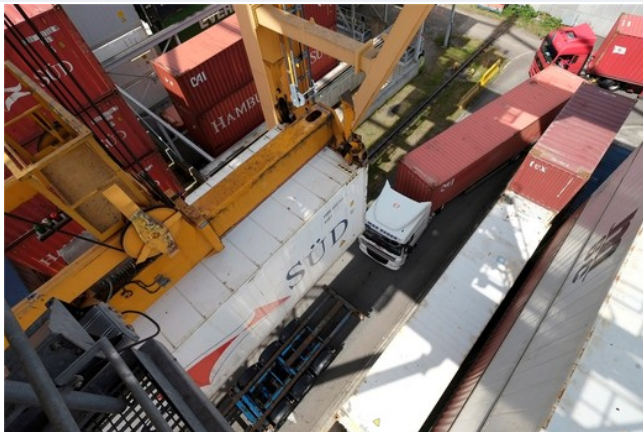


Terminal-Streit: Wirtschaftsdirektor will Wogen glätten



Bisher werden neun von zehn im Hafen umgeschlagene Container auf der Strasse transportiert. Dies soll sich mit Basel Nord ändern.
Quelle: Kenneth Nars

Der Ausbau des Hafens ist zwar nötig, aber in welcher Form und an welchem Standort dieser geschehen soll, darüber wird heftig gestritten. So heftig, dass der Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin im bz-Interview nun eine Mediation vorschlägt von Daniel Haller

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

E-Mail-Adresse

OK

🗨 Kommentare (1)

Die politische Diskussion ist an einer Veranstaltung im Gewerbeverband Basel entbrannt, an der die beiden geplanten Container-Umschlagsanlagen Basel Nord und Weil am Rhein einander gegenübergestellt wurden. Regierungsrat Christoph Brutschin, der den Kanton Basel-Stadt im Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen vertritt, bezieht in der bz Stellung.

Herr Brutschin, die Schweizerischen Rheinhäfen treiben seit Jahren den Bau des Container-Grossterminals «Basel Nord» voran. Nun planen Swissterminal, Ultra-Brag und Danser ein Terminal in Weil. Wie stehen Sie zu diesem Projekt?

Christoph Brutschin: In der ursprünglichen Planung war der Standort Weil als zukünftige Erweiterungsmöglichkeit vorgesehen, falls der Containerverkehr so stark zunimmt, dass Basel Nord nicht ausreichen sollte. Wenn die drei Firmen nun diesen Schritt privat finanziert vorwegnehmen, ist dies ihr unternehmerischer Entscheid. Was ich bedaure und nicht verstehe, ist, dass sie Basel Nord bekämpfen. In der Terminalkonferenz im Dezember 2013 haben weder Danser noch Swissterminal – Ultra-Brag war nicht anwesend – sich gegen Basel Nord ausgesprochen. Ich verstehe dies so, dass sie eigentlich gerne in Basel bleiben würden. Sonst hätten sie sich damals gemeldet.

Das Projekt Weil stützt sich auf die Studie von Transcare: Nutze man die vorhandenen dezentralen Terminals intensiver und baue diese etwas aus, lasse sich der Container-Mehrverkehr bis 2029 ohne Basel Nord bewältigen.

Transcare schätzt das Wachstum des Schiffsverkehrs zu klein ein. Die Kapazitätsgrenze wird in drei bis vier Jahren bereits erreicht. Die Schweizerischen Rheinhäfen erachten zudem die Annahmen zu den möglichen Betriebsoptimierungen als teilweise bereits ausgeschöpft. Und der Bund strebt nach effizienten Grossanlagen anstelle des Ausbaus der heutigen, relativ kleinen Terminals: Der spätere Aufbau eines grossen Mittelland-Terminals, der mit dem Gateway Limmattal vorläufig gescheitert ist, ist nicht vom Tisch.

Zu Basel Nord heisst es, man wolle den «Flickenteppich» der Schweizer Terminals bündeln. Wozu?

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) fordert leistungsfähige und vernetzte Anlagen. Nachdem man das Projekt Gateway Limmattal abgebrochen hat, ist das trimodale Terminal Basel Nord stärker in den Vordergrund gerückt. Die Idee ist: Bisher hat man die Verlagerung auf die Bahn vor allem im Alptransit diskutiert. Indem man in Basel Nord künftig den Containerverkehr bündelt, werden die nötigen Stückzahlen erreicht, die Bahn auch für den schweizerischen Import und Export effizient einzusetzen. Dies ist auch wegen der überlasteten Strassen im Raum Basel stark in unserem Interesse, da die Containerzahlen massiv steigen werden.

Die Swissterminal AG als Marktführerin der bisherigen dezentralen Strukturen sieht sich durch diese Pläne bedroht. Ist es nicht verständlich, dass sich die Firma wehrt?

Swissterminal macht in den Rheinhäfen einen guten Job. Und dass Roman Mayer als ihr CEO die Interessen des Unternehmens vertritt, ist absolut normal. Ich bedaure, dass es bisher nicht gelungen ist, Swissterminal in die Planungs- und Baugesellschaft «Gateway Basel Nord» zu integrieren.

Diese besteht aus SBB Cargo, Hupac und Contargo. Weshalb hat sich die Situation verhärtet?

Die beiden Kantonsregierungen waren an diesen Verhandlungen zwischen den Firmen nicht beteiligt. Was im Detail zum Bruch geführt hat, kann ich nicht beurteilen, dazu widersprechen sich die Aussagen. Ich fände es aber eine gute Idee, dass man – allenfalls mit einem Mediator – nochmals zusammensitzt und eine Lösung sucht.

Geht es nicht vor allem darum, dass SBB Cargo mit ihrer Aktienmehrheit an Gateway Basel Nord der Forderung nach einem neutralen Terminalbetreiber im Weg steht?

Die Gesellschaft, die jetzt das Terminal plant und baut, wird nicht die Betreibergesellschaft sein: Die Diskriminierungsfreiheit respektive die Neutralität des Terminalbetreibers ist eine Bedingung dafür, dass das BAV Subventionen für den Bau der Anlagen bewilligt. Mein Wunschscenario bleibt, dass Swissterminal mit dem Betrieb des neuen trimodalen Containerterminals Basel Nord beauftragt wird. Selbst wenn dies nicht möglich sein sollte: SBB Cargo wird, falls sie sich an der Betreibergesellschaft beteiligt, auf ihre jetzige Aktienmehrheit verzichten müssen.

Das heisst, man sucht weitere Aktionäre. An wen denken Sie?

In erster Linie an Swissterminal, Ultra-Brag und Danser, also die drei Hafenfirmer, die jetzt das Terminal in Weil planen. Falls sie nicht wollen, müsste man für die Betreibergesellschaft weitere, allenfalls internationale Player in den Hafen holen.

Diese drei Firmen kritisieren, dass man zwar behauptet, Basel Nord werde die Container wirtschaftlicher umschlagen, was aber durch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung belegt sei.

Wer beim Bund ein Gesuch für Beiträge an die Baukosten einreicht, muss eine Plan-Erfolgsrechnung beilegen. Diese ist bei den Projektpartnern für Terminal und Hafenbecken in Arbeit. Man rechnet verschiedene Szenarien bezüglich des Wachstums des Containerverkehrs durch. Diese Überlegungen breitet man aber nicht in der Öffentlichkeit aus.

Welches Bild gibt der öffentlich ausgetragene Konflikt in Bundesbern?

In der Diskussion um die Höhe der Bundesbeiträge an den Bau der neuen Anlage Basel Nord schwächt dieses lamentable Bild unsere Position: Der Bund ist froh, wenn er Basel Nord aus dem 250-Millionen-Topf weniger geben muss: Dann hat er mehr Geld für andere Projekte ausserhalb der Nordwestschweiz.

Was würde passieren, wenn man auf Basel Nord verzichtet und einzig auf das Projekt in Weil setzt?

Weil am Rhein soll erst 2027 bis 2029 fertig werden, wobei offen ist, ob der dafür nötige Autobahnanschluss bis dahin gebaut ist. Wir gehen davon aus, dass der Containerverkehr deutlich früher die Kapazitäten der Rheinhafen-Terminals übersteigt. Die Container würden dann schon in Duisburg oder Strassburg gelöscht und kämen mehrheitlich per LKW in die Schweiz – mit den entsprechenden Problemen auf den verstopften Strassen. Dies ist unser Hauptmotiv für Basel Nord: Da der Containerverkehr zunimmt, müssen wir ihn stärker auf die Schiene bringen.

Baselland ist mit 60 Prozent Anteil Mehrheitsaktionär bei den Schweizerischen Rheinhäfen: Wie viel muss der Landkanton an den Bau von Basel Nord bezahlen?

Baselland wird nicht direkt tangiert. Es wird keine Landratsvorlage zur Mitfinanzierung von Basel Nord geben. Da man die erwarteten zusätzlichen Gewinne des Hafens kapitalisiert, ist Baselland höchstens als Miteigner betroffen.

Wie das?

Die Rheinhäfen werden aufgrund der grösseren Umschlagsmengen mehr Hafengebühren einnehmen. Nach Abzug der Kosten entsteht also ein zusätzlicher Gewinn. Von diesem nimmt man an, er sei der Ertrag aus investiertem Kapital. Beispiel: Bei einem angenommenen zusätzlichen Gewinn von 200 000 Franken und einem Kapitalisierungszinssatz von 5 Prozent ergäbe dies ein Kapital von 4 Millionen Franken. Diese 4 Millionen würden die Rheinhäfen an die 100 Millionen für den Bau des Hafenbeckens 3 beisteuern. Die restlichen 96 Millionen der Baukosten teilen sich der Bund und der Kanton Basel-Stadt.

Wie teilen sich diese die Kosten?

In dieser Diskussion werden die Erträge aus Grundstücken, die auf dem Westquai für die Stadtentwicklung frei werden, eine Rolle spielen. Möglicherweise wird es zu einer Verschiebung der heutigen Eigentumsanteile an den Rheinhäfen und zu einer entsprechenden Anpassung des Staatsvertrags zwischen den beiden Basel kommen. Es stand aber nie zur Debatte, dass Baselland das Terminal mitfinanzieren solle.

Bundesrätin Doris Leuthard hat am Hafenfest erklärt, der Bund wolle kein Stadtentwicklungsprojekt mitfinanzieren ...

Das soll er auch nicht. Für die Baukosten, die aus der Verlagerung der heutigen Kapazität ins Hafenbecken 3 entstehen, muss der Kanton Basel-Stadt aufkommen. An die Ausweitung der Terminalkapazität, die im nationalen Interesse liegt, erwarten wir eine Beteiligung des Bundes. Übrigens haben auch die Investoren des Projekts in Weil erklärt, dass sie Bundes-Subventionen anstreben.

(bz Basel)

Daniel Kurmann 08.09.15 | 12:36

[Kommentar melden](#)

Nettes Spielchen... den betroffenen Quartieren wird seit Jahren versichert, dass die Stadtentwicklung auf keinen Fall den neuen Hafen finanzieren muss, weil ja sonst der Kostendruck nur Projekte zulassen würde, welche die Mieten im Quartier massiv steigern würden.

Und wenn sich der Kanton BL oder der Bund erkundigen, wie man denn dieses Husarenstück finanzieren will, heisst es: das Quartier wirds bezahlen.

... und dann hofft man wohl, dass im Klybeck die BZ nicht gelesen wird, oder was?