

Containerterminal

«Gateway Basel Nord» aus der Bahnperspektive

Schweizer Anschluss an Europas Güter-Korridor

Das geplante Containerterminal «Gateway Basel Nord» wurde bisher vor allem unter Hafen-Gesichtspunkten diskutiert. Geplant wird es aber von drei Bahntransport-Unternehmen. Hupac-Direktor Bernhard Kunz erklärt im Interview die Güterbahn-Interessen am trimodalen Terminal.

VON DANIEL HALLER

Herr Kunz, ursprünglich wurde das geplante Terminal Basel Nord dargestellt als Reaktion auf den Ausbau in Rotterdam: als neuer Basler Containerhafen mit Gleis- und Strassenanschluss. Stimmt der Eindruck, dass daraus nun ein Containerbahnhof mit angehängtem Hafen wird?

Bernhard Kunz: Die Bahn war von Beginn an zentral. Erstens wird die Anlage auf einem Gelände gebaut, das die SBB 2003 dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) abgekauft hat. So hat sie die Voraussetzung dafür geschaffen, dass man heute in Basel ein modernes Terminal planen kann. Zweitens ist Basel Nord eine Ersatzinvestition: Basel-Stadt hat klar signalisiert, das Terminal Wolf werde – bis auf einen kleinen Teil für die regionale Versorgung – geschlossen. Dieses Volumen wird künftig in Basel Nord umgeschlagen. Insofern ist die Behauptung von Swissterminal und Ultra-Brag, für Basel Nord bestehe «kein Bedarf», falsch. Bereits in der ersten Phase werden die Wolf-Mengen die Grundauslastung des Terminals sicherstellen.

Zuerst war von zwei Terminals die Rede: Basel Nord und Gateway Limmattal. Hat Basel Nord, als das Projekt Limmattal starb, dessen Funktionen geerbt und verschob dies den Schwerpunkt?

Von einer Schwerpunktverschiebung würde ich nicht sprechen. Zwar hat man an der Terminalkonferenz beschlossen, die ganze Schnittstelle zwischen dem internationalen und dem nationalen Container-Schieneverkehr in Basel zu konzentrieren. Und die Gateway-Funktion wird in Basel nach dem Aus fürs Limmattal stärker betont. Aber die Trimodalität Schiff, Bahn und Strasse, die von Anfang an das Projekt Basel Nord auszeichnete, wurde nie infrage gestellt. Trimodale Terminals sind erfolgreiche Umschlag-

plattformen. Das zeigt Duisburg: Wir sind dort zusammen mit Rhenus und dem Hafen Duisburg als Betreiber beteiligt.

Was bedeutet Gateway?

Dies ist eine Schnittstelle verschiedener Transportformen. Das Besondere: In einem Gateway stellt man nicht – wie im klassischen Bahn-Güterverkehr – durch Rangieren die Züge neu zusammen. Vielmehr werden die Container umgeladen – also nicht nur vom Schiff auf die Bahn oder die Strasse, sondern auch von internationalen auf nationale Züge. Der analoge Vorgang im Personenverkehr ist das Umsteigen vom Eurocity in die S-Bahn.

Wie funktioniert heute der Container-Import-Export bei Hupac?

Die Züge kommen aus Nordhäfen wie Antwerpen, Rotterdam oder Hamburg und gehen in unser Terminal in Aarau und – zum grössten Teil – in Basel in das Terminal Wolf. Dort werden die Container je etwa zur Hälfte auf LKW oder SBB-Züge umgeladen. Da wir im Wolf nur 300 Meter kurze Gleise unter dem Kran haben, muss man jeden Zug aufteilen und rangieren.

Und wie soll dies in Zukunft mit Basel Nord funktionieren?

Sobald die Neat am Gotthard offen ist, wird die Nord-Süd-Transitstrecke Teil des Netzes nach dem europäischen TEN-T-Standard für 750-Meter-Züge. Diese können dann ohne zu rangieren in das Terminal Basel Nord einfahren, das direkt am 750-Meter-Korridor liegt und wo man die Container von den internationalen auf die nationalen Züge und LKW umlädt. Das ist wesentlich effizienter als die heutigen dezentralen Terminals. Hinzu kommen die Container von den Schiffen: Diese werden heute auf Waggonen verladen, die man dann im Terminal Wolf oder in Muttenz in andere Züge integriert. Das ist ineffizient. Im Gateway Basel Nord wird man die Container mit einem einzigen Kranhub direkt vom Schiff auf den nationalen oder – für den Transit – den internationalen Zug verladen: Alles



ZUR PERSON

Bernhard Kunz

Bernhard Kunz (59) ist seit 2003 Direktor der Hupac Gruppe mit Sitz in Chiasso. Daneben sitzt er in den Verwaltungsräten der Cemat SpA (italienisches intermodales Transportunternehmen), SBB Cargo International AG sowie der RALpin AG (Operateur der Rollenden Autobahn).

an einem Ort und nicht in der ganzen Region Basel verteilt.

Es geht also vor allem um Effizienz im Bahnverkehr.

Nicht nur, es geht auch um Zuverlässigkeit: Ist der Rhein wegen Hoch- oder Niedrigwasser nicht schiffbar oder die Bahnlinie aus irgendeinem Grund unterbrochen, kann man mit einem Gateway leichter auf das andere Transportmittel ausweichen. Es ist für die Wirtschaft wichtig, dass wir die Verkehrsflüsse immer garantieren können.

Sie sagen, dass das heute im Terminal Wolf umgeschlagene Volumen künftig in Basel Nord auf den LKW geht. Wie viele Container schlagen Sie bisher im Wolf um?

Auch der heutige Swiss-Split-Umschlag im Terminal Aarau kommt nach Basel Nord. Je mehr man die Mengen bündelt, desto rationeller kann man anschliessend die Inlanddestinationen anfahren. Im Wolf schlagen SBB und Hupac jährlich 75 000 TEU um, was der gleichen Anzahl 20-Fuss-Container entspricht. Rund die Hälfte geht auf die Strasse, darunter viele, deren Ziel im Umkreis von 30 Kilometern liegt.

Somit kommen Container, die bisher südlich des Rheins auf die Strasse gehen, künftig im Norden auf die LKW. Verstopfen die dann im Hol- und Bringverkehr nicht die Osttangente noch mehr?

Das Ziel ist, mit dem Gateway Basel Nord durch den Effizienzgewinn im Schienenverkehr den Strassenanteil zu senken.

Das entscheiden aber nicht Sie als Terminalbetreiber, sondern die Verlagerer nach Kriterien wie Pünktlichkeit, Geschwindigkeit und nicht zuletzt dem Preis. Können Sie die Schiene derart attraktiv machen, dass die Verlagerer die Ware nicht direkt ab Basel Nord auf der Strasse transportieren?

Wenn wir mit dem heutigen dezentralen



Züge sollen in Zukunft eine wichtigere Rolle beim Gütertransport spielen.

Terminalsystem weitermachen, wird uns das sicher nicht gelingen. Wir können die Transportvolumen nicht genügend bündeln. Nur mit einer modernen Anlage wird die Schiene gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger. Die Erfahrung im Transit zeigt: Die politisch gewünschte Verlagerung funktioniert nur dort, wo man effiziente Zugskonzepte anbietet. Das gilt auch für den nationalen Verkehr. Beispielsweise können Shuttlezüge ab Basel das Nachtfahrverbot überbrücken. Dann hat der Kunde die Ware am Morgen in einem Inlandterminal oder auf seinem Anschlussgleis. Das erreichen wir nur durch die Vorteile von Basel Nord: direkt am 750-Meter-Korridor und direkt am Rhein. Einen solchen Standort finden wir sonst nirgends in der Schweiz.

Sie beziehen sich auf das Swiss-Split-Konzept der SBB Cargo. Gibt es Berechnungen, die zeigen, dass dieses mit Basel Nord wirklich konkurrenzfähig gegenüber der Strasse wird?

Es ist schwierig, das heute schon zu berechnen. Aber wir wollen die Umschlags-Anlagen effizienter gestalten, um überhaupt Chancen zu haben, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Unsere Erfahrung mit den rund 25 Terminals in Europa, an denen wir als Hupac beteiligt sind: Wo wir durch ein zeitgemässes Gateway-Konzept das Angebot attraktiver gestalten können, gelingt es auch, mehr Volumen auf die Schiene zu bringen.

Unmittelbar neben dem vorgesehenen Standort gibt es schon heute das deutsche Terminal Duss. Was bietet Basel Nord, was Duss nicht hat?

Ganz klar die Trimodalität. Diese ist der grosse Reiz von Basel Nord, dass man alle drei Transportmittel mit einem einzigen Kranhub direkt erreichen kann. Duss hat nur Gleislängen zwischen 550 und 600 Meter. Als Hupac passen wir nun aber europaweit alle unsere Terminals an den TEN-T-Standard mit 750 Meter Gleis unter Kran an. Gegenüber einem heutigen 550-Meter-Zug hat ein

Absagen, mehr Zuschauer und Zürcher Hotels

Badminton Swiss Open Präsident Christian Wackernagel zieht eine zwiespältige Bilanz

VON TOBIAS MÜLLER

Mit den gestrigen Finalspielen in den Kategorien Einzel, Doppel und Mixed ging die 26. Austragung des grössten Badminton-Turniers in der Schweiz, des Swiss Open in der St. Jakobshalle, zu Ende (Resultate siehe Sportteil). Es war ein spezielles Jahr für die Veranstalter des mit 1,3 Millionen Franken budgetierten Events: Die zeitgleich stattfindende Baselworld, einige kurzfristige Absagen hochkarätiger Spieler sowie die Vertragsverlängerung mit Hauptsponsor Yonex machten die Austragung 2016 zu einem turbulenten Jahrgang. Präsident Christian Wackernagel äusserte sich nach dem Turnier zu ein paar Aspekten.

Die Absenzen einiger Spieler:

«Natürlich hat es geschmerzt, einfach auch aus der Sicht als Badminton-Fan, da ich diese Spieler gerne gesehen hätte. Vor allem bei der Weltnummer 2 der Männer, Lee Chong Wei, war es besonders bitter. Er ist ja auch schon 33 Jahre alt, und es wäre toll gewesen, ihn hier nochmals in Basel präsentieren zu können. Wenn er bei Olympia in Rio nun die Goldmedaille im Einzel holen würde, eine Auszeichnung, die ihm noch fehlt, ist die Chance gross, dass er seine Karriere danach beendet. Aber auch zum Beispiel im Mixed und im Doppel sagten einige hochkarätige Spieler ab, was schade ist. Es war aber nach wie vor ein Spitzenfeld, das wir hier präsentieren konnten. Mit über 40 Nationen war das Teilnehmerfeld so breit gefächert wie noch nie. Uns kam entgegen, dass das Turnier in Basel relativ kurz vor den Olympischen Spielen in Rio liegt und daher einige Spieler noch Punkte für die Weltrangliste holen wollten. Darum kamen schliesslich trotzdem viele gute Spieler hierher.»

Das sportliche Niveau:

«Das Level der Spieler war trotz Fernbleiben einiger Topstars wirklich gut. Das Leistungsfeld war dieses Jahr unheimlich dicht. Es gab viele enge, spannende Partien. Auch die Zuschauer haben mir bestätigt, dass die Spannung in diesem Jahr noch höher gewesen sei als in den Vorjahren. Man hat dieses Jahr auch neue Gesichter gesehen, was ich erfrischend finde.»

Die Zuschauerzahlen:

«Wir hatten mehr Zuschauer als in den Vorjahren, das ist erfreulich. Vor allem die Kulissen am Freitag und Samstag waren beeindruckend. Aber wir waren an keinem Tag ausverkauft, auch am Finaltag nicht. Das ist auch nicht wirklich realistisch, da die Halle Platz für 5000 Menschen bietet. Eine Ernüchterung war sicher der Donnerstag, als der FCB gespielt hatte. Da war der Abend eine wahre Katastrophe, weil natürlich alle vor dem Fernseher sass. Trotzdem konnten wir die Gesamtzahl an verkauften Billetten zu den letzten Durchführungen steigern. Insgesamt waren es über die Woche 17 000 Tickets, die wir absetzen konnten. In den Vorjahren waren es rund 15 000.»

Der Einfluss der Baselworld:

«Der Einfluss war gar nicht so gross, wie man dies meinen könnte. Wir hatten wegen der Ausstellung nicht mehr Zuschauer. Das einzige Problem war, dass alle Hotels in der Region ausgebucht waren in dieser Woche und darum unsere Spieler im Grossraum Zürich untergebracht werden mussten. Sie mussten jeden Tag von Zürich hier-



Christian Wackernagel, Turnierchef des Badminton Swiss Open. ROLAND SCHMID

her transportiert werden und dann wieder zurück. Die Spieler fanden das nicht schlimm. Sie sind es sich gewohnt, wenn sie in grossen Städte wie beispielsweise Los Angeles spielen, dass die Anfahrtswege länger dauern. Für uns Verantwortliche war es doch eher ein Problem, da es Mehrkosten verursachte. Wir zahlten 25 000 Franken obendrauf für die Busse, die Fahrer und das Benzin. In dieser Hinsicht hat uns die Baselworld natürlich belastet. Für ein Turnier, das sowieso schon auf das Geld schauen muss, ist das ärgerlich. Nächstes Jahr ist die Baselworld zum Glück eine Woche nach dem Swiss Open.»

Die Zukunft des Turniers:

«Wir planen in Vierjahres-Zyklen. Wir konnten dieses Jahr den Vertrag mit unserem Hauptsponsor bis 2020 verlängern, dann also, wenn die nächsten Olympischen Spiele stattfinden. Das heisst, wir können auch da wieder die Stars präsentieren, die dann später in Tokio um die Medaillen kämpfen werden. Und ausserdem ist da natürlich auch der finanziell positive Aspekt einer solchen Vertragsverlängerung - sie bedeutet die Existenzsicherung dieses Events. Das ist schon einmal eine gute Absicherung für uns und lässt eine langfristige Planung zu.»

Der Umbau der St. Jakobshalle:

«Der Vertrag des Swiss Open mit der Halle läuft noch ein Jahr. Aufgrund des Umbaus, der 2018 beendet sein sollte, müssen wir in naher Zukunft mit den Verantwortlichen besprechen, wie es weitergeht. Verändern sich die Konditionen für uns? Müssen wir für diese eine Woche, in der wir die Halle nützen, mehr bezahlen in Zukunft? Das sind entscheidende Fragen. Denn, wirklich einen grossen finanziellen Spielraum nach oben haben wir nicht. Das Swiss Open aber in Zukunft nicht in Basel durchzuführen, kommt für uns eigentlich auch nicht infrage. Das Swiss Open gehört hierher, schon alleine wegen der Tradition.»



750-Meter-Zug eine um 34 Prozent höhere Produktivität. Dies ist das Potenzial der Bahn, gegenüber der Strasse produktiver zu werden. Dafür müssen wir auch die Terminal-Infrastruktur darauf ausrichten. Basel Nord wird das vorläufige einzige Terminal der Schweiz sein, das diesem Standard entspricht und so die europäischen Züge aufnehmen und die Container auf die nationalen Züge umladen kann.

Das Verhältnis zwischen den beiden geplanten Terminals Basel Nord und Weil am Rhein ist gespannt. Swissterminal benötigt einen Ersatz für den Westquai. Ein Gross-Terminal im Stil von Basel Nord so nahe beim Swissterminal Frenkendorf setzt zudem diesen Standort unter Druck. Es ist gefährlich, den Fortschritt in der Logistik nicht mitzumachen und auf bestehenden dezentralen Systemen zu beharren. Deshalb haben wir alle Akteure eingeladen, in Basel Nord mitzumachen. Die Türen stehen immer noch offen. Es wäre uns lieber, wenn alle Akteure am Fortschritt mitarbeiten. Ich finde es aber nicht fair, wenn man die SBB ausschliessen will: Ohne ihr Land wäre das Projekt nicht möglich.

Unter anderem wird die Mitfinanzierung durch den Bund infrage gestellt. Europaweit werden Kombi-Terminals öffentlich finanziert. Auch in der Schweiz werden Terminals des kombinierten Verkehrs seit den 90er-Jahren öffentlich finanziert.

Ein weiterer Kritikpunkt ist der diskriminierungsfreie Zugang. Hupac hat in vielen Ländern Europas eigene Terminals oder ist an solchen beteiligt, insgesamt über 25 Terminals. Überall verlangt das Gesetz, dass ein öffentlich gefördertes Terminal auch Dritten offen steht. Hält man sich nicht daran, schreitet der Regulator ein. Wir kennen das also und machen bezüglich Diskriminierungsfreiheit keine leeren Versprechungen.

IN ZAHLEN

Hupac

Hupac ist eine europaweit im Schienen-Güterverkehr tätige Schweizer Unternehmensgruppe. 72 Prozent des Kapitals gehört Transportunternehmen, 28 Prozent Bahnen. Hupac betreibt Shuttlezüge für den sogenannten kombinierten oder intermodalen Verkehr: Bahn und Strasse werden kombiniert. Hupac fährt in Europa täglich rund 100 Züge, verfügt über 5000 Güterwagen und beschäftigt über 400 Mitarbeitende.

TRIMODAL UND CO.

Glossar

TEN-T: TEN ist die Abkürzung für Trans-European Networks, T steht für Transport. Die entsprechenden Standards sollen durch Vereinheitlichung der Transportsysteme den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern und Schwächen im Netz beheben. TEN-T-Standards gibts nicht nur für die Bahn, sondern auch für die anderen Verkehrsträger.
TEU: Abkürzung für Twenty-foot Equivalent. Diese Masseinheit entspricht dem 20-Fuss-Container. Die meisten Container, die man auf den Strassen oder auf der Bahn sieht, sind 40-Fuss-Container.
trimodal, Trimodalität: Lastwagen, Schiff und Bahn werden je als Transportmodus bezeichnet. Ein trimodales Terminal kann also alle drei Modi bedienen.
Intermodal ist ein Transport, wenn er mit mehr als einem Verkehrsträger realisiert wird, etwa Bahn und LKW.

BASEL NORD CONTRA TERMINAL WEIL AM RHEIN

Umstrittener Container-Hotspot am Tor zur Welt

Zwei Aspekte standen ursprünglich im Fokus der öffentlichen Diskussion um ein neues Containerterminal in Kleinhüningen mit einem neuen Hafenbecken zwischen der Autobahn und den Bahngleisen:
■ Basel-Stadt hat entschieden, den Baurechtsvertrag mit den Rheinhäfen für den Westquai nach 2029 nicht zu verlängern. Es braucht einen Ersatz.
■ Rotterdam baut den Hafen aus, um die immer grösseren Container-Hochseeschiffe abzufertigen, das Binnenschiff soll einen grösseren Anteil am Hinterlandverkehr übernehmen. Der Containerverkehr auf dem Rhein wird also zunehmen. Auf dieses Mengenargument bezieht sich eine von der Firma Swissterminal

initiierte Studie: Basel Nord sei nicht nötig, da der Zuwachs bis 2030 auch durch den Ausbau bestehender Terminals bewältigbar sei. Weiterer Kritikpunkt: Der Betreiber des Terminals dürfe kein Transporteur sein, da sonst fremde Container diskriminiert würden. Die Planungsgesellschaft für das Gateway Basel Nord besteht aber aus drei Transporteuren: SBB Cargo, Hupac und Contargo. Swissterminal betreibt als bisheriger Terminal-Marktführer in der Region Standorte in Frenkendorf, im Hafen Birsfelden und am Westquai. Gemeinsam mit der Reederei Danser und dem Hafen-Logistiker Ultra-Brag plant Swissterminal auf 2030 ein eigenes Terminal in Weil am Rhein (D) als Ersatz für den Westquai.