



ULTRA BRAG

MAERSK LINE

MAERSK LINE

MSC

CONTARGO
S.W.L. 41,000 KG

SHIPPING CO
MEDITERRANEAN

tex

tex

maersk line

maersk line

maersk line



Logistikhauptstadt der Schweiz

Basel will seine Stellung als führende Umschlagplattform des Landes behaupten. Das Gateway Basel Nord, ein trimodales Terminal für Schiene, Strasse und Rhein, soll diesem Anspruch gerecht werden.

*Text: Pirmin Schilliger
Fotografie: David Küenzi*

Das Projekt für das Umschlagterminal ist weit fortgeschritten. Die Planung liegt in den Händen der im Sommer 2015 gegründeten Gateway Basel Nord AG (GBN) mit SBB Cargo, Hupac und Contargo als Trägern und Partnern. Im Mittelpunkt steht ein Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn, das sich als Logistikstandort geradezu anbietet. Es grenzt im Südwesten ans bestehende Hafengebiet und ist knapp einen Kilometer vom Rheinufer entfernt. Es erstreckt sich zwischen dem Bahndamm der Verbindung Basel-Karlsruhe, der Autobahn A2, der Grenze zu Deutschland und dem Flüsschen Wiese. «Der Standort ist ideal, um Schiff, Bahn und LKW im Güterverkehr optimal zu bedienen», sagt Martin

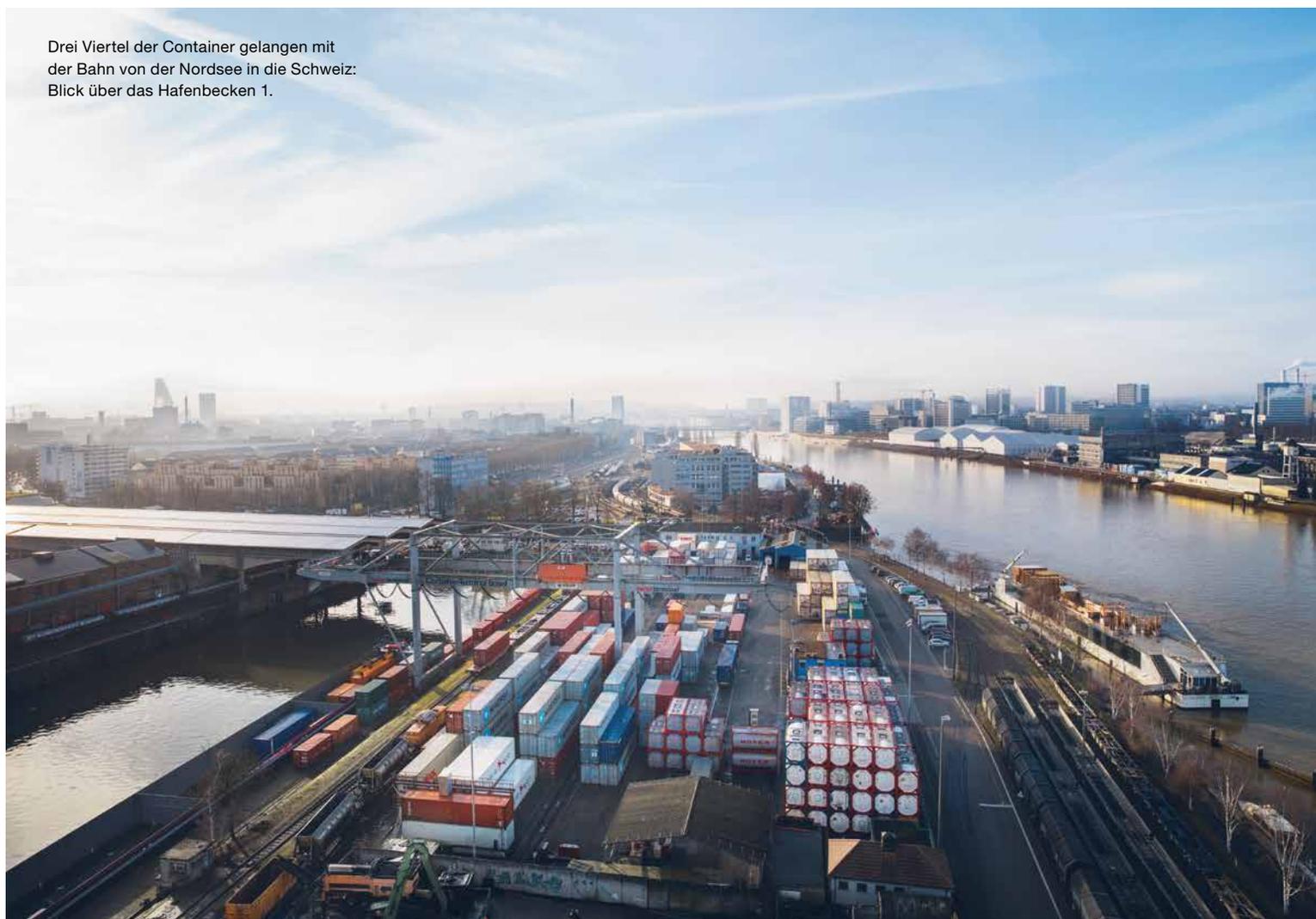
Haller, VR-Präsident der GBN. Das geplante Umschlagterminal eröffnet neue Möglichkeiten für die Abwicklung der Logistikkette zwischen den Nordseehäfen und der Schweiz. Im Moment präsentiert sich das rund 137 000 m² grosse Gelände noch als Brache, abgesehen von der 2007 provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) des Bundesamts für Strassen (ASTRA). SBB Cargo hat das seit den frühen neunziger Jahren ansonsten unbenutzte Grundstück im Jahr 2003 in weiser Voraussicht erworben.

Die grösste Herausforderung

Über das von Birken und Gebüsch bestandene Gelände fliegt ein Elsternpaar. Würde nicht der Lärm der Autos, Lastwagen und Züge von überall auf die Einöde her-

einbranden, könnte man sich in einer Naturidylle wähen. Tatsächlich haben im Laufe der letzten Jahrzehnte seltene Pflanzen und schützenswerte Tiere wie Tagfalter oder Schlingnatter das Areal erobert. «Aufgrund der Artenvielfalt zählt die Fläche zum nationalen Inventar der Trockenwiesen und -weiden», erklärt Beat Lampart, Projektleiter des Terminals GBN, beim Rundgang im Gelände. Alte Trassen zeichnen sich verschwommen ab. Zwischen Stein und Schotter spriessen Gräser und Gebüsch. Rostige und halbwegs überwucherte Gleise erinnern an vergangene Zeiten. Die aufgelassene Landschaft hier draussen im Niemandsland zwischen Grenz- und Verkehrsschneisen hat ihren besonderen Wert entwickelt. Sie ist Lebensraum und Vernetzungskorridor

Drei Viertel der Container gelangen mit der Bahn von der Nordsee in die Schweiz: Blick über das Hafenbecken 1.



diverser trockenliebender Pflanzen und Tiere – schön für die Natur, kompliziert für das geplante Vorhaben. «Für die vom Projekt tangierte Flora und Fauna haben wir ökologischen Ausgleich geplant», sagt Lampart. Das Auffinden der in der Region nur knapp verfügbaren Ersatzflächen war die eigentliche Knacknuss, die die Projektverantwortlichen herausforderte. Im laufenden Verfahren wird sich weisen, ob die Hürde geschafft ist und die Bagger noch in diesem Jahr auffahren können.

Lampart zeichnet in die Luft die Umrisse dessen, was bald schon hier stehen könnte: fünf Portalkräne, die sich als stählerne Bögen in den Horizont schneiden, darunter sechs Umschlaggleise, gesäumt von vier gestapelten Containerreihen, flankiert vom Hafendecken, Abfertigungsplätze für die LKWs, Zufahrtsstrassen, Anschlussgleise, ein paar Gebäude... Und überall emsiges Treiben, dominiert von den zwischen Schiffen, LKWs und Zügen zirkulierenden Containern. Der künftige Betrieb ist mittels Computersimulation bereits erlebbar. «Dank der Länge des Hafendeckens und der Gleise kann die gesamte Schiffsfracht auf bis zu 750 Meter lange internationale Züge umgeladen werden, und zwar ohne zusätzliche Rangierbewegungen», sagt Haller. Heute müssen die Züge, weil die Gleise an den Quais lediglich 150 bis 200 Meter lang sind, zuerst geteilt und dann mühsam wieder zusammengekuppelt werden.

Spürbare Entlastung

Die wirtschaftlichen Vorteile der neuen Anlage sind bedeutend: optimierte Abläufe, effizienterer Bahnwareneinsatz, Mengen- und Preisvorteile, Produktionsgewinne, Pünktlichkeit und Qualität. «Die Schweiz braucht das Terminal jetzt; es ermöglicht ein kostensparendes und wettbewerbsfähiges Arbeiten. Durch Bündelung der Mengen und schnelle Durchlaufzeiten können die Kosten pro Sendung deutlich gesenkt werden», betont Holger Bochow, Geschäftsführer von Contargo.

Der «Quantensprung auf dem Logistikstandort Basel», den die Projektträger

skizzieren, könnte bald schon Realität sein. Das Plangenehmigungsverfahren für den ersten Ausbauschritt des Umschlagterminals hat die öffentliche Auflage passiert. Es wird nun vom Bundesamt für Verkehr mit den Stellungnahmen der Fachbehörden geprüft. «Im Idealfall rechnen wir mit Baubeginn im Verlauf von 2017», so Lampart. Die erste Etappe des Ausbaus wird 73 Millionen Franken kosten. Der Bund wird maximal vier Fünftel, die GBN den Rest des Betrags übernehmen – über den Förderbetrag des Terminals wird ebenfalls im Verlauf von 2017 definitiv entschieden. Haller und Lampart sind mit dem bislang erzielten Planungsfortschritt zufrieden. «Es gab zwar nicht schlaflose Nächte, aber viele lange und überaus intensive Arbeitstage», meint Lampart. Das Umschlagterminal könnte, wenn alles wunschgemäß läuft, 2019 fertig sein. Vorerst in einer bimodalen >



«Wir werden beweisen, dass die Ziele realistisch sind»: die beiden GBN-Projektverantwortlichen Haller (r.) und Lampart.

«Der Standort ist ideal, um Schiff, Bahn und LKW im Güterverkehr optimal zu bedienen.»

MARTIN HALLER,
VR-PRÄSIDENT DER GBN

Variante für den Umschlag Strasse/Schiene, mit einer jährlichen Kapazität von 140 000 TEU oder rund 93 300 Containern.*

Die neue Anlage verspricht eine spürbare Entlastung angesichts des unaufhaltsam wachsenden Warenflusses auf den Weltmeeren. Die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg bauen ihre Kapazitäten massiv aus. Der Containerverkehr zwischen der Nordsee und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) dürfte sich laut Studien in den nächsten zwanzig Jahren nahezu verdoppeln. Mit der heutigen Infrastruktur kann das Wachstum im schiffseitigen Containerverkehr nicht mehr lange bewältigt werden. Ausserdem verliert der Raum Basel Umschlagkapazitäten in der Grössenordnung von 100 000 TEU. Die Areale der Terminals Basel Wolf sowie am Westquai des Hafenbeckens 1 werden mittelfristig ihren Standort wechseln müssen. Sie stehen dem Containerumschlag dann nicht mehr zur Verfügung. Am Rheinknie gibt es also enormen Handlungsbedarf. Heute tauscht die Schweizer Wirtschaft jährlich Waren im Umfang von über 400 000 TEU im kombinierten Verkehr mit den Seehäfen aus. Rund ein Viertel des Umschlags erfolgt per Schiff in den Rheinhäfen. Drei Viertel der Container gelangen mit der Bahn von der Nordsee in die Schweiz. Im Jahr 2030 ist am Rheinknie, so die Prognosen, über alle Verkehrsträger hinweg mit über 600 000 TEU zu rechnen.

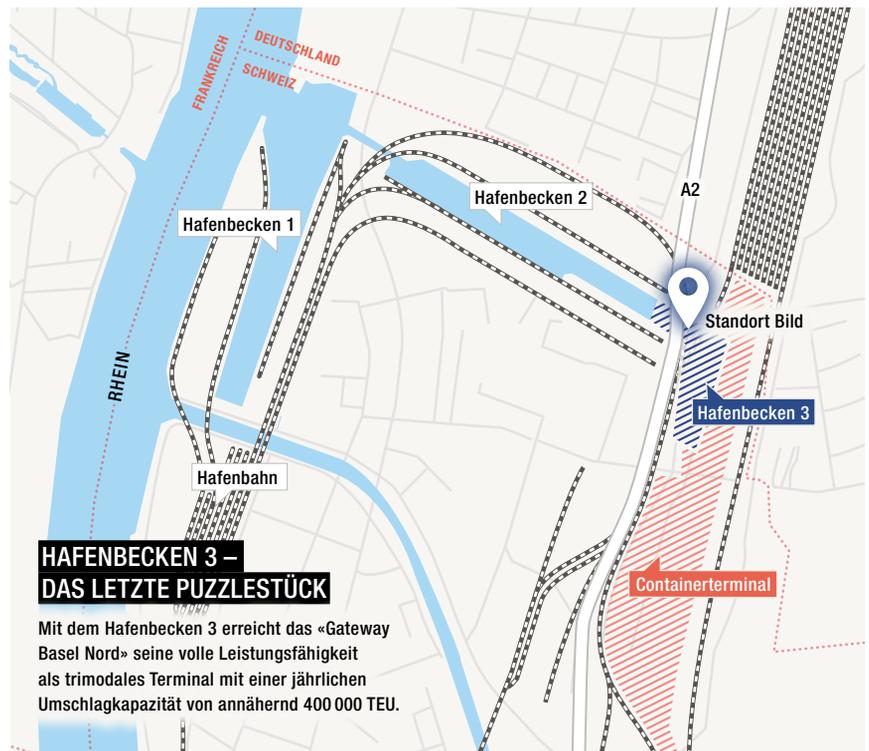
Terminal mit Wasseranschluss

Damit das neue «Gateway Basel Nord» seine Schlüsselfunktion vollständig ausfüllen kann, muss er in einem zweiten Ausbausritt zum trimodalen Terminal mit schiffbarem Wasseranschluss erweitert werden. So kann er im Vollausbau eine jährliche Umschlagkapazität von annähernd 400 000 TEU bieten. Das entscheidende Puzzlestück, das dazu noch fehlt, ist das Hafenbecken 3. Dessen Rea-

lisierung ist eine Aufgabe der SRH. Projektleiter Florian Röthlingshöfer wählt nicht zufällig den Standort an der Grenzbrücke, um die Pläne und den Projektstand im Detail zu erörtern. Genau hier, wo das Hafenbecken 2 heute endet, soll das künftige Hafenbecken 3 beginnen. Im ersten Teil führt es unter der Autobahngrenzbrücke hindurch ostwärts, um dann im beinahe rechten Winkel südwärts zum neuen Containerterminal zu stossen. «Der technische Berührungspunkt zwischen dem Hafenbecken 3 und dem Umschlagterminal ist die Kante der Hafenbeckenmauer Ost», präzisiert Röthlingshöfer, während er seinen Blick zurück zum Hafenbecken 2 schweifen lässt. Die beiden Quais säumen Krane, Silos, Lagerhallen – eine von industriellen Zweckbauten, Strassen und Gleisen geprägte, von logistischen Bewegungen dominierte Landschaft. Die hier und weiter südlich am Hafenbecken 1 versammelten Logistiker – Beton AG, Contargo, Rhenus Contract bzw. >

«Es gab zwar nicht schlaflose Nächte, aber viele lange und überaus intensive Arbeitstage.»

BEAT LAMPART,
PROJEKTLIEFER GBN



* 1 Container entspricht 1,5 TEU
1 TEU = Twenty-foot Equivalent Unit
= 6,058 x 2,438 x 2,591 m³



Genau hier, beim Bahndamm unter der Autobahn A2, erfolgt im Projekt Gateway Basel Nord die Erweiterung des Hafenbeckens 2 um das neue Hafenbecken 3. Die Markierung auf der Karte (siehe linke Seite) zeigt die Stelle des geplanten Durchbruchs.



«Vielfältige Interessen der Logistik- und Hafenwirtschaft»: GBN-Projektleiter Florian Röthlingshöfer.

«Eine Ländergrenze, zwei Staaten, ein Staatsvertrag, zwei Kantone – es ist ein komplexes Projekt, ein Marathon.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER,
GBN-PROJEKTL EITER

Port Logistics, Satram-Huiles, Swissterminal, Ultra-Brag – schlagen sowohl klassische Massengüter wie Stahl, Buntmetalle, Treib- und Brennstoffe, Getreide usw. als auch immer mehr Container um. Im Auftrag der Landeigner Basel-Stadt und Basellandschaft verwalten und entwickeln die SRH die Hafensareale, kümmern sich um die Infrastrukturen, koordinieren die Abläufe zu Lande und zu Wasser und sorgen dafür, dass die Rahmenbedingungen für die Hafenwirtschaft und die Schifffahrt zusammenspielen, heute und in Zukunft.

Das Hafenbecken 3 wird auf eine Tiefe von 4 Metern ausgelegt. Alle Schiffstypen, die standardmässig 11,45 Meter breit und in Koppelverbänden bis 185 Meter lang sind, werden hier navigieren können. Das 330 Meter lange Becken bietet Platz für zwei Koppelverbände, welche über zwei Schiffsbreiten durch die moderne Krananlage bedient werden. Am westlichen Liegeplatz ist eine Warteposition für den schnellen Schiffwechsel vorgesehen. Selbst

die grössten Rheinschiffe mit Frachten bis zu 300 TEU – rund 200 LKWs oder drei Güterzügen entsprechend – können dann rasch entladen werden. Ein modernes Schiffsanmeldesystem garantiert effiziente Abläufe.

Der Bau des Hafenbeckens 3 bedingt im Umfeld einige bauliche Massnahmen: an der Bahnzufahrtsstrecke, der Grenzstrasse und einigen Werkleitungen. Zwei Brückenpfeilerpaare der aufgeständerten A2-Autobahn müssen dem Wasser weichen. Sie werden durch eine Abfangkonstruktion ersetzt, die sowohl die Autobahn wie die Grenzstrassenbrücke stützen wird.

Um das Projekt zur Baureife voranzutreiben, laufen im Moment Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und dem Kanton Basel-Stadt. Maximal die Hälfte der 110 Millionen Franken für das Hafenbecken 3 soll auf Basis des Gütertransportgesetzes vom Bund gefördert werden, der Rest wird über den Kanton Basel-Stadt und die SRH finanziert. «Eine Ländergrenze, zwei Staaten, ein Staatsvertrag, zwei Kantone, die vielfältigen Interessen der Logistik- und Hafenwirtschaft – es ist ein komplexes Projekt, ein Marathon», meint Röthlingshöfer. Wenn alles optimal läuft, könnte 2019 mit dem Aushub begonnen und das Hafenbecken 3 nach dreijähriger Bauzeit 2022 eingeweiht werden. Zur definitiven Vollendung des Gesamtprojekts Gateway Basel Nord soll auf diesen Zeitpunkt hin das neue Umschlagterminal erweitert und ans Wasser angeschlossen werden.

Ehrgeizige Ziele

Fest steht: Mit der Inbetriebnahme des trimodalen Umschlagterminals GBN werden die Container für die Schweiz am neuen Standort im Hafen Kleinhüningen zusammengelegt. Für die optimale Bündelung der Verkehre funktioniert der GBN wie ein Hauptbahnhof für kranbare Behälter wie Container, Wechselbrücken und Trailer.

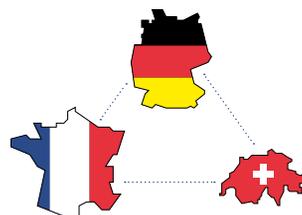
Die Beteiligten steuern mit dem Ausbauprojekt auf einen historischen Moment zu, auch SBB Cargo. Die SBB ist seit Anbe-

ginn in den Rheinhäfen als Bahnunternehmerin aktiv. Sie erlebte seit der Eröffnung im Jahre 1911 alle Ausbauphasen und Transportepochen, von der Kohle über das Mineralöl bis zum Container. Heute verbindet SBB Cargo die Hafengebäude mit 350 Bedienungspunkten für den Wagenladungsverkehr und acht Terminals für den Containerumschlag in der ganzen Schweiz. Die Logistikkreuzung in Basel beschäftigt rund 7700 Personen und schlägt über 6 Millionen Tonnen Güter jährlich um, 10 Prozent des nationalen Transportvolumens. Davon werden knapp zwei Drittel mit der Bahn weiterbefördert. SBB Cargo ist auf dem Hafengelände für rund 90 Prozent der Bahnbewegungen verantwortlich.

Der heutige Bahnanteil von lediglich 10 Prozent beim Containerumschlag soll mit dem neuen GBN für den Weitertransport in der Schweiz auf 50 Prozent gesteigert werden. «Skeptische Stimmen argumentieren, dass wir uns zu ehrgeizige Verlagerungsziele setzen», räumt Lampart ein. «Aber wir werden beweisen, dass diese Ziele realistisch sind.» Das GBN könnte die Stadt Basel dereinst von rund 115 000 LKW-Fahrten jährlich entlasten. Ausserdem ist es strategisch hervorragend positioniert. «Dank seiner Lage und dank seiner Umschlagmöglichkeiten ist es prädestiniert, an der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Güterverkehrsachse zusätzlich kombinierten Verkehr zu verarbeiten», sagt Lampart. Auch jene langen und schweren Güterzüge, die nach der Eröffnung des Ceneri-Tunnels ab 2020 auf der zur alpinen Flachbahn ausgebauten Gotthardstrecke verkehren werden, wird man dann im Gateway Basel Nord schnell und speditiv bedienen können. Das Gateway-Konzept dient somit der Verlagerung von Import-, Export und Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene. —

Dreiländereck im Fokus

Statt in Basel Nord könnte das neue Umschlagterminal auch in Weil am Rhein (D) angesiedelt werden, lautet ein Vorschlag. Wirklich?



Mehrere Gründe sprechen gegen ein solches Vorhaben: Weil am Rhein (D) bietet nur eine sehr eingeschränkte Bahninfrastruktur. Die Projektidee ist somit eng an den Neubau eines Autobahnanschlusses verknüpft, dessen Planung, Umsetzung und Finanzierung noch nicht gesichert sind. Die Container würden also vom Rhein auf die Strasse verladen und per LKW weiterspediert – ein Widerspruch zu den politischen Wünschen der Schweiz.

Nicht zuletzt gibt es strategische und wirtschaftliche Gründe dafür, den Containerumschlag möglichst innerhalb der Landesgrenzen abzuwickeln. Gemäss einer aktuellen Studie* fallen durch das GBN in der Investitionsphase (2019 bis 2022) einmalig 149,1 Millionen Franken Bruttowertschöpfung und 321 Arbeitsplätze bei Schweizer Unternehmen an. Hinzu kommen gemäss dieser Prognosen durch die Logistiktätigkeiten im laufenden Betrieb ab 2030 dauerhaft jährlich nochmals insgesamt 89 Millionen Franken Bruttowertschöpfung und 578 Arbeitsplätze.

Als One-Stop-Drehscheibe an der Grenze erlaubt das GBN sowohl die Zollabfertigung wie auch den trimodalen Containerumschlag. Weitere inländische Standorte, die all diese Vorteile bieten, gibt es nicht. Stromaufwärts beschränken die Brücken in Basel den Containerschiffen einen optimalen Wasserweg.

Klar ist: Ohne GBN würde sich der Containerumschlag ins Ausland verlagern und von dort auf die Strasse und nicht auf die Schiene. Noch mehr Güter gelangten dann per LKW in die Schweiz. «Das ist aus Schweizer Optik keine Alternative», sagt GBN-Projektleiter Beat Lampart. «Das GBN ist die letzte und einzige Möglichkeit, um die Rheinhäfen noch besser an die Schweiz und das Meer anzubinden», verdeutlicht Florian Röchlingshöfer. (PS)

*Die Studie «Volkswirtschaftliche Bedeutung des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord» wurde durch die BAK Basel Economics AG im Auftrag der Gateway Basel Nord AG und von Port of Switzerland durchgeführt.