# BOTSCHAFTEN GBN ZUM GUTACHTEN VON RAPP TRANS

## Gateway Basel Nord nimmt das Wachstum der Containerströme auf und entlastet das Schweizer Strassennetz jährlich um über 100 000 LKW-Fahrten mit einem CO2-Einsparungspotenzial von rund 10 000 Tonnen.

Unabhängige Verkehrsexperten von Rapp Trans halten in einem aktuellen Gutachten fest, dass die Berechnungsmethodik und die zugrunde liegenden Annahmen der Gateway Basel Nord AG grundsätzlich bestätigt werden können. Die berechnete Einsparung von 112 000 LKW-Fahrten erscheint plausibel, zusätzlich wurde berechnet, dass der jährlichen CO2-Ausstoss um schätzungsweise 10 000 Tonnen reduziert werden kann. Darüber hinaus enthält das Gutachten weitere Empfehlungen.
Ein wichtiges Element zur Reduktion der LKW-Fahrten ist der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgegebene Modal Split für Verkehre vom Terminal Gateway Basel Nord innerhalb der Schweiz (sog. Feinverteilung). So müssen mindestens 50 Prozent der Container vom Terminal Gateway Basel Nord in der Schweiz auf der Schiene transportiert werden. Die im Terminal umgeschlagenen grenzüberschreitenden Import-/Exportmengen werden ausschliesslich auf der Schiene und über die Binnenschifffahrt abgewickelt. Das Gateway Basel Nord wird somit in der Verkehrs- und Verlagerungspolitik des Bundes künftig eine zentrale Rolle spielen.

### Untersuchte Szenarien

Zwei Szenarien sind im Gutachten geprüft worden: Das Basisszenario «mit Gateway Basel Nord & Hafenbecken 3» beinhaltet die Realisierung des Gateways Basel Nord mit dem entsprechend vorgegebenen Modal Split von 50 Prozent Schiene. Das Alternativszenario «ohne Gateway Basel Nord» geht vom gleichen Mengenwachstum aus, unterstellt aber, dass das Mengenwachstum von bestehenden, auszubauenden Schweizer Terminalanlagen und Grossterminals im Ausland aufgenommen wird. Letztere spielen zunehmend eine wichtigere Rolle für die Import-/Export-Verkehre der Schweiz. Damit einhergehend findet die Feinverteilung der Mengen in der Schweiz primär auf der Strasse und verstärkt mit europäischen Lastwagen statt. Der diesem Szenario hinterlegte Modal Split geht von einem Strassenanteil von 95% aus.

### Herangehensweise und Basis der Berechnungen

Basierend auf den neusten Schätzungen der Mengenentwicklungen im INFRAS-«Schlussbericht: Entwicklung des UKV in der Schweiz, vertiefende Betrachtung»[1] sind die gesamtschweizerischen Import-/Export-Mengen ermittelt worden. Das im Bericht verwendete Referenzjahr (2030) sowie das Basisjahr (2015) der Untersuchung dienen ebenfalls der Gateway Basel Nord AG als Betrachtungsjahre. Dieser gesamtschweizerischen Mengenentwicklung werden die bestehenden Mengen in den relevanten Schweizer Terminals gegenübergestellt, welche durch GBN ersetzt werden sollen. Berücksichtigt wird dabei einerseits, dass das Terminal am Westquai im Basler Hafen nur bis 2029 bestehen bleibt und andererseits, dass die städtebauliche Entwicklung auf dem Areal Basel Wolf die Aufhebung dieses Terminalstandortes für den Import-Export vorsieht. Es wird explizit davon ausgegangen, dass andere Schweizer Terminals keinen Mengenverlust durch Gateway Basel Nord erleiden werden. Auf dieser Basis ergibt sich folgende Mengenentwicklung resp. daraus abgeleitet der notwendige Bedarf an Umschlagskapazitäten:

### Mengenentwicklung

| Mengenwachtum gem. INFRAS 2030* | TEU 161 674 | |
|---|---|---|
| + Wegfall Terminal Westquai 2029** | TEU | 40 000 |
| + Wegfall Terminal Basel Wolf*** | TEU | 72 000 |
| = Bedarf Umschlagskapazitäten - Total | TEU | 273 674 |
| davon umgeschlagen in GBN | -TEU | 225 000 |
| Mengenüberschuss | TEU | 48 674 |

Unter diesen Annahmen ist erkennbar, dass trotz der verhältnismässig hohen Umschlagsleistung vom GBN in einer ersten Ausbauphase mit TEU 225 000 ein Mengenüberschuss von rund TEU 49 000 entsteht. Dieser muss in anderen Terminals zusätzlich zu den bestehenden Mengen umgeschlagen werden.

**Quellen:**

*INFRAS «Schlussbericht: Entwicklung des UKV in der Schweiz, vertiefende Betrachtung», 2017

** Swissterminal goodnews Juni 2015; Seite 4 – Basel Hafen Swissterminal LE 29‘000 (x1.5 TEU-Faktor) = abgerundet TEU 40‘000
abrufbar: https://www.swissterminal.com/wp-content/uploads/2015/06/goodnews-swissterminal-ausgabe-06-2015-de.pdf

*** Auswertungen SBB Cargo und Hupac

## Im Jahr 2030 werden (exemplarisch):

| mit Gateway Basel Nord & Hafenbecken 3 | ohne Gateway Basel Nord |
|---|---|
| 150 000 Container (= 225›000 TEU)<br>pro Jahr in Basel Nord umgeschlagen | ebenfalls 150 000 Container pro Jahr für die Schweiz umgeschlagen, aber dann<br>- entweder im Ausland<br>- oder zum geringen Teil (soweit möglich) Verteilung auf bestehende / neue kleine CH-Terminals |
| Modal Split<br>50% = 75 000 Container per Bahn<br>50% = 75 000 Container per Lkw<br><br>60% Lkw<br>nur eine Fahrt beladen**<br><br>40% Lkw<br>beladen hin & zurück<br><br>Faktor: 1.429 Fahrten/Container***<br>**107 000 Lkw-Fahrten** | Modal Split*<br>5% = 7 500 Container per Bahn<br>95% = 142 500 Container per Lkw<br><br>70% Lkw<br>nur eine Fahrt beladen<br><br>30% Lkw<br>beladen hin & zurück<br><br>Faktor: 1.538 Fahrten/Container***<br>**219 000 Lkw-Fahrten** |
| **Einsparungspotenzial mit GBN 112 000 Lkw-Fahrten** | |

*gemischter Modal Split: CH-Terminals ca. 10% Bahn, ausländische Terminals annähernd 0% Bahn
**der Leerfahrtenanteil ist bei einem Grossterminal aufgrund des Bündelungseffekts (grössere Mengen konzentriert an einem Ort) geringer als bei kleinen Terminalanlagen
***Beispiel (100 Lkw): 70% nur eine Fahrt beladen; 30% Lkw beladen hin & zurück 30 Lkw bringen einen Container zum Terminal und holen wieder einen ab (60 Fahrten=60 Container); 70 Lkw fahren entweder ohne Container zum Terminal, um einen abzuholen, oder bringen einen Container, ohne wieder einen aufzunehmen (140 Fahrten=70 Container). Bedeutet, dass bei diesem %-Verhältnis für 130 Containerumschläge 200 Lkw-Fahrten benötigt werden (Faktor: 1.538 Fahrten/Containerumschlag).

Die Berechnung bestätigt, dass mit dem Gateway Basel Nord über 100 000 LKW-Fahrten eingespart werden können.

## Bericht des unabhängigen Gutachters

Das Unternehmen Rapp Trans hat als unabhängiger Gutachter die Berechnungsmethodik sowie die dahinterliegenden Annahmen kritisch überprüft, plausibilisiert und beurteilt, ob es Gründe gibt die Annahmen und Berechnungen anzuzweifeln. Das Ergebnis der Prüfung sowie die daraus hervorgehenden Empfehlungen sind in einem Bericht festgehalten.[2]
Das Gutachten bestätig die Herangehensweise sowie die Berechnung der Reduktion von 112 000 LKW-Fahrten pro Jahr. Es wurden keine wesentlichen Mängel beim Mengengerüst sowie bei der Ermittlung der Entlastungswirkung festgestellt. Die unterstellten Annahmen konnten nachvollzogen werden und die Berechnung wurde korrekt durchgeführt.
Die im Gutachten gemachten Empfehlungen können von den Projektverantwortlichen geteilt werden resp. werden in die weiteren Schritte aufgenommen. Insbesondere kommen die Gutachter zum Schluss, dass das Betrachtungsjahr 2030 in Anbetracht der Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie auf die Mengenströme eine Herausforderung zur Zielerreichung darstellt. Vor diesem Hintergrund schlagen sie eine Verschiebung des Betrachtungsjahres auf 2035 vor. Wir teilen die Einschätzung, dass die Pandemie einen Einfluss auf die Mengenströme haben könnte, eine Verschiebung des Betrachtungszeitpunkts auf 2035 könnten wir mittragen

## Fazit

Basierend auf der zukünftigen Mengenentwicklung der Schweizer Import-/Export-Containerströme wurde ein Mengengerüst für das Gateway Basel Nord hergeleitet. Darauf aufbauend wurde die Entlastungswirkung des Terminals u.a. mit dem vorgegebenen Modal Split-Anteil von 50%-Schiene berechnet. Diese Herangehensweise und Berechnungsmethodik für die jährliche Reduktion der 112 000 LKW-Fahren wurde durch einen unabhängigen Gutachter geprüft und für plausibel befunden. Das durch GBN ermöglichte Verlagerungspotenzial von über 100 000 LKW-Fahrten kann bereits bei einer Teilauslastung des Gateway Basel Nord von TEU 225 000 bestätigt werden.

**Quelle**

[1] Infras im Auftrag vom Bundesamt für Verkehr, 24. August 2017
[2] «Gateway Basel Nord – Plausibilisierung Entlastungseffekt Strasse» - Rapp Trans AG, 09. Juni 2020 – abrufbar unter https://www.gateway-baselnord.com/wp-content/uploads/2020/06/200609-gbn-kurzbericht-rapptrans.pdf

GATEWAY BASEL NORD
Gateway Basel Nord AG, Wiesendamm 4, 4057 Basel
info@gateway-baselnord.com
www.gateway-baselnord.com