

## Containerterminal Basel Nord: Unverzichtbar für die Schweiz

### Zusammenfassung und Hauptanliegen

Die Schweizerischen Rheinhäfen erfüllen wichtige nationale Aufgaben im Dienste der Landesversorgung. Insbesondere im Containerbereich nehmen die weltweiten Verkehre zu. Diese können mit den bestehenden Terminalinfrastrukturen nicht aufgefangen werden. Es ist daher eine unverzichtbare nationale Aufgabe, neue, sehr produktive Anlagen für den Umschlag von Containern (Wasser-Schiene, Wasser-Strasse sowie Schiene-Schiene) zu schaffen. Das Schlüsselprojekt ist das trimodale<sup>1</sup> Containerterminal „Basel Nord“, welches zwingend und unter Beteiligung des Bundes aufgrund der überregionalen Bedeutung zu realisieren ist.

### 1. Die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen

Die Region Basel ist ein wichtiger **Logistikknotenpunkt** fürs ganze Land. 40% des gesamten Aussenhandels der Schweiz läuft über die Region, gegen 1000 Firmen beschäftigen in diesem Sektor 16'000 Menschen.

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind ein wichtiges Element in diesem Logistik-Cluster und übernehmen eine zentrale Funktion in der **Landesversorgung**. Binnenschiffe transportieren jährlich sechs Millionen Tonnen Güter und 100'000 Container (TEU) von und nach den Schweizerischen Rheinhäfen. Der grösste Teil davon sind Importgüter und 10 bis 12% aller Importe in die Schweiz erreichen das Land per Binnenschiff. Zudem wird beinahe jeder dritte Liter Brenn- oder Treibstoff über die Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen.

Die Rheinhäfen versorgen damit aber nicht nur die Region: 70% der Importe via Rheinhäfen sind für Destinationen ausserhalb der Nordwestschweiz bestimmt.<sup>2</sup> Für den Krisenfall lagern in den Häfen grosse Mengen Mineralöl und Getreide. Zudem ist der Rhein der einzige Schweizer **Zugang zu den Weltmeeren**. Die von Abgaben und Hindernissen freie Schifffahrt ist aufgrund der Mannheimer Akte international garantiert und völkerrechtlich abgesichert. Die **Versorgungssicherheit** der Schweiz basiert also u.a. auf der Rheinschifffahrt und den Häfen.

Diese wichtige Rolle wurde vom Bundesrat 2009 anerkannt: Im Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz ordnete er die Schweizerischen Rheinhäfen als **Infrastruktur von nationaler Bedeutung** ein und beschloss verschiedene Massnahmen zu deren Förderung.<sup>3</sup> Auch das Raumkonzept Schweiz nimmt

<sup>1</sup> Der Begriff der Trimodalität verweist darauf, dass drei Verkehrsträger („Modi“, meist Bahn, Strasse und Binnenschiff) an einem Knotenpunkt verknüpft werden.

<sup>2</sup> Vgl. Beilage 1: Hinterlandverkehre der Schweizerischen Rheinhäfen.

<sup>3</sup> Schweizerischer Bundesrat (2009): Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz, S. 7686. Online unter: <http://tinyurl.com/schifffahrtsbericht>.

die Rolle der Rheinschifffahrt zur Kenntnis und postuliert Massnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Kapazitäten in den Hafenanlagen sowie zur Sicherung deren Funktions- und Entwicklungsfähigkeit.<sup>4</sup>

Die Schweizerischen Rheinhäfen spielen aber auch in der Verlagerungspolitik eine Rolle, indem sie dazu beitragen, Verkehre von der Strasse auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern: Die Bahn übernimmt den Transport von zwei Dritteln aller Güter im Hinterlandverkehr der Schweizerischen Rheinhäfen.

## 2. Prognosen im interkontinentalen Güterverkehr

Da immer mehr Güter und ein immer höherer Anteil davon in Containern transportiert werden, ist von einer **Zunahme der weltweiten Containerverkehre** auszugehen. Die Seehäfen bauen als Reaktion darauf ihre Kapazitäten aus. Das Beispiel des Rotterdamer Ausbauprojekts „Maasvlakte 2“ zeigt exemplarisch auf, mit welchen Dimensionen zu rechnen ist: Hier wurden mit einer Aufschüttung der Nordsee 2000 Hektaren Land abgetrotzt, die ab 2013 hauptsächlich für den Umschlag von Containern verwendet werden. Während 2010 im Hafen Rotterdam 7,6 Mio. Containereinheiten (TEU) umgeladen wurden, rechnet die dortige Hafenbehörde bis 2035 mit zwei- bis dreimal mehr Verkehr. Der Hafen Rotterdam wird seine Marktstellung damit weiter ausbauen.

Zudem haben sich die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen dazu verpflichtet, im Hinterlandverkehr zunehmend auf die Binnenschifffahrt und die Bahn zu setzen. Angestrebt wird, bis zu 45% der Containerladungen mit dem Binnenschiff zu- und abzuführen.<sup>5</sup>

Die Schweizerischen Rheinhäfen rechnen aufgrund dieser Faktoren bis 2030 mit einer **Verdoppelung bis Verdreifachung der Umschlagsmengen im Containerbereich**<sup>6</sup>. Die Wasserstrasse Rhein kann diese Mengen problemlos aufnehmen, es sind genügend Kapazitäten vorhanden. Schon heute sind jedoch die Containerterminals in den Schweizerischen Rheinhäfen ausgelastet. Es braucht daher **neue Umschlagskapazitäten**.

In einer Absichtserklärung zwischen dem Hafen Rotterdam, den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Logistikcluster Region Basel wurde der Aufbau eines **Containernetzwerks** vereinbart. Basis dafür bildet u.a. das künftige Containerterminal Basel Nord.<sup>7</sup>

Zusätzliche Kapazitäten könnten sich als Langfristperspektive 2050 im grenznahen Raum Frankreich und Deutschland ergeben. Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil wird gemeinsam nach **trinationalen Kooperationsmöglichkeiten** gesucht. Die institutionellen Hürden (Betriebsmodelle der Häfen, arbeits- und steuerrechtliche Situation, Erschliessung und Zoll) werden noch

---

<sup>4</sup> Schweizerischer Bundesrat et al. (2012): Raumkonzept Schweiz, S. 26 und S. 34f. Online unter: <http://tinyurl.com/raumkonzept>.

<sup>5</sup> Hafen Antwerpen: Steigerung Anteil Bahn von 11% auf 15%, Anteil Binnenschiff von 33% auf 43% (bis 2020), Hafen Rotterdam: Steigerung Anteil Bahn von 16% auf 20%, Anteil Binnenschiff von 37% auf 45% (bis 2035).

<sup>6</sup> Eine Erhebung (2006) des Containerverkehrs im Hafen Rotterdam ergab, dass rund 5% der Quell- und Zielbeziehungen aus dem Hafen in die Schweiz gehen. Bei einem Anstieg des Modalsplit-Anteils im Jahr 2035 des Binnenschiffs im Hafen Rotterdam auf 45% und einem erwarteten Binnenschiffsvolumen von 8.2 Mio. TEU erwachsen den Schweizerischen Rheinhäfen auch bei konservativen Annahmen von 4% Marktanteil Binnenschiff und der Hälfte des prognostizierten Wachstums dennoch ein Gesamtvolumen von 170'000 TEU nur aus Rotterdam. Die Zunahme der Containerverkehre ist somit nicht nur auf ein Mengenwachstum, sondern wesentlich auf die nachhaltigen Strategien der Logistikkette im Hinterland der Seehäfen zurückzuführen.

<sup>7</sup> Memorandum of Understanding zwischen dem Hafen Rotterdam und den Schweizerischen Rheinhäfen, online unter: <http://tinyurl.com/memorandum2012>.

für viele Jahre Investitionen in einen trinationalen Hafen erschweren. Die Notwendigkeit des Terminals Basel Nord bleibt also trotz Kooperationsanstrengungen bestehen.

### 3. Das trimodale Containerterminal Basel Nord

Zur Bewältigung der zu erwartenden Containermengen sind **Import-Export-Plattformen** notwendig. Das trimodale Containerterminal in Basel Nord als effiziente Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern ist momentan in Planung und kann schrittweise bis 2018 in Betrieb gehen.

Das Projekt für ein neues **Containerterminal Basel Nord** sieht einen Umschlag von jährlich rund 200'000 Containern vor. Es soll für sämtliche Verkehre und Unternehmungen offen stehen. Dazu benötigt es eine breit abgestützte und ausgewogene Trägerschaft und einen mittels Ausschreibung gewonnen neutralen Betreiber. Das Terminal soll mit einem dritten Hafenbecken an den Rhein angeschlossen und auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofes (Basel Nord) errichtet werden.<sup>8</sup>

Die **Lage** ist schweizweit einzigartig: Das Gelände liegt unmittelbar am wichtigsten europäischen Bahnkorridor Rotterdam-Basel-Genua. Nirgendwo sonst in der Schweiz können die Verkehrsträger Schiff und Bahn so direkt und effizient verbunden werden. Das Areal eignet sich wie kein anderes als Schnittstelle für Schiene und Schiff, aber auch für Bahn-Bahn-Umschläge und lässt zudem eine Zuglänge von 750 Metern zu. Das Terminalgelände Basel Nord bietet beste Voraussetzungen für eine effiziente und leistungsfähige Produktion. Die Fläche ist bereits im Richtplan für Logistikknutzungen vorgemerkt.

Das Projekt umfasst die folgenden **Elemente**: In einem ersten Schritt soll ein Basisterminal für den Umschlag Bahn-Strasse errichtet werden, das in einem zweiten Schritt (Vollausbau) erweitert und mit einem Hafenbecken an den Rhein angebunden wird. Diese Etappierung gründet darin, dass die schon heute bestehende Nachfrage nach Umschlagsleistungen kurzfristig gedeckt werden muss. Die technische Machbarkeit wurde 2012 bereits mit einer Studie evaluiert.<sup>9</sup> Auf der **Kostenseite** ist für das Terminal (Bahn und Hafenbecken) mit Investitionen von CHF 140-160 Mio. zu rechnen.

Ende 2012 stellt sich der **Stand der Dinge** wie folgt dar: Das Planungsprojekt zur Einreichung eines Subventionsgesuches befindet sich in Erarbeitung. Das Subventionsgesuch soll anfangs 2013, das Plangenehmigungsverfahren im Laufe des Jahres 2013 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht werden. Parallel dazu werden die betriebswirtschaftlichen Eckwerte des Terminals und die Einbettung des Projekts in das Terminalkonzept Schweiz vertieft.

Die **Finanzierungsfrage** ist mit dem Bund vertieft aufzunehmen. Gemäss Artikel 4 der Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV, SR 740.12) erfüllen die Bahn- und Terminalanlagen sowie das Hafenbecken die Voraussetzungen für Investitionsbeiträge des Bundes an den Kombinierten Verkehr. Angestrebt wird eine Gemeinschaftsfinanzierung zwischen dem Bund, den Kantonen und den Schweizerischen Rheinhäfen.

#### Zeitplan

2013 Subventionsgesuch Basisterminal  
2014 Subventionsgesuch Hafenbecken 3

<sup>8</sup> Der Bau eines Containerterminals auf bestehendem Hafengebiet ist aufgrund der bereits hohen Dichte der Hafenanlagen in diesem Gebiet nicht möglich.

<sup>9</sup> Medienmitteilung Schweizerische Rheinhäfen und SBB Cargo: Studienergebnisse Basel Nord. Online unter: <http://tinyurl.com/machbarkeit>.

2015 Inbetriebnahme des Basisterminals  
2018 Abschluss Vollausbau

#### 4. Würdigung aus verkehrspolitischer Perspektive

Soll die **Verlagerungspolitik des Bundes** ernst genommen werden, leisten ausreichende Umschlagskapazitäten für die Transportkette Schiff-Bahn und Bahn-Bahn einen wichtigen Beitrag. Verlagert sich der Verkehr auf den Lastwagen, wäre dies für die gesamte Nordwestschweiz eine massive zusätzliche Belastung der Strasseninfrastruktur und würde damit die Notwendigkeit von Ausbauten in diesem Bereich bedeuten. Im Zusammenhang mit der Realisierung des Containerterminals Basel Nord ist deshalb auch ein schweizweites Güter- und Logistikkonzept zu erarbeiten und ein dritter Juradurchstich in die Planungen zu FABI/STEP aufzunehmen.

In der Vergangenheit floss ein Grossteil der Fördergelder für den Kombinierten Verkehr in Terminals im Ausland. Es besteht daher Nachholbedarf für **Terminal-Anlagen in der Schweiz**. Die Stossrichtung des Vorkonsultationsberichts zur Motion „Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche“ lässt diesbezüglich hoffen: Darin wird festgehalten, dass in Zukunft der Schwerpunkt der Förderung durch den Bund bei der güterverkehrsspezifischen Infrastruktur liegen soll und weniger bei Betriebssubventionen im Verkehr.<sup>10</sup>

#### 5. Konkrete Anliegen

1. Ein Containerterminal auf dem Areal Basel Nord muss trimodal ausgestaltet sein. Auf ein drittes Hafenbecken kann auf keinen Fall verzichtet werden.
2. Angesichts der hohen Bedeutung der Rheinhäfen für Volkswirtschaft und Landesversorgung und basierend auf Artikel 4 BGFV soll sich der Bund angemessen an der Finanzierung des Terminals und des Hafenbeckens beteiligen.
3. Die Güterabwicklung in und durch die Schweiz soll auf der Basis eines schweizweiten Güter- und Logistikkonzepts erfolgen. Zur Vermeidung zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf der Strasse ist die Realisierung eines dritten Juradurchstichs in die Planungen zu FABI/STEP aufzunehmen.

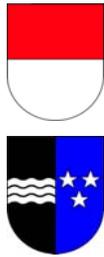
#### Beilagen

- 1: Hinterlandverkehr der Schweizerischen Rheinhäfen nach Regionen (2010)
- 2: Layout Terminal Basel Nord

---

<sup>10</sup> Trotz nationaler Bedeutung wird die Hafeninfrastruktur heute ohne Unterstützung durch den Bund finanziert. Die Nutzer finanzieren diese über Hafenabgaben und Baurechtszinsen. Das jährliche Defizit von mehr als einer Million Franken tragen die Eigner Kantone. Stossend ist dies, weil parallel dazu die Bahninfrastruktur vom Bund weitgehend finanziert wird und der Binnenschifffahrt dadurch Wettbewerbsnachteile entstehen. Diese Ungleichbehandlung der Verkehrsträger ist zu beheben.

Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Kantonen und Institutionen:



ETB Eurodistrict Trinational de Bâle  
TEB Trinationaler Eurodistrict Basel

Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Organisationen der Metropolitankonferenz Basel:



Die Solothurner Handelskammer  
stärkt die Solothurner Wirtschaft.

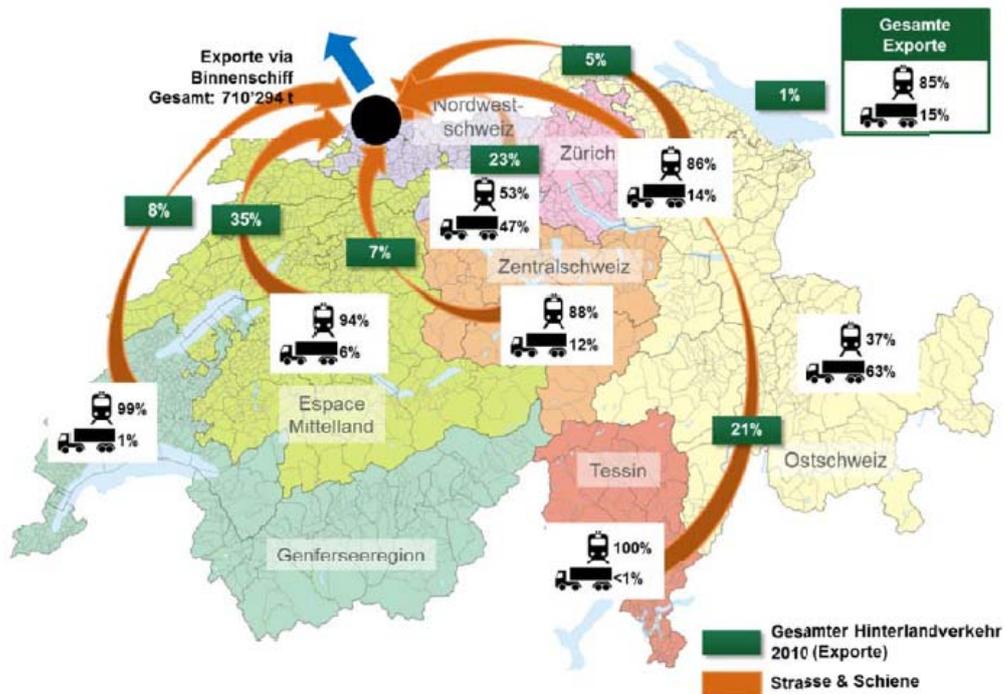
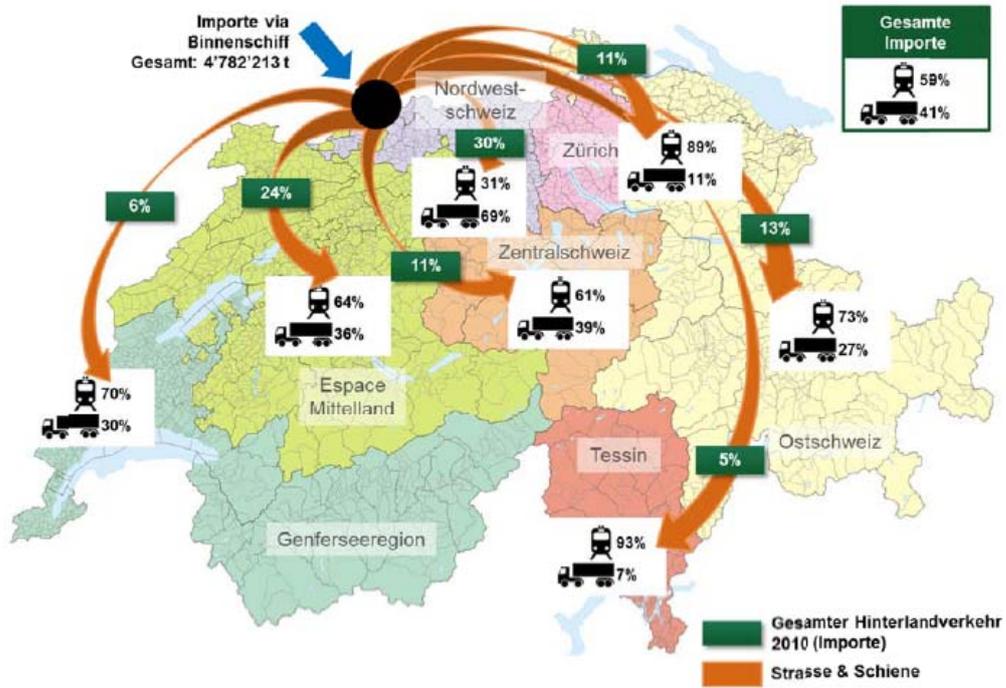


Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden nationalen Organisationen und Unternehmen:



Beilage 1:

Hinterlandverkehr der Schweizerischen Rheinhäfen (2010)



Beilage 2: Layout Terminal Basel Nord

