

Dynamik im Dreiländereck

Basel ist das Eingangstor zur Schweiz aus dem Norden. Zu den aktuellen Logistikprojekten der Region gehören das trimodale Gateway Basel Nord (GBN), der Ausbau der linksrheinischen Bahnstrecke und Kombiterminals im Elsass.

Von Kurt Metz

Das GBN soll der «Hauptbahnhof der Schweiz für Container werden», heißt es auf der Webseite des Projekts. Hier sollen Anschlüsse geschaffen werden auf der Schiene, dem Rhein und der Schweizer Autobahn A2. Zwar liegen im Raum Basel bereits ein halbes Dutzend Terminals für den kombinierten Verkehr, die allerdings gemäß den GBN-Initiatoren - SBB Cargo, Contargo und Hupac - «ungeeignet sind für die Zukunft mit 740 Meter Zügen». Ziel der ersten Bauphase ist es, die aus dem Norden per Bahn ankommenden Behälter am GBN in den Swiss Split, das Wagenladungsnetz von SBB, zu transferieren und ihren Empfängern im Inland zuzustellen. Für die Zustellung stehen zehn SBB Cargo- und sechs weitere Terminals für kombinierten Verkehr (KV) sowie Anschlussgleise der Kunden zur Verfügung.

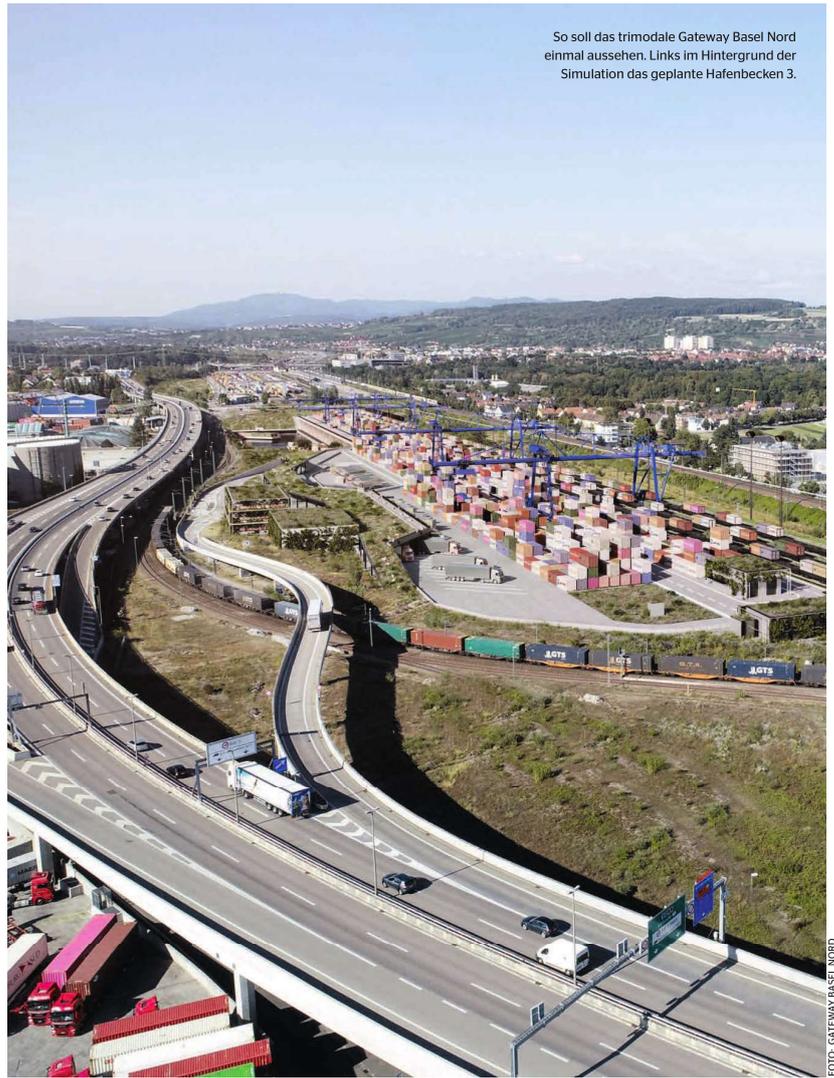
In einer zweiten Phase sollen die auf dem Rhein anlandenden Container im neuen Hafenbecken 3 umgeladen und auf der Schiene ins Landesinnere oder im Transit nach Süden befördert werden. Gateway Basel Nord plant, die Hälfte der Containerverkehre von und nach der Schweiz auf der Schiene abzuwickeln. An diese Vorgabe knüpfte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Zusage für Fördermittel von 83 Millionen Schweizer Franken (etwa

80,2 Millionen Euro). So könnten laut den Projektträgern langfristig über 100.000 Lkw-Fahrten und 10.000 Tonnen CO₂ pro Jahr zwischen Basel und den Schweizer Empfängern und Versendern eingespart werden.

Projekt steckt im Stau

Die Gateway Basel Nord AG wurde im Jahr 2015 gegründet. Geplant ist, bis 2023 vorerst das bi-modale Terminal Straße-Schiene mit einer Kapazität von 240.000 TEU pro Jahr mittels einer Investition von 130 Millionen Schweizer Franken zu erstellen. In einer zweiten Phase soll die Trimodalität durch den Ausbau des Hafenbeckens 3 der Schweizerischen Rheinhäfen für 155 Millionen Schweizer Franken erreicht und die Kapazität des Terminals auf 390.000 TEU erhöht werden. Dazu sind Zusatzinvestitionen für das Terminal von 25 Millionen Franken nötig.

Die Inbetriebnahme der Gesamtanlage war ursprünglich für 2026 vorgesehen. Das Projekt verzögert sich jedoch stark wegen Einsprüchen von Wettbewerbern und Naturschutzverbänden. Zwar genehmigten die Basler Bürger in einer Abstimmung im November 2020 die Finanzierung des Hafenbeckens 3, und die Eidgenössische Wettbewerbskommission hieß das Vorhaben gut. Nach wie steht allerdings die Plangenehmigung aus und die Förderzusicherung durch den Bund



So soll das trimodale Gateway Basel Nord einmal aussehen. Links im Hintergrund der Simulation das geplante Hafenbecken 3.

FOTO: GATEWAY BASEL NORD

ANZEIGE

CONNECTING WORLDS

WIR SIND DA WO SIE UNS BRAUCHEN.

An mehr als 100 Standorten in über 30 Ländern der Welt haben wir für Sie stets die richtige Lösung für Ihren Auftrag. Mit unseren individuellen Logistikleistungen sind wir für Sie auf der Straße, in der Luft und auf dem Wasser unterwegs. Anspruchsvolle, multimodale Projekte sind für uns eine Selbstverständlichkeit.

www.mumnet.com

M&M
MILZTER & MÜNCH

ist nicht rechtskräftig. In einem Interview im SBB Cargo Magazin schloss GBN-Verwaltungsrat Martin Haller „eine mehrjährige Verzögerung aber definitiv nicht aus“. Am 23. März 2022 reichte GBN das Konzept weitreichender Naturschutzmaßnahmen beim BAV ein. Mit einem Entscheid dürfte nicht vor Ende 2022 zu rechnen sein.

Swissterminal in Position

Zügig entwickelt sich hingegen die Swissterminal-Gruppe. Sie hat ihren Hauptsitz nur einige Kilometer südlich von Basel in Frenkendorf. Die Gruppe ist tätig als unabhängiger Terminaloperator und betreibt in der Schweiz vier Anlagen für den KV-Umschlag von Überseecontainern in Basel, Birsfelden, Frenkendorf und Niederglatt bei Zürich.

Swissterminal wird ihren leistungsfähigen Standort Basel-Kleinmünchen Ende 2029 verlieren. Das Baurecht wird nicht verlängert, und die derzeitigen Aktivitäten müssen verlagert werden. Das zwang Swissterminal, sich nach alternativen Standorten umzuschauen.

Im Jahr 2020 schloss das Unternehmen eine strategische Partnerschaft mit DP World, das einen Anteil von 44 Prozent an der Schweizer Firma hält. In der Folge übernahm Swissterminal 2021 mittels einer Privat Public Partnership über seine Tochtergesellschaft Alsaceterminal den Betrieb der drei elsässischen Binnenhäfen Ottmarsheim, Huningue-Village-Neuf und Ile Napoléon etwas nördlich von Basel. DP World seinerseits gehört der südfranzösische Hafen von Fos bei

Marseille, Endpunkt des westlichen Astes des europäischen Schienengüterverkehrskorridors Nordsee-Mittelmeer. Mit dem Engagement im Elsass hat Swissterminal seine Marktstellung langfristig gesichert und wahrscheinlich sogar gestärkt.

Schweizerzug wächst rasch

Zur Swissterminal-Gruppe gehört das Angebot „Schweizerzug“, der seit 2016 unterwegs ist. Derzeit bestehen ab Frenkendorf Verbindungen nach Rotterdam und Antwerpen, nach Genua und La Spezia sowie in den Hub Neuss. Seit Februar dieses Jahres ist das zur ÖBB Rail Cargo Group gehörende Terminal von Wolfurt in Vorarlberg mit Frenkendorf verbunden. In Wolfurt gibt es Anschlüsse von und zu den Häfen Bremerhaven und Hamburg sowie zu den Adria Häfen Koper und Triest.

Seit Januar 2022 neu sind die drei direkten Rundläufe pro Woche zwischen dem Hafen Antwerpen und Ottmarsheim für 540 TEU. Diese bieten der Region Elsass und dem Dreiländereck den schnellsten Nachtsprung zum und vom belgischen Hafen. Schließlich besteht seit Anfang April 2022 eine wöchentliche Verbindung ab Frenkendorf zu den chinesischen Industriestandorten Hefei und Xi'an via Neuss in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Rail Transportation Service Broker (RTSB).

Flaschenhals umfahren

Wichtig für die Logistiker im Dreiländereck und ihre Pläne für die Zu-

kunft sind allerdings ausreichende Kapazitäten auf den Zulaufstrecken. Diese sind rechtsrheinisch aus Norden angesichts des teilweise noch nicht vierspurig ausgebauten Bahnflaschenhalses zwischen Karlsruhe und Basel jedoch bis mindestens 2040 nicht gesichert.

Im Januar 2022 hat der Ausschuss für Verkehr und Fernmeldewesen des Schweizer Parlaments (Nationalrat) die Regierung (Bundesrat) aufgefordert, dieses Nadelöhr des Zubringers zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu beseitigen. Dazu soll gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die 71 Kilometer lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Straßburg elektrifiziert und auf das für Überseecontainer geeignete Lichtraumprofil P400 ausgebaut werden.

Die Parlamentarier verlangen in ihrer ambitionierten Resolution auch, eine Inbetriebnahme vor dem Jahr 2030 zu ermöglichen. Dazu müssten auch der Kaffenfeld- und der Schützenmattunnel zwischen Basel SBB und Basel St. Johann ausgebaut werden.

Gleichzeitig sollen die im letzten Jahr begonnen Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Eröffnung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Straßburg-Basel als Teil des europäischen Bahnkorridors Nordsee-Mittelmeer weitergeführt werden. Die Schweiz erwägt auch, sich hier finanziell zu engagieren. Dieses Vorhaben würde sowohl den elsässischen Swissterminals wie dem künftigen Gateway Basel Nord dienen. (fh)