

Gateway Basel Nord

Trimodale Drehscheibe für einen klimafreundlichen Güterverkehr

Martin Haller

15. November 2024



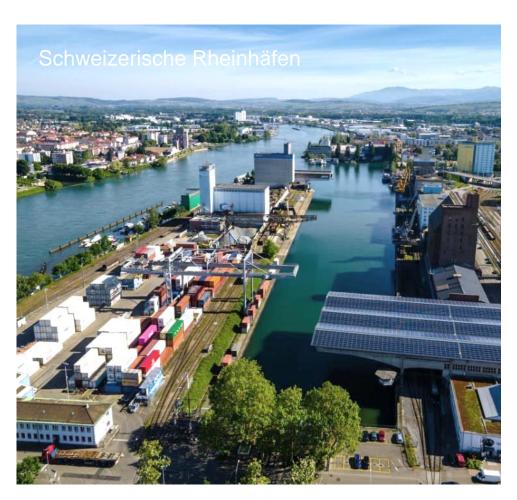
Das Rheintal ist die logistische Aorta der Schweiz

- Eisenbahn und Binnenschiff sind die wichtigsten Verkehrsträger für den Export und Import grosser und schwerer Güter aus der und für die Schweiz
- Das Rheintal verbindet die Schweiz mit den Hochseehäfen sowie kontinentalen Logistikzentren. Ausgehend von Basel verkehrt ein Grossteil des Schweizer Imports und Exports via Rhein und die Bahnlinie Karlsruhe-Basel nach Norden. Ein Ausbau der linksrheinischen Bahn ist in Diskussion.
- Die Alpenpässe Lötschberg und Gotthard mit ihren Eisenbahn-Infrastrukturen sind wichtige Verkehrsachsen für den Import und Export nach Süden und ebenfalls an Basel angebunden.
- Konsumgüter, zum Teil aber auch Massengut, Maschinen und Anlagenteile, werden in Ladungsträgern des Kombinierten Verkehrs (Container, Sattelauflieger) transportiert
- Zwischen den europäischen und den nationalen
 Verkehrssystemen braucht es Umsteigepunkte, sogenannte Umschlagsterminals





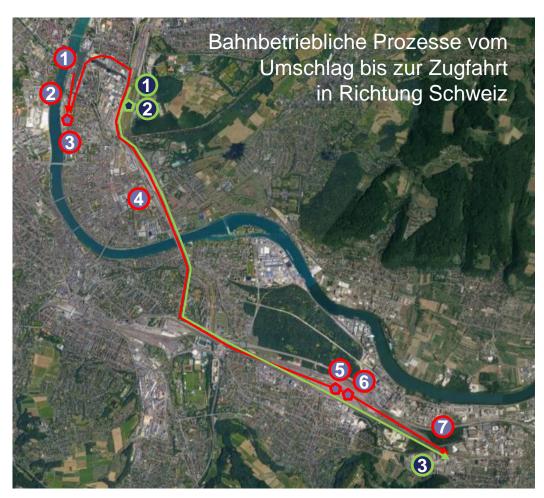
Ein bedarfsgerechter Ausbau der Logistikinfrastrukturen im Raum Basel ist von nationaler Bedeutung



- Die Schweizerischen Rheinhäfen samt der dort beheimateten Logistikbetriebe besitzen hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Region Basel
 - 1 Mia. Franken Bruttowertschöpfung
 - 7'700 Arbeitsplätze
- Die Region Basel hat grosse Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung
 - ca. 500'000 Container Umschlag pro Jahr (Schiff, Schiene) für die Versorgung der Schweiz
 - Anteil am gesamten Umschlagswert der Schweiz bei 27%
- Die Rheinhäfen sind gemäss Bund eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung
- Ausbau der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr in der Region von hoher Bedeutung für die Landesversorgung (Güterverkehrskonzept des Bundes)



Steigerung des CO₂-freien Anteils am Güterverkehr durch direkte Anbindung an die Bahn-Hauptlinie



- Der Bahnanteil bei der Verteilung von Container-Sendungen in die Schweiz wird heute auf ca. 20% begrenzt durch aufwändige Rangierprozesse.
- Die dadurch ausgelösten Kosten und Zeitverzögerungen können vom Markt nicht absorbiert werden.
- Durch die direkte Lage des Gateways an der Bahnlinie Karlsruhe-Basel sowie die Mengenbündelung an einem Ort entfällt ein Grossteil dessen.

Bahnbetriebliche Prozesse

bisher zu

- 1. Umschlag Schiff auf Bahnwagen
- Auszug Wagen aus Terminal mit Rangier in Hafenbahnhof (von Westquai, Nordquai, Südquai)
- 3. Zugabfertigung, Bremsprobe
- 4. Zugfahrt mit Streckenlok in den Rangierbahnhof Muttenz
- 5. Zug ergänzen mit anderen Güterwagen
- 6. Zugabfertigung, Bremsprobe
- 7. Zugfahrt mit Streckenlok in Richtung Schweiz

zukünftig Umschlag Schiff auf Bahnwagen

- 2. Zugabfertigung, Bremsprobe
- 3. Zugfahrt mit Streckenlok in Richtung Schweiz

15.11.2024

Gateway Basel Nord ist ein strategisches Infrastruktur-Projekt in Basel und für die Schweiz





Räumliche und verfahrenstechnische Komplexität stellen die grössten Hürden bei der Umsetzung dar

Naturschutz



- Projektstandort ist als Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung ausgewiesen
- Voraussetzungen für den Eingriff sind u.a. überwiegendes Interesse und Standortgebundenheit
- Volksabstimmung in Basel gewonnen (2020), Plangenehmigung erhalten (2023), Beschwerden vor Bundesverwaltungsgericht hängig

Wettbewerb



- Projektrealisierung schafft neue Situation im Markt, tangiert auch bestehende Akteure
- Zusammenschluss Gateway Basel Nord AG wurde von der Wettbewerbskommission genehmigt
- Mitbewerber schöpft alle juristischen Mittel aus, um das Projekt zu bremsen

Schnittstellen



- Grosse Transformationen im Umfeld (Hafen- und Stadtentwicklung) schafft Komplexität
- Anpassungsbedarf der Bahnanlagen rund um das geplante Gateway fordert enge Abstimmung mit Deutscher Bahn sowie Gemeinden auch in Deutschland
- Koordination der Güterverkehrsstrategie im Dreiland weiter ausbaufähig

15.11.2024



Herzlichen Dank

Martin Haller

Verwaltungsrat, Gateway Basel Nord martin.haller@sbbcargo.com