



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, Sattelaufleger) 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

1. Umschlag Schiff auf Bahnwagen
2. 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

1. Umschlag Schiff auf Bahnwagen
2. Zugabfertigung, Bremsprobe
3. Zugfahrt mit Streckenlok in Richtung Schweiz

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



- Einzig möglicher Standort in der Schweiz, wo Rhein, Eisenbahn und Strasse leistungsfähig verknüpft werden können
- Erfüllt zukünftige, europaweite Standards der Containerlogistik, u.a. 750m lange Umschlagsgleise, direkte Anbindung an Hafen und Bahnstrecke
- Getragen von Konsortium aus Hafen- und Bahnlogistik-Firmen (SBB, HUPAC, Contargo) zusammen mit Schweizerische Rheinhäfen
- Kapazität von bis zu 390'000 Container pro Jahr, Modalsplit 50% Schiene
- Gesamtinvestition von ca. 310 Mio. Franken

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

Herzlichen
Dank

Martin Haller

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