

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Herr Dr. Peter Füglistaler  
Mühlestrasse 6  
CH-3003 Bern

Lausanne, 14. Februar 2013

### **Stellungnahme zu den Projekten "Basel Nord" und "Gateway Limmattal"**

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler

Bekanntlich sind derzeit in der Schweiz zwei Container-Terminals in Planung – die Projekte „Basel Nord“ und „Gateway Limmattal“ – über die nach Aussagen der Initianten in Zukunft die Flüsse von Seefrachtcontainern zwischen verschiedenen internationalen Seehäfen und von und zu der Schweiz geführt werden sollen.

Der Swiss Shippers' Council (SSC), führender Verband der schweizerischen Verloader mit über 270 namhaften Verbandsmitgliedern unter anderem aus der Konsumgüter-, Pharma- und Maschinenindustrie, verfolgt diese Pläne mit grossem Interesse. Insbesondere ist es dem SSC und seinen Mitgliedern ein Anliegen, dass nicht an den Bedürfnissen der schweizerischen Wirtschaft, die schlussendlich für die Kosten des Betriebs solcher Terminals aufkommen muss, vorbeigeplant wird und Mittel des Bundes respektive von dem Bund angehörenden Unternehmen verschleudert werden.

Für den SSC sind die geplanten Terminalausbaupläne „Basel-Nord“ und „Zürich Limmattal“ nicht gleichzusetzen. Der Ausbau und Betrieb eines hocheffizienten Terminals am nördlichen Einfallstor zur Schweiz, im Raum Basel, ist aus verschiedenen Gründen auch aus unserer Sicht prüfenswert. Insbesondere gilt es in der Planung sicherzustellen, dass Containerströme im Import wie im Export zweckmässig, kosten- und prozessoptimiert trimodal – im Zu-, wie im Abfluss gut zugänglich für Wasser, Schiene und Strasse – abgewickelt und umgeschlagen werden können. Zudem sind im Rahmen des Planungsprozesses des Projekts „Basel Nord“ frühzeitig auch Vergleiche (Benchmarking) von Zugsabfertigungszeiten, Umschlagsdauer und Kosten mit umliegenden Terminals im nahen Ausland (z.B. in Weil am Rhein) zu beantworten, damit sichergestellt ist, dass ein mögliches neues Containerterminal auf Schweizer Boden dann wirklich auch das von den Initianten kommunizierte Prädikat „hocheffizient“ verdient. Wir sind diesbezüglich mit den Projekttreibern, speziell den Schweizer Rheinhäfen und anderen Vertretern wie der Handelskammer beider Basel (HKBB), im Dialog und es wurde uns mitgeteilt, dass diese wichtigen offenen Fragen bis Ende März 2013 beantwortet werden sollen. Darauf sind wir gespannt.

Das von den SBB resp. SBB Cargo getriebene Projekt „Gateway Limmattal“, das im Moment öffentlich aufgelegt ist und gemäss Pressemitteilung von SBB Cargo vom 25. Januar 2013 ab Ende 2018 in Betrieb genommen werden soll, unterstützt der SSC aus verschiedenen Gründen nicht.

## Begründungen:

- Verschiedene Aussagen, die in der dem Projekt zugrundegelegten Grossterminalstudie (Schlussbericht datiert vom 19. Juni 2012), die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in Auftrag gegeben wurde, sind aus Sicht der verladenden Wirtschaft nicht zutreffend bzw. nicht mit Zahlen und Fakten aus der Praxis abgestützt. Zwei Beispiele:
  - Auf Seite 4 der genannten Grossterminalstudie steht, dass die vorhandenen Kapazitäten mit den aktuellen Mengen von 280'000 Twenty Food Equivalent (TEU = Seefrachtcontainer) im Import, wie auch im Export bereits heute praktisch ausgelastet seien. Tatsache ist, dass beim führenden privaten Schweizer Containerterminalbetreiber, der Swissterminal AG, alleine am Standort in Frenkendorf/BL bereits im Jahr 2008 350'000 TEU umgeschlagen wurden und zusammen mit dem Terminal in Rekingen/AG alleine bei Swissterminal aktuell eine Kapazität von heute rund 600'000 TEU zur Verfügung steht. Desweiteren befinden sich bekanntlich in der Schweiz und im grenznahen Raum weitere Terminals mit einer Umschlagskapazität von zusätzlich nochmals mehreren Hundert Tausend TEU.  
Fazit: Die heutigen Terminals im Inland und nahen Ausland verfügen gemäss unseren Recherchen bereits über eine ausreichende Umschlagskapazität, notabene auch bei Szenarien von ausserordentlich stark wachsenden Containermengen im Import- und Exportverkehr, um die für 2030ff. prognostizierten Mengen zu bewältigen.
  - Aussagen zu den Mengenentwicklungen, den vorhandenen Kapazitäten und auch die Feststellung, dass der Export sogar stärker, als der Import wachsen soll (Seite 6 der Studie). Das dem SSC vorliegende Datenmaterial und auch Umfragen bei Mitgliedern zeigen auf, dass der Import von Gütern in Seefrachtcontainern zwar je nach Branche von Jahr zu Jahr leicht zunimmt, der Export aber in der Tendenz eher rückläufig ist.
- Per 21. Dezember 2012 wurde bekanntlich ein Terminal im Raum Zürich, in Niederglatt, in unmittelbarer Nähe zum neuen geplanten Terminal, mangels Aufkommen geschlossen (-150'000 TEU) und die bestehenden Mengen in Rekingen/AG konzentriert.
- Der Richtplan des Kantons Zürich schreibt den potenziellen Betreibern eines „Gateway Limmattal“ im Abfluss einen Split von 80 zu 20 zu Gunsten der Schiene vor. Diese Auflage erübrigt im Prinzip eine detailliertere Prüfung des Projekts „Gateway Limmattal“, da sie eine derart massive Einschränkung für den Logistikfluss bedeutet und schlicht nicht praxistauglich ist. Nach unseren Erhebungen werden heute nämlich mehr als 2/3 der Seefrachtcontainer auf der letzten, resp. der ersten Meile innerhalb der Schweiz, das heisst im Import und Export, auf der Strasse und nicht auf der Schiene befördert. Dies hängt nicht nur mit mangelnden Infrastrukturen (z.B. Anschlussgeleise), sondern auch mit der Leercontainer(re)positionierung, mit dem Faktor Zeit und den höheren Kosten des Schienenverkehrs („Swiss-Split“) im Vergleich zum Strassenverkehr zusammen.
- Das Anschlussgeleisenetz innerhalb der Schweiz ist in den vergangenen Jahren fortlaufend redimensioniert worden und es ist unwahrscheinlich, dass es in Zukunft wieder signifikant vergrössert wird. Per letztem Fahrplanwechsel hat sich das Netz von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr bekanntlich um 128 Bedienpunkte (-16%) verkleinert. In der Konzeption des „Gateway Limmattal“ gehen die Initianten aber davon aus, dass in Zukunft (ab 2019) signifikant mehr Seefrachtcontainer auf der Schiene, im Wagenladungsverkehrssystem von SBB Cargo, von und zu respektive in die Nähe (dezentrale Hubs) von Logistikzentren transportiert werden sollen. Das ist nach unserer Auffassung ein Widerspruch.
- Ein entscheidendes Argument gegen den Terminal „Gateway Limmattal“ ist sicher der Umstand, dass die ein- und ausgehenden Warenströme des Gateways nicht von SBB Cargo kontrolliert werden. Es sind und bleiben die Verloader, die entscheiden, über welche Seehäfen sie ihre Güter (Seefrachtcontainer) transportieren und mit welchen Betreibern sie die Vor- und Nachläufe zu und von diesen Seehäfen abwickeln. Die Verloader bestimmen auch in Zusammenarbeit mit den spezialisierten Bahnoperatoren – seit dem Konkurs von Intercontainer/ICF beteiligt sich SBB Cargo nicht mehr aktiv an diesem Geschäft – von wo nach wo sie Züge betreiben. Beispielsweise kontrolliert die zweitgrösste Reederei der Welt, die in Genf ansässige Mediterranean Shipping Company (MSC), heute selber regelmässige Zugsverbindungen für Seefrachtcontainer zwischen ihrem eigenen Terminal in Antwerpen und einem Containerterminal in D-Weil am Rhein, von wo dann Kunden in Süddeutschland, in Frankreich und der Schweiz bedient werden. Es ist nicht opportun anzunehmen, dass sich die Containerflüsse von im Markt aktiven Akteuren, wie am Beispiel der MSC erklärt, mit dem Bau eines „Gateway Limmattal“ einfach verändern lassen. Diese alternativen Angebote haben eine direkte Auswirkung auf die Mengenbündelung von und zu den Seehäfen und sie begrenzen das Potenzial zur Formierung

von regelmässigen direkten Ganzzügen zwischen verschiedenen Seehäfen und einem Terminal wie dem „Gateway Limmattal“.

- Im Konzept „Gateway Limmattal“ gehen die Initianten wie erwähnt davon aus, dass direkte Züge von und zu verschiedenen Seehäfen über diesen Terminal abgewickelt werden. Mit dem Bau eines zweiten und somit konkurrenzierenden Terminals in der Schweiz, im Raum Basel, ist es aber unwahrscheinlich, dass genügende Mengen in Aussicht gestellt werden können, um tägliche direkte Züge von und zu mehreren europäischen Seehäfen in und aus dem Raum Basel (z.B. „Basel Nord“) und in und aus dem Raum Zürich (z.B. „Gateway Limmattal“) zu fahren. Schliesslich bleiben andere Terminals, wie eben in D-Weil am Rhein, oder auch weiter nördlich in Deutschland, aber auch an anderen Orten im nahen Ausland (z.B. A-Wolfurt, F-Lyon) und in der Schweiz, weiterhin in Betrieb.
- Es ist auch festzuhalten, dass ein grosser Wettbewerb unterhalb der verschiedenen europäischen Häfen festzustellen ist, der sich in den kommenden Jahren noch weiter verschärfen wird. Die Schweizerischen Verlade- und Umschlagterminals werden mit Unterstützung dieser Häfen und aufgrund der hervorragenden geografischen Lage der Schweiz innerhalb Europa, sowie aus ökologischen und ökonomischen Gründen, in Zukunft vermehrt auch Warenströme via Häfen in Südeuropa (z.B. La Spezia, Genua, Savona, Marseille usw.), in Südosteuropa (z.B. Koper, Rijeka usw.) oder im Westen (z.B. Le Havre usw.) führen. Das heisst, dass sich die Containermengen für direkte Züge von und zu verschiedenen Häfen in Nordeuropa (z.B. Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg usw.), die heute hauptsächlich benützt werden, in Zukunft weiter verzetteln werden, was wiederum das Argument von regelmässigen direkten Zügen ab verschiedenen Seehäfen ins „Gateway Limmattal“ infrage stellt und zu einer Illusion verkommen lässt.
- Ein Containerterminal im Raum Limmattal würde ferner nach unserer Einschätzung nur für Seefrachtcontainer infrage kommen, die ihren Ursprung bzw. ihre Bestimmung im Raum Zürich/Aargau, in der Ost- oder eventuell in der Südschweiz hätten. Es ist wahrscheinlich, dass aus den Aspekten Transitzeit und Kosten die grossen Logistikzentren im Raum Basel, im Mittelland und in der Westschweiz weiterhin über Strasse und Schiene von näher gelegeneren Terminals bedient werden (z.B. Terminals im Raum Basel). Diese Containermengen tangieren dann den Standort Limmattal nicht und begrenzen somit die Auslastung eines Terminals im Raum Zürich.
- Ein Containerterminal kann nur logistisch sinnvoll operieren, wenn Reedereien auch Leercontainerbestände an diesem Terminal aufbauen. Die Strategien der führenden Reedereien zielen aber darauf ab, dass sie ihre Containerdepots auf kleinem Raum reduzieren und auf wenige Standorte konzentrieren. Ob diesbezüglich die Bereitschaft besteht, zusätzlich zu den bisherigen und unbestrittenen Container-Standorten im Raum Basel auch zusätzlich am Standort Limmattal Leercontainers in ausreichender Zahl zu stationieren, muss bei den Reedereien erfragt werden. Wir sind diesbezüglich skeptisch.
- Als letzter Punkt gilt es auch zu erwähnen, dass es nach unserer Einschätzung unwahrscheinlich ist, dass ein neuer Containerterminal im Raum Zürich von der Effizienz (Kosten und Transitzeit) überhaupt konkurrenzfähig zu anderen Terminals in der Schweiz und zum Verkehrsträger Strasse operieren könnte. Beispiel: Ein Importeur ohne Anschlussgeleise, domiziliert im Raum Chur, bezahlt für den Transport eines 40-Fuss Containers aktuell ca. CHF 1'400 im Rundlauf Basel – Chur – Basel (inkl. Leercontainerretournerung). Der Transport dauert wenige Stunden und der Container muss nicht mehrmals umgeschlagen werden (Umschlag = Zeit, Kosten und Schadenrisiko). Falls er den Container via „Gateway Limmattal“ führen würde hätte er wahrscheinlich mit wesentlich höheren Gesamtkosten (~CHF 2'000) zu rechnen und der Container würde im Limmattal manövriert und in der Region Ostschweiz, beispielsweise in Landquart, nochmals umgeschlagen, was unbestritten unter anderem auch eine grosse Auswirkung auf die Transitzeit hätte.

Der Swiss Shippers' Council (SSC) und seine Mitglieder unterstützen ökologisch und ökonomisch langfristig sinnvolle Transportlogistik- und Terminallösungen. Aufgrund der genannten Argumente sind wir aber der Auffassung, dass das Projekt „Gateway Limmattal“ aus der logistischen Perspektive der Transportbenutzer, der Verlade- und Umschlagterminals, schlicht keinen Sinn macht.

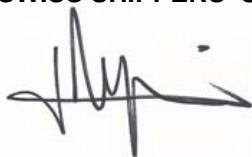
Wir befürchten zudem, dass hier einmal mehr Mittel des Bundes, der Steuerzahler, und der Privatwirtschaft ineffizient eingesetzt werden. Wir plädieren deshalb dafür, dass die Planung sofort eingestellt und die Mittel und Energie – primär in Zusammenarbeit mit den Akteuren aus der Praxis, den Verladern, als Treiber – auf die detaillierte und gesamtheitliche Prüfung des Projekts „Basel Nord“ konzentriert werden.

Gerne unterstützen wir das BAV bei Interesse weiterhin in der Konzeptionierung der Terminallandschaft Schweiz.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen auch gerne für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**SWISS SHIPPERS' COUNCIL (SSC)**



Fabio Regazzi  
Präsident



Conrad Tobler  
Geschäftsführer

Kopien an

- Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK
- Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo