

# Sanfte Töne und harte Bandagen

Containerterminals Sowohl offen als auch im Hintergrund spricht man wieder miteinander

VON DANIEL HALLER

So duftet Friedenspfeifen-Tabak: «Die Zeiten des Gegeneinanders sind definitiv vorbei» erklärt Ultra-Brag-Chef Thomas Knopf im Gespräch mit SBB-Cargo-Boss Nicolas Perrin. Das lässt aufhorchen, denn Perrin steht wie kaum ein anderer für das geplante Grossterminal Gateway Basel-Nord (GBN). Und Ultra-Brag will sich gemeinsam mit der Reederei Danser am Konkurrenz-Terminal CTW in Weil am Rhein beteiligen, welches die Frenkendörfer Swissterminal AG als Ersatz für ihr heutiges Terminal auf der Klybeckinsel plant.

Auch Perrin gibt sich in diesem «CEO-Talk» friedfertig: «Es ist noch nicht lange her, als in der Logistik jeder versuchte, den Lead zu übernehmen und alle anderen vom Tisch zu verdrängen.» Das liest sich exakt wie der Vorwurf, den GBN-Gegner seit Jahren an die Adresse von SBB-Cargo richten. «Hier ist ein Wandel zu beobachten», fährt Perrin weiter, «man versucht heute eher, auf Augenhöhe ein gemeinsames Konzept zu entwickeln.»

Abgedruckt ist das Gespräch im SBB-Magazin «Cargo» 1/2017, das sich schwerpunktmässig mit dem Gateway Basel Nord befasst. Auf dem Titelbild zieht eine SBB-Cargo-Lok symbolträchtig einen Container-Zug aus dem Ultra-Brag-Terminal am Basler Hafenbecken 2.

## Kampf mit Gutachten

Diese publizistischen Schalmeienklänge stehen im Kontrast zum Kampflärm auf dem Gefechtsfeld der Gutachten. So hat kurz vor Ostern das Wirtschaftsforschungsinstitut BAK Basel im Auftrag von GBN und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) festgestellt,



So präsentiert sich die publizistische Friedensoffensive der SBB.

dass durch den Bau des Terminals jährlich 89 Millionen Franken Bruttowertschöpfung sowie 578 Arbeitsplätze in der Schweiz entstünden.

Dies stellt Heinz Amacker, Direktor der Reederei Danser Switzerland in

Frage: «Die Annahme des Referenzszenarios, dass ohne GBN die Container alle im Ausland umgeschlagen würden, ist falsch.» Auch dass durch das GBN die Umlaufzeit der Schiffe verkürzt würde, bestreitet er: «Dafür ist der An-

teil der Umschlagzeit an der gesamten Rundreise von Basel zu den Nordhäfen und zurück zu klein.» Und dass der Transport eines 40-Fusscontainers von Rotterdam nach Zürich durch den Umschlag im GBN ein Drittel weniger kosten soll, beruhe auf unbestätigten Annahmen.

Auch das Anfang Juni publizierte Gutachten, das die Wirtschaftskammer Baselland bei der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) bestellt hatte, ist aus der Sicht der Gegenseite kalter Kaffee. Das Gutachten klassiert das Projekt GBN als «Resultat

## « Es geht um eine sachliche Diskussion: Was ist vernünftig für die Region und die Schweiz? »

Thomas Knopf CEO Ultra-Brag

eines Marktmachtmissbrauchs», denn der Zusammenschluss von SBB Cargo, der zur Rhenus-Gruppe gehörenden Contargo AG und Hupac sei ein «meldepflichtiges Joint Venture mit kartellrechtlichen Bedenken».

«Die Gutachter argumentieren auf der Basis der Planungsgesellschaft für das GBN», betont Hafendirektor Hans-Peter Hadorn. «Doch das ist irrelevant, denn die Betreibergesellschaft wird nicht in dieser Form zusammengesetzt sein.» SBB-Mediensprecher Reto Schärli bestätigt: «SBB Cargo ist - wie schon früher erklärt - offen für die Beteiligung weiterer Partner und entsprechend auch bereit, Anteile abzugeben.»

## Man spricht doch miteinander

Spannend wäre vor allem die Beteiligung des bisherigen Marktführers im Container-Umschlag, der Swisstermi-

nal AG. Doch da wurde in der Vergangenheit viel Geschirr zerschlagen, das dann mit einer Mediation wieder gekittet werden sollte. Dazu meint der Baselbieter Volkswirtschaftsdirektor Thomas Weber, im Nebenamt Vize-Verwaltungsratspräsident der SRH, er hoffe «wie der ganze Verwaltungsrat der SRH auf einen erfolgreichen Abschluss der Mediationsgespräche». ie Antwort aus Frenkendorf ist kurz und bündig: «Die Mediation ist gescheitert», erklärt Roman Mayer, CEO Swissterminal. Dies drückt Hafendirektor Hadorn entschieden anders aus: «Die Mediation ist beendet, jetzt laufen konkrete Kooperationsgespräche.» Darüber, wer sich an diesen Gesprächen beteiligt, sei jedoch Stillschweigen vereinbart worden.

Der Ultra-Brag-Chef Knopf betont, der CEO-Talk mit Nicolas Perrin habe sich nicht auf Container bezogen, sondern allgemein auf die Logistik beispielsweise von Stahl und anderen Massengütern. Zugleich betont er jedoch: «Der Dialog ist absolut wichtig. Es geht um eine sachliche Diskussion: Was ist vernünftig für die Region und die Schweiz?» Man sei im Gespräch darüber «wie man die Infrastrukturen aufeinander abstimmen kann». Schliesslich betreibe auch Ultra-Brag ein Terminal, in dem sie jährlich 20 000 TEU (Container-Masseinheit, entspricht einem 20-Fuss-Container) umschlägt.

Man spricht also über die Grenzen der beiden Lager hinweg über mögliche Lösungen im Terminaldisput, selbst wenn die SBB bezüglich des Symbolgehalts des «Cargo»-Titelbilds mit der SBB-Lok im Ultra-Brag-Containerterminal zurückrudert: «Es war einfach das Beste des Shootings und hat nichts mit dem Inhalt der Gespräche zu tun», erklärt deren Sprecher Schärli.



Vorher - nachher: Das Hafenbecken 3 soll 111 Millionen Franken kosten. Daran kann sich der Bund mit maximal 50 Prozent beteiligen.



KENNETH NARS/ZVG

# Über die Finanzierung wird verhandelt

Hafenbecken 3 Baselland, Basel-Stadt, die Rheinhäfen und der Bund haben eine gemeinsame Absichtserklärung formuliert

VON DANIEL HALLER

In der Diskussion um das Terminalprojekt Gateway Basel Nord (GBN) verändert sich die Tonlage zwischen den Akteuren. Der Grund dürfte sein, dass das Projekt GBN weitere Hürden nimmt. So bestätigt der Baselbieter Regierungsrat Thomas Weber, dass zur Finanzierung des Hafenbeckens 3 eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen den Basler Kantonen, den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und dem Bund bei den Beteiligten in der Vernehmlassung sei: «Es geht darum, die Rolle und die Interessen des Bundes im Zusammenhang mit den Rheinhäfen, die mit der Revision des Gütertransportgesetzes auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt wurde, in Abstimmung mit den Kantonen und der Unternehmung SRH zu konkretisieren.»

Man kann das auch direkt ausdrücken: Die Beteiligten sind sich einig, dass die Rheinschifffahrt durch ein drittes Hafenbecken an das Terminal GBN angeschlossen werden soll. Daraus folgt, dass die beiden Basel als Hafen-Eigentümer, die SRH und der Bund die neu im Gütertransportgesetz vorgesehene Mitfinanzierung der Hafeninfrastruktur konkret diskutieren. Das Gütertransportgesetz wurde gemacht, um es anzuwenden.

Auf der anderen Seite scheint das Projekt Container Terminal Weil (CTW) von Swissterminal, Ultra-Brag und Danser in Weil am Rhein aktuell zu stagnieren: «In Absprache mit Roman Mayer von Swissterminal, und Oberbürgermeister Wolfgang Dietz gibt es aktuell keinen neuen Sachstand zu berichten», teilt Gabriele Völling aus dem Weiler Stadtbauamt mit.

# 89

Millionen Franken Wertschöpfung sowie 578 Arbeitsplätze würden mit dem geplanten Grossterminal Gateway Basel-Nord (GBN) entstehen.

Mit anderen Worten: Die für den Bau des Containerterminals erforderliche Umzonung des Areals in Deutschland oder die Planung des Autobahnanschlusses sind nicht weiter gekommen.

## Bund entdeckt die Häfen

Dass die Finanzierung des Hafenbeckens 3 auf gutem Weg ist, darf man auch daraus schliessen, dass beim Bund die nationale Bedeutung der Rheinhäfen mittlerweile stärker ins Bewusstsein gerückt ist. Dies zeigt sich bereits heute Nachmittag: Da wird in Kleinhüningen das neue Hafenhafen-Stellwerk eingeweiht. Bisher arbeitete man mit der mechanischen Anlage auf der Basis einer Technologie von 1912. Nun folgt ein digitalisiertes System, das mit den Standards des europäischen Bahnverkehrs kompatibel ist.

Dafür und für die gleiche Umrüstung der Hafenbahn in den Baselbieter Häfen, die 2018 beendet sein wird, steuert der Bund 30 Millionen Franken bei. Weitere 35 Millionen aus Bundesbern gibts gemäss Hafendirektor Hadorn für die Südanbindung Auhafen - Schweizerhalle der Hafenbahn. Dieses 900 Meter lange Gleis schafft erstens eine zweite Verbindung Hafenbahn zum Rangierbahnhof Muttenz. Zweitens wird dadurch das Industriegebiet Schweizerhalle direkt mit dem Hafen verbunden, sodass künftig im werksinternen Bahnverkehr die dort ansässigen Firmen ihre Logistik vermehrt über den Rhein abwickeln können. Davon werde auch das neue Produktions- und Logistikzentrum der Coop in Salina Raurica profitieren, erklärt Hadorn. In Betrieb gehen soll das Verbindungsgleis im Jahr 2020.