

Gateway Basel Nord

Ein Kuckucksei für Basel. Und alles applaudiert.

Von Roman Mayer

Geplant war alles ganz anders. Basel sollte als Drehscheibe im internationalen Containerverkehr entlastet werden. Die Lastwagenverkehre zu den Terminals sollten aus dem städtischen Raum verlegt und die Belastungen und Risiken für die Bevölkerung spürbar reduziert werden.

Deshalb startete SBB Cargo in enger Absprache mit dem Bund 2005 die Planung für ein riesiges Terminalprojekt im Zürcher Limmattal. «Gateway Limmattal» sollte als künftige zentrale Drehscheibe den Container-Umschlag Schiene/Strasse übernehmen. Die internationalen Güterzüge in die Schweiz sollten dann nicht mehr in Basel enden, sondern weiterfahren bis Dietikon, 15 Kilometer vor den Toren Zürichs. Hier war genügend Platz für die ehrgeizigen Pläne.

Doch es kam anders. Die Limmattalerinnen und Limmattaler wehrten sich. Sie fürchteten die Lastwagenlawine ebenso wie das Gefahrgut, das vor ihrer Haustüre umgeladen werden sollte. Dazu müssen Sie wissen: Praktisch in jedem Terminal wird Gefahrgut umgeschlagen. Je kleiner das Terminal, desto kleiner die Menge. Und je kleiner die Menge, desto geringer die Risiken für Bevölkerung und Natur. Das Gateway Limmattal aber sollte riesig werden.

Bewohner lehnten ab

Bald merkten die Gemeindebehörden, dass ein Gateway Limmattal der Bevölkerung nicht zugemutet werden durfte. Sie nahmen die Befürchtungen und Einwände der Bürger auf und stellten sich ebenfalls gegen das Projekt. Das war das Ende des Gateways Limmattal. Anfang 2014 begruben SBB Cargo und Bundesbehörden die Pläne definitiv. Und setzen seither auf Basel.

Damit verkehrten sie ihre ursprüngliche Idee ins Gegenteil: Statt die Bevölkerung im Grossraum Basel von LKWs zu entlasten, soll jetzt plötzlich der gesamte Containerumschlag mitten im urbanen Raum stattfinden. Fokussiert und zentralisiert an einem einzigen Ort und alles dicht

beieinander. Auch die Risiken. Das ist – um es nett zu sagen – sehr mutig. Auch im Hinblick auf die Landesversorgung und das Ziel, grosse Systeme immer möglichst stabil zu gestalten: Statt die bisher bestens funktionierende dezentrale Struktur weiterzuentwickeln, wird mit Gateway Basel Nord alles auf eine Karte gesetzt. Fachleute nennen so etwas ein Klumpenrisiko. Und keiner sagt etwas. Oder fast keiner.

Dass SBB Cargo und die beteiligten – teilweise ebenfalls staatlich kontrollierten – Unternehmen Gateway Basel Nord möglichst rasch und anstandslos bauen möchten, ist aufgrund der Interessenslage verständlich. Nicht verständlich ist es, wenn auch die Behörden unserer Kantone Basel Stadt und Baselland in die Euphorie einstimmen und das Projekt, das die Aargauer und Zürcher aus ihrem Gebiet verjagten, als – so kürzlich ein Baselbieter Ständerat in dieser Zeitung – «Lobbying-Erfolg» für die ganze Region feiern. Ein Kuckucksei für Basel. Und alles applaudiert.

Die Kunden bezahlen für dasselbe fünfmal mehr. Wie soll man das nennen: Skandal?

Ich leite als Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates ein Familienunternehmen, das mein Vater vor 46 Jahren gründete. Unter dem Namen Swissterminal betreiben wir in Basel, Birsfelden, Frenkendorf, Liestal und Niederglatt (ZH) fünf Containerterminals. Für viele Kunden sind wir die willkommene private Alternative.

Mit dem riesigen Gateway-Basel-Nord-Projekt würde unser Unternehmen Schritt für Schritt vom Markt gedrängt – der bisherige Wettbewerb würde ersetzt durch ein Quasi-Monopol rund um den Staatsbetrieb SBB Cargo. Bedroht wären auch die Stellen unserer 80 Mitarbeitenden. Denn die Kapazitäten von Gateway Basel Nord sind derart überdimensioniert, dass die

Betreiber mit Dumpingpreisen alles tun müssten, um eine auch nur annähernd genügende Auslastung zu erreichen.

SBB Cargo arbeitet schon heute darauf hin. Für Strecken zwischen eigenen Umschlagstellen hat das Unternehmen für 2018 die Frachtpreise im Kombinierten Binnen-Güterverkehr teilweise markant gesenkt. Auf einigen Strecken gelten nun eigentliche Kampfpreise, die jeder vernünftigen Kostenkalkulation spotten. Gleichzeitig verteuerte SBB Cargo die Tarife für Verkehre mit Umschlagstellen von Dritten. Das Resultat sind Preisdifferenzen von bis zu 480 Prozent. Das heisst: Unsere Kunden bezahlen für dieselbe Transportleistung bis zu fünfmal mehr. Wie soll man das nennen: Skandal?

Falsche Zahlen und Behauptungen

Dass die Gateway-Befürworter in ihrer Fixierung auf das Grossprojekt haufenweise mit falschen Zahlen und Behauptungen operieren, passt bestens ins Bild: Zwar bieten die Reedereien der Weltmeere ihre Frachter inzwischen reihenweise zum Verkauf an, weil als Folge von Digitalisierung und weltwirtschaftlichen Entwicklungen riesige Überkapazitäten bestehen. Trotzdem behaupten die Gateway-Befürworter, die Transportmengen würden auch künftig kräftig wachsen. Das stimmt nicht.

Zwar liegt der Anteil der Ware, die in den Basler Rheinhäfen heute vom Schiff auf die Bahn verladen wird, im einstelligen Prozentbereich. Trotzdem behaupten die Befürworter, dank des Gateways werde der Modalsplit zugunsten der Bahn auf 50 Prozent hochschnellen. Das stimmt nicht.

Zwar gefährdet Gateway Basel Nord viele private Arbeitsplätze. Trotzdem behaupten die Befürworter, das Projekt bringe für unsere Region – ich zitiere nochmals den Ständerat aus Baselland – «gegen 600 Arbeitsplätze». Auch das stimmt nicht.

Ein Kuckucksei bleibt ein Kuckucksei – auch wenn es mit den schönsten Farben bemalt wird.

Roman Mayer ist Präsident und Delegierter des Verwaltungsrats von Swissterminal.

Nachrichten

Idorsia startet weitere Phase-III-Studie

Allschwil. Nachdem das Biotechunternehmen Idorsia seit Mitte Mai den Start von drei Phase-III-Programmen angekündigt hat, folgt nun die vierte Phase-III-Studie. Der erste Patient für das Programm Precision wurde bereits für die klinischen Tests zum Wirkstoff Aprocitentan rekrutiert. Aprocitentan ist ein Medikament zur Behandlung von Bluthochdruck. Das Ziel der Studie ist es laut Mitteilung, die Wirksamkeit und Sicherheit beim Einsatz des Präparats bei erwachsenen Patienten mit resistentem Bluthochdruck zu untersuchen. Im Rahmen der Precision-Studie sollen von anfänglich 600 mindestens 300 Patienten die Tests abschliessen. jw

Mark und Pfennig im Milliardenwert im Umlauf

Frankfurt/Main. Mehr als 16 Jahre nach der Einführung des Euro-Bargelds horten die Menschen im In- und Ausland immer noch Mark und Pfennig im Milliarden-Wert. Nach Angaben der Deutschen Bundesbank waren bis Ende Mai Scheine im Wert von 5,91 Milliarden Mark (3,02 Milliarden Euro) und Münzen im Wert von 6,69 Milliarden Mark (3,42 Milliarden Euro) im Umlauf – insgesamt also 12,6 Milliarden Mark. Zum Vergleich: Vor der Euro-Bargeldeinführung am 1. Januar 2002 waren es noch 162,2 Milliarden D-Mark. SDA

Media-Saturn zieht Reissleine in Russland

Düsseldorf. Der Elektronikhändler Media-Saturn Ceconomy zieht die Reissleine und trennt sich von seinem verlustreichen Russlandgeschäft. Der bereits Ende vergangener Woche angekündigte Verkauf der defizitären Sparte an den russischen Konzern Safmar sei besiegelt worden, teilte Ceconomy in Düsseldorf mit. SDA

Kooperation bei Audi und Hyundai

London. Audi will künftig mit dem südkoreanischen Autokonzern Hyundai bei Brennstoffzellen für Elektrofahrzeuge zusammenarbeiten. Geplant sei ein Austausch von Patenten und Zugang zu nicht wettbewerbsrelevanten Bauteilen, teilte Audi am Mittwoch mit. SDA

Batteriefabrik-Standort in Deutschland

Frankfurt. Tesla-Chef Elon Musk hat Deutschland als möglichen Standort für eine Batteriefabrik in Europa ins Spiel gebracht. Deutschland sei ein Favorit, erklärte Musk per Twitter bereits am Dienstag. «Vielleicht ist es sinnvoll an der deutsch-französischen Grenze in der Nähe der Benelux-Länder», antwortete er auf die Frage eines Followers. SDA

Maschinenbauexport gewinnt an Tempo

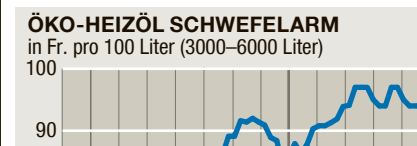
Frankfurt/Main. Deutschlands Maschinenbauer haben trotz der Verschärfung von Handelskonflikten ihr Exporttempo erhöht. In den ersten vier Monaten stieg die Ausfuhr von Maschinen «Made in Germany» nominal – einschliesslich Preiserhöhungen – gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,4 Prozent auf 56,1 Milliarden Euro, wie der Branchenverband VDMA mitteilte. SDA

Kryptobörse verliert Millionen durch Hacker

Seoul. Die südkoreanische Kryptowährungsbörse Bithumb hat nach eigenen Angaben durch Hackerangriffe 35 Milliarden Won (27,4 Millionen Euro) an virtuellen Zahlungsmitteln verloren. Bithumb rief seine Kunden dringend auf, vorerst kein Geld mehr in den digitalen Geldbörsen für den Handel zu deponieren. SDA

Heizölmarkt

Die Spannung steigt



Börse

SMI erholt sich

