

Bundesamt sucht einen Kompromiss für Terminals



(Foto: DVZ Grafik)

12. August 2013 | von **Tim-Oliver Frische** 

Überflüssig bis alternativlos - so weit gehen die Meinungen über das Großterminalprojekt [Gateway Limmattal](#) auseinander. Es ist von den [Schweizerischen Bundesbahnen](#) (SBB) als Drehscheibe für den Kombinierten Verkehr (KV) in der Schweiz angedacht und polarisiert die Marktteilnehmer. Das zweite Großterminalprojekt Basel Nord hingegen sehen viele als notwendig an - auch wenn hier noch nicht alle Hausaufgaben erledigt worden sind.



(Foto: Frische)

„Neue Terminals können durchaus im grenznahen Deutschland oder Italien stehen.“

Conrad Tobler, Geschäftsführer SSC



(Foto: Frische)

„Das Terminalpaket der SBB ist auch ein bisschen Heimatschutz, um ihre Position zu festigen.“

Hans-Peter Dreier, CEO Dreier AG

„Das Gateway Limmattal wird unsere Terminallandschaft in der Schweiz verändern. Es schafft eine neue Hierarchie zwischen einem übergelagerten Gateway und den bestehenden, dezentralen Terminals“, ist Peter Füglistaler, Direktor des [Bundesaamtes für Verkehr \(BAV\)](#), überzeugt. Zusammen mit der Branche (und einem extra dafür engagierten Mediator) soll die Frage geklärt werden, „wie wir die bestehenden Terminals in dieses Konzept einbinden können“. Bis Ende 2013 wird ein Ergebnis erwartet, „das von der Branche und den Kunden getragen wird“, wie Füglistaler hofft.

Für das BAV ist die Sache grundsätzlich klar: „Die bestehenden Terminals in der Schweiz sind praktisch vollständig ausgelastet und teilweise veraltet. Für das prognostizierte Wachstum, namentlich im kombinierten Import-/Export-Verkehr, sind zusätzliche Kapazitäten nötig“, kommentiert BAV-Sprecher Andreas Windlinger auf DVZ-Anfrage.

Der SBB Cargo spielt dieses Statement in die Karten: Der Staatsbetrieb sieht die Notwendigkeit und Daseinsberechtigung am Markt für beide Projekte gegeben. „Hier gibt es kein Entweder-oder“, betont Beat Lampart, SBB-Cargo-Unternehmensentwicklung, auf DVZ-Nachfrage.

„Das Terminalpaket der SBB Cargo ist schon auch ein bisschen Heimatschutz“, findet indes Hans-Peter Dreier, CEO der [Dreier AG](#). „Mit dem können sie ihre

Position festigen und sich dem freien Markt entziehen.“ Auch Markus Breisinger, Projektleiter des Logistikclusters Region Basel, sieht nicht, dass der Markt beide Großterminalprojekte benötige. Er fragt: „Wer ist der Markt?“ Und bezieht Stellung: Wer die Positionspapiere zu den Terminalstrategien gelesen habe, käme zum Schluss, dass „wohl nicht viele die SBB-Cargo-Meinung teilen, dass der Markt Limmattal braucht. Von der Notwendigkeit Basel Nord sind hingegen alle überzeugt“, so Breisinger gegenüber der DVZ. Allerdings fehle für Basel Nord noch der Businessplan. Dieser war bereits für März angekündigt. Marktteilnehmer, wie etwa der größte Schweizer Einzelhändler [Migros](#), erwarten diesen nun für September, wie Migros-Logistik-Direktor Bernhard Metzger auf Anfrage bestätigt.

Kein optimaler Terminalbetrieb

Füglister sieht indes die Notwendigkeit, zumindest "einen Mittelweg zu finden, moderne Großterminals zu bauen und damit die bestehende Terminallandschaft als Gesamtes weiterzuentwickeln". Eine "historisch gewachsene, dezentrale Terminalstruktur", die nicht immer einen "optimalen Betrieb" erlaube, sei "nicht zwingend das Richtige für die Zukunft". Gleichwohl verspricht er, die "Interessen und Wünsche der Logistikbranche aufzunehmen".

Einen Wunsch, der eher als mutige Anregung zu verstehen ist, hat Dreier parat: "Wie wäre es denn, wenn Limmattal überdacht würde?", fragt er. Die Fläche oberhalb der Schienen würde zum gegenwärtigen Planungsstand "null genutzt". Klar koste eine Überdachung Millionen, "aber so bekommen wir wieder Fläche, die wir dringend benötigen". Eine Strategie, die die großen asiatischen Städte fahren, weil sie ein Platzproblem haben - ähnlich wie die Schweiz in der Logistik. Etwa für Leer-Containerdepots.

Dreier ist überzeugt, dass in die Terminalinfrastruktur investiert werden muss, um zukünftig 700-m-Ganzzüge abfertigen zu können. Heute würden die Züge maximal 600 m lang sein, müssten in dreimal 200 m aufgeteilt und rangiert werden, Container heruntergenommen, ins Zwischendepot gebracht und dann wieder auf den Zug gehievt werden - "das ist sehr ineffizient. Wenn immer nur rangiert werden muss, entstehen Kosten, die niemand bezahlen will." Dreier sieht in den Planungen der SBB auch nur Container, aber keine Wechselbrücken oder Sattelaufleger. Diese Transportbehälter brauche es aber, um eine wirkliche Bündelungs- und Verteilfunktion im Binnenverkehr für die Schweiz übernehmen zu können. "So wie Limmattal heute geplant ist, brauchen wir das Großterminal nicht", sagt er unmissverständlich.

"Ist es überhaupt notwendig, das Terminal Limmattal in ein Programm aufzunehmen und mehrere Millionen darin zu investieren?", fragt auch der Astag kritisch. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband gibt offen zu, dass er eine Terminalstrategie verfolge, "die sich ein wenig von der des Bundes unterscheidet", wie Astag-Direktor Michael Gehrken auf DVZ-Anfrage erläutert. "Wir gehen davon aus, dass in einem ersten Schritt vor allem Neuordnungen rechtlicher Natur notwendig sind, um den freien Zugang zur Terminallandschaft zu gewährleisten", erklärt er. "Da sehen wir in erster Linie die Terminals der Schweizerischen Post in Daillens, Härkingen und Frauenfeld", listet er auf. "Es bringt nichts, Terminals zu bauen und einen Betreiber zu haben, aber keinen neutralen Zugang zu den Terminals zu gewährleisten." Der [Astag](#) möchte an den bestehenden Terminalanlagen anknüpfen und diese ausbauen. Zudem sieht der Verband, "dass Basel Nord, ob bi- oder trimodal, das steht noch im Raum, notwendig sein wird". Und wenn sich in zehn Jahren zeige, dass Limmattal auch notwendig sein sollte, "dann kann das immer noch gebaut werden. Aber nicht schon jetzt, nur weil dort die SBB Land hat. Das macht so keinen Sinn."

Keine freie Verkehrsträgerwahl

Der Astag stört sich massiv an den Grundlagen im kantonalen Richtplan für die KV-Drehscheibe Limattal: Die sehen vor, dass nur 20 Prozent des Verkehrs auf der Straße weitertransportiert werden, respektive von der Straße kommen dürfen. "Das funktioniert wirtschaftlich nicht. Die logistischen Bedürfnisse müssen auch dort die freie Wahl des Verkehrsträgers garantieren", fordert Gehrken.

Conrad Tobler, Geschäftsführer des Schweizer Verladerverbandes [Swiss Shippers Council \(SSC\)](#), findet derweil: "Neue Terminals können durchaus im grenznahen Deutschland oder Italien stehen." Dort sei noch eine "gewisse Größe machbar. Nicht nur zum Nutzen für die Schweiz, sondern für ganze Regionen wie die Lombardei, Süddeutschland oder Lyon", zählt er auf. Limmattal hingegen sei "eine Endstation im ohnehin verstopften Raum Zürich".

Diesen Ansatz unterstützt der Astag: "Wenn sich zeigen sollte, dass anstelle von Frauenfeld besser im österreichischen Terminal Wolfurt oder auch in Norditalien investiert werden sollte, dann ist das durchaus sinnvoll. Es muss dort investiert werden, wo die Verkehrsströme heute schon durchgehen", betont Gehrken.