

Beilage 3

Entwicklung des Containerverkehrs und des Modal Split beim Importverkehr auf der Rheintalschiene

Dr. Rainer Füeg

April 2016

Entwicklung des Containerverkehrs und des Modal Split beim Importverkehr über die Rheintalschiene

In Kürze

- Knapp die Hälfte der Containerimportverkehre gehen in die Nordwestschweiz, weitere 40 % ins Mittelland, und damit weniger als 150 km weit
- Bis zu einer Distanz von rund 100 km ist der LKW preislich konkurrenzlos, ab rund 200 km ist es (bei paarigen Verkehren) die Bahn
- Aufgrund der demografischen Entwicklungen, der strategischen Entscheide vieler Industriebetriebe in der Schweiz und der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsflüsse in Europa dürfte sich der Containerverkehr in Zukunft mit weit geringeren Zuwachsraten entwickeln als in den letzten zehn Jahren
- Selbst bei deutlichen Effizienzsteigerungen im Umschlag dürfte ein Anstieg des Bahnanteils beim Wegtransport von Containern ins Inland von heute 10% auf 60% realitätsfremd sein.

1. Ausgangslage

Die Planungsgemeinschaft „Gateway Basel“ (SBB Cargo, HUPAC, Rhenus Contargo) und die Basler Rheinhäfen planen die Errichtung eines trimodalen Terminals „Basel Nord“ mit einem Investitionsvolumen von 175 Mio. Franken, von denen

- Rund 100 Mio. Franken auf das Hafenbecken III entfallen (zu 50 % durch den Bund subventioniert)
- Rund 75 Mio. Franken auf den Bahnterminal entfallen (Horizont 2020, zu 80 % durch den Bund subventioniert).

Die Subventionen stammen aus den vom Bund im Jahre 2015 beschlossenen Investitionsbeiträgen von 250 Mio. CHF an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung für Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr¹.

Der neue trimodale Terminal soll im Endausbau eine Kapazität von 390'000 TEU aufweisen und in der Lage sein, die erwartete Zunahme des Containerverkehrs aus den ARA- und den Nordseehäfen zu bewältigen². Die Kapazität der Basler Rheinhäfen werde dagegen angesichts des erwarteten Verkehrswachstums bis 2019 erschöpft sein. Der neue Terminal solle dereinst auch den Terminal auf dem Güterbahnhof Wolf in Basel ersetzen, welcher in unbestimmter Zeit geschlossen werde.

Die Unternehmungen Swissterminal, Danser und Ultra Brag planen einen Terminal „CTW“ in Weil am Rhein, mit welchem die aus städtebaulichen Gründen im Jahre

¹ Bundesbeschluss vom 10. September 2015 über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge gemäss GÜTG, GVVG und MinVG für die Jahre 2016–2019

² <http://verlag.baz.ch/artikel/?objectid=16FF0F44-304E-440F-864829B13D580BEC>

2029 wegfallende Hafenanlage Kleinhüningen ersetzt werden soll. CTW verfügt über ein Anschlussgleis in das Terminal DUSS in Weil, werde Investitionskosten von rund 15-20 Mio. Euro verursachen (mit einer möglichen öffentlichen Förderung von 50% bis 70%) und 100'000 TEU umschlagen können (mit Ausbaumöglichkeiten bis 150'000 TEU). Voraussetzung ist allerdings ein Vollanschluss an die Autobahn in Weil, mit welchem der LKW-Verkehr über die A98 über Rheinfeldern weggeführt werden kann.

Gemäss einer Studie von TransCare verfügen die bestehenden Terminals derzeit noch über eine Kapazitätsreserve von mehr als 25 %, wobei die bimodalen Terminals (Strasse/Schiene) insgesamt höhere Kapazitätsreserven haben als die Terminals in den Rheinhäfen³. Diese Kapazitäten könnten durch Ausdehnung der Betriebszeiten sowie durch einen Ausbau in Frenkendorf und Rekingen noch erheblich gesteigert werden.

Der Ersatzbedarf an Hafenanlagen im Hinblick auf das Jahr 2029 ist unbestritten. Hingegen befürchten die privaten Anbieter, dass die überwiegend mit staatlichen Mitteln zu erstellende trimodale Umschlagsanlage Basel Nord erhebliche Überkapazitäten schaffen wird, mit welchen ihre bestehende Infrastruktur entwertet und der Wettbewerb massiv verzerrt wird.

2. Wettbewerbssituation

Der Güterverkehr der SBB war und ist (mit wenigen Ausnahmen in der jüngsten Vergangenheit) defizitär. Im Jahre 2015 erwirtschaftete er Verkehrserträge von 870 Mio. Franken, wies allerdings Betriebskosten von 980 Mio. Franken auf⁴. Mit 15'065 tkm lag der durchschnittliche Transportpreis bei 5.8 Rappen pro tkm. Gemessen am Gesamtaufwand lag der Verkehrsertrag damit 11.2 %, der Gesamtertrag 2.9 % unter den Gestehungskosten. Mit einem Umschlag von rund 50'000 Containern auf dem Bahnhof Wolf (entspricht 80'000 TEU)⁵ ist die SBB der zweitgrösste Container-Umschlagsbetrieb in der Region.

Mit einem Anteil von rund 60 % der im Rheinhafen umgeschlagenen Container ist Swissterminal der grösste Anbieter im Container-Umschlagsgeschäft. Mit 70 Vollarbeitsplätzen und einer Fläche von 92'000 m² wurden im Jahre 2015 auf den vier Standorten insgesamt rund 250'000 Container (entspricht rund 400'000 TEU) zu knapp kostendeckenden Preisen umgeschlagen.

3. Relationen im Importverkehr

In den Basler Rheinhäfen wurden im Jahre 2015 rund 5.3 Mio. t umgeschlagen, wovon 2.5 Mio. Trockengüter und 2.8 Mio. Flüssiggüter. Der Containerumschlag

³ TransCare - Vorbereitung Positionspapier Terminalinfrastruktur, 27.4.2015

⁴ Konzernrechnung SBB 2015

⁵ Verwendet wird ein Umrechnungsfaktor von 1.6

belief sich auf 102'916 TEU, wovon 56'262 TEU ankommend und 46'654 TEU abgehend⁶.

Gemäss der Logistikmarktstudie 2016⁷ werden knapp 60 % der über die Binnenschifffahrt importierten Güter per Bahn und 40 % per LKW weiter transportiert. Die Güter gehen zu 21 % in die Nordwestschweiz (BS/BL/AG), zu 54 % ins Mittelland und zu 25 % in andere Schweizer Regionen (Tab. 1). In diesen Gesamtimporten sind allerdings die Flüssiggüter und die trockenen Massengüter inbegriffen, welche nicht in Containern transportiert werden.

Tabelle 1: Relationen im Importverkehr, in Prozent

Region	Total Import	Davon LKW	Container	Davon LKW
Nordwestschweiz	21 %	60 %	49 %	80 %
Mittelland, wovon	(54 %)	(46 %)	(39 %)	(92 %)
-Espace Mittelland	29 %	58 %	13 %	80 %
-Zentralschweiz	11 %	43 %	6 %	100 %
-Raum Zürich	14 %	25 %	20 %	100 %
Ostschweiz	16 %	33 %	3 %	9 %
Genferseeregion	5 %	3 %	6 %	94 %
Tessin	4 %	2 %	3 %	100 %

Stellt man auf den reinen Containerverkehr ab, so zeigen von Swissterminal im Herbst 2012 durchgeführte Erhebungen ein ganz anderes Bild. Knapp 50 % der Containerverkehre gehen in die Nordwestschweiz, weitere 39 % ins Mittelland und nur gerade 12 % in weiter als 100 km entfernte Gebiete der Schweiz (Tab. 1). Der LKW-Anteil ist entsprechend wesentlich grösser, wobei der in der Relation „Genferseeregion“ ausgewiesene Anteil statistisch wohl nicht signifikant ist. Eine Ausnahme sind die Verkehre in die Ostschweiz, wo die Zulieferung praktisch ausschliesslich über die Bahn erfolgt. Die Standorte in der Ostschweiz werden darüber hinaus in erheblichem Umfang auch von Terminals in Ulm, Wolfurt und anderen grenznahen ausländischen Standorten versorgt.

4. Erwartetes Wachstum des Containerverkehrs

In den vergangenen zehn Jahren hat der Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen trotz konjunktureller Schwankungen jährlich um 1.9 % zugenommen. Dieser hohe Zuwachs stammte einerseits aus der Globalisierung, andererseits aus Veränderungen im Transportwesen („Containerisierung der Transporte“). Diese hohen Zuwachsraten dürfen allerdings nicht in die Zukunft projiziert werden, da weder die demografischen Bedingungen, noch die Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz, noch die Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten dieselben sein werden wie in den vergangenen zwanzig Jahren.

⁶ Port of Switzerland, Jahresstatistik 2015

⁷ Universität St. Gallen, Logistikmarktstudie Schweiz 2016

4.1 Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz

In den vergangenen zehn Jahren hat die Bevölkerung in der Schweiz insgesamt um zehn Prozent zugenommen, was einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs um 1.0 % entspricht. Dieser Zuwachs stammte primär aus Zuwanderungen und der Zunahme der ausländischen Bevölkerung, während die Zahl der Schweizer jährlich nur gerade um 0.5 % wuchs⁸. Für die kommenden dreissig Jahre rechnet das Bundesamt für Statistik mit einem Rückgang des Bevölkerungswachstums auf +0.7 % pro Jahr.

Gleichzeitig hat sich ein markanter demografischer Wandel ergeben. Stellten die über 64jährigen im Jahre 2005 noch 16 % der Bevölkerung, so stieg deren Anteil bis 2014 bereits auf 18 %, und er wird in den kommenden Jahren weiter steigen.

Während aus dem erwarteten Bevölkerungszuwachs auch eine weitere Zunahme der Nachfrage nach Importgütern abgeleitet werden kann, dämpft der steigende Anteil der älteren Bevölkerung dieses Wachstum, und der rasante Ausbau des online-Handels und das Anschwellen des Konsumtourismus haben ebenfalls negative Auswirkungen auf das Wachstum des Warenimports in Containern.

4.2 Deindustrialisierung der Schweiz

Nicht nur die Aufhebung des EUR/CHF-Kurses im Januar 2015, welche Güter aus der Schweiz schlagartig um gut 15 % verteuerte, sondern auch die weltweiten Veränderungen der Arbeits- und Produktionsbedingungen und der seit Jahren immer stärker werdende Schweizer Franken hatten in den vergangenen Jahren eine zunehmende Deindustrialisierung zur Folge. In der Nordwestschweiz ist beispielsweise der Industrieanteil an der Beschäftigung in den vergangenen dreissig Jahren von rund einem Drittel auf nur noch 20 % gesunken⁹. Aufgrund der bereits bekannten Verlagerungspläne vieler Industriebetriebe ist absehbar, dass dieser Prozess sich in den kommenden Jahren weiter verstärken wird. Damit reduziert sich sowohl der Export, als auch der Import von Rohmaterial und Zwischenprodukten.

Auch die SBB musste im Güterverkehr im Jahre 2015 wieder einen Verlust hinnehmen, welcher teilweise mit dem Wechselkurs, teilweise aber auch mit der Verlagerung der Produktion vieler Kunden ins Ausland begründet wurde¹⁰. Die fast ausschliesslich auf den Transitverkehr ausgerichtete BLS-Cargo konnte im selben Jahr dagegen ein weit stärkeres Wachstum erzielen.

4.3 Entwicklungen auf den Verkehrsmärkten

Auch die „Containerisierung der Transporte“ ist weitgehend abgeschlossen. Nach Aussagen von Branchenkennern¹¹ werden heute bereits weit über 90% der in Containern transportierbaren Güter in Containern transportiert. Dementsprechend hat der Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen in den vergangenen fünf Jahren

⁸ Bundesamt für Statistik

⁹ Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2014/2015, s.66

¹⁰ Andreas Meyer, CEO SBB an der Bilanzpressekonferenz 2016, in: bz 19.3.2016

¹¹ Frank Appel (Deutsch Post/DHL) am Europäischen Wirtschaftsforum Verkehr, 11.3.2016 in Bonn

nur noch um jährlich 0.7% zugenommen¹². Die Sättigungserscheinungen sind also bereits heute deutlich spürbar.

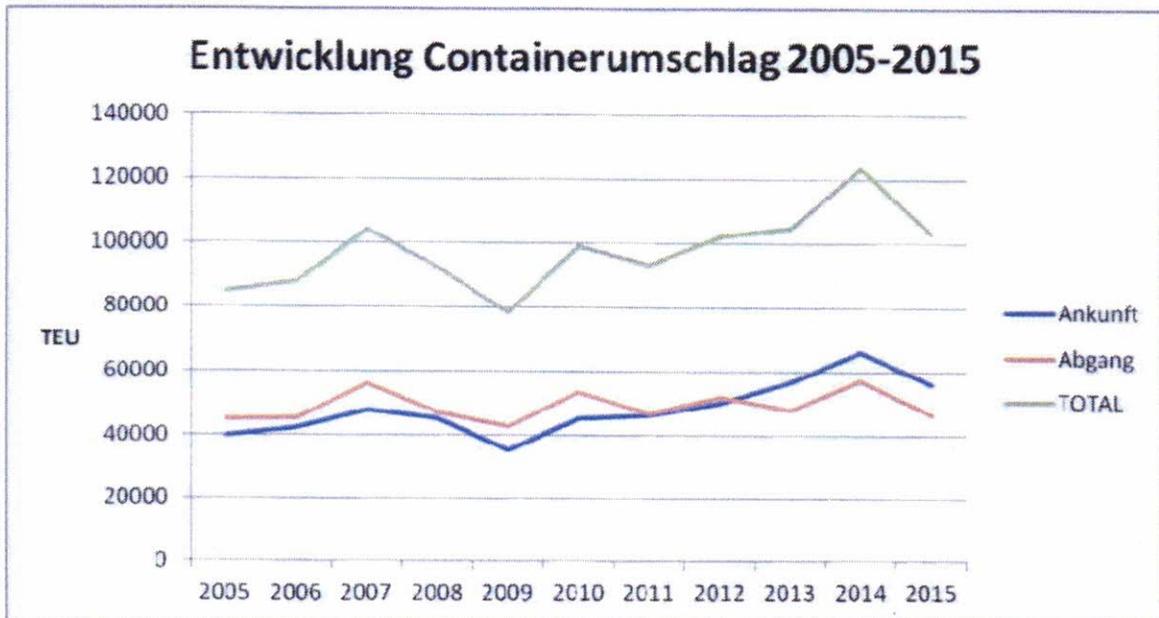


Abb. 1: Entwicklung des Containerumschlags in den Basler Rheinhäfen

Zusätzliche Wachstumsimpulse für das Containergeschäft werden aus den Marktanteilsgewinnen Rotterdams und aus der beabsichtigten Veränderung des Modalsplits im Hafen Rotterdam zugunsten von Binnenschiff (von 37% auf 45%) und Bahn (von 16% auf 20%) erwartet. Nicht berücksichtigt wird dabei, dass der Marktanteilsgewinn Rotterdams in erster Linie zulasten der Nordseehäfen gehen dürfte, womit der gesamte Containerverkehr auf der Rheinschiene insgesamt weniger stark wächst als im Hafen Rotterdam. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels und der Fertigstellung der Verbindungen nach Italien verbessern sich darüber hinaus mittelfristig auch die Chancen der Mittelmeerhäfen (Genau, Koper, Piräus) bei der Belieferung der Schweiz und Süddeutschlands, was zu geringeren Transportzeiten aus Asien führt und für die Wirtschaft entsprechend attraktiv ist. Verschiedene internationale Speditionen planen daher bereits heute einen Ausbau ihrer Präsenz in den Mittelmeerhäfen.

Schliesslich ist der Welthandel in den vergangenen fünf Jahren nur noch um 4.5 % pro Jahr gewachsen, und in den kommenden fünf Jahren dürfte der Zuwachs noch geringer ausfallen¹³. Die Transformationen in China liessen das dortige Wachstum von über zehn auf nur noch rund sechs Prozent zurückgehen, und der angestrebte Umbau der chinesischen Wirtschaft in Richtung Binnenwirtschaft wird die Exportleistung weniger stark als in der Vergangenheit zunehmen lassen.

¹² Port of Switzerland, Statistiken 2015 - Containerverkehr

¹³ IMF World Economic Database, October 2015

4.4 Auswirkungen auf den Containerverkehr

Aufgrund der demografischen Entwicklungen, der strategischen Entscheide vieler Industriebetriebe und der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsflüsse dürfte das Wachstum des Containergeschäfts im Raum Basel weit geringer ausfallen als die in den Planungen von Basel Nord angenommen 2.5 % bis 3.5 % pro Jahr. Nur schon ein jährlicher Zuwachs um zwei Prozent hätte zur Folge, dass die Kapazitätsgrenze in den Rheinhäfen bis 2030 nicht erreicht würde und bei den Schienen/Strassenterminals erst im Jahre 2025. Bei einem jährlichen Wachstum des Containerumschlags um nur ein Prozent (wie in den Rheinhäfen in den vergangenen fünf Jahren) würde selbst in den Schienen/Strassenterminals die Kapazitätsgrenze bis 2030 nicht erreicht.

5. Transportpreise und Modalsplit

Ein Vergleich der aktuellen Marktpreise für Containertransporte zeigt, dass der LKW bis zu einer Distanz von gut 100 km preislich konkurrenzlos ist. Bei einer Distanz zwischen 120 km und 160 km sind Bahn (bei paarigen Verkehren) und LKW ungefähr vergleichbar, und ab etwa 200 km ist die Bahn bei paarigen Verkehren preislich im Vorteil (Tab. 2). Bei strategisch wichtigen Bahnhöfen mit kurzen Distanzen ab Basel (z.B. Dagmersellen, Rothenburg oder Suhr) bietet die Bahn bei paarigen Verkehren dank interner Quersubventionierung allerdings ebenfalls konkurrenzfähige Preise an.

Tabelle 2: Preisvergleich 2015 Swiss Split/LKW (in Franken, pro Ladeinheit)

Destination	Distanz (km)	Swiss Split ¹⁴	LKW ¹⁵	Mehrpreis Swiss Split
Nordwestschweiz (Pratteln)	9	526	275	251
Nordwestschweiz (Däniken)	47	643	453	190
Raum Zürich (Spreitenbach)	72	697	579	118
Espace Mittelland (Bern)	96	814	675	139
Stufe 91-120	120	814	774	40
Ostschweiz (Uzwil)	144	947	942	5
Stufe 121-160	150	962	942	20
Stufe 121-160	160	962	997	-35
Stufe 161-200	200	1162	1239	-77
Ostschweiz (Ems)	207	926	1275	-349
Tessin (Cadenazzo)	239	949	1402	-453
Genferseeregion (Visp)	287	957	1648	-691

¹⁴ Vereinbarung Groupement Rhin/Groupement Fer 2016 ./.. Rabatt für paarig verladene Container

¹⁵ ASTAG Tarif 2015 ./.. marktübliche Rabatte

Nicht berücksichtigt sind bei diesem Vergleich allerdings die Auswirkungen des zeitlichen Mehraufwands des Bahntransports. Die SBB benötigen in der Regel ein bis zwei Tage länger als der Strassenverkehr um den Container zu retournieren. Daraus resultiert für den Spediteur angesichts der Dauer des Transports über den Rhein und der zur Verfügung stehenden Zeit, in welcher der Container mietfrei genutzt werden kann, ein gewisses Risiko für Mehrkosten.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass der Strassentransport über Mineralölsteuern, LSVA und Verkehrssteuern 97 % der gesamten Transportkosten (inkl. Infrastrukturbenutzung) trägt, während im Schienengüterverkehr die Nutzer nur gerade 51 % der gesamten Kosten tragen¹⁶. Die öffentliche Hand hält den SBB beispielsweise einen jährlichen Infrastrukturbeitrag zu, welcher rund 20 % ihrer Betriebskosten deckt¹⁷. Bei einer an den effektiven Betriebskosten orientierten Preisgestaltung und einer Gleichbehandlung von Schiene und Strasse bezüglich der Abgeltung der Trassenpreise wäre der Bahnverkehr auch über die längere Distanz nicht konkurrenzfähig.

Dank Effizienzgewinnen (Kapitel 6) erwartet Basel Nord erhebliche Kostenvorteile gegenüber der heutigen Situation und der Konkurrenz. So wird für die (im Containerverkehr praktisch irrelevante) Destination Genf ein Kostenvorteil von 14.5 % gegenüber Swiss Split, von 8.2 % gegenüber DUSS mit einem Schweizer LKW, resp. von 6.5 % gegenüber einer Direktlieferung mit einem EU-LKW ab Rotterdam¹⁸ geltend gemacht.

Mit dem heutigen System der mehrheitlichen Belieferung der Nordwestschweiz und des Mittellands mit dem LKW fällt gegenüber einer künftigen Belieferung über ein Inland-Terminal der Bahn allerdings ein Umladevorgang weniger an (Umladekosten ca. CHF 35.- pro Container, wobei in Realität normalerweise zwei Umladevorgänge erforderlich sind, da meist eine Zwischenlagerung erfolgt). Allein diese Mehrkosten kompensieren die behaupteten Effizienzgewinne weitgehend.

Die erwarteten Effizienzgewinne sollen schliesslich eine massive Veränderung des Modal Split zur Folge haben. Künftig sollen rund 60 % der Container per Bahn weiterbefördert werden, statt wie heute rund 10 %¹⁹. Aufgrund der aufgezeigten Container-Destinationen (Tabelle 1) und dem Preisvergleich Schiene/Strasse (Tabelle 2) muss allerdings die Annahme einer derartigen Veränderung des Modal Split zugunsten der Bahn als völlig realitätsfremd angesehen werden.

6. Erwartete Effizienzgewinne durch Basel Nord

Die Promotoren von Basel-Nord gehen von einer deutlichen Effizienzsteigerung gegenüber der heutigen Situation mit dezentralen Terminals aus. Diese sollen aus folgenden Effekten stammen²⁰

¹⁶ BfS Kosten und Finanzierung des Verkehrs Strasse und Schiene 2012, s.8f.

¹⁷ Konzernrechnung SBB 2015

¹⁸ „Wettbewerbsfähigkeit Transportketten“, Folienpräsentation Gateway Basel vom 31.8.2015

¹⁹ „Grundlegende Veränderung des Modalsplit...“, Folienpräsentation Gateway Basel vom 31.8.2015

²⁰ „Effizienzhebel durch Basel Nord“, Folienpräsentation Gateway Basel vom 31.8.2015

- Grössere Gleislänge unter Kran: Basel-Nord plant 750m gegenüber 300m auf dem Wolf und 600m im Terminal DUSS, womit weniger rangiert werden muss
- Direkter Verlad Schiff-Bahn ohne erneutes rangieren im Wolf oder Muttenz (Entfallen der Überfuhrkosten)
- Erhöhung der Sendungsgrösse durch Bündelung (heute 15 Wagen pro Sendung, künftig 25)
- Steigerung der Wiederbeladungsquote um gut ein Viertel (d.h. Annahme, dass die entladenen Wagen sofort wieder mit neuer Fracht beladen werden können und nicht rangiert werden müssen)
- Höhere Verdichtung dank der Drehscheibenfunktion

Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung liegt bisher weder für Basel Nord noch für CTW vor, weshalb im Folgenden nur einige Plausibilitätsüberlegungen gemacht werden können.

Für Binnenschiffe – insbesondere für grössere Einheiten – dürfte das Anlegen im neuen CTW (mit parallel zum Rheinufer verlaufenden Kais) um einiges einfacher und rascher möglich sein als im geplanten Hafenbecken III mit seinem verwinkelten Zugang.

Die vom BAV in Auftrag gegebene Grossterminalstudie 2012 kommt darüber hinaus zum Schluss, dass Basel Nord für den Schienen-Strassen-Umschlag geeignet sei, das Layout des Terminals dagegen durch die Trimodalität negativ beeinflusst werde. Die Leistungsfähigkeit der Kräne sei gegenüber einem reinen Bahnverlad eingeschränkt, und das Gleislayout mit der Bündelung aller Fahrstrassen nördlich des Terminals berge Kapazitäts- und Verfügbarkeitsrisiken. Zudem sei die Beladung von LKW-Anhängern mangels Abstellflächen nicht möglich, und das Hafenbecken III hätte nach der vorgesehenen Schliessung des Hafenbeckens I gar nicht genügend Kapazitäten²¹.

Wenig relevant sind angesichts der in Kapitel 3 dargelegten effektiven Destinationen der Container aber auch die Annahmen bezüglich der Wiederbeladung der Züge und des verstärkten direkten Umschlags Schiff-Bahn. Die Verloader dürften bei Transporten in die Nordwestschweiz, ins Mittelland und in den Raum Zürich aus Kostengründen wohl weiterhin in erster Linie auf den LKW-Transport setzen.

Die notwendigen baulichen Massnahmen für den Ausbau des CTW (20-25 Mio Euro) machen zudem nur rund ein Viertel der Kosten für das geplante Hafenbecken III (100 Mio. Franken) aus, womit deutlich geringere Abschreibungen entstehen und bei der Preiskalkulation zu berücksichtigen sind. Selbst unter einer betriebswirtschaftlichen Optik – welche nur die selbst getragenen Investitionskosten berücksichtigt – müssten die Betriebskosten des Terminals Basel Nord daher höher ausfallen als in der heutigen dezentralen Situation, rsp. beim CTW.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht sind korrekterweise die vollen Investitionskosten zu vergleichen und nicht nur die von den Terminalbetreibern selbst aufzubringenden Mittel, da die öffentliche Hand ihre Mittel ja durchaus auch in rentablere Projekte investieren könnte...

²¹ BAV „Grossterminalstudie“, 19. Juni 2012, s. 85f.

9. Opportunitätskosten

Das Gelände für den trimodalen Terminal Basel Nord befindet sich seit dem Jahre 2003 im Besitz von SBB Cargo und kann auch weiterhin als Logistikstandort genutzt werden²².

Mit dem bimodalen Terminal „Basel Nord“ würde auf rund 125'000 m² (trimodales Terminal inkl. Hafenbecken III und Hafenbahnhof rund 330'000 m²) ein Logistikstandort entstehen, der einige der heutigen dezentralen Standorte ersetzt und über Kapazitätsreserven verfügt. Aus volkswirtschaftlicher Sicht bedeutet dies, dass mit einer Investitionssumme von rund 180 Mio. Franken in etwa dieselbe (regionale) Wertschöpfung auf dem neuen Areal erwirtschaftet wird wie bisher auf den dezentralen Arealen.

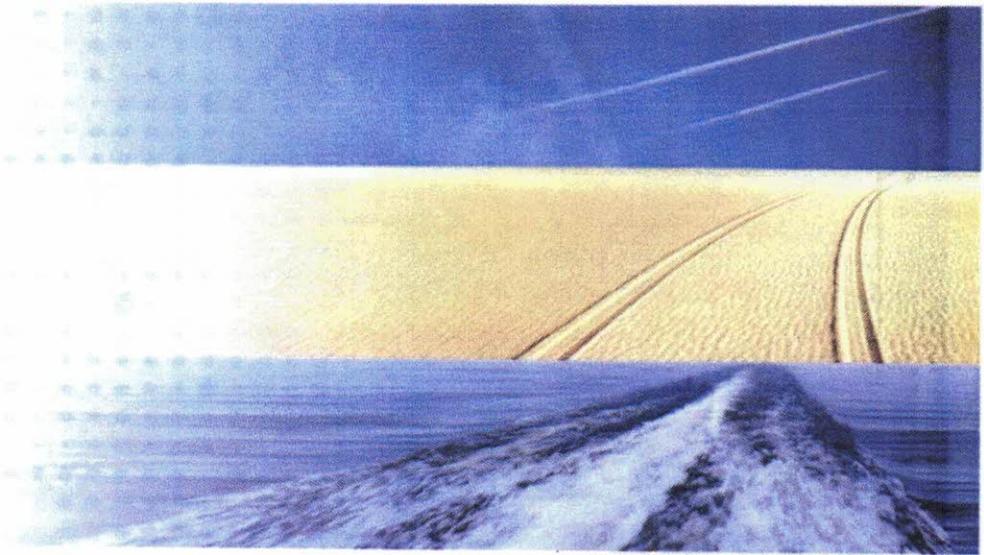
Mit einer alternativen gewerblichen Nutzung des Areals könnte dagegen eine weit höhere Wertschöpfung erzielt werden, da der Flächenbedarf eines Logistikterminals um ein Mehrfaches höher ist als eine durchschnittliche gewerbliche Nutzung. So liegt der Flächenbedarf pro Vollarbeitsplatz bei Swissterminal bei 1314m², während bei einer durchschnittlichen gewerblichen Nutzung rund 60m² pro Vollarbeitsplatz erforderlich sind. Dies würde auf dem Areal Basel Nord theoretisch eine 20fach höhere Wertschöpfung durch eine alternative gewerbliche Nutzung ermöglichen.

Eine Nutzung zu Wohnzwecken dürfte dagegen angesichts der Lage des Areals wohl eher illusorisch sein und braucht auch nicht weiter untersucht zu werden.

²² Richtplan Basel-Stadt

Beilage 4

Nur die Schlussfolgerungen, der ganze Bericht kann im Internet heruntergeladen werden.



Positionspapier Terminalinfrastruktur

für

VAP Arbeitsgruppe



27. April 2015

TransCare ●

6. Schlussfolgerungen I

Es bestehen derzeit noch Kapazitätsreserven, um das mittelfristige Wachstum beim Umschlagsbedarf aufzunehmen

Einschätzung der Entwicklungsperspektive für den Umschlagsbedarf

- Eine Wachstumsannahme für den intermodalen Umschlagsbedarf im Import und Export gemäss der Formel „BIP + 1-2%“ scheint derzeit vertretbar und eher optimistisch angesetzt
- Für den schiffsseitigen Umschlagsbedarf wird eine etwas höhere Zunahme als für den bahnseitigen Umschlagsbedarf erwartet
- Derzeit bestehen Engpässe an einzelnen Terminals, auf die die Betreiber aber kurzfristig reagieren können und werden – konkrete Planungen existieren um kurzfristig die Kapazitäten zu erhöhen
- Insgesamt kann durch betriebliche Optimierung (erweiterte Betriebszeiten, ergänzend eine – hier noch nicht näher betrachtete – verbesserte Koordination der Kapazitäten) und Ausbaumassnahmen das erwartete Wachstum bewältigt werden
- Ein Masterplan Basel für kooperativ wirkende Terminalkapazitäten ist notwendig, auch um negative Folgen durch zunehmenden Schwerverkehr durch die Stadt zu vermeiden



Die Verwirklichung aller geplanten Aus- und Neubauprojekte wird zu Überkapazitäten führen – es gilt, die Projekte mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu verfolgen

6. Schlussfolgerungen II

Das geplante Terminal Basel Nord ist trotz unbestrittener Vorzüge insgesamt nicht als optimal zu bewerten

Bewertung Terminal Basel Nord

Stärken	Schwächen
Zuglange Gleise	Voraussichtlich umständliche Schiffsmanöver bei der Fahrt in das bzw. aus dem neuen Hafenbecken
Direkter Umschlag Schiff-Schiene möglich	Voraussichtlich hohe Baukosten für das neue Hafenbecken



Beispielrechnung Umlage der Baukosten des Hafenbeckens	
Baukosten	90 Mio. CHF
Abschreibung	50 Jahre
Schiffe pro Jahr	500 (2 pro Tag)
Bewegte Container pro Schiff	100
Kosten pro Container	36 CHF zusätzlich zu den Kranungskosten

6. Schlussfolgerungen III

Statt Neubau von Basel Nord können durch Ausbau bestehender Anlagen die Kapazitäten deutlich kostengünstiger erreicht werden

Erörterung möglicher Massnahmen zur Kapazitätssteigerung und betrieblichen Optimierung

Ziel	Massnahme	Einschätzung
Schaffung eines leistungsfähigen Terminals für die Verteilung/Konsolidierung im „Swiss Split“	Ausbau Terminal Frenkendorf mit Gleisverlängerung und Nordeinfahrt	Attraktiv durch Nähe zu Muttenz RB, im Detail zu prüfen
Schaffung eines Terminals mit zugänglichen Gleisen zur Vereinfachung von Rangiervorgängen	Ausbau Terminal Rekingen (Gleisverlängerung, 2. Kran)	Konzept für Strassenanschluss/Weiterleitung im Swiss Split zu prüfen
Schaffung von Ersatzkapazitäten für den schiffsseitigen Umschlag	Bau Terminal Weil	Voraussichtlich geringere Baukosten und betriebliche Vorteile gegenüber Basel Nord durch Lage direkt am Rhein



In die Bewertung der zur Diskussion stehenden Alternativen sollten neben qualitativen Überlegungen Kennwerte wie z.B. die Kosten pro geschaffene Umschlagkapazität einfließen

Beilage 5

zhaw Bericht vom 6. Juni 2017 Zusammenfassung.

Executive Summary (Deutsch)

Hintergrund. Das geplante Grossterminalprojekt Gateway Basel Nord AG (GBN) wird bei seiner Realisierung den internationalen Güterverkehr in die und aus der Schweiz prägen und die Terminallandschaft nachhaltig verändern.

Auftrag. Die ZHAW ist beauftragt, mögliche kartellrechtliche Auswirkungen des Grossterminalprojekts GBN zu untersuchen, die wettbewerbspolitischen Implikationen zu würdigen und Empfehlungen auszusprechen.

Empirische Untersuchung. Das Gutachten stützt sich auf die im Zeitraum von April - Mai 2017 durchgeführten Befragungen von Unternehmen auf den Gütertransportmärkten.

1. Befund: Markt für maritimen Güterumschlag mit funktionierendem Wettbewerb. Gemäss empirischer Analyse ist der Markt für Güterumschlag im maritimen Verkehr im Raum Basel der relevante Markt. Dieser Markt ist gegenwärtig durch funktionierenden Preiswettbewerb gekennzeichnet. Auch bei teilweiser Weitergabe der behaupteten Effizienzvorteile durch GBN wird GBN die Marktführerschaft im relevanten Markt übernehmen.

2. Befund: GBN – Ein meldepflichtiges Joint Venture mit kartellrechtlichen Bedenken. Es liegen Hinweise vor, dass die Gründung der GBN AG als Unternehmenszusammenschluss (Joint Venture) der Wettbewerbskommission zu melden ist bzw. hätte gemeldet werden müssen: (i) GBN könnte zur Entstehung einer neuen marktbeherrschenden Stellung auf dem Markt für Containerumschlag in der Region Basel und Umgebung führen und (ii) eine bestehende marktbeherrschende Stellung auf vor- und nachgelagerten Märkten verstärken

3. Befund: GBN – Eine unzulässige Wettbewerbsabrede. Es bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo AG (SBB Cargo), Contargo AG (Contargo) und die Hupac SA (Hupac) in der GBN eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen könnte: (i) Die Unternehmen schaffen gemeinsam umfangreiche neue Verladekapazitäten, für welche sie mit einem gemeinsamen Pricing-System den Marktparameter «Preis» und durch gemeinsame Infrastruktur weitere Marktparameter einheitlich definieren. (ii) Die Wettbewerbsabrede dürfte im Lichte der neuesten bundesgerichtlichen Rechtsprechung (GABA / Elmex) mangels nachweisbarer Effizienzgewinne kaum zu rechtfertigen sein.

4. Befund: GBN – Resultat eines Marktmachtmissbrauchs. Es liegen Hinweise vor, dass GBN das Resultat eines missbräuchlichen Verdrängungswettbewerbs sein könnte: (i) Es ist nicht ausgeschlossen, dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistungen selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte. (ii) Es besteht die Gefahr, dass die SBB Cargo dadurch in ihrem Kerngeschäft, dem Gütertransport auf der Schiene, ihre marktbeherrschende Stellung verstärken und Markteintritte verhindern könnte.

5. Befund: Wettbewerbspolitische Bedenken gegen Subventionen. Es ist fraglich, ob die beantragte Subventionierung des Projekts GBN durch den Bund mit Regulierungen wie etwa dem Gütertransportgesetz und dem Landverkehrsabkommen Schweiz-EU vereinbar ist.

1. Empfehlung. Den beteiligten Unternehmen ist zu empfehlen, das Projekt GBN einer kartellrechtlichen Prüfung zu unterziehen und, soweit angezeigt, den Unternehmenszusammenschluss der WEKO zu melden sowie ein wettbewerbskonformes Verhalten sicherzustellen.

2. Empfehlung. Die WEKO wird eingeladen, mit Empfehlungen an die entsprechenden Aufsichtsbehörden, namentlich dem Bundesamt für Verkehr (BAV), auf eine möglichst dem Wettbewerbsgedanken verpflichtete Weiterentwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz einzuwirken.

VORABDRUCK

Executive Summary (français)

Contexte. Le projet de grand terminal Gateway Basel Nord SA (GBN) façonne, par sa réalisation, le transport (international) des marchandises, en Suisse et au départ de la Suisse, tout en modifiant durablement le paysage des terminaux.

Mandat. La ZHAW est mandatée pour étudier d'éventuelles répercussions du grand terminal GBN en matière de droit des cartels, pour apprécier les implications sur la politique concurrentielle et pour formuler des recommandations.

Étude empirique. L'expertise repose sur des enquêtes menées, d'avril à mai 2017, auprès d'entreprises actives sur les marchés du transport de marchandises.

1^{er} résultat : marché pour un transbordement du fret maritime avec une concurrence efficace. Selon une analyse empirique, le marché pour le transbordement des marchandises du trafic maritime dans la région de Bâle correspond au marché pertinent. Ce marché se caractérise actuellement par une concurrence efficace en matière de prix. Même lors du transfert partiel des prétendus gains d'efficacité par GBN, ce dernier assumera le leadership du marché pertinent.

2^{ème} résultat : GBN – Une opération de concentration, sujette à notification, suscitant des réserves dans le domaine de la législation sur les cartels. Des indications montrent que la création de la GBN, en tant qu'opération de concentration (joint venture) doit être notifiée à la Commission de la concurrence (COMCO), voire aurait dû être notifiée : GBN (i) pourrait créer une position dominante sur le marché du transbordement des conteneurs dans la région de Bâle et des environs et (ii) renforcer une position dominante existante sur les marchés en amont et en aval.

3^{ème} résultat : GBN, un accord illicite en matière de concurrence. Des indications montrent que la coopération entre les concurrents CFF Cargo SA, Hupac SA et Contargo SA au sein du GBN pourrait être un accord illicite en matière de concurrence : (i) Les entreprises créent conjointement de nouvelles et vastes capacités de chargement, pour lesquelles elles définissent uniformément non seulement les « prix » par le biais d'un système de tarification commun, mais aussi d'autres paramètres du marché grâce à une infrastructure commune. (ii) L'accord

en matière de concurrence pourrait être difficile à justifier, à la lumière de la plus récente jurisprudence fédérale (GABA / Elmex), à défaut de pouvoir prouver des gains d'efficacité.

4^{ème} résultat : GBN, résultat d'un abus de pouvoir de marché. Des indications montrent que GBN pourrait être le résultat d'une éviction abusive de la concurrence : (i) il n'est pas exclu que CFF Cargo, en tant que demandeur de services de terminaux, puisse contrôler lui-même le marché du transbordement des conteneurs. (ii) Il existe un risque que CFF Cargo, au travers de son cœur de métier sur le marché du transport de marchandises par chemin de fer, renforce ainsi sa position dominante et empêche l'entrée de concurrents sur ce marché.

5^{ème} résultat : Réserves de la politique de la concurrence à l'encontre des subventions. Il y a lieu de se demander si l'obtention d'un subventionnement du projet GBN de la part de la Confédération est compatible avec des réglementations telles que la Loi sur le transport de marchandises (LTM) ou l'Accord sur les transports terrestres signé entre la Suisse et l'UE.

1^{ère} recommandation. Il est à recommander aux entreprises participantes de soumettre le projet GBN à un examen par rapport à la législation sur les cartels et, le cas échéant, de notifier l'opération de concentration à la COMCO, assurant ainsi un comportement compatible aux règles en matière de concurrence.

2^{ème} recommandation. Au moyen de recommandations adressées aux autorités de surveillance compétentes, notamment l'OFT, la COMCO est invitée à exercer une influence sur la poursuite du développement du paysage des terminaux en Suisse qui intègre autant que possible les principes de concurrence.