



Die Betreiber des Terminals Rekingen wollen SBB-Cargo zuvorkommen

Limmattal Das Gateway-Projekt stellt die Wirtschaftlichkeit der Konkurrenz am Rhein infrage

VON HANS LÜTHI

Monatlang hielten sie ihr Projekt zurück, wegen der laufenden Mediation zum Gateway Limmattal. Aber jetzt machen Inhaber Werner Indermühle und Betreiber Swissterminal Nägel mit Köpfen. «Vor Ende Dezember reichen wir die Ausbaustufe 1 für den Hochrhein-Terminal Rekingen ein», betont Indermühle. Die Kapazität für den Jahresumschlag steigt damit von 34 000 auf 48 000 Container, was wegen der Schliessung des Terminals Niederglatt nötig ist. Mit einem weiteren Ausbauschritt liegen ab 2020 auch 90 000 Container durchaus drin. «Das geht ohne Ausbau auf Doppelspur der Bahn im Abschnitt Koblenz-Rekingen», demotiviert der Bauherr Befürchtungen.

Gateway Limmattal unnötig

Mit einem neuen Grossterminal in Basel Nord sollen die Container aus aller Welt künftig auf Züge oder Lastwagen verladen werden. Die SBB wollen an der schrittweisen Umsetzung des Gateways neben dem Rangierbahnhof Limmattal festhalten – was in der Branche schlecht ankommt. Die wichtigsten Argumente dagegen: Strassen und Schienen im Grossraum Zürich sind stark überlastet, Dietikon und Spreitenbach wehren sich wegen Zusatzlärm, Steuergelder werden verschleudert. Denn: Der Ausbau in Rekingen kostete 30 Millionen Franken, das Gateway 160 Millionen und könne darum nie rentieren. «Wir wollen nicht, dass die SBB in unser Kerngeschäft einsteigen», sagt CEO Roman Meyer von Swissterminal. Sein Unternehmen betreibt neben Rekingen auch die Terminals Westquai Basel, Frenkendorf und Birsfelden.

Nur beschränktes Wachstum

Den Kern des Problems spricht Indermühle an: «Kommt es zu neuen Kapazitäten im Limmattal, dann können wir nicht mehr wirtschaftlich arbeiten.» Denn trotz peripherer Lage deckt Rekingen fast das gleiche Gebiet ab, die Versorgung des Grossraums Zürich-Ostschweiz bis nach St. Gallen.



Der Terminal Rekingen soll auf 640 Meter Gleislänge ausgebaut und mit zwei Container-Krananlagen versehen werden. Rekingen oder Limmattal – nur einer kann wirtschaftlich betrieben werden. VISUALISIERUNG HRT

Auch für die Belieferung des Rangierbahnhofs sind laut Betreiber tägliche Züge kein Problem. Teilweise kommen übrigens schon heute ganze Züge aus den Nord-Häfen Rotterdam, Bremen und Hamburg direkt nach Rekingen.

Dabei wird in der globalisierten Welt in Containern alles transportiert, was sich der Mensch vorstellen kann. Allerdings herrscht derzeit eher Flaute, gemäss Insidern kommen die Jahre mit zweistelligen Zuwachsraten nicht zurück. Künftig beschränke sich das Wachstum auf das Bruttoinlandprodukt (BIP) plus 1 bis 2 Prozent. Auch das spreche gegen einen völlig neuen Zusatzterminal.

Auf direktem Weg zum Ziel

«Bei Containern gilt auf der ganzen Welt das Vorwärtsprinzip», sagt Jörg Hauser, VR-Mitglied bei Hochrheininter-

terminal und mit viel Erfahrung in der Branche. Das heisst: Vom Terminal aus bewegen sich die Container höchstens 15 Kilometer rückwärts, sonst immer vorwärts zum Kunden.

Bei Distanzen von 50 bis 90 Kilometern erfolgt der Transport auf der Strasse, bei über 100 Kilometern oder einem Gleisanschluss des Abnehmers kommt die Bahn zum Zug. 80 Prozent Strasse und 20 Prozent Schiene seien der reale Mix vom Terminal zum Kunden. Mit dem Gateway Limmattal streben die SBB genau das umgekehrte Verhältnis an – weil sie den Bahntransport fördern wollen. Heute gehen 30 Prozent der Container in den Raum Basel selber, 40 Prozent in die Westschweiz, der Rest primär in den Raum Zürich-Ostschweiz.

Das Projekt für die erste Ausbaustappe in Rekingen geht ans Bundes-

Bis 600 Container pro Tag

Im Rekordjahr 2010 hat Swissterminal an Spitzentagen **bis zu 400 Container in Rekingen** umgeschlagen. Mit dem Ausbau auf zwei Krane, 640 Meter Gleislänge und Leerdepot könnten **ab 2018 bis zu 600 Container** bewältigt werden. Dazu wären täglich zwei zusätzliche Güterzüge nötig. (LÜ.)

amt für Verkehr (BAV), das kürzlich festhielt, «Projekte mit Umsetzungsreife sollen nicht gebremst werden». Werner Indermühle ist höchst gespannt auf die Reaktion des BAV. Dieses entscheidet, ob der Ausbau mit bis zu 80 Prozent unterstützt wird. Das Geld kommt aus einem mit Treibstoffzoll dotierten Fonds.