

## **Positionspapier zu Grossterminals**

Das Cargo Forum Schweiz als bedeutende Interessengemeinschaft des Güterverkehrs will mit diesem Positionspapier einen Beitrag zur raschen Definition der Eckpfeiler einer künftigen „Terminalstrategie Schweiz“ seitens der Wirtschaft leisten.

### **Verkehrsentwicklung: Trend zeigt eine Zunahme**

Das Verkehrswachstum steht im Zusammenhang mit der Konjunktorentwicklung und dem Bevölkerungswachstum. Bei der Containerentwicklung spielen zusätzlich strukturelle Effekte mit, wie z.B. der Regelung des Modalsplits in den Seehäfen

- Das Cargo Forum Schweiz sieht bis ins Jahr 2030 ein Verkehrswachstum von bis zu 40 % und eine Zunahme der maritimen Containerverkehre insbesondere auf der Schiene und dem Binnenschiff.

Um eine eindeutige Grössenordnung zu erhalten, sind Branchenbefragungen über Ziel- und Quellverkehre nötig. Letztlich entscheiden ausschliesslich die Verloader über den Leitweg, also auch Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen.

### **Trimodales Terminal Basel Nord: eine Notwendigkeit für die Zukunft**

Die Seehäfen verfolgen eine nachhaltige Modal-Split Strategie und setzen auf eine verstärkte Verlagerung auf Binnenschiff und Schiene. Rotterdam baut seine Kapazitäten kontinuierlich aus und macht anderen Seehäfen Volumen streitig. Die Seehäfen suchen gezielte Partnerschaften mit wichtigen Hinterland Hubs. Die Schweizerischen Rheinhäfen haben mit dem Port of Rotterdam ein Memorandum of understanding für ein Containernetzwerk unterzeichnet.

Nahezu 40 % des Aussenhandels läuft über die Region Basel. Der Terminal Basel Nord ist geographisch bestens gelegen und profitiert von einem grossen politischen Verständnis und logistischem Knowhow. Bei der Konzeptionierung ist eine produktive und leistungsfähige Anbindung an alle drei Landverkehrsträger entscheidend.

- Das Cargo Forum Schweiz fordert in einem ersten Schritt die Realisierung eines trimodalen Grossterminals „Basel Nord“ als wichtiges Element einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

### **Weitere Grossterminals: Analyse für Flächenbedienung im Mittelland notwendig**

Die Schliessung der Terminals Terzag in Zürich und Swissterminal in Niederglatt konnten im Hochrheinterminal in Rekingen und Basel kompensiert werden. Der geplante Ausbau in Rekingen könnte zusätzliche Bedürfnisse abdecken und den Grossraum Zürich, Winterthur und Teile der Ostschweiz erschliessen.

Der Richtplan des Kantons Zürich schreibt den potenziellen Betreibern im geplanten Limmatterminal einen Modalsplit von 80% zu 20% zu Gunsten der Schiene vor. Diese Vorschrift ist ein Risiko für einen marktgerechten wirtschaftlichen Betrieb des Terminals. Die Modalsplitvorgabe behindert die Versorgung des Grossraums Zürich und verursacht für alle West- und Südorientierten Terminals Umwegfahrten.

Die Festlegung der Standorte des Grossterminals im Mittelland und weiterer Terminals/Logistikstandorte hat gemeinsam zwischen BAV, ASTRA, ARE, OZD, Kantonen, Verladern, Terminalbetreibern und Eisenbahnen zu erfolgen.

- Das Cargo Forum Schweiz verlangt, dass in einem nächsten Schritt bestehende Terminals analysiert und optimiert werden mit dem Ziel, im Mittelland eine effiziente Flächenbedienung zu ermöglichen.

## **Konzeption des Schweizer Terminalsystems: Neutralität gewährleisten**

Entscheidend sind die Kundenbedürfnisse und die Verfügbarkeit günstiger (effiziente Grossanlagen) und wettbewerbsneutraler Infrastrukturangebote. Die Abhängigkeit aller Akteure von SBB Cargo bezüglich Swiss Split läuft diesen Prämissen zuwider. Neutrale Terminalbetreiber und Operateure sind vorauszusetzen.

- Das Cargo Forum Schweiz fordert, dass der operative Betreiber der Terminals mittels öffentlicher Ausschreibung festzulegen ist. Er darf ausschliesslich die Rolle des Terminalbetreibers wahrnehmen. Die Flächenbedienung und Vernetzung der Terminals hat wettbewerbsneutral zu erfolgen. Das Konzept soll auch die Bedürfnisse des Binnenkombiverkehrs berücksichtigen.

Für den Bund sollte die optimale Fördermitteleffizienz im Vordergrund stehen.

Uitikon, 8. Oktober 2013