

Gateway Basel Nord stärkt die Schiene, entlastet die Nationalstrassen

Mit dem Gateway Basel Nord entsteht ein neues, trimodales Umschlagterminal für einen leistungsfähigen Import-/Export-Güterverkehr im Norden der Stadt Basel, das die Autobahn A2 langfristig von über drei Prozent der Fahrten entlasten kann.

Das Terminal ist auf dem ehemaligen Gelände der Deutschen Bahn in unmittelbarer Nähe des Güterverkehrskorridors Nord-Süd geplant und ermöglicht den Anschluss ans Schweizer und ans Deutsche Bahnnetz sowie an den Rhein. Ein Idealfall für den Containerverkehr auf Rhein, Schiene und Strasse, da die drei Verkehrsträger an einem Ort miteinander verknüpft werden können.

Mit der Lage des Terminals nördlich von Basel stellt sich verständlicherweise die Frage nach der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt der Autobahn A2 zwischen Schwarzwaldtunnel und der Verzweigung Hagnau.

Das tägliche Verkehrsaufkommen von Individual- und Güterverkehr stellt gerade bei grösseren Agglomerationen eine zentrale Herausforderung dar. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) weist seit einigen Jahren die Verkehrsentwicklung sowie die Verfügbarkeit der am stärksten belasteten Nationalstrassen aus. Neben einigen Abschnitten der A1 gehört die A2 im Raum Basel dazu. Rund 130 000 Fahrzeuge passieren durchschnittlich jeden Werktag die A2 auf Höhe der Hard.

Zukünftige Mengensteigerungen im Containerverkehr können mit den Terminalanlagen in der Schweiz nicht mehr umgeschlagen werden. Schon heute wandern Umschläge im kombinierten Verkehr ins Ausland ab. Die Folge: Die zusätzlichen Container werden immer mehr bereits im Ausland auf den EU-Lastwagen umgeschlagen und belasten das Strassennetz im Raum Basel zusätzlich.

Mit dem Gateway Basel Nord können grosse Teile der Verkehre auf der Schiene gehalten oder zusätzlich auf die Schiene verlagert werden. Das erklärte Ziel ist ein Modalsplit von 50 Prozent, d.h. jeder zweite Container, der das Terminal erreicht oder verlässt, tut dies auf der Schiene und nicht mehr auf der Strasse. So kann das neue Containerterminal zu einer Reduktion der LKW- Belastung auf der A2 beitragen: im Horizont 2030 um mehr als 380 Lkw-Fahrten am Tag oder 112 000 LKW-Fahrten im Jahr.

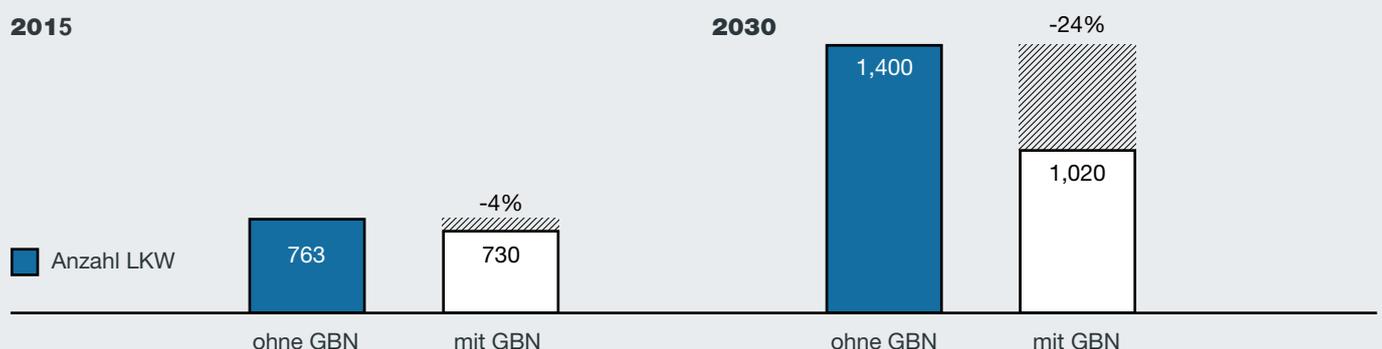
Dass für die Verlagerung grosses Potenzial besteht, zeigt der aktuelle Modalsplit im Hafen Kleinhüningen: Heute werden dort nur 10 Prozent der Container vom Rheinschiff mit der Bahn weitertransportiert. Neun von zehn Containern verlassen den Hafen auf dem Lastwagen. Dass dies auch anders möglich ist, zeigen Erfahrungen mit dem Terminal Wolf, wo bereits 36 Prozent der Weitertransporte auf der Schiene erfolgen.

Fazit

Die Verkehrsbelastung in der Region Basel wird weiter zunehmen. Die Realisierung des Gateway Basel Nord dämpft das Wachstum auf der Strasse. Die heutigen Terminals im Raum Basel erzeugen eine Verkehrsbelastung deutlich unter 1 Prozent des gesamten Verkehrsvolumens in den beiden Abschnitten Schwarzwaldbrücke und Hagnau. In der Betrachtung der beiden Szenarien 2030 wird klar, dass das Mengenwachstum auf der Strasse mit dem Gateway Basel Nord geringer ausfallen wird als ohne. Die Differenz bei der Verkehrszunahme aus den Terminalverkehren beträgt 22 Prozent im Falle der Schwarzwaldbrücke und 27 Prozent im Fall des Autobahndreiecks Hagnau. Hochgerechnet aufs Jahr (d.h. auf 300 Verkehrstage) lassen sich mit dem geplanten Containerterminal Gateway Basel Nord rund 112 000 LKW-Fahrten vermeiden. Dies entspricht einer über 2 000 Kilometer langen LKW-Kolonnen von Basel bis nach Lissabon.

Anzahl Lastwagenfahrten aus den Containerterminals pro Tag am Autobahndreieck Hagnau:

Gegenüberstellung der beiden Szenarien mit und ohne Gateway Basel Nord:



Die Zahlen im Detail

Teil der Planung solcher Anlagen wie Gateway Basel Nord ist auch ein Verkehrskonzept, bei dem die Betreiber (hier fürs bi-modale Terminal Hupac, Contargo und SBB Cargo) nachweisen müssen, wie Abläufe geregelt und Verkehre geführt werden.

Im Folgenden wird in Szenarien dargelegt, wie die Verkehrszunahme auf der Autobahn A2 mit und ohne Gateway Basel Nord 2030 aussehen könnte:

Betrachtung	Terminals mit Anzahl Fahrten/Tag/A2	Querschnitt Schwarzwaldbrücke (A2)	Querschnitt Hagnau (A2)
Ist-Zustand 2015	Hafen Basel Kleinhüningen: 260 Terminal Duss: 323 Terminal Wolf: 110 Hafen Birsfelden: 70	138 000 Fahrten täglich 583 Fahrten/Tag aus Terminals (Kleinhüningen, Duss); entspricht Anteil von 0.42% am Verkehrsaufkommen	140 000 Fahrten täglich 763 Fahrten/Tag aus Terminals (Kleinhüningen, Duss, Wolf, Birsf, Muttenz); entspricht Anteil von 0.56%.
2030 ohne Gateway Basel Nord	Hafen Basel Kleinhüningen: 164 Terminal Duss: 323 Südl. Terminals 70 Terminal Wolf 132 Ausland: 720	138 000 Fahrten/Tag (keine Prognose vorhanden) Rund 1200 Fahrten aus Terminals; der Anteil hat sich mehr als verdoppelt.	140 000 Fahrten/Tag (keine Prognose vorhanden) Rund 1400 Fahrten aus Terminals, der Anteil ist um 84% gestiegen.
2030 mit Gateway Basel Nord	Hafen Basel Kleinhüningen: 111 Terminal Duss: 323 Gateway Basel Nord: 500 Terminal Wolf: 20 Hafen Birsfelden: 70	138 000 Fahrten täglich (keine Hochrechnung vorhanden für 2030) Rund 930 Fahrten aus Terminals; der Anteil ist um 22% geringer als ohne Gateway.	140 000 Fahrten täglich (keine Hochrechnung vorhanden für 2030) Rund 1020 Fahrten aus Terminals. Der Anteil ist um 27% geringer als ohne Gateway.

Entlastung Osttangente durch Rheintunnel

Die Prognosen fürs Verkehrswachstum zeigen nach oben – entsprechend nimmt auch der Verkehr weiter zu. Der geplante Rheintunnel zwischen der Verzweigung Hagnau und der Nordtangente soll den Engpass auf der Osttangente beseitigen. Um die Anwohner der Osttangente vor Lärm zu schützen, hat der Grosse Rat im Mai 2020 rund CHF 4 Mio. für Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente bewilligt.

Die vorgesehene Tunnelverbindung soll zwischen Birsfelden und der Nordtangente/Verzweigung Wiese entstehen. Der Tunnel soll über den Zubringer in Birsfelden die Anbindung im Norden bei der heutigen Ausfahrt Klybeck herstellen. Damit kann eine Entlastung der bestehenden Nationalstrasse vom Verkehr von und nach Frankreich sowie Basel Kannenfeld und Allschwil erzielt werden. Darüber hinaus ist die Anbindung des Verkehrs von und nach Deutschland vorgesehen.

Neues Gutachten bestätigt Entlastungswirkung von 112 000 LKW-Fahrten

Das Unternehmen Rapp Trans hat als unabhängiger Gutachter die Berechnungsmethodik sowie die dahinterliegenden Annahmen kritisch überprüft, plausibilisiert und beurteilt, ob es Gründe gibt die Annahmen und Berechnungen anzuzweifeln. Die Ergebnisse der Prüfung sowie die daraus hervorgehenden Empfehlungen sind in einem [Bericht](#) festgehalten. Das Gutachten bestätigt die Herangehensweise sowie die Berechnung der Reduktion von 112 000 LKW-Fahrten pro Jahr. Es wurden keine wesentlichen Mängel beim Mengengerüst sowie bei der Ermittlung der Entlastungswirkung festgestellt. Die unterstellten Annahmen konnten nachvollzogen werden und die Berechnung wurde korrekt durchgeführt.

Annahmen:

Folgende Terminals flossen in die Betrachtung mit ein: Hafenterminals in Kleinhüningen/Basel Nord, Terminal Duss (nur CH-Verkehre), Terminals im Auhafen in Muttenz, im Hafen Birsfelden, Terminal Wolf
Zeithorizont 2030 ohne Gateway Basel Nord: Annahme: Gateway Basel Nord nicht gebaut, Mengenwachstum im Güterverkehr wird angenommen gemäss BAV-Mediation 2013 (BIP +1–2%) Baurecht Westquai ist ausgelaufen (2029); Reduktion der Umschlagsterminals in Kleinhüningen; Wachstum über CH-Kapazitäten hinaus werden in Terminals im nördlichen Ausland umgeschlagen und kommen mit LKWs über die Grenze

Quellen:

Verkehrsbericht und Verfügbarkeit der Strassen, Jahresbericht 2015, Bundesamt für Strassen (ASTRA)