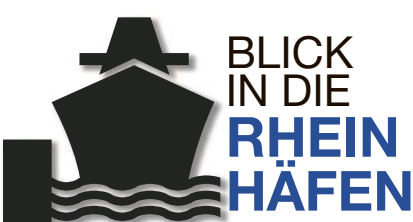


«Ich will nur, dass das korrekt gemacht wird»

Achter Teil Beat Heydrich, CEO der Ultra-Brag, findet das Projekt Basel Nord notwendig, äussert aber dennoch Vorbehalte



VON DANIEL HALLER

Herr Heydrich, was haben Sie als CEO der Ultra-Brag gegen das Projekt des neuen Terminals Basel Nord?

Beat Heydrich: Um das gleich klarzustellen: Ich will Basel Nord nicht verhindern. Ein trimodaler Terminal ist grundsätzlich gut und notwendig. Aber unsere Leute aus dem nautisch-technischen Bereich sagen, das sei nicht zu Ende durchdacht.

Sie haben in der in Hamburg erscheinenden «Deutschen Verkehrszeitung» gesagt, dass ein 135-Meter-Schiff nicht durchs Hafenbecken 2 käme, wenn am Nord- und Südquai gleichzeitig andere Schiffe gelöscht werden.

Ich wurde da ketzerischer zitiert, als ich es gemeint habe, und ich habe mir damit nicht unbedingt Freunde gemacht. Man muss das aber diskutieren. Weiter fehlt mir auch ein Konzept, wo wir die Container hinstellen sollen: Der Westquai hat eine Stellkapazität von 1300 Standardcontainern (TEU). In Basel Nord wird man, dies ist offiziell noch nicht bestätigt, 900 bis 1000 TEU deponieren können – und dies bei den erwarteten grossen Zuwachsraten! Die Verhältnisse im Hafen sind heute schon eng. Auch wenn der neue Terminal die Umschlagskapazität enorm steigern wird, geht das für mich noch nicht auf. Ein Hafenbecken baut man für 100 Jahre und ich will nicht, dass unsere Nachfolger sich über uns ärgern. Ich bin kein Verhinderer, ich will nur, dass das korrekt gemacht wird.

Das Projekt ist ja noch nicht fertig geplant. Woher kommt bereits jetzt Ihre Skepsis?

Nicht zuletzt von den Erfahrungen mit der Einfahrt unter der Hafentunnelbrücke hindurch ins Hafenbecken 2. Da wurde vor 10 Jahren versprochen, man könne vorbehaltlos mit drei Lagen Containern fahren. Unsere Schiffsführer sagen heute, man komme nur rein, wenn das Schiff voll beladen ist und man zusätzlich Ballastwasser reinpumpt. Das braucht Zeit und Energie. Viele Container sind zwar voll, aber die meisten Konsumgüter sind nicht schwer, also schwimmt das Schiff zu hoch. Nun heisst es, man könne die Hafentunnelbrücke 50 Zentimeter anheben. Wenn dies technisch möglich ist, sollte man das so schnell als möglich machen. Dass man zuerst in Ottmarsheim oder in Weil eine Lage Container löschen muss, ist betriebswirtschaftlich ein Schildbürgerstreich.

Basel Nord hinter der Autobahn ist gemäss Hafen-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel vor allem aus bahntechnischer Sicht ein idealer Standort, da man 700 Meter lange Ganzzüge beladen kann, ohne sie zu entkoppeln.

Das stimmt. Doch die nautische Zugänglichkeit ist ebenso entscheidend. Die Schiffe werden in Zukunft nicht kleiner, sondern grösser, und über diese Entwicklung wird nicht in Basel entschieden. Das muss man berücksichtigen, wenn uns das Hafenbecken 3 für die nächsten 50 oder 100 Jahre dienen soll. Die Konkurrenz ist scharf und bei den Kosten ist jeder Franken wichtig. Die Entwicklung zu 135-Meter-Schiffen erfolgt ja, um die Ladekapazität zu steigern und die Kosten zu senken. Wenn man etwas baut, was wegen der schweren Zugänglichkeit Mehrkosten verursacht, ist dies für den Hafenstandort Basel ein Nachteil.



Deutliche Worte: «Ein Hafenbecken baut man für 100 Jahre», sagt Beat Heydrich. «Ich will nicht, dass unsere Nachfolger sich über uns ärgern.»

MARTIN TÖNGI

Ultra-Brag ist vor allem im Auhafen tätig. Befürchten Sie, dass Baselbieter Häfen punkto Container ins Abseits geraten, wenn künftig der grosse Umschlag in Basel Nord stattfinden soll?

Der Container wird sich mit grosser Wahrscheinlichkeit von den Baselbieter Häfen entfernen, nicht zuletzt wegen des bekannten Nadelöhrs Mittlere Brücke. Hingegen sind Montage-Konzepte wie beispielsweise bei ABB in Birsfelden oder bei uns im Auhafen für die Baselbieter Häfen vielversprechend. Diese Symbiose zwischen Industrie und Logistik wird sich im basel-landschaftlichen Teil

«Die Symbiose zwischen Industrie und Logistik wird sich im basel-landschaftlichen Teil der Schweizerischen Rheinhäfen entfalten.»

der Schweizerischen Rheinhäfen entfalten. Kleinhüningen wird sich vor allem zu einem Containerhafen entwickeln – auch aufgrund der Stadtentwicklungspläne des Kantons Basel-Stadt am Westquai und am Klybeckquai.

Soll dann gar kein Container-Ver-

kehr mehr nach Birsfelden oder in den Auhafen gehen?

Da müssen Sie verschiedene Arten Containerverkehr unterscheiden: erstens den Verkehr von den Seehäfen durch Basel hindurch in den Rest der Schweiz oder in den Transit. Da geht es um reinen Umschlag, und der soll in Basel Nord stattfinden. Zweitens gibt es Container, die hier im Hafen ausgepackt werden. Die Ware wird dann eingelagert, kommissioniert, weiterverteilt – also eine Reihe logistischer Dienstleistungen in den Lagerhäusern. Diese Art von Containerverkehr mit zusätzlicher Wertschöpfung – man kann dies als «Stückgut im Container» bezeichnen – wird weiter in den Auhafen gehen.

Um welche Art von Waren geht es?

Zum Beispiel Konsumgüter oder Kaffee und Kakao in Säcken und anderes, davon vieles für Grossverteiler. Dieses Geschäft wird immer in den Südhäfen bleiben, denn in Kleinhüningen hat es dafür in den Container-Terminals keinen geeigneten Platz. Dies macht etwa 15 Prozent der ankommenden Container aus.

Spricht aus der Skepsis gegen den Terminal Basel Nord allenfalls eine Spannung zwischen Baselland und Basel-Stadt?

Nun, in der Politik wird immer noch gesagt, das Eigentums-Verhältnis 60 Prozent Baselland und 40 Prozent

Basel-Stadt an den Schweizerischen Rheinhäfen sei ein politischer Kompromiss, der nicht der Wirtschaftskraft der Hafenteile entspricht. Baselland habe sich da mit zu wenig zufriedengegeben. Aber das ist Politik. Als Unternehmer möchte ich mich dazu nicht äussern, und Ultra-Brag ist in den Häfen beider Kantone tätig.

Welches sind die Vorteile der Baselbieter Hafenteile?

Sie sind verkehrsmässig wesentlich besser angebunden. Ein Camionneur aus Luzern holt viel lieber Ware in Birsfelden oder Muttenz als in

«Ein Camionneur aus Luzern holt viel lieber Ware in Birsfelden oder Muttenz als in Kleinhüningen, wo er das Theater mit den Staus hat.»

Kleinhüningen. Dann hat er das ganze Theater mit den Staus am Morgen und Abend nicht. Die Südhäfen sind zudem flächenmässig grosszügiger und somit besser bedienbar. Und wenn dann die Hafentunnelbrücke direkt mit dem Rangierbahnhof Muttenz verbunden wird, ergibt dies auch bessere Rangiermöglichkeiten als in Basel. In der Stadt ist das Ha-

Zur Person

Beat Heydrich (62) ist in Arlesheim aufgewachsen. Nach dem Pro-gymnasium machte er eine Lehre in eine Speditionsfirma, arbeitete dann in den USA und in Taiwan. Nach einem Zwischenstopp in Zürich trat er 1986 als **Direktor bei Ultra-Brag AG** ein. Diese gehörte damals noch einem holländischen Konzern, wurde aber 1990 im Rahmen eines Management-Buyouts 100 Prozent schweizerisch. Ultra-Brag ist in **allen Sparten des Hafenumschlags** ausser Flüssiggütern tätig und bietet weitere Logistik-Dienstleistungen an. Heydrich ist unter anderem Vizepräsident der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS). Er ist verheiratet, hat drei Kinder, drei Grosskinder und lebt in Pfeffingen. (DH)

fenareal komplett ausgenutzt, da gibts keinen freien Quadratmeter mehr. Und wenn man den Westquai schliesst, wird der Hafen noch kleiner. Die Entwicklung kann also nur noch in Richtung Süden, also in die Baselbieter Häfen, oder nach Norden in Richtung Deutschland oder Frankreich gehen.

Und was sind die Nachteile der Baselbieter Hafenteile?

Man muss durch eine zusätzliche Schleuse fahren und hat die Mittlere Brücke als Hindernis. Hinzu kommt die Hochwasser-Anfälligkeit: Es kommt – wenn auch selten – vor, dass man nach Basel fahren kann, aber nicht nach Birsfelden oder in den Auhafen. Diese Abhängigkeit vom Pegelstand wird noch zunehmen, wenn man 135-Meter-Schiffe einsetzt.

Welche Rolle spielen die Südhäfen Birsfelden und Auhafen?

Sie sind sehr wichtig für alles, was flüssig ist, für Schwergut und klassische Massengüter. Und in Zukunft wird ihre Bedeutung noch zunehmen. Ich sehe eine grosse Entwicklung bei den flüssigen Gütern wie Mineralöl aber auch im Sektor Getreide, Futtermittel und Dünger sowie bei Maschinen, schweren Stahl-Coils und im Montage-Bereich.

Sie sind also nicht traurig, dass Ultra-Brag mit der Schliessung des Hafens St. Johann für den Novartis-Campus in den Auhafen umziehen musste?

Wir sind grundsätzlich ein basel-landschaftliches Unternehmen mit dem juristischen Sitz in Muttenz. Als Novartis anfang, den Campus auszubauen, hatten wir kurz zuvor die Silo im St. Johann übernommen. Also suchte man nach einer Lösung, die Ultra-Brag neu zu platzieren. Für die entgangene Baurechtszeit im St. Johann erstattete uns Basel-Stadt 36 Millionen Franken. Wir konnten einerseits in Kleinhüningen das neue Silo bauen und haben andererseits Novartis im Industriegebiet Schweizerhalle das Gelände von 45 000 Quadratmetern abgekauft. Darauf haben wir dann den ganzen St. Johann-Hafen abgebildet. Dies reichte aber nicht für die Massengüter, deswegen haben wir zusätzlich im Hafen Birsfelden von Petroplus – heute Varo Energy – ein Baurechtsareal übernommen.

Wie viel haben Sie investiert?

Wir haben insgesamt rund 120 Millionen Franken investiert, und zwar vor allem in Innovation innerhalb der Logistikkette. Die Häfen entwickeln sich. Die Öffentlichkeit nimmt das oft nicht wahr. In der Luftfahrt richtet sich die Aufmerksamkeit jeweils auf die neuesten Modelle. Bei der Schifffahrt herrscht dagegen ein nostalgisches Bild vor. Dies ist das falsche Image.