



Volkswirtschaftlich existenziell wichtige Güter wie Dünger (Foto), Mineralöl und Getreide bezieht die Schweiz über den Rhein.

FOTOS: NICOLE NARS-ZIMMER

Mehr geduldet als geliebt

Fünftehnter Teil (Schluss) Rheinhäfen sind bisher keine Identitätsträger

VON DANIEL HALLER

«Ohne die Silos im Hafen würde die Schweiz hungern, denn unsere Anbaufläche geht stetig zurück», erklärte Rhenus-CEO Peter Widmer im Interview mit der bz. Auch diese Anbaufläche sähe ohne die Schweizerischen Rheinhäfen anders aus: Jede neunte Tonne wird für den Landkonzern Fenaco umgeschlagen, wobei Dünger und Futtermittel einen grossen Anteil ausmachen. Doch dies dürfte bei Hafen-Vorlagen den wenigsten Nationalräten bewusst sein; wofür man sie kaum tadeln mag, wenn Widmer feststellen muss: «Selbst viele Basler haben keine Beziehung zum Hafen.» SRH-Verwaltungspräsident Benedikt Weibel hofft deshalb, «diesen blinden Fleck zu beseitigen», indem er der Verkehrskommission der eidgenössischen Räte im September in Rotterdam vor Ort aufzeigt, was auf die Rheinhäfen zukommt.

Diskussion um Hafententwicklung

Dabei geht es darum, dass sich der Bund an den Kosten für den Container-Terminal Basel Nord und das dazu gehörende Hafenbecken 3 beteiligt. Dort soll künftig der Container-Umlad voll schiff auf die Bahn rationell erfolgen. Dies gilt – darüber ist man sich in den Häfen einig – als absolut entscheidend für die Zukunft: Einerseits werde durch den Ausbau des Hafens Rotterdam die Menge an Containern auf der Achse Rotterdam-Genua nur bewältigbar, wenn man die Kapazitätsreserve des Rheins nutzt, denn die Deutsche Bahn baut die Oberrheinstrasse – wenn überhaupt – nur mit grösster Verzögerung aus.

Einig ist man sich aber nur im Grundsatz. So stört es Rhenus-Chef Widmer, dass dafür der Westquai aufgegeben wird. Und Ultra-Brag-CEO Beat Heydrich hat sich in die Nesseln gesetzt, als er monierte, das Hafenbecken 2 sei als Zufahrt zum künftigen Hafenbecken 3 zu eng, wenn dort andere Schiffe zum Löschen liegen.

Ins gleiche Kapitel fällt die nagelneue Hiltalingerbrücke für die Tram-



linie nach Weil. Die Durchfahrt unten durch wurde 30 Zentimeter niedriger gebaut, als es die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt empfiehlt, denn man hatte bereits vor zehn Jahren bei der Sanierung der dahinter liegenden Hafenbahnbrücke zu flach geplant.

Nur knapp drei Lagen Container

Damals verkündete die Basler Regierung zwar vollmundig, man käme nun problemlos und ohne Wasserballast mit drei Lagen Containern unten durch. Dies stimmt jedoch nach Aussage der Schiffsleute nicht, weil man zunehmend die 30 Zentimeter höheren Highcube- und oft auch leere Container an Bord hat. Zwar bietet auf dem Weg nach Basel auch die Brücke Chalampé nur während 6 Monaten im Jahr eine Durchfahrthöhe

«Die Standortgemeinden Birsfelden, Muttenz und Basel müssten eine Abgeltung bekommen.»

Rolf Vogt, CEO Birs Terminal

von mehr als 7,48 und bei Hochwasser nur 7,06 Meter. Doch diese Brücke liegt unterhalb des Hafens Ottmarsheim, wo die Schiffe schwer beladen sind und tiefer im Wasser liegen. Selbst wenn man nun für den neuen Terminal die Hafenbahnbrücke um 50 cm anhebt, bietet die lichte Höhe von 7,50 Metern – für die Durchfahrthöhe zieht man in der Regel 30 Zentimeter für die Wellen ab – praktisch keine Reserve für zukünftige Entwicklungen. Wird gleichzeitig – wie geplant – der Swiss Terminal am Westquai geschlossen, hat die Schweiz keinen Terminal mehr, den man ohne Ballastwasser dreilagig an-

fahren kann, denn auch die Baselbieter Häfen kann man wegen der Basler Mittleren Brücke nur «zwei hoch» erreichen. Um ein 135-Meter-Schiff 30 Zentimeter tiefer zu legen, sind rund 450 Tonnen Wasser erforderlich. Gerade wer in der dritten Lage nur noch einige wenige Container hat, wegen denen das Schiff hoch im Wasser liegt, wird diese lieber im Ausland an Land setzen.

Immer wieder infrage gestellt

So wie die Schifffahrt sich in der Vertikalen unter die Brücken ducken muss, so steht der Hafen auch horizontal unter Druck. Flächen am Wasser bringen mit Wohnungen offenbar höhere Steuereinnahmen als mit Logistik und volkswirtschaftlich notwendigem Güterumschlag.

Wohnungen in unmittelbarer Nähe zum Hafenumschlag würden aber zu Reklamationen wegen Lärm und Staub führen, befürchtet man im Hafen bezüglich der geplanten Stadtentwicklung am Westquai. Auch in Birsfelden, wo die letzten Reservflächen derzeit mit kurzfristigen Verträgen an Recyclingfirmen verpachtet sind, werden immer wieder Begehrlichkeiten für eine andere Nutzung, etwa ein Universitäts-Campus, laut.

Diese räumliche Einengung kontrastiert mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung – Mineralölprodukte, Getreide, Dünger, Schwertransporte im Im- und Export, Container – der Häfen. Widmer schlägt deshalb vor, rheinaufwärts oder nach Frankreich auszuweichen.

Für Rolf M. Vogt, CEO des Birs Terminals und Sektionschef Rheinschifffahrt im Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung, ist ein Abschieben des Hafens ins Ausland nur schwer vorstellbar. Er fordert deshalb, dass «die Standortgemeinden Birsfelden, Muttenz und Basel eine Abgeltung bekommen für die Leistungen, die sie für die Gesamtheit der Schweiz erbringen».

Das stillt vielleicht den Finanzhunger der Gemeinden, dürfte aber nicht reichen, dass die Häfen identitätsstiftender und geliebter Teil der drei «Hafenstädte» werden.



Der heutige Swissterminal am Westquai soll nach dem Bau des Hafenbeckens 3 Wohnungen weichen.



Trotz gegenteiliger Ankündigung ist die Einfahrt zum künftigen Hafenbecken 3 zu niedrig für drei Lagen Container.

DANIEL HALLE