

CEO der Rhenus Alpina: «Uns fehlt Planungs-Sicherheit»



«Rhenus unterhält für die Eidgenossenschaft Getreide-Pflichtlager im Umfang von 70'000 Tonnen. Deshalb haben wir keine Freude an den Wohnbau-Plänen»: Andreas Stöckli.

Quelle: Martin Tongi

Andreas Stöckli, CEO der Rhenus Alpina, empfiehlt der Stadt Basel, den Westquai nicht mit Wohnungen zu überbauen, sondern als Hafenfläche zu belassen, denn man dürfe die Massengüter nicht vergessen. von Daniel Haller

Wissen was in der Region Basel-Stadt läuft?
Hier anmelden für den täglichen Newsletter

[Kommentare](#)

Herr Stöckli, warum sind Sie so schüchtern?

Andreas Stöckli: Schüchtern?

Ich meine weniger Sie als Person als die Hafenmanager insgesamt: Jeder ist überzeugt, auf dem Westquai Wohnungen zu bauen, sei eine schlechte Idee, und diese Fläche brauche es auch nach 2029 für den Hafen. Aber als klare Forderung formuliert das keiner.

Im politischen Prozess ist ziemlich klar, dass dort Wohnungen entstehen sollen. Natürlich möchten wir diesen Teil des Hafens weiterhin nutzen. Entstehen dort nämlich Wohnungen, wird das Zusammenleben schwierig. Aber die Stadt bemüht sich auch darum, dass wir Ersatzflächen bekommen: Wird Basel Nord als Container-Grossterminal gebaut, könnten wir damit leben, dass auf dem Westquai Wohnungen entstehen.

Aber alle befürchten, dass kurzum Reklamationen wegen Lärm und Staub aufkommen und dies auch in den verbleibenden Teilen den Umschlag immer mehr einschränkt, bis der Hafen schliesslich ganz wegmuss.

Ja. Dies entzieht uns heute die Planungssicherheit. Als Privatwirtschaft benötigen wir rasche Antworten. So sind beispielsweise technische Innovationen erforderlich, um die Güter mit weniger Emissionen umschlagen zu können.

Ihre Tochterfirma Contargo betreibt zwei Terminals im Hafenbecken 2. Sie soll aber auch zusammen mit SBB Cargo und Hupac die Trägerschaft für Basel Nord übernehmen. Kannalisieren Sie damit nicht den eigenen Terminal?

Gar nicht. In unseren Terminals sind wir mit 57'000 Ladeeinheiten – bei einer Kapazität von maximal 60'000 Ladeeinheiten – am Anschlag: Ist ein Terminal zu mehr als 85 Prozent ausgelastet, nehmen die unproduktiven Bewegungen, wenn man den untersten Container hervorholen muss, zu. Das kostet viel Geld. Deshalb sind wir auf einen Ausbau angewiesen. Zudem können wir in Basel Nord an einem idealen Standort grosse Mengen zusammenführen, damit wir mit Zügen in die Schweizer Ballungszentren die Strasse schlagen können.

Welche Rolle soll Contargo in der Trägerschaft von Basel Nord übernehmen?

Als gleichberechtigter Partner, der zudem vor allem schiffsseitig Mengen einbringt: Rund vier Fünftel werden auf dem Wasser transportiert.

Ist ein Ausbau ihres bestehenden Terminals am Nordquai – anstelle der Stahlhalle – noch aktuell?

Wir halten uns diese Option offen, aber untergeordnet zu Basel Nord.

Auf dem Westquai werden heute nicht nur Container umgeschlagen. Ist Basel Nord – ausschliesslich für den Containerverkehr konzipiert – überhaupt ein vollwertiger Ersatz für den Westquai?

Zur Person

Andreas Stöckli (40) ist seit Dezember CEO der Rhenus Alpina AG in Basel und Vorstands-Mitglied des Mutterhauses Rhenus SE & Co. KG in Holzwickede D. Zuvor war er in verschiedenen Funktionen seit 2002 in Rhenus tätig. Stöckli ist verheiratet, hat eine Tochter und wohnt in Biel-Benken.

Die Rhenus-Gruppe im Besitz des deutschen Familienunternehmens Rethmann SE & Co. KG ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 4,2 Milliarden Euro. Mit über 25'000 Beschäftigten ist Rhenus an über 460 Standorten präsent. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für das Management komplexer Supply Chains. 2012 feierte die Rhenus weltweit ihren 100. Geburtstag.

Die Massengüter wurden in der Tat bisher ausgeblendet. Wir haben am Westquai zwei Silos und einen Recyclingplatz, und der Hafen hat eine wichtige Funktion für die Landesversorgung: Rhenus unterhält für die Eidgenossenschaft Getreide-Pflichtlager im Umfang von 70'000 Tonnen. Deshalb haben wir keine Freude an den Wohnbau-Plänen. Wir werden der Stadt empfehlen, den Westquai weiter als Hafensfläche zur Verfügung zu stellen. Und wenn das nicht geht, muss man den Hafen weiter verdichten, denn auch diese Infrastrukturen muss man irgendwo unterbringen.

«Verdichten» und «emissionsverhindernde Innovationen» – das klingt nach zusätzlichen Kosten. Kann man da mit den Konkurrenzhäfen im nahen Ausland noch mithalten?

Das wird schwierig. Die technischen Einrichtungen dafür sind heute noch nicht bezahlbar oder existieren noch gar nicht. In andere Häfen, in denen Wohnungen gebaut wurden, gab es deshalb mittelfristig keine Hafenvirtschaft mehr.

Apropos Kosten: Tangiert der starke Franken Ihre Aktivitäten in den Rheinhäfen?

Durch den aktuell tiefen Dieselpreis und den starken Franken lohnt es sich, Waren mit dem Lastwagen direkt in die Schweiz hinein zu fahren. Diese Mengen gehen bei uns verloren. Hinzu kommt, dass für viele Rohstoffe, mit denen unsere Lager randvoll sind, die Preise zusammengefallen sind. Unsere Kunden haben diese Waren teilweise noch zu höheren Preisen eingekauft, greifen nun aber auf die aktuellen Schnäppchen in Frankreich zu, die sie direkt mit dem LKW in die Schweiz importieren. So geht bei uns im Hafen der Getreideumschlag im Vergleich zum Vorjahr um 20 bis 30 Prozent zurück. Diese Verlagerung vom Schiff auf den LKW ist auch für die CO₂-Bilanz schädlich. Zudem ist Ware, die sich nicht bewegt, im Handling sehr aufwendig. Das ist Biomasse, die sich erwärmt. Dann müssen die Kunden Umläufe machen, um zu kühlen. Wir haben also nicht nur weniger Einnahmen, es entstehen auch weitere Kosten – als direkte Folge des Frankenkurses und der volatilen Rohstoffpreise.

Wäre es da nicht besser gewesen, die Ware im grenznahen Ausland zu lagern?

Pflichtlager kann man nicht im Ausland lagern. Das geht nicht.

Sie haben 2014 1 Prozent weniger umgesetzt als im Vorjahr. Mit diesen Voraussetzungen dürfte der Umsatz 2015 weiter zurückgehen. Haben Sie da schon eine Prognose?

Wir sprechen hier über rund 10 Prozent unseres Geschäfts. In diesem Bereich werden wir einen gewissen Umsatz-Einbruch hinnehmen müssen. In anderen Sparten, beispielsweise in der Kontraktlogistik, sind wir davon abhängig, was unsere Kunden machen. Verlagern sie wegen des starken Frankens Produktion ins Ausland? Geht ihr Absatz – und somit die zu transportierende Menge – zurück? Grundsätzlich gehen wir weiter von einem stabilen Ergebnis aus.

Sie glauben also weiter – als Tochter eines deutschen Unternehmens – an den Standort Schweiz?

Ja. Deswegen investieren wir als Familienunternehmen langfristig, beispielsweise in das neue Logistikzentrum in Schaffhausen. Der Schweizerfranken ist ein kurzfristig aufgekommenes Thema, das uns nicht daran hindern soll, langfristig zu denken. Am Flughafen Zürich haben wir ein Kühlager gebaut. In Basel haben wir uns am Euro-Airport stark engagiert. Und hier im Hafen haben wir vor drei Jahren in neue Silos und eine neue Soja-Anlage investiert.

Vorhin bemerkten Sie aber, dass Ihnen im Hafen die Planungssicherheit fehlt.

Ja. Sie fehlt mindestens bis zur Zusage für Basel Nord. Aber zu den Baurechtszinsen hat der Kanton andere Vorstellungen als wir. Hinzu kommt das Thema Rückbau: In den Verträgen ist definiert, dass wir beim Auslaufen des Baurechtsvertrags den Hafen zurückbauen müssen. Andererseits stehen da mehrere Gebäude im schweizerischen Kataster der schützenswerten Bauten – ein Widerspruch. Und auch an anderen Stellen laufen die Baurechtsverträge nur bis 2039, mit einer Option auf weitere zehn Jahre.

Heisst das, dass nicht nur die Flächen am Westquai für den Hafen an den Wohnungsbau verloren gehen könnten?

Beim Kanton ist der Wunsch zu spüren, den Quadratmeterpreis durch Wohnungsbau zu optimieren. Doch dem stehen erstens die Arbeitsplätze entgegen: Der Hafen bietet Jobs für alle Bildungsschichten, und man kann nur mit Akademikern und Hochqualifizierten der Life Sciences keine Wirtschaft am Laufen halten. Zweitens bestehen da die nationalen Interessen am Hafen als Drehscheibe für die Verkehrsverlagerungspolitik und für die Pflichtlager der Landesversorgung. Nicht zuletzt werden 40 Prozent der Importe über den Standort Basel abgewickelt. Für den geplanten Containerterminal Basel Nord haben National- und Ständerat ja nun die politischen Bedingungen definiert. Man muss aber auch für den Umschlag der Massengüter, beispielsweise die Materialien, die ins Recycling gehen, die Rahmenbedingungen klären.

Und dem steht der Kanton im Weg?

Regierungsrat Christoph Brutschin setzt sich zwar für die Häfen ein. Aber gewisse Vorstellungen des Kantons bezüglich der Bodenpreise stehen Investitionen für den Ersatz veralteter Infrastruktur im Weg. Man darf aber die Frage der Flächen nicht auf den Quadratmeterpreis für den Kanton reduzieren, sondern muss die nationale Aufgabe des Hafens mit berücksichtigen.

Wie gross sind diese Differenzen bezüglich der Baurechtszinsen?

Wir stehen darüber in Verhandlungen und möchten nichts vorwegnehmen.

Sie führen als Rhenus den Rhein im Namen. Doch sind Sie eine Gruppe, der auf vielen Hochzeiten tanzt. Welche Rolle spielt Basel überhaupt noch?

Basel ist unser Herz und der Rhein unser Ursprung. Aber vor 15 Jahren begann man, die Firma breiter aufzustellen, um auf gewisse Entwicklungen zu reagieren. Wir bieten heute sehr breit diversifizierte Logistikprodukte an, und über den Rheinhafen wickeln wir noch rund ein Zehntel unseres Geschäfts ab.

Nabeln Sie sich wegen der fehlenden Planungssicherheit vom Standort Basel ab?

Überhaupt nicht. Wir haben aber einen grossen Strukturwandel hinter uns. Im Jahr 2000 hatten wir knapp 200 Mitarbeitende, heute sind es in der Schweiz 1250, im Gesamtkonzern 25'000. Als Cargologic sind wir am Flughafen Zürich, Bern, Lugano und am Euro-Airport im Flugfrachtgeschäft aktiv, wo wir im neuen Frachtgebäude investiert haben. Wir betreiben Kontrakt- und Baustellenlogistik, aber auch. Das Leistungsportfolio der Office Systems umfasst den gesamten Lebenszyklus eines Dokumentes, die Digitalisierung und Archivierung bis hin zur Akten- und Datenträgervernichtung erledigen wir alle Leistungen sicher und zuverlässig aus einer Hand.

Weshalb war diese Diversifizierung nötig?

Logistik wandelt sich ständig: Früher gingen sehr viele Schweizer Produkte per Schiff in den Export, dann wurde aber viel Produktion ins Ausland verlegt, sodass wir importlastig wurden. Auch ist der Stahl-Transit für Italien mit der Produktionsverlagerung in den Osten

praktisch weggefallen. Deshalb müssen wir uns immer wieder neu erfinden und neue Geschäftsfelder suchen.

Rhenus hat in den letzten Monaten den Muttenzer Ganzzug-Traktionär Crossrail übernommen, aber auch die Reederei Navis. Setzen Sie mehr auf Schiff oder stärker auf die Schiene?

Rhenus setzt grundsätzlich auf umweltfreundliche Transporte und unterstützt die Verlagerungspolitik der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Beide Verkehrsträger sind für ein «Reisebüro für Paletten und Container», wie wir es sind, essenziell. Bei Hoch oder Niedrigwasser weicht man auf die Bahn aus, bei Bahnstreiks aufs Schiff.

Crossrail beschäftigt zwischen Brig und Domodossola italienische Lokführer. Die Gewerkschaften werfen Crossrail Lohndumping vor.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Löhne genehmigt. Dem gibts nichts hinzuzufügen.

Wie viele Schiffe betreiben sie?

Rhenus hat in Europa 100 eigene Schiffe und 250 Schiffe fahren zusätzlich unter der Flagge Rhenus. Wir sind nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf dem Main und der Donau aktiv und unter unserer Flagge fahren auch Küstenschiffe. Auf dem Rhein laufen längst nicht alle Basel an: Wir betreiben beispielsweise einen Zug nach Emmerich. Ab dort ist der Rhein kalkulierbarer, ohne Hoch- und Niedrigwasser. Ab Emmerich reisen die Container dann auf dem Binnenschiff.

Ihr Vorgänger Peter Widmer hat vorgeschlagen, kurz vor Basel einen neuen Hafen in Frankreich zu bauen. Ist dies weiterhin ein Rhenus-Projekt?

Es ist kein Projekt, sondern eine richtige Idee. Rhenus ist international aufgestellt und könnte auch dort Dienste anbieten. Aber es gibt natürlich Schwierigkeiten, wie wir sie beispielsweise am Euroairport sehen. Dort ist die Planungssicherheit noch geringer als in der Schweiz. Deshalb favorisieren wir für Container und Massengüter weiterhin den Schweizer Standort.

(bz Basel)
