

10 Jahre nach der Fusion sind die Schweizer

Die Zusammenschluss der Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz hatte gemäss Direktor Hans-Peter Hadorn keine Nachteile.

Von Martin Stich

Nach der Abstimmung vom 17. Juni 2007 war klar, dass die Stimmberechtigten des Kanton Basel-Landschaft mit grosser Mehrheit den sogenannten «Rheinhafen-Vertrag» angenommen haben. Am 1. Januar 2008 entstand so aus der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft, die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Aus Anlass dieses Jubiläums sprach der «Vogel Gryff» mit SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn.

Vogel Gryff: Herr Hadorn, was hat sich in den Jahren seit der Fusion am meisten verändert?

Hans-Peter Hadorn: Die Rheinschiffahrtsdirektion Basel war vor der Fusion noch Teil der Kantonalen Verwaltung. Danach wurden wir eine selbständige Institution und bekamen dadurch auch gewisse Freiheiten und Spielraum in einem öffentlich-rechtlichen Rahmen. Ein ganz wichtiger Punkt war unser veränderter Auftritt: Wir wurden nach der Fusion auf eine andere Weise wahrgenommen. Zum einen im Bereich Logistik: Da muss man als «Port of Switzerland» den Ausländischen Häfen und Logistikpartnern nicht mehr viel erklären. Und zum andern innenpolitisch: In Bundesbern konnten wir seither als Einheit auftreten. Das hat unser Leben deutlich vereinfacht (lacht) und sich beim Gütertransportgesetz ausgezahlt.

Gab es auch Nachteile der Fusion? (er überlegt lange) Eigentlich nicht, nein. Weder für mich selber noch für die Rheinhäfen. Nein, wir hatten per saldo immer nur Vorteile.

Wo steht das Projekt «Gateway Basel Nord» (siehe Kasten) aktuell?

Der Bund hat dem Kanton und den Rheinhäfen bereits einen Beitrag an den Schiffsanschluss (Hafenbecken 3) zugesichert. Das Terminal seinerseits ist bereits im Plangenehmigungsverfahren beim Bund. Daher ist davon auszugehen, dass das Terminal gebaut wird. Was jetzt noch aussteht, ist ein Grossratskredit, also der Kantonsanteil für das Hafenbecken 3.

Neben «Gateway Basel Nord» gibt es noch die Projekte «Korrektur Schiffahrtsrinne» (siehe Kasten) und «Südanbindung Hafenbahn Auhafen – Schweizerhalle» (siehe Kasten), welche beide zum «Aktionsplan Schiffahrt» gehören und die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz fördern soll. Wenn man in die Vergangenheit schaut, gewinnt man den Eindruck, dass jahrzehntelang nicht viel in den Hafen investiert worden war, jetzt dafür aber umso mehr getan werden soll. Täuscht dieser Eindruck?

Nein, das tut er nicht, aus zwei Gründen. Der eine ist, dass unsere Vorgänger beim Hafenaufbau sehr langfristig und grosszügig in Kapazität und Infrastruktur investiert hatten. Damals transportierte man Massengüter wie Kohle oder Treibstoff wofür die bestehenden Anlagen ja auch gebaut worden waren. Das ging so bis circa 1980. Von da an wurden die ersten Container transportiert. Doch dafür reichte die bisherige

«Wir wurden nach der Fusion auf eine andere Weise wahrgenommen.»

«Wir gehen davon aus, dass das Terminal gebaut wird.»



Blick von Oben. Die Schweizerischen Rheinhäfen erhalten künftig zusätzlichen Platz

ge Ausrichtung der Infrastruktur nicht mehr. Also musste umgedacht werden. Mit dem «Gateway Basel Nord» fährt die Bahn künftig nicht mehr zum Schiff, sondern das Schiff zur Bahn (Hafenbecken 3). Also sorgte zum einen der Strukturwandel zu den Containern für Veränderungen. Zum anderen war es die Fusion zu den Schweizerischen Rheinhäfen. Wir machten eine Analyse, um herauszufinden, was die neuen Anforderungen sind und

für was sich die einzelnen Hafenteile am besten eignen. Kleinhüningen hat schmale Quais, also muss man in die Höhe bauen. Darum die Silologistik. Im Auhafen werden die flüssigen Güter umgeschlagen, weil dieser nicht im Wohngebiet liegt. Entsprechend stärken wir diese Standorte woraus sich die von Ihnen erwähnte Projekte ergeben haben. Natürlich brauchen Infrastrukturprojekte aber ihre Zeit.

Das Projekt «Gateway Basel Nord»

mst. Basel ist dank seiner Lage die Nummer 1 im Aussenverkehrshandel der Schweiz. Allerdings reichen die vorhandenen Umschlagskapazitäten nicht aus, um die Zunahme der schiffsseitigen Containerverkehre zu bewältigen. Weil aber bestehende Anlagen wegfallen, zeichnen sich bei den Schweizerischen Rheinhäfen bereits ab nächstem Jahr Kapazitätsengpässe beim Containerumschlag ab. Um das zu verhindern und die künftig weiter zunehmenden Güterverkehrsströme mit Containern problemlos abzuwickeln, soll in Basel Nord der reibungslose Übergang mit einer leistungsfähigen Anbindung aller drei Verkehrsträger Schiene, Rhein und Strasse mit Schwerpunkt Schiff - Bahn gewährleistet werden.

Das Projekt «Gateway Basel Nord» besteht aus zwei Bauprojekten: Dem Bau eines neuen Containerterminals, welches von der «Gateway Basel Nord AG» erstellt und betrieben wird, und dem Hafenbecken 3, das direkt daneben geplant ist und um das sich die Schweizerischen Rheinhäfen kümmern. Die Ziele des Projektes gemäss den Verantwortlichen sind die Sicherung der Landesversorgung, die Stärkung des Logistikstandorts Basel und die Entlastung des Nationalstrassennetzes.

Ausserdem sei Basel Nord der einzige mögliche Standort in der Schweiz, wo Containerschiffe mit drei Lagen mit den Landesverkehrssträgern Bahn und Strasse verknüpft werden können. Die Kosten für den Terminalausbau bis 2020 (1. Schritt) betragen 130 Millionen Franken, wovon 83 Millionen durch den Bund bezahlt werden. Der zweite Schritt (Hafenbecken 3) wird auf 121 Millionen Franken veranschlagt wobei auch hier ein Bundesbeitrag zugesichert wurde. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2022/23 geplant.

Anzeige

Warenhaus im Kleinbasel

Clara Colosseum 

Beim Kauf einer Trainingsjacke «Basel» erhalten Sie eine Trainingshose GRATIS!

Angebot gültig bis 31.12.2018

Clarastrasse 15, 4058 Basel

Öffnungszeiten: Mo–Fr 9.00–18.30 Uhr, Sa 9.00–18.00 Uhr



Schweizerischen Rheinhäfen voll auf Zukunftskurs



z für den Umschlag.

Fotos: zvg.shr, ©Patrik Walde

Was muss aus Ihrer Sicht ausserhalb des Hafens geschehen, damit sich die Schweizerischen Rheinhäfen weiter entwickeln können?

Es braucht eine grundsätzliche Gesprächsbereitschaft, um gemeinsam Lösungen zu finden. In der Vergangenheit war dies der Fall, man konnte sich mit allen involvierten Stelle austauschen. Jeweils ein ganz spannender Prozess. Alle Beteiligten müssen aber auch bereit sein, nicht immer das Maximum zu verlangen. Nur

Projekt «Korrektur Schifffahrtsrinne»

VG. Auf Grundlage eines Berichts zum Klimawandel des Bundesrates wird in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt eine Vertiefung der Mindestfahrtrinnentiefe um 30 cm realisiert. Für diese Korrektur der Schifffahrtsrinne ist eine punktuelle Abtragung der Rheinsohle im Stadtgebiet notwendig. Das Projekt des Aktionsplans Schiffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen ist dabei eine von mehreren Massnahmen zur besseren nautischen Erschliessung der südlichen Häfen Birsfelden und Muttenz sowie zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Sicherheit der Binnenschiffahrt als einen nachhaltigen Verkehrsträger. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis zum Frühjahr 2019.

auf dieser Grundlage entstehen tragfähige Lösungen.

Inwiefern können sich die Schweizerischen Rheinhäfen noch entwickeln?

Es gibt auf jeden Fall räumliche Grenzen, weil die bestehenden Flächen fast vollständig besetzt sind. Wir müssen daher schauen, dass wir mit unseren Partnern beispielsweise am Oberrhein, bis Mannheim und Ludwigshafen, die Kooperationen im Schiffsverkehrsbe- reich vertiefen. Das betrifft unter anderem die digitale Hafeninfrastruktur und das Schleusenmanagement. Der Informationsaustausch wird künftig automatisiert, damit man auch zeitlich vorausplanen kann. Wir fördern also die Kooperationen entlang des Rhein.

Wo sehen Sie die Schweizerischen Rheinhäfen in 10 Jahren?

Grundsätzlich gehe ich davon aus, dass die Hafentätigkeit künftig emissionsarm sein wird. Die Liegeplätze der Schiffe werden auch immer mehr mit Elektroanschlüssen ausgerüstet werden. Die Motoren werden leiser und sauberer sein. Die Häfen werden auch weiter ihre wichtige Funktion für die Versorgung behalten, gerade im Bereich Nahrungsmittel. Denn es sieht danach aus, als ob wir in der Schweiz künftig weniger selber produzieren. Auch das Bild der Häfen wird sich verändern: Man wird modernere Gebäude sehen womit die Häfen mit den Städten zusammenwachsen. Auf dem Klybeckquai und dem Westquai werden wird deshalb neue Nutzungen haben, unter denen bestimmt auch Gewerbe und Dienstleistungen zu finden sind, ebenso ein Teil Woh-



«Gateway Basel Nord». Hier ist zu erkennen, wo genau das Grossprojekt geplant ist.

«Südanbindung Auhafen – Schweizerhalle»

VG. Die Südanbindung der Hafenbahn mit einem 900 Meter langen Verbindungsgleis ist ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Schiffahrt für die bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz. Durch die Verbindung findet ein Ringschluss mit dem Rangierbahnhof Muttenz statt, so dass Zustellungen nicht nur über das Streckengleis in den Hafenbahnhof Birsfelden gefahren werden können, sondern auch über die Gleisanlage Schweizerhalle in den Auhafen. Mit dem Verbindungsgleis können neue logistische Konzepte für den Schienengüterverkehr und die Binnenschiffahrt durch die Verknüpfung des Hafens mit der Industrie gedacht und nicht zuletzt eine erhöhte Sicherheit in der Landesversorgung gewährleistet werden.

Die Kosten für das Projekt betragen 34 Millionen Franken und werden vom Bund getragen, dank einer Leistungsvereinbarung zwischen der Hafenbahn Schweiz AG und dem Bundesamt für Verkehr. Die Inbetriebnahme ist bis Ende 2020 vorgesehen.



Standort stärken. Auch in Zukunft wird der Hafen wichtig sein.

nen. Das wird die Zukunft sein, auch wenn man das heute noch nicht so erwartet. Logistisch wird der Rheinhafen im Containerbereich mit dem Anschluss an den «Gateway Basel Nord» in der Europoliga spielen, zum Wohl der Wirtschafts- und Arbeitsstandorts Nordwestschweiz.

Herr Hadorn, Sie sind jetzt zehn Jahren Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen. Schleicht sich da so etwas wie Routine ein?

Nein, bis jetzt nicht (lacht). Nein, überhaupt nicht. Wir haben spannende Themen, und der Hafen ist immer ein Ort, der vermittelt, sei es zwischen den Verkehrsträgern, den Hafenfirmen, der Nachbarschaft, der Politik, der Eignern, also den Kantonen, und dem Bund. Daher war es mir bis jetzt noch an keinem einzigen Tag langweilig.

Anzeige



LANDHOF-GARAGE AG

Riehenstrasse 52–60
CH-4058 Basel
Tel. 061 681 33 50
Fax 061 681 49 90

www.fordbasel.ch