

Basel Stadt Land Region



Tummelplatz vieler Interessen: Der Standort von Rhenus ist unter Druck (links) – deshalb fordert CEO Andreas Stöckli (rechts) rasch Lösungen von der Politik.

«In Basel hat der Hafen eine zu schwache Lobby»

Ärger Rhenus-Chef Andreas Stöckli sagt, Logistiker kämen im Spannungsfeld zwischen nationalen und kantonalen Interessen zu kurz.

Patrick Griesser

Andreas Stöckli, die Rheinhäfen und auch Ihr Unternehmen stehen immer wieder im Zentrum von politischen Diskussionen. Das hat sich in den letzten Jahren verschärft. Was ist passiert?

Der Hafen ist ein Tummelplatz von vielen Unternehmen und Interessen. Da bekommt ein Thema schnell eine politische Dimension. Zudem gibt es Ereignisse, die nicht in unserem Einflussbereich liegen, aber von grossem öffentlichen Interesse sind – etwa der Brand im Bahnschwellenlager im vergangenen Jahr. Auch der Bahnunterbruch im Jahr 2017 bei Rastatt in Deutschland oder die Niedrigwasserperiode im vergangenen Jahr zeigen, wie politisch der Hafen ist, weil die Versorgungssicherheit von einer funktionierenden Logistik abhängt. Man muss aber auch klar sagen: Die politische Diskussion ist stark von der Stadtentwicklung getrieben.

Wie meinen Sie das?

Die Schifffahrt hat über das letzte Jahrzehnt massiv an Infrastruktur verloren. Nehmen Sie als Beispiele den Hafen St. Johann, das Klybeck-Areal oder den Westquai, über den jetzt geredet wird. Da findet ein Kampf um Ressourcen und Bauland statt. Dass der eine politische Dimension annimmt, ist logisch. Gleichzeitig wird unser Geschäft tangiert, weil wir mit immer weniger Flächen eine wichtige Aufgabe erfüllen müssen.

Fehlt es an Sensibilität in der Politik?

Es fehlt häufig das Wissen, was die Schifffahrt für eine Bedeutung auf nationaler Ebene hat. In Deutschland sind Hunderte Kilometer vom Rhein schiffbar, in der Schweiz sind es nur etwa 15 Kilometer. Doch das ist unser Anschluss an die Weltmeere, mit dem wir auch die Landesversorgung sicherstellen.

Hätte man die Flächen sichern können?

Ja, natürlich. Das sieht man am Beispiel Klybeck, wo man einiges hätte entwickeln können, und auch am Beispiel vom Westquai, welchen wir Hafenterrain bis Ende 2029 aufgeben müssen. Eine entsprechende Motion gegen diesen Beschluss des Grossen Rats ist aber im Herbst 2017 gescheitert.

«Wir haben am Ost- und Südquai nur noch wenige Jahre Zeit, um einen Ersatz zu schaffen.»

Ihre Unzufriedenheit ist nicht zu überhören.

Sehen Sie, der frühere Hafen St. Johann wird heute von der Pharmaindustrie genutzt. Auf der Fläche am Wasser steht inzwischen ein Park mit einem Wald. Es gibt viele Beispiele, wie die Stadtent-

wicklung den Hafen zurückdrängt. Das führt für uns zum Problem, dass wir die Mengen gar nicht abwickeln können, die möglich – und im Sinn des nationalen Verlagerungsauftrags der Verkehrsströme aufs Wasser – möglich wären. Durch den Wegfall des Westquais verlieren wir rund ein Viertel des Umschlagvolumens in den Rheinhäfen. Das müssen wir kompensieren – unter anderem am Ost- und am Südquai.

Dann bauen Sie dort neu?

Wir haben die Schwierigkeit, dass wir gar nicht wissen, wie das möglich sein soll. Dort stehen Gebäude, die zu den schützenswerten Objekten gehören. Und wir haben nur noch wenige Jahre, um einen Ersatz zu schaffen. Die Zeit rennt uns davon, deshalb sind wir froh, dass sich Regierungsrat Hans-Peter Wessels der Sache angenommen hat.

Was haben die Anlagen auf dem Westquai für eine Bedeutung?

Eine riesige. 60 Prozent der Pflichtlager der Schweiz befinden sich in den Rheinhäfen, wozu neben Treibstoffen auch Futtermittel und Getreide zählen. Die Schifffahrt ist zudem der ökologischste Verkehrsträger. Wir können Massen transportieren und umweltfreundlich über die Bahn in die Schweiz weiterverteilen – ohne dass wir die Strassen verstopfen. Das sind nationale Interessen, die im Widerspruch zu kantonalen Interessen stehen. Der Kanton hat das Problem, dass er auf einer begrenzten Fläche immer weiter verdich-

ten muss und Wohnraum schaffen will – dabei bedient er sich an der Hafeninfrastruktur.

Dann müssen Sie mit dem Bund sprechen, dass er die Hafeninfrastruktur fördert.

Das machen wir auch. Und dort gibt es auch Absichten, dass sich der Bund an den Rheinhäfen beteiligt. Das wäre eines der bedeutendsten Ereignisse für den Hafen in den vergangenen 50 Jahren. Im Kanton hat der Hafen eine zu schwache Lobby. Wenn der Bund am Hafen beteiligt wäre, dann könnte er auch Einfluss nehmen.

Ist die Aufgabe des Westquais unumstösslich für Sie?

Das Moratorium ist ja gescheitert, die Chancen schwinden.

Würde ein Erhalt des Westquais nicht das dritte Hafenbecken gefährden?

Die Finanzierung des dritten Hafenbeckens ist natürlich an die Aufgabe des Klybeck-Areals und des Westquais geknüpft. Für den Containerumschlag macht die Bündelung der Verkehrsströme auf dem Wasserweg, auf der Strasse und auf der Schiene Sinn. Es gibt aber eben auch noch die Massengüter, wie Getreide, Tierfutter und zum Beispiel Aluminium.

Wie reagieren Sie konkret?

Wir haben für ein Getreidesilo auf dem Ostquai ein Abbruchgesuch gestellt. Das steht im Widerspruch zur Liste der schützenswerten Objekte. Gleichzeitig haben wir in unseren

Baurechtsverträgen die Verpflichtung, bis 2029 einen Rückbau auf dem Westquai zu betreiben. Das ist in unseren Augen ein Widerspruch. Wir sind ein Familienunternehmen mit einem langen Investitionshorizont: Wir brauchen Handlungsfreiheit, um ein wirtschaftlich effizientes Silo zu planen – oder mehrere. Heu-

«Wir haben entschieden, das Geschäft mit Bahnschwellen im Hafen zu reduzieren.»

te baut man anders als in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Wir müssen den Hafen in Zukunft verdichten – haben aber derzeit einen Investitionsstopp verhängt, bis wir diese Planungssicherheit haben.

Rhenus steht vor allem wegen anderer Themen im Fokus, unter anderem wegen des Brands im Bahnschwellenlager in Kleinhüningen im vergangenen Jahr – und der Planung eines grossen Containerterminals zusammen mit SBB Cargo.

Der Grund für den Brand ist bis heute leider noch nicht aufgeklärt – die Bahnschwellen waren gewässert und durften dort gelagert werden. Nach dem Brand haben wir aber nun entschieden, das Geschäft mit den Bahnschwellen im Hafen zu reduzie-

ren. Der Grossteil der Bahnschwellen geht heute via Direktverlad auf die Bahn zu den Verbrennungsanlagen, was sowohl ökonomisch wie ökologisch weniger sinnvoll ist.

Bei der Planung des Terminals warten Sie auf das Ergebnis der vertieften Prüfung durch die Wettbewerbskommission.

Haben Sie bereits ein Signal?

Nein, wir sind im Austausch und warten auf den Bericht. Der Entscheid wird Ende Juni erwartet. Ich bin zuversichtlich, da ja das Bundesamt für Verkehr festgehalten hat, dass der Betrieb des Terminals diskriminierungsfrei ablaufen muss, also alle gleich lange Spiesse haben, die den Terminal nutzen wollen.

Sie arbeiten aber sicher mit Möglichkeiten. Haben Sie auch ein Szenario entwickelt, bei dem Sie sich aus Basel Nord zurückziehen würden?

Ja, das kann auch passieren. Aber das ist heute alles Spekulation. Die zentrale Frage ist, wie die Wettbewerbskommission den Markt einschätzt. Heute haben wir die Situation, dass viele nicht wissen, dass mit Swissterminal einer der grössten Kritiker des Projekts die dominante Stellung im Containerumschlag in der Nordwestschweiz innehat. Mich beschäftigen aber vielmehr die ausländischen Terminals, die Container entlang des Rheins umschlagen und dann per Camion in die Schweiz transportieren könnten. Das wäre nicht im Sinne der Verkehrsverlagerung.