



«Gateway Basel Nord ist ein Herzstück für den Klimaschutz»

Vernetzung Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, steht für Fortschritt und Offenheit ein.

Sebastian Briellmann

und **Kurt Tschan**

Herr Hadorn, letzte Woche gab es für Sie gute Nachrichten aus Bern.

Die Wettbewerbskommission stimmte dem Grossprojekt Gateway Basel Nord zu. Sind nun alle Steine aus dem Weg geräumt?

Die Weko bestätigte die Argumente, die ausschlaggebend sind. Heute dominiert der Containerverkehr. Damit dieser effizient ist, braucht es direkte Zufahrten und genügend Umschlagkapazitäten. Mit den bestehenden Infrastrukturen in den Schweizerischen Rheinhäfen ist dies nicht mehr der Fall, diese sind für Massengüter gebaut worden. Die Kette Schiff - Bahn - Strasse muss enger verknüpft werden. Basel Nord ist eine historische Chance dazu.

Nirgendwo anders als in Basel selbst wird dieses Projekt aber bekämpft.

Neue Projekte stossen vielfach auf Kritik. Vergessen wird aber, dass das Gateway das Quartier vom Schwerverkehr weiter entlasten wird. Dieser wird sich zur Autobahn A 2 verlagern. Man darf ruhig von einer natürlichen Plattform sprechen. Das begreift jedes Schulkind. Das geplante Terminal mit Hafenbecken ist der beste Umschlagplatz, den man sich in der Schweiz vorstellen kann.

Gegner des Projektes zeigen sich nicht nur entschlossen, sondern auch siegesgewiss.

Eine solche Reaktion ist verständlich. Das Gelände von Basel Nord befindet sich als Trockenwiese im Bundesinventar. Vom Schutzziel kann jedoch abgewichen werden, wenn es sich um ein Bundesvorhaben handelt, das von ihm finanziert wird. Es muss sich ebenso um ein Projekt von nationalem Interesse

handeln. Auch diese Voraussetzung ist mit dem Gütertransportgesetz und dem Eintrag im Sachplan Verkehr des Bundes erfüllt. Dank der optimalen Nähe von Rhein und Bahnachse gibt es auch keine Standortalternative. Rechtlich ist das Projekt Gateway Basel Nord also möglich. Wer etwas anderes behauptet, verkennt die gesetzlichen Grundlagen. Es ist ein Herzstück für den Klimaschutz im Güterverkehr.

«Würden wir die Häfen abschotten, wie unsere Nachbarländer, wären wir dauernd in Alarmbereitschaft.»

Ziel ist es, die Kapazitäten zu vervierfachen. Das ist nicht nur ambitioniert, sondern produziert auch Mehrverkehr.

Richtig ist, dass der Containerumschlag auf den Schiffen auf circa 200 000 Containereinheiten verdoppelt wird. Verschiedene Konzentrationsbündelungseffekte sind dabei allerdings nicht berücksichtigt. So sollen der heutige Containerimport und -export vom Güterbahnhof Wolf nach Basel Nord verlagert werden. Sehen Sie: Aktuell sind die Zufahrtswege weit, die Zugkombinationen müssen vom Rangierbahnhof Muttenz über den Badischen Bahnhof in den Hafen geführt und halbiert auf die Quais verteilt werden. Im gleichen aufwendigen Stil geht es dann wieder

zurück. Das Resultat: Die Last-Mile-Kosten der Bahn sind einfach zu hoch.

Die Schweiz hat Erfahrung mit dem Bau von Terminals im Ausland. Wäre es nicht besser gewesen, in Weil am Rhein zu investieren?

Nein, in Weil am Rhein hätte man dieselben zu hohen Rangierkosten wie in Kleinhüningen. Die Schweiz hat im Alpenransit eine Verlagerung vollzogen und ist mit einem Bahnanteil von 70 Prozent Europameister. Dabei helfen aber nicht nur Bahntunnel, sondern vor allem auch die von der Schweiz im Ausland finanzierten Terminals. Die Schweiz hat das grösste in Italien und eines im Hafen Antwerpen massgeblich mitfinanziert. Jetzt fehlt nur noch eine leistungsfähige Drehscheibe für den Import-Export-Verkehr. Das ist die ganze Story von Basel Nord.

Seit dem tragischen Unglück in Budapest, wo ein Flusskreuzfahrtschiff mit einem Ausflugsboot Ende Mai zusammenstoss, wissen wir, dass Häfen auch Risiken bergen.

Leider kann man so eine Kollision nie ganz ausschliessen. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind für die Aufsicht der Personen- und Güterschiffahrt auf dem Rhein verantwortlich. 2018 gab es 1956 Ankünfte von Kreuzfahrtschiffen. Das war ein neuer Rekord, der nicht der letzte gewesen sein dürfte, da die Branche boomt. Wir kennen die Equipen und Reedereien. Taucht eine Unregelmässigkeit auf, sucht die Schifffahrtspolizei sofort das Gespräch. Gegebenenfalls gibt es eine Verzeigung. In den letzten Jahren verzeichneten wir nur einen einzigen Zwischenfall, als ein Baggergerät umkippte und seitlich mit einem Flusskreuzfahrtschiff kollidierte.

Basler Zeitung

Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'688
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 3
Fläche: 119'588 mm²

Auftrag: 3007083
Themen-Nr.: 384.049

Referenz: 73907209
Ausschnitt Seite: 2/4

Nautilus, die Gewerkschaft der Seeleute, verlangt mehr und bessere Kontrollen an Bord. Vor allem bei der Crew werde unerlaubt gespart und Schiffsführer eingespart.

Wir überprüfen regelmässig, ob gemäss Fahrzeugausweis genügend Personal an Bord eines Schiffes ist. Ist der Sollbestand nicht erfüllt, darf das Schiff nicht mehr weiterfahren.

Die Schifffahrtspolizei in den Rheinhäfen ist mit drei Mitarbeitern sehr klein ...

... aber ausreichend bestückt, da die Schiffe ja Basel immer wieder anlaufen. Würde sie ihre Aufgaben nicht mehr wahrnehmen können, würden wir den Bestand aufstocken.

Schliesst Ihr Sicherheitskonzept die Wahrscheinlichkeit von terroristischen Anschlägen ein?

Uns war nicht bekannt, dass der Islamische Staat Angriffspläne verfolgte. Das ins Visier genommene Mineralöllager war aber glücklicherweise bereits zurückgebaut. Sicherheitskonzepte auf Bundesebene liegen vor. Aus naheliegenden Gründen werden sie aber nicht bekannt gegeben. Mit den Tanklagerbetreibern führen wir zudem jährliche Sicherheitsgespräche.

Sie sind Verfechter eines offenen Hafens. Jedermann kann sich hier frei bewegen. Ist das noch zu verantworten auf einer Gesamtfläche von 1,3 Quadratkilometern mit sensiblen Gütern?

Solange ich Hafendirektor bin, werde ich einen offenen Zugang befürworten. Die Hafenstrassen in Muttenz, Birsfelden und Basel sind frei befahrbar. Natürlich könnte man sich auf den Standpunkt stellen, dass es sich bei den Häfen um Industrieareale handelt, und Eingangskontrollen einführen, wie sie auch in Seehäfen üblich sind. Würden wir uns wie zum Teil unsere Nachbarländer verhalten, wären wir in dauernder Alarmbereitschaft.

Handeln Sie nicht leichtfertig?

Im Gegenteil, unser Konzept ist fortschrittlich. Wir betreiben das Gegenteil von Abschottung. Die Sicherheitsbehörden arbeiten eng vernetzt. Und das ist gut so. Im Hafen werden zwar Güter umgeschlagen, es gibt aber durchaus auch lauschige Orte. Es gibt deshalb regelmässige Patrouillen der Kantonspolizei und privater Sicherheitsdienste.

Der Hafen ist für Basel die Pforte zur Welt. Die emotionale Bindung der Bevölkerung zum Hafen ist aber relativ gering.

Auf der anderen Seite würde etwas fehlen, wenn es den Hafen nicht mehr geben würde. Der Hafen gehört zur DNA der Stadt und seine Existenz wird nicht bestritten. Aktuell entwickelt sich die Stadt zum Hafen hin. Das ist für uns und die Hafenwirtschaft eine grosse Herausforderung, die wir gerne annehmen, wenn daraus auch ein Gegenwert beziehungsweise Erweiterungsmöglichkeiten entstehen. Übrigens ist auch in Bundesbern die Bedeutung der Häfen unbestritten. Die Unterstützung von Basel Nord ist ein klares Bekenntnis – verbunden mit 83 Millionen Franken Unterstützung für den Bau des neuen Terminals und weiteren 40 Millionen für das neue Hafenbecken.

Auffällig ist auch, dass die Empörung bei Basel Nord deutlich kleiner ausfällt als etwa beim Ozeanium.

Der Bevölkerung ist bewusst, dass für die Kumulation von internationalen und nationalen Verkehrsströmen wie in Basel Lösungen gefragt sind. Mehr Effizienz und mehr Verlagerung auf die Schiene wird gesellschaftspolitisch von allen Parteien akzeptiert. Die Verkehrsentlastung wird signifikant wirken – nicht zu vergleichen etwa mit der Aufhebung weiterer Parkplätze in der Stadt.

Und die Politik? Nicht immer hat sie in Basel zuletzt, sagen wir, ein Herz für Grossprojekte gezeigt.

Wir spüren Rückendeckung, von der Regierung und auch vom Parlament.

Mit Gateway Basel Nord werden Areale frei. Die Idee ist es, bis zu 10 000 Personen anzusiedeln. Wie eng wird es im Hafen?

Verlagert der Hafen sein Geschäft, wie geplant, in Richtung Autobahn, entsteht am Rheinufer neues Potenzial für die Stadtentwicklung. Das ist die Win-win-Situation. Es ist aber festzustellen, dass die Entwicklung des Hafens vor jener der Stadt kommt. Erst wenn die Zukunft des Hafens geklärt ist, kann über Wohnungsbau diskutiert werden.

Bei den Häfen spricht man von 7700 Arbeitsplätzen und 1,1 Milliarden Wertschöpfung – aber es werden nur 24,5 Millionen Umsatz generiert. Würde durch eine Privatisierung nicht mehr Ertrag erwirtschaftet?

Nein, die Wertschöpfung wird im Handelslager- und Transportgeschäft von den privatwirtschaftlichen Hafenfirmen erwirtschaftet. Unsere Aufgabe ist die effiziente Bereitstellung und Vernetzung der Infrastruktur von Schiff, Bahn und Strasse. Würde man die Sache rein betriebswirtschaftlich betrachten, könnte man eine Privatisierung für die Entwicklung von Logistikflächen in Erwägung ziehen. Die Flächen, die den beiden Basel gehören, müssen aber zwingend in staatlicher Hand bleiben. Andernfalls liefern wir Gefahr, dass diese Flächen zur Spekulationswiese werden und der Logistik-Hub verschwindet.

Ein leidiges Problem sind die Anlegestellen in Basel. Passagiere von Flussreisen müssen weite Wege gehen. Zudem sind sie unattraktiv für Touristen.

Das Problem ist erkannt. So wird die provisorische Anlegestelle Klybeckquai in den kommenden zwei Jahren ausgebaut. Der öffentliche Verkehr in Richtung Klybeck und Kleinhüningen muss aber auch ausgebaut werden. Entsprechende politische Vorstösse unterstüt-



zen diese Massnahmen.

Sie sind schon seit 14 Jahren Hafendirektor. Zumindest dialektmässig ist davon aber nichts zu spüren.

Das trifft zu, ich werde aber auch nach meiner Pensionierung in der Region Basel wohnen bleiben und nicht zurück nach Bern gehen. Letztlich gelangt das Wasser der Aare ja auch in den Rhein.

Was bedeutet der Rhein für Sie?

Er ist für mich das Bindeglied der Schweiz zur Welt, weniger ein Freizeitort. Man darf nicht vergessen, dass hier Völkerrechtsgeschichte geschrieben wurde. Die Mannheimer Akte ist der älteste völkerrechtliche Vertrag Europas und garantiert der Schweiz jederzeit freien Zugang zum Meer. Deshalb steht ja auch der Bund geschlossen hinter Basel Nord. Gerne erinnere ich daran, dass die Unterzeichnung des Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und China im Rheinhafen über die Bühne ging. Der Hafen schreibt Geschichte fort. Es lohnt sich, sich dafür einzusetzen.



Ein Berner ist in Basel heimisch geworden: Hans-Peter Hadorn. Fotos: Florian Bärtschiger

Basler Zeitung

Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'688
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 3
Fläche: 119'588 mm²

Auftrag: 3007083
Themen-Nr.: 384.049

Referenz: 73907209
Ausschnitt Seite: 4/4

