



Werden die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel nicht weiterentwickelt, könnte ihre Existenz auf dem Spiel stehen. Die Landesversorgung wäre in Gefahr. Foto: Peter Schnetz

Streit um den Hafen: Ein Faktencheck

Logistik Swissterminal lehnt den Bau des Hafenbeckens 3 ab, Rhenus Schweiz spricht von einem Schicksalsentscheid.

Kurt Tschan

Für Roman Mayer ist an allem der Staat schuld. «Stellen Sie sich vor, die SBB bauen ein Einkaufszentrum in Basel und lassen Detaillisten wie Migros oder Denner nur unter der Bedingung hinein, dass sie sich verpflichten, gleichzeitig all ihre anderen Filialen im Land zu schliessen.» Was ungeheuerlich scheint, soll in Zukunft in den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel Tatsache werden. Dem Chef von Swissterminal, dem Schweizer Marktführer im Bereich Terminalservices, schwant nicht nur Böses, sollten die Basler Stimmberechtigten an der Urne Ja zum geplanten trimodalen Hafenbecken 3 sagen und dafür einen 115 Millionen Franken schweren Kredit sprechen. Er sieht für diesen Fall den freien Wettbewerb im Terminalmarkt in Gefahr.



Andreas Stöckli (l.) unterstützt Gateway Basel Nord, Roman Mayer kämpft dagegen.

Als 2012 und 2013 der Bund zu grossen Terminalkonferenzen rief, sass Mayer, der Basler Bürger, der inzwischen im aargauischen Rheinfelden wohnt, noch mit am Tisch, um die Zukunft des Logistikstandorts Schweiz mitzugestalten. Inzwischen hat er sich aus den Konferenzen und Projektgruppen abgemeldet und kämpft auf juristischem Weg gegen die «Verstaatlichung einer ganzen Branche», in der Unternehmer zu gefügigen Gehilfen degradiert oder aus dem Markt verdrängt werden sollen.

Bereits zweimal hat er Gateway Basel Nord einen Rückschlag versetzt. Im letzten Oktober hiess das Bundesverwaltungsgericht seine Beschwerde gut. 83 Millionen an Investitionsbeiträgen bleiben somit blockiert, weil die St. Galler Richter wie Mayer den freien Wettbewerb bedroht sehen. Und im Januar gab ihm auch

das Bundesgericht in anderer Sache recht: Es stellte fest, dass Mayers Rechte im Zusammenhang mit Fragen zur Ausschreibung des Projekts Gateway Basel Nord verletzt worden sind.

Untergehen wird sein Unternehmen deswegen nicht. Eine neue Strategie ist aufgegleist. Wie diese aussehen wird, will er noch nicht kommunizieren. Klar ist lediglich, dass der Baselbieter Familienbetrieb inzwischen fast zur Hälfte einem der Grossen in der Branche gehört. Mayer hat das Aktienkapital kräftig aufgestockt und DP World aus Dubai mit einer 44-Prozent-Beteiligung an Bord geholt. «Wir stehen vor grossen Investitionen», sagt er. Möglicherweise übernimmt er den Containerhafen im benachbarten deutschen Weil am Rhein. Dessen Konzession ist gegenwärtig ausgeschrieben. Aber auch im benachbarten Elsass müssen Konzessionen erneuert werden. Mit dem frischen Kapital aus den Arabischen Emiraten könnte Mayer so seinen Traum verwirklichen, die schweizerische Landesversorgung, die über den Rhein erfolgt, ins benachbarte Ausland zu verlagern und den ungeliebten SBB ein Schnippchen zu schlagen.

Ungleiche Spiesse

Tatsächlich sind diese als Landesbesitzer die Platzhirsche im neuen, trimodalen Gateway-Projekt mit dem Hafenbecken 3. Sie wollen in Zukunft mit ihrer Tochter SBB Cargo sowie Rhenus Alpina und Hupac den modernen, 310 Millionen teuren Terminal betreiben. Einen Grossteil davon lassen sie sich von Bund und Kanton finanzieren, wie unlängst die Baselbieter SVP-Nationalrätin Sandra Sollberger in einer Interpellation bemängelte.

Mayer liess sich zwar auch schon Projekte von der Eidgenossenschaft mitfinanzieren. Aber dies seien zinslose Darlehen gewesen und keine Geschenke, die nicht mehr zurückbezahlt werden müssten, sagt er. Da werde nicht mit gleich langen Spiesen gefochten, kritisiert er. «Mit dem Geld, das in Gateway Basel Nord investiert wird, könnte ich meinen Betrieb während 40 Jahren ausbauen und würde nur

zehn Prozent der Gesamtsumme von 310 Millionen benötigen.»

Andreas Stöckli, CEO der Rhenus Alpina AG in Basel, partizipiert an Gateway Basel Nord und ist davon überzeugt, das Richtige zu tun. Er versteht nicht, dass für etwas, was zum Beispiel im Duisburger Hafen im gleichen Zeitraum gleich viermal realisiert wurde, nämlich ein modernes Terminal zu bauen, in Basel zu einer staatspolitischen Debatte geworden ist. Die Logistik sei in Basel hinter Pharma die zweitwichtigste Branche. Während zum Beispiel Roche für Milliarden Hochhäuser aus dem Boden stampft, soll im Hafen die Zeit stehen bleiben – mit fatalen Folgen. «Die Anlagen sind veraltet und ineffizient, und wir brauchen ein neues Hafenbecken, weil die Stadt die Entwicklung vorantreibt», sagt er.

40 Prozent der Pflichtlager der Schweiz befinden sich in den Rheinhäfen, gibt er zu bedenken. Neben Treibstoff gehören auch Futtermittel und Getreide dazu. Der Kanton habe das Problem, dass er auf einer begrenzten Fläche immer mehr verdichten müsse. Dazu bediene er sich der Hafinfrastruktur.

Sorge bereiten ihm die Terminals in der ausländischen Nachbarschaft, die aufrüsten und in Zukunft die Schweiz mit Schwerverkehr zusätzlich belasten. «So wird die vom Bund festgelegte Verlagerung auf die Schiene verunmöglich», sagt er. Die Idee, Strasse, Wasser und Schiene an einem Ort so zusammenzuführen, dass eine klimagerechte Logistik entsteht, findet er faszinierend, die Kritik dagegen unberechtigt. «Wir Logistiker sind nur geduldet im Hafen», sagt er.

Letztlich entscheide die Einwohnergemeinde Basel darüber, wie das Areal genutzt werde. Auch wenn es um die Landesversorgung gehe, habe der Kanton das Sagen. «Der Bund schweigt meistens, weil er keine Möglichkeit hat zu investieren.» Im Fall von Gateway Basel Nord sei dies für einmal anders. «Wir sollten nicht Nein sagen, wenn uns die Eidgenossenschaft hilft», sagt Stöckli. Die heimische Logistik benötige die gleich langen Spiesse wie in Europa.

Die Stadt wird grösser, der Hafen kleiner

Gateway Basel Nord verfolgt Hafen- und Stadtentwicklung.

Der Kanton Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen sind sich bei der künftigen Entwicklung des Hafens in Basel einig. Die Hafinfrastrukturen sollen modernisiert und drei frei werdende Flächen, das Klybeckquai, die Westquai-Insel sowie das Dreiländereck, städtebaulich genutzt werden. Hinzu kommen: Wohnbauten am Klybeckquai, durchgehende Rheinferrisbrücke zwischen Dreiländereck und Brücke über Hafeneinfahrt.



Das Areal ist geschützt.

Das Areal wurde bis vor 20 Jahren von der Deutschen Bahn (DB) als Rangierbahnhof genutzt. Es liegt zwischen Autobahn und einem Trasse für Hochgeschwindigkeitszüge. Das Areal ist als Logistikfläche eingetragen. Ein Antrag um Aufwertung ist hängig.



Die SBB sind Projekterfinder.

Die SBB sind Besitzer des früheren DB-Rangierbahnhofs. Am 30. April 2013 wurde auf Einladung des Bundesrates eine Terminalkonferenz mit allen Marktteilnehmern durchgeführt. Der Tenor: Die Schweiz braucht im kombinierten Verkehr Import/Export zusätzliche Terminalkapazitäten. Das Projekt Gateway Limmattal scheiterte wenig später. An Gateway Basel Nord wurde weitergeplant.



Gateway Basel Nord ist zu gross.

Zuerst entsteht ein bimodales Terminal Strasse/Schiene mit einer Kapazität von 240'000 Standardcontainern (TEU). In einer zweiten Ausbauphase sollen die Kapazitäten auf 390'000 TEU erweitert werden. 2019 wurden

in den Basler Rheinhäfen 120'000 TEU umgeschlagen. Das Terminal bedient aber nicht nur die Rheinhäfen, sondern auch den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Hier werden vom Bundesamt für Verkehr starke Zunahmen prognostiziert: bis 2030 um 45 Prozent und bis 2040 um 55 Prozent auf insgesamt 1'126'000 TEU.



Die Basler Rheinhäfen wachsen.

Die Basler Hafenanlagen befinden sich im Besitz der Einwohnergemeinde Basel. Die Terminalbetreiber wie Rhenus oder Swissterminal besitzen befristete Baurechtsverträge. Durch Stadtentwicklungsprojekte (insbesondere Wohnungsbau) werden das Westquai und der Hafen Klybeck verschwinden. Das Hafenbecken 3 ist somit eine Ersatzfläche. Diese bietet den Betreibern und den Binnenschiffunternehmen die Möglichkeit, den Terminalverkehr zu modernisieren und effizienter zu machen. Durch das Verschwinden von Klybeck und Westquai verringert sich die für den Hafennutzbare Fläche stark. Die Entwicklung seit 1980: Logistisch genutzte Hafensfläche im Kanton Basel-Stadt, ca. 810'000 Quadratmeter (ergibt sich aus heutiger Grösse Gesamthafenperimeter Basel von 720'000 Quadratmetern, zusätzlich Hafen St. Johann 90'000 Quadratmeter land- und wasserseitig). Abgezogen werden müssen: 1988 Aufgabe Tanklager BP, Uferstrasse 90, ca. 7300 Quadratmeter; 1998 Aufgabe Tanklager Shell, Uferstrasse 70, 11'700 Quadratmeter; 2001 Aufgabe Tanklager Esso, Uferstrasse 80, 9000 Quadratmeter; 2007 Aufgabe Hafen St. Johann, 60'000 Quadratmeter, zusätzlich 30'000 Quadratmeter Wasserfläche; 2012 Aufgabe Tanklager Migrol, Uferstrasse 40, 15'000 Quadratmeter. Somit hat der Basler Rheinhafen in 40 Jahren 133'000 Quadrat-

meter land- und wasserseitige Flächen abgegeben. Ab 2030 fallen die Hafennutzungen am Westquai weg (ca. 70'000 Quadratmeter). Dies entspricht einer Reduktion gegenüber 1980 von 25 Prozent.



Andere Marktteilnehmer werden benachteiligt.

Gateway Basel Nord besteht aus den drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo. In die Projektleitung für den Bau des trimodalen Terminals Strasse/Schiene/Wasser stossen für das Hafenbecken 3 auch die Schweizerischen Rheinhäfen hinzu. Diese gehören den beiden Basel. Die Betreiber verpflichten sich gegenüber allen Nutzern, einen diskriminierungsfreien Zugang sicherzustellen.



Die Alpenschutzinitiative wird ohne Gateway Basel Nord nicht umgesetzt.

Durch eine Verlagerung via Gateway Basel Nord können pro Jahr 100'000 Lastwagenfahrten eingespart werden. Ohne Gateway Basel Nord dürfte der Lastwagenverkehr weiter steigen. Die deutsche Umschlaggesellschaft Duss in Weil am Rhein befördert nur zwei Prozent der für die Schweiz bestimmten Waren auf der Schiene.



Die Zufahrt zum neuen Hafenbecken 3 ist zu schwierig.

Aktuell befahren 22 Kapitäne den Oberrhein. Ein Grossteil von ihnen hat im Simulator virtuell die Zufahrt zum neuen Hafenbecken getestet und sie für gut befunden.

