

Basel Stadt Land Region

«Ohne menschliche Eingriffe gäbe es die Trockenwiesen gar nicht»

Neuer Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen Florian Röthlingshöfer will keine Grundsatzdiskussionen mehr über das vom Volk beschlossene Hafenbecken 3 führen. Das Schonen der Ressourcen liegt ihm aber am Herzen.

Kurt Tschan

Wann waren Sie zum letzten Mal auf dem Rhein?

An einem schönen Herbsttag zusammen mit meiner Familie. In Konstanz an der Brücke beginnt Rhein-Kilometer null. Wir fahren mit dem Schiff nach Stein am Rhein zu Kilometer 50. Nicht nur die Kinder, sondern auch für mich als technikbegeisterten Vater war es ein besonders schönes Erlebnis.

Port of Switzerland, geführt von einem Deutschen – geht das gut?

Das Bewerbungsverfahren war öffentlich und intensiv. Ich bin seit 17 Jahren beruflich in der trinationalen Region tätig, davon neun Jahre in Basel bei Port of Switzerland. Hafen und Logistik sind international ausgerichtet. Hier wird niemand ausgegrenzt.

Werden Sie jetzt Ihren Wohnsitz in die Schweiz verlegen?

Nein, wir sind als Familie im Moment fest verankert, und meine Kinder gehen an unserem Wohnort zur Schule. Für die Zukunft schliesse ich aber nichts aus.

Sie sind bereits Mitglied der Geschäftsleitung. Ist es da noch eine Herausforderung, Direktor zu werden?

Auf jeden Fall! Die Schweizerischen Rheinhäfen sind vielseitig und so breit gefächert. Mit fünf unterschiedlichen Geschäftsbereichen, den hoheitlichen Aufgaben, aber auch vielen Dienstleistungen sorgen wir im Auftrag der beiden Basel dafür, dass die Hafenanlagen funktionieren. Für die Firmen in den Häfen schaffen wir attraktive Rahmenbedingungen. Als Direktor darf ich den ganzen Betrieb vernetzen und weiterentwickeln.

Praktisch zeitgleich mit Ihrer Wahl wurden Regierung und Grosser Rat in Basel-Stadt neu bestellt. Was verändert sich dadurch für Sie?

Kaspar Sutter ersetzt Christoph Brutschin im Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt. Das ist neu. Insgesamt hat sich unser Verwaltungsrat in den letzten zwei Jahren verändert. Aber wir kennen einander. Das hilft, die kommenden Aufgaben konstruktiv anzupacken.

Sie kamen als 34-Jähriger zu den Schweizerischen Rheinhäfen. Wäre es da nicht Zeit gewesen, mal wieder eine neue Herausforderung zu suchen?

Doch, ja, genau. (lacht) Deswegen habe ich mich ja beworben. Neben den vielfältigen Themen sind sie alles andere als statisch. In den nächsten zehn Jahren wird es grosse Veränderungen für die Häfen und die Binnenschifffahrt geben. Es wird für mich nicht alles neu, aber vieles.

Ist die neue Stelle quasi ein Lebensjob?

Themen und Aufgaben für die nächsten 20 Jahre gibt es genug.



Herr über den Hafen: Florian Röthlingshöfer. Foto: Nicole Pont

Aktuell entwickeln wir die neue Infrastrukturgeneration mit einem Horizont bis zum Jahr 2050. Meine Perspektiven sind jedenfalls langfristig.

Covid-19 hat gezeigt, wie wichtig die Rheinhäfen für die Landesversorgung sind.

Wie schwer ist es da für Sie, Hafenkritiker zu verstehen? Mein Bestreben ist es, die Häfen fit für die Zukunft zu machen. Die Abstimmung über das Hafenbecken 3 ist ein Meilenstein für die Rheinhäfen und ein klares Bekenntnis zur Rheinschifffahrt und zur Verlagerung vom Schiff auf die Bahn. Nun geht es darum, über die Ausgestaltung des Projekts zu reden. Die Zeit der Grundsatzdiskussionen ist nach dem Volks-Ja vorbei.

Sind Sie mit WWF und Pro Natura bereits im Gespräch?

Wir haben einen Kontakt aufgebaut und es wird zu direkten Gesprächen kommen. Ich wünsche mir, dass wir nun in einen lösungsorientierten Verhandlungsmodus übergehen können. Mein Ziel ist es, dass wir mit dem Bau des Hafenbeckens 3 Mehrwerte für die Natur schaffen.

Die Trockenwiesen, um die der Naturschutz so sehr kämpft, sind das Resultat von jahrelangen Pestizideinsätzen der Deutschen Bahn. Zwischen und neben den Geleisen durfte kein Kraut wachsen. Wird hier am rechten Ort Naturschutz eingefordert?

Klar ist, dass das Areal von Menschen geschaffen wurde. Um das Jahr 1900 wurde es um sechs Meter aufgeschüttet, damit der Rangierbahnhof überhaupt gebaut werden konnte. Dafür war

viel Massenbewegung erforderlich. Weil für den Bahnbetrieb immer gespritzt, also der Boden von Menschen gepflegt wurde, konnte sich eine sehr spezifische Natur in den Geleisen und Nebenflächen entwickeln. Angesiedelt hat sich, was sich sonst in Auenwäldern durch Hochwasser immer wieder neu entwickeln musste. Pionierarten fanden so ihren Weg auf das Areal. Um einen stabilen Zustand für die Natur zu halten, muss das Gelände – wie über Jahrzehnte im Bahnbetrieb – unter hohem Aufwand durch Menschenhand freigehalten werden. Wenn der Mensch nicht eingreift, würde das Areal verbuschen und verwalden. Die ökologische Relevanz des Areals würde von sich aus abnehmen. Gerade deshalb sind wir sicher, dass an anderer Stelle, auf und entlang dem Rangierbahnhof Muttenz, bei der Hafenbahn in Birsfelden, aber auch auf Wiesenarealen bei den Langen Erlen vergleichbare Habitate für Fauna und Flora aufgebaut werden können.

Wenn ich Sie recht verstehe, würde die Natur zerstören, was Naturschützer retten wollen? Ohne menschliche Eingriffe würden die Trockenwiesen auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs nicht bestehen.

Der Frenkendörfer Logistiker Swissterminal war 2012 für den Containerterminal Basel Nord, zu dem das Hafenbecken 3 als trimodaler Umschlagplatz Wasser, Schiene, Strasse gehört. Inzwischen ist er einer der schärfsten Gegner. Warum zieht die Logistikbranche nicht an einem Strick?

«Wir haben mit WWF und Pro Natura Kontakt aufgebaut. Es wird zu Gesprächen kommen.»

Ich beobachte den Markt seit zehn Jahren. Die einzelnen Firmen stehen unter hohem Wettbewerbsdruck. Unsere Aufgabe als Hafen besteht darin, die Infrastrukturen der Zukunft zu bauen. Als Hafen setzen wir uns für umweltfreundliche Verkehrslösungen ein. Heute passen nicht mehr alle Logistikkonzepte zur Terminalphilosophie des Bundes. Swissterminal hat von sich aus entschieden, einen anderen Weg zu gehen.

Die Baurechte für Logistikfirmen wie Swissterminal laufen 2029 aus. Wollen Sie diese im Hafen behalten?

Wir verfügen über keine Brachen, die wir den Unternehmen als Ersatzfläche anbieten könnten. Würden solche frei, würde ich mich bemühen, dass sie wieder belegt werden könnten. Das letzte Tanklager im Hafen Kleinhüningen von Satram etwa wurde abgebrochen. Für den Containerumschlag eignet sich diese Fläche aber leider nicht.

Wie wollen Sie dem Vorwurf begegnen, SBB Cargo würde den freien Wettbewerb in den Rheinhäfen untergraben?

Das Areal für das Containerterminal Gateway Basel Nord wurde von den SBB erworben, nicht von Port of Switzerland. Unsere Leistung besteht darin, dass die Binnenschifffahrt und der Hafen ans Terminal angebunden werden. SBB Cargo hat die Betreibergesellschaft geöffnet. Zwei weitere Firmen sind an Bord. Aus Sicht Hafen unterstützen wir die breite Trägerschaft. Dass dies wettbewerbsrechtlich möglich ist, hat die Wettbewerbskommission ja positiv entschieden.

Was können Sie beeinflussen?

Wir haben direkten Einfluss auf die Baurechtsverträge im Hafenumfeld. So verlangen wir hafenauffähige Umschlagnutzungen. Die Förderung der Binnenschifffahrt ist die zentrale Aufgabe der Schweizerischen Rheinhäfen. Wir setzen aber auch Anreize, dass möglichst viele Güter auf der Bahn weitertransportiert werden.

Sie waren bis jetzt Mister Hafenbahn in den Rheinhäfen.

Wie geht es mit ihr weiter? Im August wurde die Verbindung zwischen Auhafen und Schweizerhalle in Betrieb genommen. Als Hafenbahn haben wir Ende Jahr zusätzlich das bisherige private Anschlussgleis in Schweizerhalle in unser 50 Kilometer langes Streckennetz aufgenommen. Dadurch können wir den Ringschluss betrieblich selber steuern. Die Firmen in Schweizerhalle werden so mit den Firmen im Hafen verbunden. Wir wollen die Hafenbahn mit ihrem Güteraufkommen auf dem jetzigen Niveau halten. Mit der Stadtentwicklung in Kleinhüningen wird aber auch die Gestaltung des Hafenbahnhofs aktuell.

Profunder Hafenkennner

Florian Röthlingshöfer hat Anfang Jahr die Nachfolge von Hans-Peter Hadorn als Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen angetreten. Er ist Bau- und Wirtschaftsingenieur. Nach acht Jahren Beratungstätigkeit stiess er 2011 zu den Schweizerischen Rheinhäfen. Er war Mitgestalter der Arealstrategie und Delegierter des Verwaltungsrats der Hafenbahn Schweiz AG. Zuletzt leitete er als Mitglied der Geschäftsleitung den Bereich Grossprojekte und Hafenbahn. Der 43-Jährige ist verheiratet, Vater von zwei Kindern und wohnt in Müllheim (D). (kt)

Wird dadurch auch Personenverkehr möglich?

Das bestehende Netz könnte aus sicherheitstechnischer Hinsicht dafür verwendet werden. Eine Hafen-S-Bahn ist prinzipiell und technisch möglich. Entsprechende Projekte gibt es gegenwärtig aber nicht.

Wie unrentabel wirtschaftet die Hafenbahn?

Die öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn sind nicht eigenwirtschaftlich. Wir erhalten Beiträge für die Kosten, die wir nicht selber decken können. Wie alle Infrastrukturbetreiber in der Schweiz werden die Leistungen vom Bund für einen 4-Jahres-Zeitraum bestellt und finanziert. In unserem Fall sind es über 90 Prozent. Für Betrieb und Unterhalt erhalten wir pro Jahr rund 10 Millionen Franken. Zum Vergleich: Alle Bahninfrastrukturen zusammen erhielten für die vier Jahre 2017 bis 2020 rund 13 Milliarden Franken.

Sind die umliegenden Häfen in Weil am Rhein oder im Elsass Partner oder Konkurrenten?

Wir pflegen eine gute Partnerschaft am Oberrhein. Unser Ziel ist die Förderung der ressourcenschonenden Binnenschifffahrt. Aktuell bauen wir in einem gemeinsamen Projekt ein digitales Netzwerk auf. Mit dem RheinPorts-Information-System werden nicht nur alle Häfen, sondern auch die Terminals und die Binnenschifffahrt miteinander digital verbunden. Am Ende des Tages sind wir aber nicht nur Partner, sondern stehen auch im Wettbewerb um die Standortgunst der Wirtschaft.