

«Förderband statt Hafenbecken 3»

Benédikt Weibel, Verwaltungsratspräsident der Rheinhäfen, will sparsamen Ausbau

INTERVIEW: DANIEL SCHINDLER, MURIEL GNEHM

Die Schifffahrt hat Wachstumspotenzial – vor allem im Recyclingbereich und im Containerverkehr. Das sagt Benedikt Weibel, Verwaltungsratspräsident der Basler Rheinhäfen.

Eine Studie, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Rheinhäfen in Auftrag gegeben haben, legt den Schluss nahe, dass die Schifffahrt ihr Potenzial bei den traditionell starken Marktsegmenten wie Öl und Stahl bereits heute gut ausnützt. Die Experten gehen davon aus, dass das Wachstumspotenzial relativ bescheiden ist (die BaZ berichtete).

Jetzt relativiert Benedikt Weibel (63), ehemaliger SBB-Chef und derzeitiger Verwaltungsratspräsident der Basler Rheinhäfen, diese Aussagen. Die Studie habe lediglich aufzeigen wollen, welchen Beitrag die Schifffahrt zur Verlagerungspolitik des Bundes leisten könne. Die grosse Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweizer Volkswirtschaft und das künftige Potenzial der Wasserwege seien unbestritten.

Deshalb sei es umso wichtiger, dass im Hafen die entsprechenden Kapazitäten geschaffen würden. Dabei setzt Weibel nicht auf den Bau eines weiteren Hafenbeckens, sondern auf ein Förderband. Diese Lösung sei einfacher und billiger.

BaZ: Herr Weibel, in der neuen BAV-Studie fällt die Bilanz für die Rheinschifffahrt doch eher ernüchternd aus, was das Potenzial betrifft. Überrascht Sie das?

BENEDIKT WEIBEL: Nein, ich bin überhaupt nicht überrascht. Ich teile aber auch nicht Ihre Folgerung. Die Studie ist nur auf eine ganz spezifische Frage eingegangen, nämlich auf jene, inwiefern die Schifffahrt zur Verlagerungspolitik des Bundes beitragen kann. Und diesbezüglich vertrete ich seit je eine andere Meinung als die meisten Protagonisten der Schifffahrt.

Inwiefern?

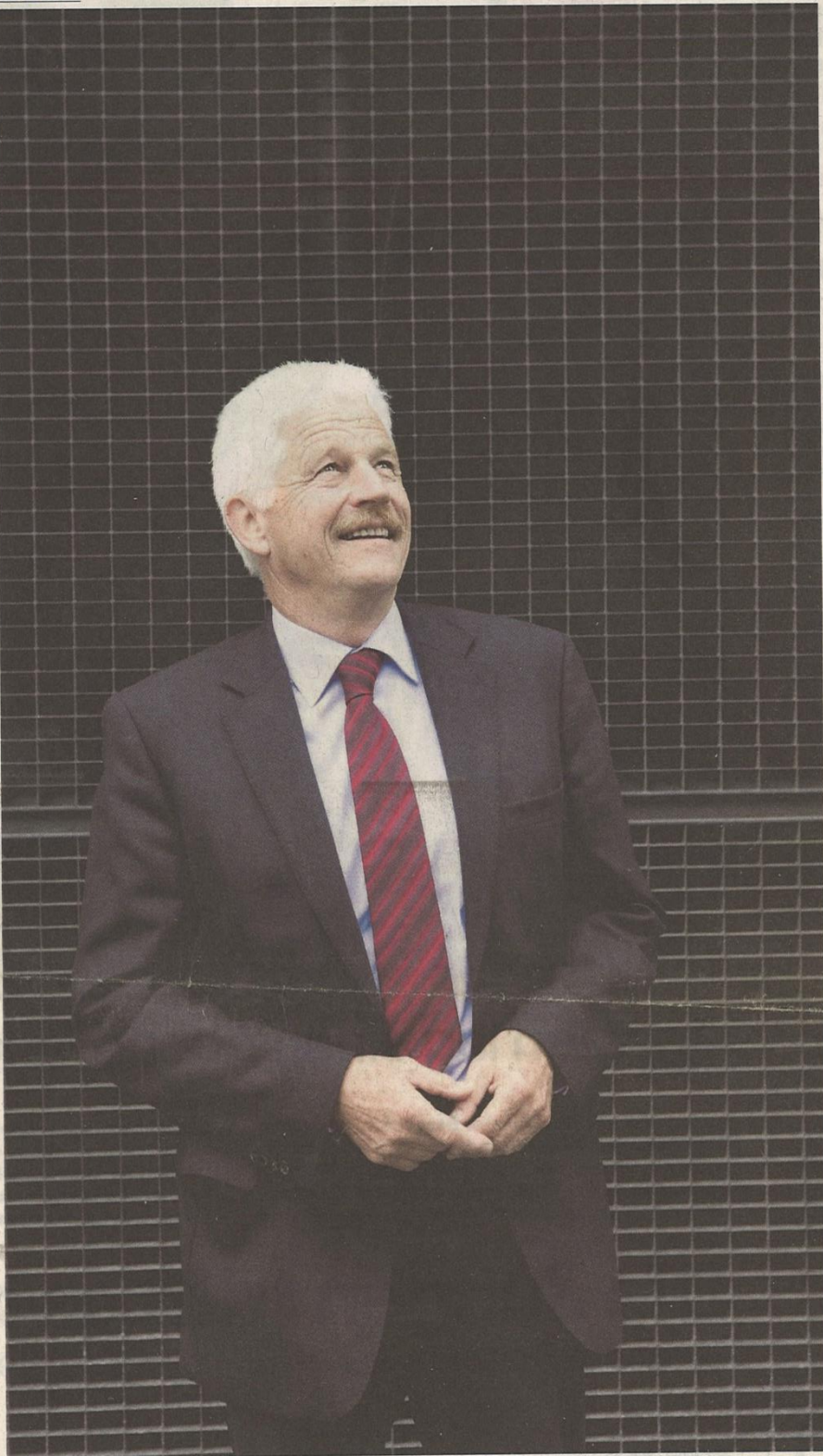
Die Verlagerungspolitik, die in der Verfassung festgeschrieben ist, betrifft ausschliesslich den Transitverkehr. Schon als SBB-Chef hatte ich immer Diskussionen deswegen. Wie, bitte schön, soll die Schifffahrt einen Beitrag zur Verlagerung leisten, wenn es explizit um den Transit geht? Es ist doch logisch, dass es beim Transit via Rhein einen Umlad mehr benötigt. Die Studie hat deshalb aus meiner Sicht die Antwort auf ein Teilproblem gegeben, das für die Schifffahrt irrelevant ist.

Dann ist die neue Studie überflüssig?

Keineswegs. Sie zeigte einmal mehr auf, dass die Bedeutung der Schifffahrt für den Import und den Export enorm gross ist, wie dies zuvor auch schon der vom Bundesrat verabschiedete Schifffahrtsbericht und der Bericht zum Logistikcluster der Handelskammer beider Basel deutlich gemacht haben. Rund 14 Prozent der Importe in die Schweiz gehen über die Rheinhäfen. Das ist beachtlich.

Im Export sind es aber nur bescheidene fünf Prozent.

Aber gerade hier sehen wir Entwicklungspotenzial. Vergangene Woche traf sich der



Überzeugt. Laut Benedikt Weibel (63) hat die Rheinschifffahrt grosses Potenzial. Foto Henry Muchenberger

Verwaltungsrat mit verschiedenen Vertretern der Hafenvirtschaft. Diese teilen die Ansicht, dass wir etwa im Recycling mittelfristig zwei bis drei Millionen Tonnen werden exportieren können. Das wäre mehr als eine Verdoppelung der heutigen Ausfuhrmenge. Wachsend ist auch der Markt für sehr sperrige Güter, die in den Basler Rheinhäfen montiert und dann in Richtung Norden verschifft werden. Das können beispielsweise grosse technische Anlagen wie Turbinen sein. Gerade in Birsfelden rechnen wir damit, dass die Entwicklung in diese Richtung gehen wird.

Sie gehen davon aus, dass sich exportorientierte Unternehmen ansiedeln, welche die Nähe zu den Wasserwegen suchen. Können Sie Namen nennen?

Diese Entwicklungen laufen nicht über die Rheinhäfen, sondern über die Hafenvirtschaft. Namen kann ich keine nennen, aber es handelt sich um bedeutende Unternehmen aus dem Industriesektor.

Wo sehen Sie noch weiteres Potenzial?

Einen Wachstumsmarkt sehen wir auch im Containerverkehr. Pflastersteine werden heute zum Beispiel bereits in Containern geliefert. Das kommt billiger, als wenn sie als Schüttgut transportiert werden. Auch bei den Nahrungsmitteln sehen wir Potenzial. Eher stagnieren dürfte der Bereich Stahl. Und beim Mineralöl rechnen wir mit einem Rückgang.

«Pflastersteine zum Beispiel werden bereits in Containern geliefert.»

Sind die Basler Rheinhäfen für eine Zunahme im Containerverkehr gerüstet?

Noch nicht optimal. Der Bereich hat eine Schwäche: In den basel-städtischen Rheinhäfen ist der Umschlag relativ schlecht organisiert und zu sehr verzettelt. Das müssen wir ändern. Wir müssen Raum schaffen, damit wir auf möglichst lange Güterzüge umladen können.

Sie spielen auf das Projekt Basel Nord an, das vorsieht, dass die Schifffahrt näher an die Bahn kommt. Soll die Schifffahrt Juniorpartnerin der Bahn werden?

Nein, darum geht es nicht. Ziel ist es, die beiden Verkehrsträger Schiene und Wasser besser miteinander zu verknüpfen. Damit können wir eine Schwäche beim Containerverkehr beseitigen, nämlich jene, dass der Umschlag nicht optimal ist.

Und dafür benötigt es das Hafenbecken 3?

Es gibt durchaus auch andere Varianten.

Woran denken Sie?

In den Gesprächen mit der Hafenvirtschaft tauchte die Idee eines Förderbands auf. Dieses könnte Container vom Hafenbecken 2 zum Bahnterminal transportieren. Denn den Hafen auszubauen und unter der Autobahn durchzuziehen, um dort ein drittes Hafenbecken zu erstellen, ist eine enorm aufwendige Sache. Teuer und technisch anspruchsvoll. Ein Förderband hingegen wäre technisch problemlos realisierbar.

Wie würde eine solche Anlage konkret aussehen?

Das Förderband würde von den beiden heutigen Hafenbecken 1 und 2 zum Bahnterminal verlegt und dort parallel zu den Schienen verlaufen. Das hätte zur Folge, dass man zwei Krananlagen benötigen würde. Trotzdem würden die ganzen Infrastrukturinvestitionen mit dieser Lösung ungleich tiefer ausfallen.

Können Sie das Einsparpotenzial beziffern?

Nur ganz grob. Ein neues Hafenbecken kostet über den Daumen gepeilt einen dreistelligen Millionenbetrag. Die Lösung mit dem Förderband dürfte sich auf einen zweistelligen Millionenbetrag belaufen – im tiefen Bereich. Wie gesagt: Das sind nur grobe Peilungen. Wir befinden uns mit diesen Überlegungen in einer ganz frühen Phase.

Wer würde denn diese Anlage betreiben?

Unser ausdrücklicher Wunsch und auch jener der Hafenvirtschaft ist es, dass die Anlage von jemandem betrieben würde, der unabhängig ist. Unternehmen wie die Hupac kämen dafür also beispielsweise nicht infrage.

Sie glauben also nicht an die Realisierbarkeit des Hafenbeckens 3?

Zumindest halte ich eine Lösung mit einem Förderband für interessanter.

Die Handelskammer beider Basel hat unter der Federführung von Martin Dätwyler, der auch im Verwaltungsrat der Rheinhäfen sitzt, die Idee eines Logistikclusters Basel lanciert. Welche Rolle spielt die Rheinschifffahrt diesbezüglich?

Wenn es gelingt, im Rahmen des Logistikclusters wertschöpfende Tätigkeiten ans Wasser zu holen, dann ist das für die ganze Region Basel hervorragend. Dabei denke ich zum Beispiel an die erwähnten Industriebetriebe, die sich überlegen, im Hafen Birsfelden einen Standort zu eröffnen.

Noch ein Wort zur Politik. Das UVEK hat eine neue Vorsteherin – mit dem Rücktritt von Bundesrat Moritz Leuenberger geht ein grosser Fan der Rheinschifffahrt verloren. Was ändert sich dadurch für Sie?

Nicht viel. Moritz Leuenberger war ein Fan. Aber was hat es uns genützt? Fakt ist, dass es – wie dies auch in der Studie des BAV zum Ausdruck kommt – einige Wettbewerbsverzerrungen gibt. Das betrifft zum Beispiel die Finanzierung der Infrastruktur. Die «Motion Janiak» will diesbezüglich gleich lange Spiesse zwischen Bahn und Schifffahrt schaffen. Moritz Leuenberger ist es aber nicht gelungen, das Anliegen bei seinen Bundesratskollegen durchzubringen. Nun hoffen wir auf das Parlament.

Was bedeutet es für die Rheinschifffahrt, dass Doris Leuthard das UVEK übernimmt?

Ich bin überzeugt, dass sich grundsätzlich nichts ändern wird. Ich glaube, gerade als ehemalige Volkswirtschaftsdirektorin ist sie sich der grossen Bedeutung der Schifffahrt für die Wirtschaft bewusst. Nicht nur für die Region Basel, sondern für die ganze Schweiz.