

Visionär verlegt Hafen nach Frankreich

Rhenus Der grösste Basler Hafenlogistiker schlägt Lösung für den in der Stadt fehlenden Platz vor

VON DANIEL HALLER

Basels Hunger nach «guten» Steuerzahlern vertreibt den Hafen ins Ausland. Dies ist das Fazit der Pressekonferenz zum 100. Geburtstag der Rhenus-Gruppe. Peter Widmer, CEO Rhenus Alpina AG, zeigte zwar Verständnis dafür, dass die Stadt künftig auf dem Westquai Wohnungen für Spitzenverdiener bauen will. Auch dass Birsfelden am Rhein lieber Wohnraum schaffen würde, kann er nachvollziehen. Doch damit werden die Hafentflächen zu klein, zumal der Verkehr auf dem Rhein zunehmen wird und über den geplanten Ausbau des Rhone-Rhein-Kanals zusätzliche Frachtmengen zu erwarten sind.

Stehen erst einmal Luxuswohnungen zwischen Rhein und Hafenbecken 1, werden die neuen Bewohner angesichts hoher Mieten Hafentlärm und Staubbelastung nicht tolerieren. Konflikte wie mit den Grenzacher Anwohnern des Hafens Birsfelden sind ebenso programmiert, wie dass dies «langfristig der Todesstoss für den Hafen» sein wird.

Terminal Nord nur Provisorium

Entsprechend sieht Widmer im hinter der Autobahn geplanten Container-Terminal Nord, mit dem Hafenbecken 3 als Ersatz für das Hafenbecken 1 (die *bz* berichtete), nur eine Provisorium: «Auch Massengut benötigt Platz» – Platz den es nach der Abtretung des Hafens St. Johann an Novartis und nach der Verdrängung des Hafens Kleinhüningen nicht mehr geben wird. Dabei geht es weniger um die Quai-Länge als um die fehlenden Flächen im Hinterland für Gleise, Containerstellplätze, Silos, Lager, Förderanlagen etc.

Neubau im Elsass

Deshalb schlägt Widmer vor, fünf bis zehn Kilometer flussabwärts einen neuen Hafen zu bauen. Rhenus müsste bereits heute aus Kapazitäts-

gründen bis zu 15 Prozent der Fracht schon vor Basel auf Strasse oder Bahn umladen: «Es geht um einen Schweizer Hafen auf französischem Boden nach dem Vorbild des Euro-Airports.» Dabei gesteht er: «Dies ist vorerst nur

eine Vision.» Idealerweise würde der neue Hafen zwischen Rhein und Flughafen gebaut. Dabei ginge es nicht nur darum, dem zunehmenden Umnutzungs-Druck auf die heutigen Hafentflächen auszuweichen. Vielmehr schwebt Widmer auch vor, dass ein nach heutigen Bedürfnissen

gebauter Hafen einen rationelleren Güterumschlag erlauben würde. «Rhenus hat heute neun Silos in den Basler Häfen. In einem neuen Hafen würden wir diese in einer einzigen Siloanlage zusammenführen.»



Politisch bereits vorsondiert

Mit der Basler Regierung und auch mit der Handelskammer Haut Rhin habe er das Projekt bereits diskutiert und sei bei den Elssässern auf offene Ohren gestossen, berichtet Widmer. Trotzdem rechnet er mit 20 Jahren Verhandlungen zwischen Bern und Paris über Arbeits-, Zoll- und Steuerrechtsfragen. Die Langfädigkeit solcher Verhandlungen bekommt Rhenus bereits am Flughafen zu spüren,

wo die Logistikfirma für den Viermillionenbau einer neuen Frachthalle erst grünes Licht gibt, wenn sich die Schweiz und Frankreich über die Steuern geeinigt haben. «Deshalb ist es nötig, bereits heute mit Verhandlungen zu beginnen, damit der neue Hafen steht, wenn 2049 die Bauverträge in Basel auslaufen.» Sind die juristischen Fragen erst einmal geklärt, könne man den neuen Hafen in zwei Jahren bauen.

Dass der neue Hafen notwendig ist, steht für ihn ausser Frage: «Über den Rhein importiert die Schweiz sechs Millionen Tonnen Güter pro Jahr. Und das Schiff ist zwanzigmal ökologischer als die Bahn.»

Kommentar rechts

 [ausserdem zum Thema](#)

Weitere Fotos finden Sie online.

«Wir müssen grenzüberschreitend planen»

Unterstützung Einen Dreilandhafen sieht Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, als beste Lösung.

VON ANDREAS MAURER

Die Firma Rhenus drängt darauf, dass der Basler Rheinhafen im Elsass neu gebaut wird. Überrascht Sie der Vorschlag, Herr Hadorn?

Hans-Peter Hadorn: Nein, überhaupt nicht. Mit dieser Idee haben wir uns ebenfalls auseinandergesetzt – auch mit dem Branchenverband SVS. Die Logistikclusterstudie der Handelskammer beider Basel hat gezeigt, dass die Nachfrage nach Logistikflächen im Dreiland das Angebot übersteigt. Mittelfristig haben wir mit dem Containerterminal Basel Nord eine konkrete Lösung gefunden. Hinzu kommt der Kooperationsvertrag mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein über gemeinsame Infrastrukturprojekte in Weil. In 20 bis 30 Jahren stellt sich die Frage nach einem trinationalen Hafen. Mit dem Güterverkehr wäre die Bahn dann definitiv überlastet.

Halten Sie einen Dreiland-Hafen im Elsass für die beste Lösung?

Ja, diesen benötigen wir langfristig, wenn der Bedarf nach Logistik-



Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen. KEN

flächen effektiv weiter ansteigt. Dann müssen wir grenzüberschreitend planen und denken.

Ist die Vision realistisch?

Das können wir noch nicht sagen, Heute müssen wir zuerst das Potenzial in der Schweiz ausschöpfen, etwa mit der Erweiterung der Hafenzonen Richtung Schweizerhalle. Derzeit ist der Dreiland-Hafen erst eine Vision. Ich hoffe, dass wir ihr in zehn Jahren näher gekommen sind.

Wäre ein Elsässer Hafen nicht zu weit weg von Basel?

Nein, die Distanz würde ja nur wenige Kilometer betragen. Ein trinationaler Hafen würde aber bedingen, dass analog zum Euro-Airport Schweizer Arbeits- und Steuerrecht gelten würde.

Zudem braucht es eine leistungsfähige Erschliessung mit der Bahn. Sonst würde die Osttangente den Lastwagen-Verkehr nicht mehr aushalten.

Die Verhandlungen für Schweizer Arbeitsrecht am Euro-Airport dauerten sehr lange.

Wenn sich die Secteur-Suisse-Lösung am Euro-Airport in den nächsten Jahren bewährt, lässt sich ein analoges Modell für einen Dreiland-Hafen hoffentlich schneller umsetzen.

Hätte sich die Hafenlobby nicht früher einschalten müssen?

Nein. Der Zeitpunkt ist jetzt richtig, da sich beim Euro-Airport eine Lösung beim Arbeitsrecht abzeichnet.

Erhalten Sie von der Politik genügend Unterstützung?

Ja, seit der Fusion der Rheinhäfen unterstützen uns die Trägerkantone stark. Der politische Wille ist auch im Südsass spürbar. Da die Logistikanfrage im Elsass geringer und die Landreserven grösser sind, entsteht eine Win-win-Situation.

Denken Sie, dass Sie die Eröffnung eines Dreiland-Hafens selber erleben werden?

Im Pensionsalter werde ich vielleicht den politischen Entscheidung noch miterleben. Für mehr reicht es wohl nicht. (lacht)

Kommentar

von Daniel Haller



Erst im Stadium «Vision»

■ Der von der Hafenwirtschaft vorgeschlagene Schweizer Rheinhafen auf französischem Boden weist Risiken und Ne-

benwirkungen auf, etwa beim Verkehr: Die Bahnlinie zwischen Bahnhof St. Johann und Basel SBB würde kaum sechs Millionen Tonnen Fracht aus dem neuen Hafen verkraften. Eine Ausweichlinie im Süden um die Stadt herum ist wegen der dichten Besiedlung undenkbar. Wie also soll die Bahn-Infrastruktur aussehen?

Zur Strasse: Auf der Basis des heutigen Netzes kämen die Ca-

mions über den französischen Zoll nach Basel, würden über die Dreirosenbrücke auf die Kleinbasler Seite wechseln, um dann via Osttangente doch noch Richtung Mittelland zu rollen. Angesichts der Probleme der Osttangente ist eine solche Schlaufe durch die Stadt keine Lösung. Und eine südliche Umgehungsautobahn würde am Aufstand im Speckgürtel scheitern.



Neben offenen Verkehrsfragen ist mit ideologischem Widerstand zu rechnen. Dass die Infrastruktur für die Landesversorgung in die EU verschoben wird, dürfte all jene auf die Barrikaden rufen, welche die Illusion einer Schweizer Autarkie hochhalten. Und wenn schon die Finanzierung der Hafen-Infrastruktur auf Schweizer Boden im Nationalrat auf Widerstand stiess, wird es die Fi-

nanzierung eines Hafens auf französischem Boden schwer haben.

Doch von Finanzierung spricht man noch gar nicht: Der Elsässer Hafen ist eben wirklich erst im Stadium «Vision».

daniel.haller@azmedien.ch