



Private verdrängen. Im Basler Hafengebiet will SBB Cargo mit Millionen Bundesgeldern ein Monopol im Containerumschlag errichten. Foto Florian Bärtschiger

Die SBB-Connection im Basler Hafen

Über Verbandelungen, Abhängigkeiten und die wahren Motive in einem 170-Millionen-Projekt

Von Christian Keller

Basel/Bern. Die Stimmung war euphorisch, als während der letztjährigen Herbstsession im Bundeshaus bereits um zehn Uhr in der Früh fast alle National- und Ständeräte aus den beiden Basel eine spontane Champagnerparty feierten. Minuten zuvor hatte das Parlament einer bedeutenden Gesetzesänderung zugestimmt: Auch die Häfen sollten künftig staatliche Zuschüsse erhalten, wenn ihre Umschlagsanlagen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern.

Mit diesem Beschluss war der Weg frei für das Grossprojekt Basel Nord. Die benötigten 170 Millionen Franken warten seither in Bern nur noch darauf, von den Projektverantwortlichen in Kleinhüningen abgeholt zu werden. Beflügelt ob des Eindrucks, endlich einmal für die Region erfolgreich lobbyiert zu haben, protesteten sich die regionalen Volksvertreter zu. Man trank das süsse Gift der Subventionen – und verlor im kollektiven Rausch die Sicht auf die hässliche Realität.

In der Tat scheint ein Miesepeter zu sein, wer nicht in den Jubelgesang einzustimmen vermag: Warum auch soll man sich dagegen sperren, dass mit grosszügiger eidgenössischer Entwicklungshilfe im Basler Hafen ein topmoderner, trimodaler Containerterminal und ein neues Hafenbecken entstehen? Weshalb Widerstand leisten, wenn man doch weiss, dass die Planungen im Einklang mit der Vision der Stadtregierung stehen, den Westquai mit «Rheinhattan» in eine attraktive neue Wohnzone zu verwandeln?

Gerade weil Millionen an Bundesgeldern abrufbar sind, wirkt Basel Nord wie ein aufgelegter Penalty. Der verführerische Moment macht blind für die nüchterne Analyse nach dem realen Nutzen. Wie stark profitiert die Nordwestschweiz tatsächlich?

Wer sich intensiv mit dieser zentralen Frage auseinandersetzt, kommt zu einem ernüchternden Schluss: Es geht den Initianten nicht darum, im Sinne der Allgemeinheit eine prosperierende Wirtschaftspolitik zu betreiben. Ansonsten würde das Vorhaben, weil es nicht nötig ist, nicht weiterverfolgt.

Sinkende Container-Zahlen

«Einen Gang runtergeschaltet», titelte die deutsche Logistikzeitung DVZ letzte Woche und schrieb, dass der weltweite Containerumschlag nur noch marginal wachse. «Und es gibt wenig Anzeichen dafür, dass die guten alten Zeiten mit zweistelligen Zuwächsen jemals wiederkommen», so der Autor. Der «Absturz» deckt sich nicht mit den Erwartungen der Schweizerischen Rheinähfen, die einen massiven infrastrukturellen Ausbau der Seehäfen beobachten und von jährlichen Zuwachsraten in Basel von mindestens zwei bis vier Prozent ausgehen.

Für den Aargauer Lastwagenunternehmer und SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner ist die aktuelle Statistik allerdings eine deutliche Bestätigung für seine bisherige Haltung: «Basel Nord braucht es nicht.» Doch derlei warnende Hinweise dürften bei den Hafenaakteuren kein Gehör finden.

Denn im Vordergrund steht die Wahrung knallharter Einzelinteressen – durchgesetzt mit vielen Millionen von Steuergeldern.

SBB Cargo – der Staatsbetrieb, der in seiner 40-jährigen Geschichte bloss zweimal schwarze Zahlen geschrieben hat – will am «Tor zu den Weltmeeren» das Terminalgeschäft an sich reißen, um mit zusätzlichen Einnahmequellen den Aufstieg aus den tiefroten Zahlen zu schaffen. Ohne Verbündete ist der Plan allerdings nicht umsetzbar. Deshalb wurde in der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord ein Pakt mit den Logistikern Contargo/Rhenus und Hupac geschlossen. Beide Firmen machen gerne mit, bietet sich ihnen doch die historische Gelegenheit, ihre Mitbewerber auszubooten und im Basler Hafengebiet eine Monopolstellung zu erlangen.

Vor allem der Verkehrsträger-neutrale Umschlagsanbieter Swissterminal kämpft um die Existenz, seit es der sub-

ventionierte Güterverkehrsmoloch auf seine Marktanteile abgesehen hat. Wie die BaZ berichtete, hätte Swissterminal zwar bei Gateway Basel Nord mitwirken können, dies allerdings zu Konditionen, die für jeden vernünftig denkenden Manager unannehmbar sind. In einer Absichtserklärung hätte die Unternehmensleitung ihre Bereitschaft erklären müssen, Firmenstandorte aufzugeben und auf Expansionen zu verzichten.

Augenfälliger Beziehungsfilz

Wenn bisher in der Öffentlichkeit über das Hafenprojekt diskutiert wurde, dann ohne auf das enge Beziehungsgeflecht von SBB-Interessensvertretern einzugehen, die in verschiedensten Positionen und Gremien für den Bundesbetrieb lobbyieren (siehe Box).

Dabei beginnt der problematische Beziehungsfilz an oberster Stelle: beim Präsidenten des Verwaltungsrats der Schweizerischen Rheinähfen, die sich im Besitz der Kantone Basel-Stadt und

Baselland befinden. Kann Benedikt Weibel, von 1993 bis 2007 CEO der SBB, der Mann mit dem grossen Bähler-Herz und dem roten Parteibüchlein, dieses Mandat ohne Schlagseite überhaupt ausüben?

Ein Blick ins Zeitungsarchiv überführt Weibel der Widersprüchlichkeit. In einem Interview mit der BaZ vom 2. Oktober 2010 gab der Hafenchef zur Frage, wer dereinst die neue Terminalanlage betreiben solle, folgende Antwort: «Unser ausdrücklicher Wunsch und auch jener der Hafengewirtschaft ist es, dass die Anlage von jemandem betrieben würde, der unabhängig ist. Unternehmen wie die Hupac kämen dafür also beispielsweise nicht infrage.»

Ausgerechnet Hupac ist nun aber Teil des Dreiergespanns, das in Gateway Basel Nord die Terminalplanung forciert und darauf hinarbeitet, von der Staatskasse eine nigelnagelneue Anlage finanziert zu erhalten (der Bund übernimmt 80 Prozent der Kosten).

Baselbieter Landräte reagieren überrascht, als sie von Weibels früheren Aussagen erfahren. «Das wusste ich nicht. Das ist natürlich nicht gerade vertrauensfördernd», sagt Marc Schinzel (FDP), der sich generell an der «fehlenden Transparenz» in der Hafentwicklung stört.

Wie lässt sich Weibels überraschende Kehrtwende erklären? Wahrscheinlich so: 2011 gründeten die SBB die Tochtergesellschaft SBB Cargo International, um im internationalen Güterverkehr Fuss zu fassen.

Hupac als marktführender Containertransporteur auf der Schiene wurde mit 25 Prozent am Unternehmen beteiligt. Im Gegenzug kaufte sich SBB Cargo mit 24 Prozent bei Hupac ein. Seit diesem Deal begegnen sich SBB-Cargo-Direktor Nicolas Perrin und Hupac-Chef Hans-Jörg Bertschi öfters an gemeinsamen Verwaltungsratssitzungen. In den Führungsgremien von SBB Cargo International und Hupac sind sie persönlich vertreten. Dass vor dem geschäftlichen Kooperationshintergrund einst formulierte Bedingungen in Vergessenheit geraten und Hupac nun beim neuen Super-Terminal doch mitverdienen darf: Wen überrascht es?

Das sind die Lobbyisten der SBB

Benedikt Weibel



Pro Bahn. Amte von 1993 bis 2007 als Direktor der SBB. Seit 2008 VR-Präsident der Schweizerischen Rheinähfen. Trifft gemäss Interviewaussagen

«wöchentlich» seinen Freund Ulrich Gygi, den Vorsitzenden des SBB-Verwaltungsrats. War ursprünglich für einen neutralen Terminalbetreiber und kritisch gegenüber Hafenbecken 3.

Hanspeter Hadorn



Nicht neutral. Hafendirektor Hanspeter Hadorn trat seine Stelle 2005 an. Zuvor setzte er sich als Leiter Strategische Planung bei SBB Cargo für das 2014 gescheiterte «Gateway Limmattal» ein. In der Branche wird Hadorn als «SBB-Strohmann» bezeichnet. Er wirbt für die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord, an der SBB Cargo beteiligt ist.

Martin Dätwyler



Treuer Helfer. VR-Mitglied der Schweizerischen Rheinähfen und stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel. Sitzt in allen strategisch wichtigen Gremien zur Förderung von Basel Nord. Die einseitige Interessenpolitik für die SBB überrascht, denn benachteiligte Firmen wie Swissterminal sind Mitglied bei der Handelskammer.

Christoph Brutschin



Schiene zuerst. Als Volkswirtschaftsdirektor sitzt Christoph Brutschin (SP) von Amtes wegen im VR der Schweizerischen Rheinähfen. Die Verlagerungspolitik auf die Schiene trägt er aus ideologischer Verpflichtung mit. Brutschin bekundete zwar seinen Willen nach einer guten Lösung im Hafestreit, doch engagiert klingt anders.

Thomas Weber



Sehr passiv. Der ehemalige Bundesbeamte und jetzige Baselbieter Regierungsrat (SVP) hält als VR der Schweizerischen Rheinähfen still. Obschon Mitglied einer wirtschaftsliberalen Partei, sind von ihm keine Interventionen gegen das harte SBB-Vorpreschen bekannt. Dass ein Staatsbetrieb Baselbieter Firmen bedroht, scheint ihm gleichgültig.

Claude Janiak



Gegen Weil. Der Baselbieter Ständerat (SP) hat sich als Präsident der parlamentarischen Gruppe Schifffahrt jahrelang für Basel Nord eingesetzt. Dass die SBB für ihren Terminal auf Bundessubventionen zählen können, ist Janiaks Verdienst. Diese Woche versuchte er den Konkurrenzhafen-Weil mit einer Motion auszubremsen. Das Manöver misslang.

Hans-Jörg Bertschi



Überall dabei. Der Chef der Hupac AG pflegt enge Geschäftsbeziehungen zu den Gateway-Basel-Nord-Partnern. An SBB Cargo International ist der Marktführer von alpenquerenden Containerzügen mit 25 Prozent beteiligt. An der privaten Güterverkehrsbahn Crossrail, zu 51 Prozent im Besitz von Rhenus, hält die Hupac 25 Prozent.

Andreas Stöckli



Mächtiger Player. Seit 2014 CEO der Rhenus Alpina AG, die zur deutschen Rhenus mit 25 000 Angestellten gehört. Sagte im BaZ-Interview, dass Rhenus, Hupac und SBB Cargo den neuen Terminal in Basel Nord betreiben wollen. Damit wäre Konkurrent Swissterminal weg vom Fenster. Einer der wichtigsten Partner von SBB Cargo.

Nicolas Perrin



Basler Fan. Er habe mit keiner anderen Regierung stärker Kontakt als mit der basel-städtischen, sagte der SBB-Cargo-Chef in einem Pressegespräch 2014. Verheimlicht nicht, dass er auf das Hafenbecken 3 verzichten könnte: «Allein vom Bedarf her wäre ein reiner Bahnterminal möglich.» Sitzt im VR von Gateway-Basel-Nord-Partner Hupac.

Gerangel am Subventionstopf

Auch Hafendirektor Hanspeter Hadorn stand jahrelang im Dienst der Bundesbahnen. Als Leiter Strategische Planung bei SBB Cargo engagierte er sich für den Grossterminal «Gateway Limmattal». Nach Protesten von Anwohnern und der Logistikbranche, welche die 161 Millionen Franken teure Verkehrsdrehscheibe als überflüssig und unnötig zurückwies, gaben die SBB die Idee auf. Seither steht der Umschlagplatz Basel hoch im Kurs. Hadorns Neutralität, die er als Hafendirektor wahren müsste, ist seit seinem Auftritt an einer Versammlung des Gewerbeverbands infrage gestellt. Als wäre er mitbeteiligter Investor, präsentierte Hadorn den Gästen die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord.

Seltsam ist ferner, weshalb Betrieb und Unterhalt der Hafenbahn AG, welche den Schweizerischen Rheinähfen (SRH) gehört, nie öffentlich ausgeschrieben wurden. Bisher waren es immer die SBB, die vom Auftrag profitierten. Hadorn begründet diesen Umstand mit laufenden Verträgen und alten Stellwerken, die nur noch von SBB-Personal bedient und unterhalten werden könnten. Nach der technischen Modernisierung in einigen Jahren solle aber eine Betreiberfrage «geprüft» werden. Treue SBB-Lobbyisten finden sich in der Politik. In Bundesbern war der Baselbieter Ständerat Claude Janiak (SP) die treibende Kraft, die Basel Nord den Zugang zum Subventionstopf erkämpfte. Die beiden Wirtschaftsdirektoren Christoph Brutschin (SP) und Thomas Weber (SVP) tragen als SRH-Verwaltungsratsmitglieder die SBB-lastige Strategie widerstandslos mit.

Und auch Verwaltungsratsmitglied Martin Dätwyler hat längst seine liberale Haltung aufgegeben, die man vom stellvertretenden Direktor der Handelskammer beider Basel erwarten würde. In allen möglichen Organisationen tritt er als Hafepromotor in Erscheinung.