Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2014)
Heft: 1: Rund um den Hafen

Artikel: Die grösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz : Port of Switzerland
Autor: Ryser, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842952

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

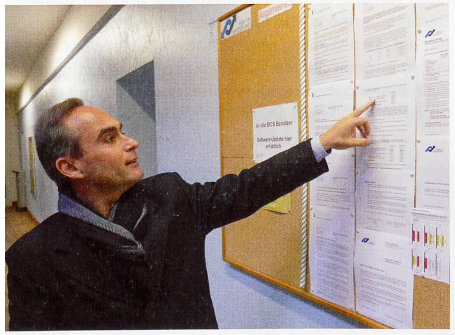
Die grösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz

Port of Switzerland

[wr] Die meisten Schweizerinnen und Schweizer unterschätzen die Bedeutung der Binnenschifffahrt für unser Land. Vielleicht wissen ja nicht einmal alle Baslerinnen und Baselbieter, wie wichtig sie für unsere Volkswirtschaft ist. Dabei sind die Schweizerischen Rheinhäfen, die sich mit «Port of Switzerland» ein neues Label zugelegt haben, die grösste und wichtigste nationale Verkehrsdrehscheibe.

Freitag, 30. November 2013. Seit 04.30 Uhr sitzt Mirko Vecko in der Revierzentrale, jenem kleinen, pilzförmigen Turm am nördlichen Ufer der Zufahrt zu den beiden Kleinhüninger Hafenbecken. Direkt dahinter beginnt Deutschland. Mirko Vecko, der heute den Schiffsverkehr auf dem Rhein zwischen Kembs und Rheinfelden überwacht, ist gewissermassen der erste oder der letzte Schweizer an der Grenze nach Norden. Je nach Sichtweise. Vor ihm sieben Flachbildschirme. Auf Dreien davon ist eine fortlaufende Karte des Streckenabschnittes, den er kontrolliert. Man sieht rote Vierecke, die jene Schiffe markieren, die sich aus beiden Richtungen dem Hafen nähern oder sich von ihm entfernen. Auf vier weiteren Bildschirmen sieht er aktuelle Videobilder des Geschehens auf dem Rhein zwischen der Dreirosen- und der Dreiländerbrücke.

Die Schiffsführer, das die offizielle Beizeichnung für die Kapitäne, melden sich bei ihm per Funktelefon. Sie informieren ihn darüber, wie viele Personen auf dem Schiff sind, welche Waren sie geladen haben, ob sich darunter Gefahrengut befindet. Die Angaben werden festgehalten, sie sind jederzeit auf weitern Bildschirmen abrufbar, sodass bei einer allfälligen Havarie der Schifffahrtspolizei und der Basler Berufsfeuerwehr, die innerhalb von wenigen Minuten auf dem Wasser sein müssen, die notwendigen Informationen geliefert werden können. Wichtig sind auch die Angaben über den Tiefgang der Schiffe, die bis zu 3000 Tonnen Ladung mitführen können. 10 Ton-



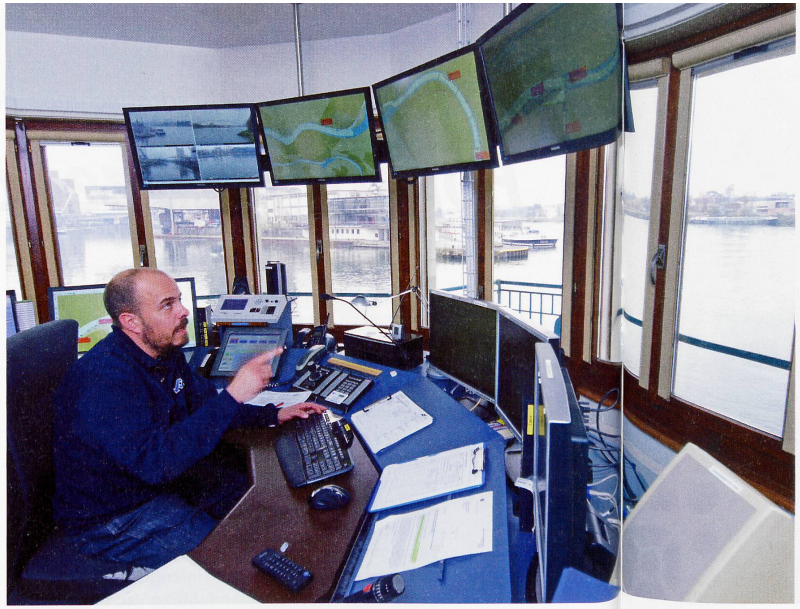


Bild oben
Mirko Vecko in der Revierzentrale

Bild links oben
Hans-Peter Hadorn

Bild links unten
Roland Blessinger

nen, erfahren wir von Roland Blessinger, dem Leiter «Schifffahrt und Hafenbetrieb» drücken das Schiff 1 cm tiefer ins Wasser. Es gilt, darauf zu achten, dass bis zum Boden des Stroms ein Sicherheitsabstand von 40 cm bleibt.

Mirko Vecko will vom Schiffsführer, einem Holländer, der seine Fracht in Birsfelden entladen will, wissen, ob er einen Lotsen benötige. Das internationale Rheinschifferpatent gilt nämlich lediglich vom Meer bis zur Mittleren Brücke. Wer von dort Richtung Hochrhein fahren will, muss eine extra Prüfung ablegen oder sein Schiff einem Lotsen anvertrauen. In der Basler Lotsenvereinigung sind fünf frei schaffende ehemalige Schiffführer mit dem entsprechenden Patent organisiert, erklärt Roland Blessinger, von denen stets drei Pikettdienst hätten. Inzwischen avisiert Mirko Vecko den Schleusenwärter in Birsfelden über das Schiff, das sich ihm nähert.

Die grösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz

Unsere lieben Miteidgenossen kennen den Hafen bestenfalls von einer Schulreise, die sie in ihrer Kindheit ans Dreiländereck führte. Vielleicht waren sie im Schifffahrtsmuseum und der Lehrer erklärte ihnen «unseren Weg zum Meer». Viel mehr über die Binnenschifffahrt wissen die wenigsten. Als die Verantwortlichen der Schweizerischen Rheinhäfen entschieden, sich einen neuen Namen zu geben – Port of Switzerland – wollten sie damit deutlich machen, dass die Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz als grösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz für die Versorgung des ganzen Landes unverzichtbar sind. Des ganzen Landes, nicht nur der Nordwestschweiz, denn 70 Prozent der Güter, welche die Schiffe von Rotterdam oder Antwerpen nach Basel bringen, werden auf der Schiene (63 %) oder der Strasse (37 %) über den Jura in die Ostschweiz, das Mittelland und die Romandie weitertransportiert.

Sieben Millionen Tonnen Güter, eine Tonne pro Schweizerin und Schweizer, vom Säugling bis zur Grossmutter, werden jedes Jahr in den drei Rheinhäfen umgeschlagen, wo 5000 bis 6000 Schiffe jährlich vor Anker gehen. 10% bis 12% aller Importe erreichen unser Land über den Rhein. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Mineralöl- und Containerimporte, die 45% respektive 25% des schweizerischen Einfuhrvolumens ausmachen. Und noch etwas: Die Binnenschifffahrt ist umweltfreundlich. Sie verbraucht pro Transporteinheit wesentlich weniger Treibstoff und ist damit deutlich günstiger als alle anderen Verkehrsträger. Dazu kommt, dass das Schiff, was die externen Kosten (Klimagase, Luftschadstoffe, Lärm und Unfälle) betrifft, sechs Mal besser als der Lastwagen- und vier Mal besser als der Bahnverkehr abschneidet.

Sieben Millionen Tonnen Güter. Tendenz steigend. Hans-Peter Hadorn, Direktor von Port of Switzerland, weist darauf hin, dass die Rheinhäfen als logistisches Eintrittstor in die Schweiz, mit ihrem Zugang zum alpenquerenden Verkehr, eine Schlüsselstelle im Korridor Rotterdam-Basel-Genua sind.

Das Landlord-Prinzip

Haben sie sich auch schon überlegt, was es braucht, bis Sie am Morgen in ihr erstes Gipfeli beissen können? Stellen sie sich eine grosse Lebensmittelfirma vor, etwa Coop oder Migros, die auf dem Weltmarkt Weizen, der auf den unendlichen Feldern in der kanadischen Prärie wächst, einkauft. Der Detailhändler oder eine von ihm beauftragte Logistikfirma muss den Transport in die Schweiz organisieren. Das vom Farmer mit riesigen Mähdreschern geerntete und in Säcken abgefüllte Getreide wird auf die Güterwagen der Canadian National Railway verladen und später von Thunder Bay am Lake Superior per Schiff via das St. Lawrence Seaway System an den Atlantik gebracht, wo der Umschlag auf einen Hochseefrachter mit Destination Rotterdam oder Antwerpen erfolgt. Dort wo der Rhein ins Meer mündet, ist die Aussengrenze von Port of Switzerland. An den grossen Nordseehäfen nämlich werden die für die Schweiz bestimmten Güter auf Flussschiffe verladen. Via Duisburg, Düsseldorf, Köln, Koblenz, Frankfurt, Mannheim und Karlsruhe geht die Fahrt in 100 Stunden rheinaufwärts nach Basel, wo der Weizen direkt in einen der grossen Silos kommt. In ihnen, nebenbei bemerkt, lagert Getreide für 270 Millionen Brote. Der Importeur ruft dann, je nach Bedarf, seinen Weizen in LKW- oder Bahnwagenportionen ab. Die gewünschte Menge wird verladen und der Transporteur sorgt dafür, dass das Getreide, via Strasse oder SBB Cargo, bis (in unserem Fall) in die Coop- oder Migros-Bäckerei kommt, wo man es zu Mehl verarbeitet. Hans-Peter Hadorn, der uns den Weg der Güter vom Produzenten bis zum Endverbraucher erklärt hat, fügt hinzu: «Es gibt Firmen wie die Rhenus Gruppe, die das Ganze abdecken, den Seeweg ab Rotterdam, plus die Lagerung, den Umschlag und die Auslieferung. Andere haben keinen eigenen Schifffahrtsteil, wie etwa die Containerumschlagsgesellschaft Swissterminal. In diesem Geschäft gibt es verschiedene Modelle.»

Tatsächlich haben rund 100 Firmen, vom grossen internationalen Logistikkonzern bis hin zum kleinen, hoch spezialisierten Unternehmen, ein Domizil in den Rheinhäfen Kleinhüningen, Birsfelden oder Muttenz. Unter anderem betreiben sie Umschlags- und Lageranlagen und bieten ihren Kunden massgeschneiderte Logistiklösungen an, beispielsweise für Transporte von Trocken-, Flüssig- und Gefahrengütern oder Containern. Die Trennung von Betrieb und Umschlag durch Private einerseits und der Bereitstellung von Strassen, Geleisen, Quaianlagen und Liegestellen für die Schiffe durch die Hafenverwaltung andererseits entspricht dem «Landlord-Prinzip».

«Wir entwickeln die Infrastruktur in den drei Häfen und sichern damit langfristig deren Standorte als trimodale (= Schiff, Bahn und Strasse) Logistikdrehscheibe», erklärt Hans-Peter Hadorn eine der wichtigsten Aufgaben von Port of Switzerland. Die Rolle als «Landlord», fährt er fort, beinhalte ferner die Verhandlungen und die Vertragsabschlüsse bei der Verlängerung oder Neuvergabe der Baurechte in den Hafengebieten an die Hafenfirmen. Tatsächlich haben die Kantone Baselland und Basel-Stadt, als Besitzer der Areale, dieses Recht an Port of Switzerland abgetreten. Das bedeutet, dass die Schweizerischen Rheinhäfen ein gewichtiges Wort mitzureden haben, wenn es darum geht, die Aufwertung des Rheinufers im Rahmen der Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen voranzutreiben (vgl. dazu Artikel «Eine 3Land-Stadt oder Rheinhattan»).

Drei Häfen, zwei Kantone, ein Unternehmen

Ursprünglich waren die Häfen von Kleinhüningen sowie Birsfelden und Muttenz, dem Basler Wirtschafts- und Sozialdepartement, respektive dem Baselbieter Volkswirtschaftsdepartement unterstellt. «Damals wollten alle alles machen und man hat sich um den knappen Boden kleinräumlich konkurrenziert», erinnert sich Hans-Peter Hadorn. 2008 haben sich dann die beiden Regierungen entschlossen, ihre Häfen zu fusionieren. Man gründete eine öffentlich-rechtliche Anstalt, die als Gesellschaftsform mit einer Aktiengesellschaft vergleichbar ist. Wie in einer AG gibt es bei Port of Switzerland einen Verwaltungsrat (mit dem ehemaligen SBB-Chef Benedikt Weibel als Präsiden-

ten) und eine Geschäftsleitung. Das Unternehmen aber gehört nicht privaten Anteilseignern, sondern den beiden Kantonen und damit der öffentlichen Hand. Und noch etwas: Mit seinen finanziellen Kennzahlen straft Port of Switzerland all jene Lügen, die dem Vorurteil aufsitzen, ein staatsnaher Betrieb sei wirtschaftlich wenig erfolgreich. Einem Betriebsaufwand von 13 Mio. Franken stehen Einnahmen von 20 Mio. Franken (hauptsächlich aus Baurechtszinsen und Hafengebühren) gegenüber. Das entspricht einer respektablen Eigenkapitalrendite von rund 8,3%.

Der Zusammenschluss der Basler und Baselbieter Häfen, letztlich eine Frage der Vernunft, macht es möglich eine Verkehrsdrehscheibe mit drei Schwerpunkten zu betreiben. In Kleinhüningen befinden sich der Containerterminal, die Silos für die Agrarprodukte und die Recyclinganlagen, die mittelfristig in den angrenzenden deutschen Hafen von Weil am Rhein, an dem Port of Switzerland mit 38 % der Anteile beteiligt ist, verlagert werden sollen. Birsfelden ist das Stahlzentrum. Die entsprechenden Güter werden dort nicht nur auf Bahn und Lastwagen verladen. Es gibt auch Bauträger die vor Ort von Firmen, wie etwa ABB, mit Elektronik ausgerüstet und dann wieder rheinabwärts exportiert werden. Im Auhafen Muttenz schliesslich, der logistisch mit Schweizerhalle vernetzt ist, werden vor allem Mineralöl, chemische Produkte, Dünger und Futtermittel umgeschlagen. Gerade am Beispiel Auhafen wird deutlich, dass diese Aufgabenteilung Sinn macht. Hans-Peter Hadorn: «Die Schifffahrt ist prädestiniert für den Transport gefährlicher Güter wie Mineralöl, Heizöl, Benzin und chemischer Produkte. Die Stadtdurchfahrt auf dem Rhein ist sicherer als auf der Schiene oder Strasse. Dazu kommt, dass die internationale Rheinkommission in Strassburg bereits vor zehn Jahren entschieden hat, dass Tankschiffe von ein- auf doppelhülligen Standard ausgebaut werden müssen. Dieser Prozess wird 2018 abgeschlossen und damit die Sicherheit relativ gross sein.»

Port of Switzerland ist aber nicht nur ein Dienstleister, der eine optimale Infrastruktur anzubieten und weiterzuentwickeln hat. Als Rheinschifffahrtsbehörde nimmt man auch hoheitliche Aufgaben wahr. Ausser der Registrierung von Schiffen, die in enger Zusammenarbeit mit dem Basler Grundbuchamt vorgenommen wird, ist für diesen wichtigen Bereich die Abteilung «Schifffahrt und Hafenbetrieb» von Roland Blessinger zuständig. Dazu gehören nicht allein die Revierzentrale und die Schifffahrtspolizei, die sich um die Grossschiffe (ab 20 Meter Länge) auf dem Rhein kümmern. Mit dem «Bilgenentöler-/Ölwehrbot BIBO REGIO, das öl- und fetthaltige Abfälle von Fracht- und Hotelschiffen einsammelt, leistet man einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Gewässerschutz. Roland Blessinger und seine Leute stellen auch Patente für Rheinschiffer aus, deren Fähigkeiten vorgängig geprüft werden müssen. Mit der Förderung junger Rheinschiffer, die den praktischen Teil der Ausbildung auf einem Binnenschiff erlernen und das theoretische Rüstzeug auf der Schifffahrtsschule in Duisburg erwerben, sorgt Port of Switzerland gleichzeitig für den eigenen Nachwuchs. Zahlreiche Mitarbeiter in den Schweizerischen Rheinhäfen haben, wie Roland Blessinger selber, eine Laufbahn als Schiffsjunge, Matrose, Steuermann oder gar Schiffsführer, hinter sich.

Bild links oben
Vision Hafenbecken III

Visionen

Die Baurechte am Westquai im Kleinhüninger Hafen laufen im Jahr 2029 ab. Bereits heute macht sich der Kanton Gedanken über eine neue Nutzung des Areals. In den Medien kursieren schon Bilder von «Rheinhattan», einer mit Hochhäusern bebauten Insel, die vom Klybeckquai bis zum Dreiländereck reicht. «Das sind Bilder, mehr nicht», meint dazu Hans-Peter Hadorn. «Aber es macht Sinn, dass die Rheinufer der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Und es ist klar, dass man den Klybeckquai als Option für eine neue Nutzung nehmen muss. Wir sind bereit, diese Diskussion mit dem Kanton zu führen. Hafen- und Stadtentwicklung müssen aufeinander abgestimmt sein.» Und Benedikt Weibel, der Präsident des Verwaltungsrates von Port of Switzerland, stellte in der BZ vom 12. Juli 2013 klar: «Für den Umschlag vom Schiff auf die Bahn brauchen wir ein neues Hafenbecken, mit dem man endlich eine anständige Kapazität erreicht. Durch diese Pläne wird der Klybeckquai frei. So läuft das, nicht umgekehrt.»

Tatsächlich verfolgt der Seehafen Rotterdam, angesichts eines völlig überlasteten europäischen Strassen- und Bahnnetzes, eine Verlagerungsstrategie auf die Binnenschifffahrt. Die Holländer wollen den Containerumschlag in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren mehr als verdoppeln. Das setzt voraus, dass auch die Hafeninfrastruktur in der Basler Regio ausgebaut wird.

Ein trimodales Containerterminal, ein drittes Hafenbecken und eine optimierte Hafenbahn sollen deshalb den Basler Hafen weiter stärken. Der vorgesehene Standort auf dem Gebiet des früheren Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn würde es möglich machen, die Container effizient direkt vom Schiff auf die bis zu 700 Meter langen Güterzüge umzuladen, ohne dass man die Zugkompositionen, wie bisher, zuerst mühsam zerstückeln und dann wieder zusammensetzen müsste. Natürlich stellt sich bei diesen Plänen sofort die Frage nach dem lieben Geld. Vorgesehen ist eine Mischfinanzierung durch Bund, Kanton und Rheinhäfen. Im Herbst des vergangenen Jahres hat sich eine Delegation der Verkehrskommissionen des National- und Ständerates im Hafen Rotterdam über dessen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen auf den Güterverkehr durch die Schweiz informiert. Die Parlamentarierinnen und Parlamentarier waren beeindruckt. Jetzt ist das Projekt Hafenbecken III, das von der schweizerischen Logistikbranche einhellig unterstützt wird, politisch in der Schlussphase beim Bund. Die Verantwortlichen von Port of Switzerland gehen davon aus, den neuen Containerterminal im Zeitraum 2016 – 2019 realisieren zu können.

Geplant ist ferner eine punktuelle Korrektur des Flussbettes (mehr Tiefgang) oberhalb der Mittleren Brücke. Ebenfalls soll die Zulassung 135 Meter langer Schiffe zu den beiden Südhäfen, Birsfelden und Muttenz, geprüft werden. Gleichzeitig will man das Baselbieter Hafenareal bahnseitig mit dem Industriegebiet Schweizerhalle verknüpfen.

Die Schweizerischen Rheinhäfen schauen auf eine bald hundertjährige Geschichte zurück. Die Träume von Rudolf Gelpke, dem Pionier der Rheinschifffahrt, sind wahr geworden. Die drei Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz sind heute die grösste und wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz. Es ist schade, wirklich schade, dass Herr und Frau Schweizer die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Versorgung des ganzen Landes viel zu wenig wahrnehmen. Es bleibt zu hoffen, dass sich das mit dem Bau des neuen Containerterminals in Basel-Nord und der Weiterentwicklung von Port of Switzerland ändert.

Quellen

Gespräch mit Hans-Peter Hadorn, Direktor, Port of Switzerland
Gespräch mit Roland Blessinger, Bereichsleiter Schifffahrt und Hafenbetrieb, Port of Switzerland
Rheinhäfen-Chef Weibel: «Schifffahrt wird zu wenig wahrgenommen», BZ, Basellandschaftliche Zeitung, 12. Juli 2013.
www.portofbasel.ch/de/index.php