

Die Schweizerischen Rheinhäfen rüsten sich für die Zukunft

Interview mit Hans-Peter Hadorn
von Niggi Freundlieb

Auch die Schweizerischen Rheinhäfen spüren den wirtschaftlichen Aufwärtstrend. Insbesondere der Containerverkehr legte in den letzten Monaten stark zu. Nach dem Beschluss der Basler Regierung, Hafen- und Stadtentwicklung aufeinander abzustimmen, steht insbesondere der Standort Kleinhüningen vor der grössten Transformation seiner Geschichte, die in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten nicht nur städtebaulich neue Akzente setzen, sondern auch den Logistikstandort Basel markant stärken wird. Als längerfristige Perspektive steht zudem die Vision eines trinationalen Euroports.



Hans-Peter Hadorn

Alter	52
Zivilstand	verheiratet
Erlerner Beruf	lic. rer. pol.
Heutige Position	Direktor Schweizerische Rheinhäfen
Hobbys	Familie, Geschichte

Die Schweizerischen Rheinhäfen in den beiden Basel stellen die wichtigste Drehscheibe des Im- und Exports der Schweiz dar. Rund 13 Prozent aller in die Schweiz importierten Güter, werden über die Basler Rheinhäfen eingeführt. Die zu den «Schweizerischen Rheinhäfen» fusionierten Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au sind optimal an das europäische Strassen- und Schienennetz angebunden und bieten somit beste Voraussetzungen für zuverlässige und leistungsfähige Logistikketten. Keine Rolle mehr spielt der zwischen 1906 und 1911 erbaute Basler Rheinhafen St. Johann, dessen Rückbau in vollem Gang ist.

In den Schweizerischen Rheinhäfen, die 1'500 Menschen Arbeitsplätze bieten, wurden in den vergangenen Jahren grosse Investitionen in die Modernisierung der Anlagen und Einrichtungen getätigt, und dies nicht nur im stark wachsenden Containerverkehr. Heute stehen leistungsfähige Betriebseinrichtungen für jede Dimension zur Verfügung, wie zum Beispiel Silos für 385'000 Kubikmeter Getreide, 80'000 Kubikmeter sonstige Schüttgutlager, Tanklager für 1'250'000 Kubikmeter Flüssiggüter, 250'000 Quadratmeter gedeckte Lager, 200'000 Quadratmeter offene Lager, vier Containerterminals oder 60 Krane mit Hubkraft von fünf bis 300 Tonnen. ▶



«Geschäftsführer»: In den Planungen nimmt der Standort Kleinhüningen immer konkretere Formen an. Dennoch ist vielleicht vielen Lesern noch unklar, was sich da im Norden Basels anbahnt. Können Sie mögliche Entwicklungen skizzieren?

Hans-Peter Hadorn: Nachdem nun auf politischer Ebene der Entscheid gefällt wurde, Hafen- und Stadtentwicklung aufeinander abzustimmen beziehungsweise den Stadthafen in die städtebauliche Entwicklung zu integrieren und in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, können wir von einer klassischen Win-win-Situation sprechen: Einerseits erfahren der Klybeck- und der Westquai rheinseitig eine städtebauliche Aufwertung durch Schaffung von attraktivem Wohnraum. Andererseits

kann durch den Einbezug des Geländes Basel-Nord östlich des Hafenbeckens 2 Raum für Logistikdienstleistungen geschaffen werden. Unser Ziel ist es, kein neues Hafenquartier mit Monokultur zu schaffen, sondern ein Quartier mit Mischnutzung, wo man miteinander leben kann, und das sich zu einem hochwertigen Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur und Freizeit entwickeln kann.

Die Dimension der gesamten Hafententwicklung geht aber doch um einiges darüber hinaus?

Entscheidend ist tatsächlich die Perspektive über den bestehenden Hafenperimeter hinaus. Man könnte das Hafenbecken 2 unterirdisch durch einen Verbindungskanal in ein künftiges

drittes Becken verlängern. Es wäre aber auch möglich, die Schiffs Ladungen mit Förderbändern aus dem bestehenden Hafenbecken in das geplante Containerterminal auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs zu spedieren. Hier liegt das Potential für eine internationale Verkehrsdrehscheibe mit optimalen Verknüpfungen zu Strasse und vor allem Bahn, denn wir wollen ja die grossen Güterverkehrsströme landseitig vor allem auf die Bahn verlegen. Diese Planungen sind nun eingeleitet worden und werden mit den involvierten Partnern, insbesondere mit SBB Cargo, mit den Hafenfirmer, aber auch mit Deutschland und Frankreich intensiv diskutiert und miteinander abgestimmt.

Es gibt auch die Vision eines trinationalen Hafens?

Unter der Marke «RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil» haben die Häfen im Dreiländereck eine Arbeitsgemeinschaft zur Prüfung und Umsetzung möglicher Kooperationspotentiale gegründet und arbeiten an entsprechenden Modellen. Ein «Europort» könnte langfristig durchaus für eine trinationale Hafenlogistik stehen. Kurzfristig steht die gemeinsame Vermarktung des Hafenstandorts am südlichen Oberrhein in Kooperation mit den Seehäfen sowie die Harmonisierung der heute noch unterschiedlichen Organisationsmodelle im Vordergrund. Vor allem müssen jedoch zuerst einmal die bestehenden Entwicklungspotentiale gezielt ausgeschöpft werden.

Insgesamt reden wir hier, vor allem, was die Entwicklung des Standortes Kleinhüningen anbelangt, von einer langfristigen Transformation. Gibt es bereits auch eine kurzfristige?

Diese Transformation ist in der Tat ein Prozess, der erst in 20, 30 Jahren abgeschlossen sein wird. Dieser Prozess hat aber bereits begonnen

und wird vorangetrieben. Bis Ende 2012 werden zum Beispiel die Tanklager am Klybeckquai rückgebaut. Bereits sind die Tanklager am Klybeckquai nach Birsfelden verlagert worden. Nun wird dort eine neue Nutzung geplant. Bereits in einem Jahr wollen wir den Klybeckquai auch für den Langsamverkehr beziehungsweise für die Bevölkerung öffnen. Damit nimmt die Aufwertung des Rheinufers bereits Formen an.

Steht der Erwerb des Restaurants Dreiländereck durch die Schweizerischen Rheinhäfen ebenfalls im Zusammenhang mit dieser Aufwertung des Rheinufers?

Das Dreiländereck wird in der Transformation des Westquais eine wichtige Rolle spielen und im Rahmen der weitergehenden Planungen zur Hafen- und Stadtentwicklung kommt der Westquaiinsel mit ihrem mittel- und langfristigen städtebaulichen Entwicklungspotential grosse Bedeutung zu. Für uns ergibt sich damit die Möglichkeit, das Areal am Dreiländereck innerhalb der Gesamtstrategie für die Westquaiinsel zielgerecht weiterzuentwickeln.

Der Entwicklungsimpuls wird vom Dreiländereck ausgehen, denn dieses hat eine Erneuerung in verschiedener Hinsicht nötig. So gesehen ist der Erwerb der Restaurantliegenschaft eine längerfristige Option für uns, die durchaus auch im Zusammenhang mit der Aufwertung des Rheinufers zu sehen ist. Hier gilt allerdings ebenfalls ein längerer Zeithorizont zu berücksichtigen, denn für die Erschliessung des Rheinufers und insbesondere des Gebiets am Dreiländereck braucht es auch eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

In Ihrer Amtszeit ist die Fusion der Rheinhäfen beider Basel vollzogen worden. Hat sich dieser Schritt als richtig erwiesen und welche Schwerpunkte setzen Sie in der Entwicklung der drei Häfen?



Die Fusion war im Sinne einer Zukunftssicherung der Rheinhäfen notwendig und hat sich bereits als erfolgreich erwiesen. Es wird in die Häfen investiert, Arbeitsplätze werden geschaffen und es sind Synergien entstanden. Dann kommt ein weiterer Punkt dazu: Wenn man die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt im Sinn hat, dann muss man sich an die Entwicklung der Hochseehäfen als Ausgangspunkte der grossen Transportströme anlehnen. Die Seehäfen bevorzugen es allerdings angesichts der rund 100 Häfen am Rhein, mit möglichst wenigen strategischen Partnern im Bereich der Binnenschifffahrt zusammenzuarbeiten.

Durch die Fusion Rheinhäfen haben wir eine Organisationseinheit geschaffen, die diesen Ansprüchen gerecht wird. Was die Schwerpunkte der Entwicklung der drei Häfen anbelangt, steht zum Beispiel die gezielte Förderung der spezifischen Standortpotentiale der Hafenstandorte Au, Birsfelden und Kleinhüningen oder die transportlogistische Vernetzung des Auhafens mit dem angrenzenden Industriegebiet Schweizerhalle im Vordergrund. Nicht zu vergessen, sind insbesondere die gezielte Förderung der

spezifischen Standortpotentiale des Hafens Birsfelden zur Arbeitsplatzschaffung für die Endmontage sperriger Maschinenbauteile im Verbund mit dem Schiffstransport; eine entsprechende neue Montagehalle ist im Bau. Ein weiteres mittelfristiges Potential bildet die bessere transportlogistische Vernetzung des Auhafens mit dem angrenzenden Industriegebiet Schweizerhalle zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Unterstützung des Projekts Infrapark Baselland. ■



Weitere Informationen
Schweizerische Rheinhäfen
 Hochbergerstrasse 160
 CH-4019 Basel
 Telefon +41 (0) 61 639 95 95
 info@portof.ch
 www.port-of-switzerland.ch

Handmade in Basel



Blindenheim Basel
 seit 1898
 Kohlenberggasse 20, 4051 Basel,
 Telefon: 061/225'58'77
 www.blindenheimbasel.ch

Korbfllechterei



Herzlich willkommen in Basel auf dem Rhein beim Original Rhytaxi Basel!

Geniessen Sie die kalte Jahreszeit bei einer gemütlichen Fahrt mit unseren, kuschlig warm beheizten Rhytaxi. Unser beliebtes Fondue mit sechs verschiedenen Käsesorten, liebevoll extra für Sie zubereitet, oder unser Raclette mit auf Wunsch fünf verschiedenen Geschmacksrichtungen sind unser Hit!

Die gemütliche Atmosphäre an Bord eignet sich auch wunderbar für eine unserer vielen Apéro Varianten!



Wir bieten Ihnen Stadt- und kommentierte Hafenrundfahrten, Fahrten nach Rheinfelden, Breisach oder Mulhouse an! Teilen Sie uns Ihre Wünsche mit, wir freuen uns auf Sie!

Ihr Gastgeber: René Didden
 Bordhandy: 078 796 98 99 /

www.rhytaxi.ch / info@rhytaxi-basel.ch