

In Basel läuft ein Umzug auf Raten

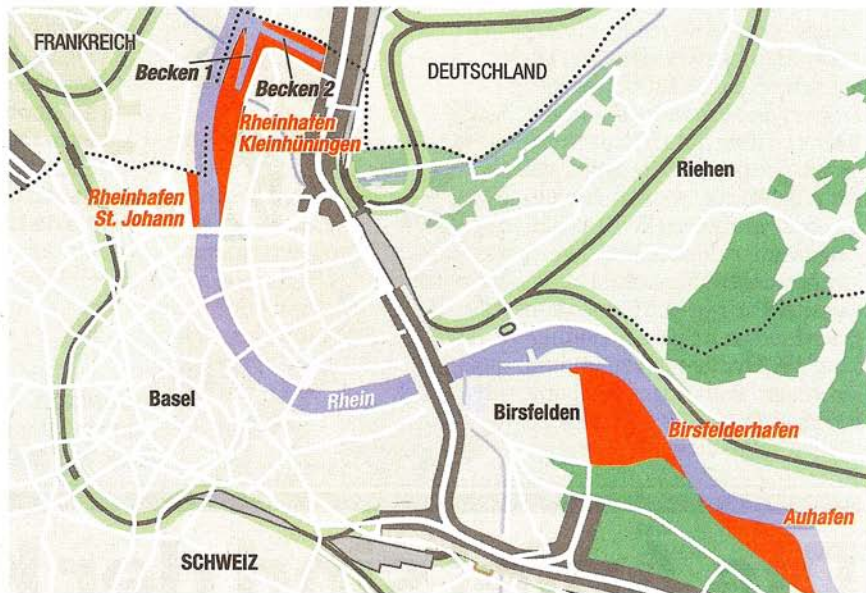
Die Hafenverwaltung sucht neue Gelände in Kleinhüningen und träumt von Frankreich

MICHAEL HEIM

Die Rheinhäfen werden in den kommenden Jahrzehnten ihr Bild stark verändern. Güter verschwinden, Hafenteile werden verlegt.

Noch liegen zwischen den Eisenbahnschienen Weizenkörner. Noch wird in den unterirdischen Bunkern Ware gelagert, und noch liegen am Quai im St. Johann Schiffe. Doch nicht mehr lange. Der Basler Hafenteil ist das erste grosse Opfer eines Zielkonflikts zwischen Stadtentwicklung und Hafengewirtschaft. Denn wo heute noch Schiffe gelöscht werden, sonnen sich schon bald die Forscher der Novartis.

Mitte kommenden Jahres ziehe sich die Silobetreiberin Ultra Brag voraussichtlich aus dem St. Johann zurück, sagt Martin Ticks, operativer Leiter der Firma. Dann nehme sie ihre neuen Anlagen am Kleinhüninger Hafenbecken 2



Gehören zusammen. Die Rheinhäfen verteilen sich auf vier Standorte. Grafik BaZ

und im Muttenzer Auhafen in Betrieb. Ende 2009 geht das Basler Gelände an die Novartis über, die ihren Campus bis zum Rhein ziehen wird. Ein Stück Hafen wird Geschichte sein.

Das Areal der Schweizerischen Rheinhäfen ist inzwischen keine Tabuzone der Stadtentwicklung mehr. Und doch redet kein offizieller Vertreter Basels gerne offen darüber. Langfristig würde er die Gebiete rund um den Hafen «gerne ins Auge fassen», sagt Isaac Reber, der für die Stadt das Wohnbauprojekt «Logis Bâle» leitet. Doch er betont: «Es besteht keine Diskussion darüber, dass der Hafenwirtschaft der nötige Platz an den richtigen Standorten eingeräumt werden muss.» Auch Regierungsrat und Hafenverwaltungsrat Ralph Lewin ergänzt Rebers Äusserungen über mögliche Umnutzungen des Hafens mit dem Bekenntnis: «Ein Hafen gehört einfach zur Stadt Basel.»

CONTAINER STATT ÖL. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Rheinhäfen ist an sich unbestritten. Bei Mineralöl oder Agrarprodukten werde rund ein Drittel der Schweizer Importe über den Rhein abgewickelt, sagt Hafendirektor Hans-Peter Hadorn. Dabei sehen die Aussichten beim heutigen Schwerpunkt Öl nicht rosig aus: Noch mache er rund 40 Prozent der Hafenwirtschaft aus, sagt Hadorn, doch das Geschäft mit dem Öl schrumpft. Die Umsätze mit Benzin hätten sich abgeflacht, jene mit Heizöl gingen gar zurück.

Für die Zukunft hat Hadorn vier wichtige Bereiche ausgemacht: den Containerverkehr, Agrarprodukte, Metalle und die Chemie. Vor allem die Logistik mit Containern nimmt stark zu. «Heute werden auch Güter in Containern verschifft, von denen man sich das noch vor wenigen Jahren nicht vorstellen konnte», sagt Ultra-Brag-Manager Ticks. Zum Beispiel Biogetreide, das sich nicht mit konventionellem Getreide mischen darf.

Palette oder Container? Getreide oder Steinkohle? Während diese Veränderungen lediglich das Bild der Hafenanlagen verändern, wird schon heftig über Grösseres nachgedacht. Im Jahr 2029 verfallen in Kleinhüningen mehrere Baurechte am Westquai (Hafenbecken 1) und sie werden bereits heute infrage gestellt. «2029 gibt es keine Erneuerung dieser Baurechte», sagt Lewin. Er möchte die Areale stärker kulturell und touristisch nutzen. Eine Umnutzung mit Wohnungen sieht er dagegen weniger. Wohnraum sei zu schlecht mit dem Hafenbetrieb vereinbar.

Auch der Klybeckhafen dürfte sein Gesicht verändern, die Rede ist von «aufwärtskompatibler» Nutzung, wobei «aufwärts» bedeutet: mehr Büros, mehr Spedition, weniger Dreck. Ein grösseres Areal im Klybeck liegt derzeit brach. Bei der Vergabe achte man bereits auf eine neue Nutzung, sagt Lewin. Ein Kohlelager komme «sicher nicht» infrage. Ein Gebäude, das auch losgelöst vom Hafenbetrieb nutzbar sei, schon eher.

VERLEGUNG. Hafendirektor Hadorn ist auf Linie und spricht von der «aufwärtskompatiblen» Nutzung. Die Aufgabe des Westquais scheint ihn nicht zu beängstigen, er fordert jedoch Ersatz und weiss auch schon, wo dieser beschafft werden könnte: Südlich des Hafenbeckens 2, ungefähr am Ort der Geothermie-Bohrung, hat die Stadt Basel noch Landreserven. Diese – so sind sich Hadorn und Lewin einig – könnten dem Hafen als Teilersatz für die Fläche am Becken 1 dienen. Hadorn will denn auch gar nicht den Verfall der Baurechte abwarten. «Man könnte das neue Areal auch vorher schon nehmen und versuchen, die Hafenbetriebe zu einem Umzug zu bewegen», sagt er. Reserven ortet er auch im

Muttenzer Auhafen, der keine Wohn-Nachbarschaft aufweise, dafür aber nahe bei den chemischen Fabriken von Schweizerhalle liege.

Langfristig träumt die Hafenverwaltung von einem Rheinhafen auf Elsässer Boden mit einer trinationalen Trägerschaft wie beim Flughafen. In Frankreich gebe es freie Flächen und die Bodenpreise seien tief, sagt Hadorn. Der Zeithorizont hier beträgt 40 Jahre, denn erst 2049 laufen die letzten Baurechte am Kleinhüninger Hafen aus.

TRINATIONALES PROJEKT. Unter dem Patronat der regionalen Handelskammern sei eine Projektgruppe eingesetzt worden, sagt Hadorn. Darin machen sich die Schweizerischen Rheinhäfen, der Port de Mulhouse und der Rheinhafen Weil, an dem die Schweizer zu 38 Prozent beteiligt sind, Gedanken über eine gemeinsame Zukunft. «Resultate sollten in einem Jahr vorliegen», sagt Hadorn. Wie beim EuroAirport müssten als Erstes die institutionellen Grundlagen gelegt werden. Gibt es eine Schweizer Zone, eine deutsche? Wo gilt welches Arbeitsrecht?

Ein neuer Hafen wäre ein Riesenprojekt. Wirtschaftsdirektor Lewin mahnt: «Der Hafen St. Johann macht nur elf Prozent der Hafenwirtschaft aus, und seine Verlagerung kostet 100 Millionen Franken.» Entsprechend gross ist sein Respekt vor einem Hafen-Neubau. Bedenken hat er zudem wegen der Erschliessung mit der Eisenbahn im Elsass.

Hadorn plant schon mal im Kleinen: Nachdem die Basler Häfen fusioniert und in «Port of Switzerland» umgetauft wurden, soll eine neue Marke alle regionalen Häfen abdecken. Der Name stehe fest, sagt Hadorn. Lanciert werden soll der neue Auftritt nächstes Jahr.

