

«Die Vision ist ein trinationaler Güterhafen»

Benedikt Weibel, neuer Verwaltungsratspräsident, über die Zukunft der Rheinhäfen beider Basel

INTERVIEW: MARTIN MATTER

In der schweizerischen Verkehrspolitik hat die Rheinschifffahrt bisher einen geringen Stellenwert. Der frühere SBB-Chef und neue Hafen-Verwaltungsrats-Präsident Benedikt Weibel setzt viel mehr auf wirtschaftliche als auf politische Aspekte.

baz: Herr Weibel, Bahn und Schiff sind beim Gütertransport im Wesentlichen Konkurrenten. Zugleich kämpft SBB Cargo um ihren Platz an der Sonne. Hat der ehemalige SBB-Chef jetzt das Hemd gewechselt?



BENEDIKT WEIBEL: Ich möchte bestreiten, dass Bahn und Schiff einfach Konkurrenten sind. Seit Jahren arbeiten beide Verkehrsträger komplementär. Logistikfirmen und Reedereien bieten

heute komplette Transportangebote mit verschiedenen Verkehrsträgern grenzüberschreitend an. Das war früher viel komplizierter.

Wird die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Schiff in Zukunft verstärkt?

Die bestehende komplementäre Zusammenarbeit ergibt sich aus der wirtschaftlichen Situation. Die heutige Lage ist einerseits gekennzeichnet durch die schockartige Verteuerung der Treibstoffe, andererseits durch die immer stärkere Verbreitung des Containertransports. Davon profitiert in erster Linie die Bahn und in zweiter Linie die Schifffahrt.

Aber auch das Schiff läuft mit immer teurerem Diesel

Ich wiederhole: In erster Linie profitiert die Bahn. Aber die «Containerisierung» von praktisch allem und jedem wirkt sich positiv für die Schifffahrt aus, denn diese hat den Vorteil, grosse Mengen bewältigen zu können. Deshalb wird sie von der Entwicklung profitieren.

Die Schifffahrt ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch preislich günstig. Warum wird sie politisch in der Schweiz erst jetzt entdeckt?

Ich glaube nicht, dass die Probleme wirklich bei der Politik liegen. Ein Verkehrsträger setzt sich wirtschaftlich

von selbst durch oder eben nicht. Die Infrastruktur muss stimmen, der Tarif muss stimmen. Politische Deklarationen sind nicht entscheidend.

Aber die Hafenlobby verlangt doch seit Jahren gleich lange Spiesse für die Schifffahrt, will heissen: Subventionen wie für Strasse und Schiene.

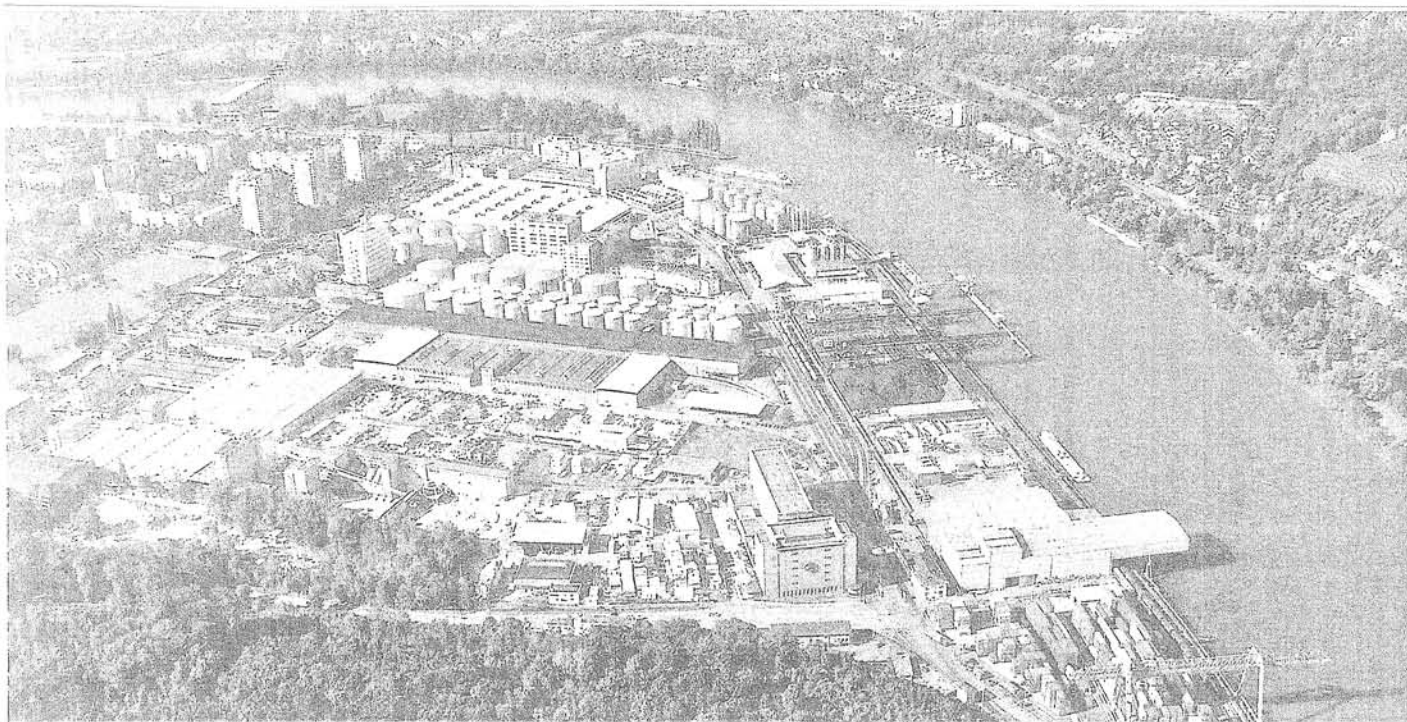
Ja, da ist in der Vergangenheit aber auch viel gejammert worden. Das muss ich jetzt auch einmal sagen. Im Übrigen hat die Politik die Schifffahrt keineswegs erst jetzt entdeckt.

Aber es gibt immer noch keine schweizerische Schifffahrtspolitik. In der bundesrätlichen Güterverkehrsvorlage etwa kam das Wort Rheinschifffahrt nicht vor.

Das war bestimmt ein Fehler, aber der politische Prozess ist ja noch im Gang.

Sie sind einverstanden mit dem Vorstoss von Ständerätin Anita Fetz, die Rheinschifffahrt in diesem Gesetz explizit festzuschreiben?

Natürlich bin ich der Meinung, dass die Rheinschifffahrt ein Element ist, das in die Vorlage hineingehört. Aber ich betone nochmals: Meines Erach-



Möhenflug. Vorab vom wachsenden Container-Güterverkehr wollen sich die fusionierten Häfen ein grösseres Stück sichern. Bild: Birsfelder Hafen. Foto: Erich Meyer

tens ist die Rheinschifffahrt weniger eine politische als eine wirtschaftliche Frage.

Es wird politisch die Forderung erhoben, die Rheinschifffahrt als Teil der ganzen Güterverkehrs-Verlagerungspolitik zu betrachten.

Beim Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sehe ich eigentlich keinen direkten Zusammenhang mit der Rheinschifffahrt. Entweder die Waren kommen auf der Schiene

«Klar ist: Ein Hafen ohne guten Bahnanschluss hat grosse Probleme.»

nach Basel oder werden hier auf die Bahn verladen. Auf der Schiene sind sie in beiden Fällen.

Gibt es Möglichkeiten, Bahn und Schiff systematischer zu vernetzen als heute?

Klar ist: Ein Hafen ohne guten Bahnanschluss hat grosse Probleme. Die Rheinhäfen sind seit je sehr gut vernetzt. Der grösste Teil der auf dem Rhein ankommenden Güter wird auf der Schiene weitertransportiert.

Worin bestehen aus Ihrer Sicht die Hauptstärken der Rheinschifffahrt?

Sie verschafft uns eine Verbindung zum Meer. Deshalb gibt es ja auch seit vielen Jahren eine schweizerische Hochseeschifffahrt, fast ein Unikum. Die ganz grosse Stärke aber ist, wie gesagt, die Fähigkeit zur grossen Masse. Als Tor in der extrem wichtigen Nord-Süd-Achse und für den Import/Export spielt die Rheinschifffahrt eine bedeutende Rolle.

Haben Sie sich bestimmte Ziele gesetzt?

Im zweiten Halbjahr 2008 wird im Verwaltungsrat das Schwergewicht auf strategischen Fragen liegen: Unsere Kapazitäten für den Transport und Umschlag des schnell wachsenden Containerverkehrs sind beschränkt – das ist der erste und kurzfristigste Punkt. Der zweite ist die Arealentwicklung, der dritte die trinationale Zusammenarbeit. Die Herausforderung besteht darin, dass diese drei Fragen aufs Engste miteinander verknüpft sind. Wenn ich von einer Vision sprechen müsste, dann lautet sie: ein trinationaler Güterhafen. Das Optimierungspotenzial wäre enorm. Wir besitzen sehr detaillierte Bestandsaufnahmen darüber, was wo gemacht wird und wo noch Reserven bestehen. Ebenso gut kennen wir natürlich auch die Hindernisse: EU-Aussengrenze, Zollformalitäten, Arbeitsrecht und so fort.

In den politischen Debatten um die Hafenfusion wurde kritisiert, dass der Staatsvertrag keine Anreize für effiziente Nutzung des teilweise viel zu grossen Areal (Birsfelden) bringt.

Das ist genau der Punkt: Wenn wir einen trinationalen Hafen schaffen könnten, ergäben sich hier enorme Möglichkeiten.

Könnten Sie sich eine schrittweise Öffnung der Häfen auch für den Wohnungsbau vorstellen?

An die strategische Arealentwicklung werden wir uns ohne jedes Tabu machen und auch solche Fragen in die Diskussion einschliessen. Andererseits ist klar, dass die Rheinhäfen in erster Linie das grosse Containerwachstum zu bewältigen haben.

In Birsfelden haben wir derzeit einen Konflikt mit Grenzach wegen des Lärms. Wie stellen Sie sich dazu?

Ich meine, die Lösung ist auf dem Boden der rechtsstaatlichen Gegebenheiten – Grenzwerte, Verfahren – und so läuft es ja auch.

Zu Ihrer Person: Sie selber sind wohl weniger als Schifffahrts-Fachmann in den Hafen-Verwaltungsrat gewählt worden als wegen Ihres engen bundespolitischen Beziehungsnetzes.

Da müssen Sie vorab Ralph Lewin fragen: Er hat mich seinerzeit angefragt. Natürlich bin ich kein Schifffahrtsexperte. Aber es geht ja in erster Linie um eine Hafen-Infrastruktur, um wirtschaftliche Unternehmensführung, um strategische Fragen. Da meine ich schon einen Beitrag leisten zu können. Vor allem weil die operative Hafenleitung sehr solide ist.

Zur Person

SBB UND MR EURO. Benedikt Weibel (61) ist seit 1. Januar 2008 Verwaltungsratspräsident der neuen Gesellschaft «Schweizerische Rheinhäfen». Ende 2006 ist er nach 14 Jahren als operativer Chef der SBB zurückgetreten. Als Verwaltungsrat der SNCF kennt er auch die französischen Staatsbahnen von innen. Zu Ende gegangen ist auch sein Mandat als bundesrätlicher Delegierter für die Euro 2008. Weibel lehrt an der Universität Bern Praktische Betriebswirtschaft und ist Mitglied einiger weiterer Verwaltungsräte. Ma.