

«Die Rheinhäfen sind sehr gut aufgestellt»

Rheinhafendirektor Hans-Peter Hadorn zur Performance und zu den Perspektiven der Schweizerischen Rheinhäfen

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben sich schon in ihrem ersten Geschäftsjahr gut etabliert, sagt Direktor Hans-Peter Hadorn.

MARKUS VOGT

Herr Hadorn, die Schweizerischen Rheinhäfen existieren in dieser Form erst seit gut einem Jahr. Funktioniert das Modell?

Hans-Peter Hadorn: Wir sind gut gestartet. Wenn zwei Organisationen zusammengeführt werden, ist es wichtig, die Erwartungen und Kulturen unter ein Dach zu bringen. Dieser Prozess ist gut gelungen. Im ersten Jahr stand die Konsolidierung im Zentrum, jetzt können wir den Fahrt-Schalter nach vorne umlegen.

Gab es Probleme? Immerhin galt es, die Häfen von zwei Kantonen zu vereinen, ebenso zwei Kulturen.

Hadorn: Unüberwindbare Probleme gab es nicht. Natürlich stellte sich die eine oder andere Frage, die ausdiskutiert werden musste, denn es ging ja darum, die Rheinhäfen von zwei Kantonen zu verselbständigen, wobei es zum Teil unterschiedliche Abläufe gab. Geholfen hat, dass beide Eigner, die Kantone Basel-Stadt und Baselland, die gleiche Zielrichtung verfolgten.

Was machen die Schweizerischen Rheinhäfen?

Hadorn: Unsere Kernaufgabe ist gemäss dem gesetzlichen Auftrag die Weiterentwicklung der Logistik-Drehscheibe. Hier in Basel werden alle Verkehrsträger miteinander verbunden, also Wasser, Bahn und Strasse. Dieser für die Schweiz einzigartige Standortvorteil muss für den Güterverkehr möglichst ideal genutzt werden, insbesondere für die Vernetzung der Verkehrsträger – für die Wirtschaft und für die Region.

In den Rheinhäfen wird viel umgeschlagen, vom Wasser auf die Schiene und die Strasse...

Hadorn: Die Rheinhäfen haben eine sehr gute Position. Rund 70 Prozent der wasserseitigen Güter werden landseitig auf die Schiene umgeladen. Wir leisten einen sehr hohen Verlagerungsbeitrag, gemäss unserem Kernauftrag, den wir weiter entwickeln wollen und müssen.

Basel und seine Häfen gelten als Tor zur Schweiz...

Hadorn: Das ist immer noch so. Als einzelne Drehscheibe betrachtet, sind wir immer noch die grösste Güterdrehscheibe in der Schweiz. In den letzten zwei, drei Jahren wurden rund 12 Prozent der schweizerischen Güter-Importe über die Rheinhäfen abgewickelt. Über die Bahn kommen rund 17 Prozent. Wir wollen unsere Aktivitäten noch verstärken.

Wie sieht Ihre Strategie aus, wenn Sie sich nach dem ersten Jahr weiter entwickeln wollen?

Hadorn: Wir haben die einmalige Chance, dass wir die Synergien der drei Hafen-Areale Kleinhüningen, Birsfelden und Auhafen (Muttenz) zusammenführen können. Ein ganz wichtiges Thema ist die Nachbarschaft des Auhafens zum Industriegebiet Schweizerhalle: Wir wollen das gemeinsame transport- und verkehrslogistische Potenzial durch gezielte Vernetzung verstärken. Wir sehen hier Zukunftspotenzial. Sehr wichtig ist weiter, dass wir die Häfen auch im Containerverkehr positionieren können. Wir müssen davon ausgehen, dass die grossen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen immer mehr Güter auf die Bahn und die Binnenschiffahrt verlagern wollen, weil sie im Lastwagenverkehr schon fast ersticken. Deshalb wird das Güterverkehrsaufkommen in den Binnenhäfen zunehmen, bis in den Raum Basel. Auf diese Entwicklung müssen wir uns vorbereiten.

Müssen Sie deshalb aufrüsten?

Hadorn: Im Klartext heisst dies, dass die Rheinhäfen mittel- und längerfristig mehr Umschlagskapazität im Containerverkehr anbieten müssen, im engen Verbund mit der Bahn.

Ihr erstes Geschäftsjahr verlief bestens. Worauf gründet dieser Erfolg?

Hadorn: Die Wirtschaftskrise erreichte uns erst ab Oktober/November, aber das tangierte unser Jahresergebnis nicht mehr. Wir haben zwei Ertragssäulen: Erstens den Immobilienertag, der von

der Wirtschaftskrise noch nicht gross beeinflusst wurde, zweitens den Güterumschlag, wo sich eine Krise direkt auswirkt.

Wie wird sich der Güterumschlag entwickeln?

Hadorn: Heute ist eine einigermaßen genaue Prognose nicht möglich. Niemand weiss, ob der Tiefpunkt bereits erreicht worden ist. Stark eingebrochen ist der Bereich Stahl- und Autoprodukte, wir haben viele Umschlagsgüter, die für Italien und die dortige Automobilproduktion bestimmt sind. Wir gehen davon aus, dass es frühestens im zweiten Halbjahr 2010 wieder zu einer substantiellen Erholung kommt.

Ist das die allgemeine Tendenz?

Hadorn: Die negative Entwicklung wurde kompensiert durch einen Boom im Mineralöl-Import. Dieser ergab sich aus zwei Gründen: Die Lager standen lange leer und wurden erst kürzlich wieder aufgefüllt, und die beiden schweizerischen Raffinerien hatten einen tiefen Ausstoss. Den Rheinhäfen kommt beim Mineralöl-Import, respektive für die Landesversorgung, eine sehr wichtige Funktion zu. Wenn bei anderen Versorgungsquellen wie zum Beispiel Pipelines aus irgendeinem Grund der Ausstoss sinkt, können die Rheinhäfen den Ausfall kompensieren. Darum haben wir im ersten Halbjahr eine stabile Entwicklung, wenn wir mit dem Vorjahr vergleichen.

Die Landesversorgung ist demnach nicht gefährdet?

Hadorn: Nein, ganz sicher nicht.

Wie wirkt sich die Krise aus?

Hadorn: Die wirtschaftliche Entwicklung hat auch vor den Hafenfirmen nicht Halt gemacht, verschiedene mussten Kurzarbeit einführen. Wie in der übrigen Wirtschaft wird versucht, so lange wie möglich mit Kurzarbeit über die Runden zu kommen. Wenn die Baisse nicht viel länger als bis Mitte nächstes Jahr andauert, könnte diese Rechnung aufgehen. Wenn nicht, ist die Situation offen.

«Die Rheinhäfen sind nach wie vor die grösste Güterdrehscheibe in der Schweiz.»

«Langfristig nimmt der Anteil an Mineralöl-Produkten stetig ab, speziell beim **Heizöl**.»

Wie sieht der Güter-Mix, der in Basel geladen und gelöscht wird, heute aus?

Hadorn: Vom Gesamtumschlag sind 43 Prozent Mineralölstoffe, also Heizöl, Benzin und ähnliche Produkte. Weiter sind es 14 Prozent Stahl- und Metallprodukte, Import und Export sowie Transit nach Italien. Ebenfalls 14 Prozent chemische Erzeugnisse, weniger aus dem Segment Spezialitätenchemie, sondern eher bei den Dünger- und Cellulose-Produkten. Agrargüter, also Nahrungsmittel, machen 13 Prozent aus; die Tendenz ist hier zunehmend, wir sehen Wachstumspotential.

Verändert sich der Güter-Mix?

Hadorn: Ja, ständig. Langfristig nimmt der Anteil an Mineralöl-Produkten stetig ab, insbesondere beim Heizöl, und zwar im Jahresschnitt um ein bis zwei Prozent. Der Container-Bereich hingegen steigt seit Anfang der achtziger Jahre konstant, also seit in den Häfen Container umgeladen werden. Weil die Seehäfen konstant wachsen, gehen wir davon aus, dass immer mehr Güter im Container transportiert werden, zunehmend auch Massengüter. Wir rechnen auch im Agrarbereich mittel- und langfristig mit einer Zunahme, und generell mit mehr Handels- und Konsumgütern.

Spielt es bei diesem Geschäft eine Rolle, ob die Schweiz Mitglied der EU ist oder nicht?

Hadorn: Nicht wesentlich. Die Erschwernis der Zollgrenzen hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten sukzessive abgenommen. Neu haben wir etwa eine trinationale Zollabfertigungsstelle für den Schiffsverkehr, was Erleichterungen bringt. Im Lastwagenbereich sind noch nicht alle Probleme gelöst,

doch dies ist nicht so relevant, denn innerhalb der Bilateralen Ankommen mit der Europäischen Union hat sich die Zollfrage relativiert.

Wie geht es der Personenschifffahrt?

Hadorn: Recht gut, wenn wir die Frequenz- und Passagierentwicklung betrachten. Die Kabinenschifffahrt verzeichnete in den letzten Jahren gar einen kleinen Boom. Im Jahr 2004 hatte sie rund 38 000 Passagiere, 2008 waren es rund 72 000. Vor allem im Seniorensegment gab es eine sehr starke Nachfrage. Dazu fahren immer mehr Passagierschiffe unter Schweizer Flagge. Auch die lokale Basler Personenschiff-

«Immer mehr Güter werden im **Container** transportiert, auch Massengüter.»

fahrt hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt: Im Ausflugsverkehr wurden über 100 000 Passagiere gezählt, also 7,7 Prozent mehr als 2007.

Woher stammen die Schifffahrtsgesellschaften?

Hadorn: Sowohl aus dem Ausland als auch aus der Schweiz, etwa zu gleichen Teilen. Einige grosse Kabinengesellschaften haben ihren Hauptsitz in der Schweiz und dementsprechend ihre Flotte hier registriert, was für den Wirtschaftsstandort interessant ist. Dabei wurden in den letzten Jahren neue Arbeitsplätze generiert.

Wie sieht es im Güterverkehr aus?

Hadorn: In der Schifffahrt stammen rund zwei Drittel der Reedereien aus Holland, die übrigen 40 Prozent verteilen sich auf Belgien, Deutschland,

Frankreich und die Schweiz. Der grösste Teil der Hafenfirmen ist schweizerisch, aber es besteht eine leicht steigende Tendenz zu ausländischen Speditionen und Reedereien. Dies ist das Spiegelbild der Vernetzung; ein guter Mix von schweizerischen und ausländischen Firmen ist für die Häfen von Vorteil. Denn wir brauchen globale Marktkontakte und internationale Vernetzung.

Sind die Schweizerischen Rheinhäfen gut aufgestellt?

Hadorn: Eine Stärke unserer Häfen ist die Trimodalität. Wir liegen an einem sehr guten Wasser, haben einen sehr leistungsfähigen Bahnanschluss und eine gute Anbindung ans Nationalstrassennetz. Wir sind also sehr gut aufgestellt. Speziell ist aber, dass die Schweizerischen Rheinhäfen die einzige Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung sind, die sich selber finanziert und nicht öffentliche Gelder von Kantonen und Bund erhält. Gegenüber den anderen Verkehrsträgern, die vom Bund Beiträge erhalten, kann das ein Wettbewerbsnachteil sein. Daher wünschen wir, künftig gleich behandelt zu werden.

Update

FUSION Die Schweizerischen Rheinhäfen gibt es seit dem 1. Januar 2008. Auf dieses Datum hin wurden die Rheinhäfen Basel-Landschaft und die Rheinschifffahrtsgesellschaft Basel-Stadt zusammengeführt, dies nach jahrelangen Vorarbeiten. Den entsprechenden Beschluss der beiden Kantonsregierungen segneten die Parlamente im Januar 2007 ab. Im Kanton Baselland genehmigte zudem das Stimmvolk die Hafenfusion im Juni 2007. (MV)