



Hand in Hand im Hafen

Die Rheinhäfen in Basel sind die grösste kommerzielle Bahngüterdrehscheibe der Schweiz. Der Hafen ist zugleich Schnittstelle zwischen Fluss und Schiene. Ein Augenschein vor Ort.

Schiffsfahrpläne sind flexibel. So wird die Reportage in den Rheinhäfen kurzfristig um einen halben Tag vorverlegt, weil die MS «Arese» früher eingetroffen ist. Andy Matano begleitet uns in den Hafen Kleinhüningen, einen von vier Standorten der Rheinhäfen (siehe Box). Er arbeitet im Verkauf für SBB Cargo, seit sechs Monaten ist der Hafen sein Revier: «Wir sind am Tor zur Welt», sagt er. Neben an lädt gerade ein Kran elefantenschwere Walzdrahtrollen von der Bahn auf ein Schiff. Auf einem Güterwagen haben 26 davon Platz, ein Lastwagen kann nur deren acht transportieren. Die Leichtigkeit im Umgang mit grossen

Mengen ist ein Grund, warum die Bahn bevorzugter Partner der Rheinhäfen ist.

Cargo ist klarer Marktführer

Jährlich werden in den Rheinhäfen rund 7 Millionen Tonnen umgeschlagen. 5 Millionen Tonnen pro Jahr wechseln dabei vom Wasser auf die Schiene oder von der Bahn aufs Schiff. Erstaunliche 90 Prozent dieser Güter transportiert SBB Cargo – und das im liberalisierten Umfeld. Es sind vor allem schwere und sperrige Waren: Stahl, Öl, Futtermittel und Rohstoffe. Im Hafenhof Kleinhüningen werden Güterzüge von bis zu 600 Metern

Länge formiert. Gleich zwei SBB-Teams haben im Stationsgebäude ihr Quartier: Das Team von SBB Infrastruktur kümmert sich um den Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Werner Meycr, Assistent der Betriebsführung, erklärt die speziellen Verhältnisse: «Die Hafensareale sind im Besitz der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die gesamten Bahnanlagen gehören den Rheinhäfen, die uns vertraglich beauftragten, die Hafensareale zu betreiben.» Bei Infrastruktur sind 17 Mitarbeitende zuständig für den Fahrplan, die Abwicklung des Zugverkehrs sowie den Ausbau und die Instandhaltung der Hafengleise.



**Leichter Umgang mit grossen Mengen:
Walzdrahtrollen wechseln im Hafen
Kleinhüningen von der Bahn aufs Schiff**

der Rhein. Direkt unter uns liegt das Hafenbecken 2. Ein gigantischer Kran stapelt auf der anderen Seite Container. Weiter hinten wird durch eine unterirdische Pipeline Öl direkt vom Schiff in einen Güterzug gepumpt.

16-Tonnen-Pakete

Am Quai des Hafenbeckens wird die Schiffsladung der MS «Arese» gelöscht. Der 135 Meter lange Schiffsbauch ist mit weissen Zelluloseballen aus Finnland gefüllt. Bei voller Last kann er bis zu 4000 Tonnen fassen. Die holländische Crew des Schiffes beschäftigt sich derweil mit Unterhaltsarbeiten. Ein Matrose streicht die Aussenwand, der Kapitän wäscht an Deck sein Privatauto. Auf den Zelluloseballen im offenen Schiffsbauch steht ein Mann. Neben den weissen Blocks sieht er wie ein Legomännchen aus. Er befestigt die Haken des Krans an den Drähten, welche die Ballen umspannen. Dann tritt er zur Seite, das Paket wird hochgezogen. In



«Die Hafenteleute haben einen speziellen Charakter. Viele sind früher selbst zur See gefahren»: Rangierspezialist Markus Wassmer

einem Hub hebt der Kran acht Ballen à zwei Tonnen. Bei diesem Gewicht darf nichts schief gehen, die Drähte müssen halten. Der Kran lädt die Ballen direkt in die Güterbahnwagen. Dort steht ein weiterer Arbeiter, der die Haken wieder aushängt. So geht es hin und her, bis der Güterzug voll ist. Die beste Übersicht hat dabei der Kranführer. In seiner fahrbaren Führerkabine unter dem Dach ist er stets direkt über dem Geschehen.



Andy Matano vom Verkauf SBB Cargo schätzt die Nähe zu den Gütern: «Wir sind hier am Tor zur Welt»

Täglicher Pendelverkehr

Vor dem Mittag sind 18 Wagen mit Zelluloseballen gefüllt. Die Ladung ist rund 1100 Tonnen schwer. Jeden Tag fährt so ein Zellulosezug vom Hafen Kleinhüningen nach Biberist. Ein zweiter, leerer Zug rollt in die Gegenrichtung. Der beladene Zug wird vom Rangierpersonal der Umschlagsfirma abgefertigt. Anschliessend kommt wieder SBB Cargo

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 19

Auf der anderen Seite der Station sind die Büros von SBB Cargo. Total 62 Mitarbeiter besorgen die Rangiermanöver in den Häfen. Ihre Teams sind zuständig fürs Abholen und Zustellen der Wagen und Züge auf dem Hafengelände.

Hoch über dem Hafen

Im Hafen Kleinhüningen werden vor allem Container und Trockengüter wie Getreide und Stahl umgeschlagen. Meist von privaten Umschlagsfirmen, die auf gewisse Güter spezialisiert sind. Eine davon ist die Ultra-Brag AG, die in Kleinhüningen gerade ein neues Getreidesilo baut. Mit 86 Metern Höhe ist es

das zweithöchste Gebäude Basels. Es enthält 48 turmhohe Zellen, die bis zu 900 Tonnen Getreide fassen werden. Willy Gisler, Leiter Verkehre und Lager bei Ultra-Brag, führt uns hinauf. Der Uri-Stier auf seinem Helm zeigt an, woher es ihn 1977 nach Basel verschlug. Gisler urnert aber nur noch auf Wunsch. Wie viele im Hafen Beschäftigte verbrachte auch er einige Lehrjahre auf einem Rheinschiff. Auf dem Silodach fühlt man sich wie ein Kleinkind vor der Baustelle. Von hier überblickt man Tanks und Kräne, Lagerhallen und Containerberge. Mitten durch diese Industrielandschaft fliesst

DREHSCHIEBE VON NATIONALER BEDEUTUNG

Mit 5 Millionen Tonnen Bahngüterverkehr pro Jahr sind die Schweizer Rheinhäfen die grösste kommerzielle Bahngüterdrehscheibe des Landes. Rund 70 Prozent der Umschlagsgüter dienen der Versorgung des Mittellands, 10 Prozent gehen in die Region Basel und 20 Prozent nach Italien. Vom Import und Export aller Schweizer

Güter werden 13 Prozent über die Rheinhäfen abgewickelt. Der Anteil ging seit den 1960er-Jahren deutlich zurück, das Volumen blieb aber in etwa gleich. Die Rheinhäfen bestehen ab 2010 aus den drei Standorten Birsfelden, Au Muttenz und Kleinhüningen. Der vierte Hafenteil Basel St. Johann weicht per Ende

2009 dem wachsenden Campus von Novartis. Kleinhüningen und Birsfelden verfügen je über einen eigenen Güterbahnhof. In Birsfelden und Au werden vor allem flüssige Güter (Mineralöl und Chemie) umgeschlagen. Der Containerumschlag erfolgt in privaten Terminals der Häfen Kleinhüningen und Birsfelden. cz



Bei dem Gewicht muss alles fest am Haken sitzen: Ein Kran hebt die tonnenschwere Zellulose-Fracht aus dem Schiffsbauch der MS «Arese»

FORTSETZUNG VON SEITE 17

ins Spiel. Heute ist es Rangierspezialist Markus Wassmer, der die vollen Wagen abholt und sie in den Hafenbahnhof überführt. Dort werden sie zu einem Zug formiert. Dann erfolgen die technischen und kommerziellen Kontrollen, ohne die der Zug nicht abfahren darf. Seit 18 Jahren arbeitet Wassmer im Hafen. Ihm gefällt die Arbeit im Freien, und er mag die beiden Welten Schifffahrt und Eisenbahn, die sich hier treffen: «Die Hafenteile haben einen ganz speziellen Charakter.»

Beim Zelluloseumschlag in der Halle A geht unterdessen das Papierbeigen weiter: Der Rest der Schiffsladung wird als Reserve eingelagert. Mit dem letzten Hub klettert auch der Arbeiter aus dem Schiff. Die MS «Arese» wird am Nachmittag wieder ablegen. Am Oberrhein wird sie später Kies für den Export nach Holland aufnehmen. Spätestens in 14 Tagen ist das Schiff wieder zurück, mit neuen Gütern für die Bahn. Der Turnus ist so regelmässig wie die Gezeiten des Meeres.

CLAUDIO ZEMP (TEXT)
ALEXANDER EGGER (FOTOS)

DER HAFENCHEF ÜBER DIE PARTNERSCHAFT UND KONKURRENZ ZUR BAHN

Herr Hadorn, weht in den Rheinhäfen ein anderer Wind als bei der SBB? Es gibt klare Parallelen im Geschäft. Wir organisieren Transporte, planen und laden Güter um. Andererseits haben Hafenwirtschaft und Schifffahrt ihre Eigenheiten. Die Branche ist sehr marktwirtschaftlich ausgerichtet und hat immer flexibel auf Schwankungen reagiert. Etwa bei Überkapazität, aber auch bei der aktuellen Konjunkturbaisse. Man stellt sich dem Schicksal und jammert nicht.

Für den Transport zwischen den Meerhäfen und Basel stehen Bahn und Schiff in direkter Konkurrenz. Hier im Hafen sind sie Partner. Wie funktioniert das? Gut! Die Konkurrenzsituation ist für die Rheinschifffahrt und die Bahn nichts Neues. Die Partnerschaft ist eine Art Verlobungszustand. Man ist voneinander abhängig: 70 Prozent des Schiffsumschlags wird landseitig mit der Bahn transportiert. Das ist ein Spitzenwert und zeigt, dass das

Tandem Schiff-Bahn unschlagbar ist! Auf der Strasse könnte dieser Verkehr gar nicht abgewickelt werden.

Im Hafen sind viele Akteure am Werk. Wie teilen sich über 40 Hafenfirmer die Infrastruktur? Wir haben eine klare Aufgabenteilung. Der Hafen stellt die Grundinfrastruktur zur Verfügung. Der Transport ist privatwirtschaftlich organisiert. Der Zugang zum Netz ist frei, und der Hafen selbst ist nicht im Markt tätig. Im Gegensatz etwa zu vielen Mittelmeerhäfen mischt sich der Staat so nicht in den Markt ein. Auch das Netz der Hafenbahn ist für alle Bewerber offen, wobei SBB Cargo klarer Marktführer ist. Die Akteure handeln ihre Verträge direkt miteinander aus. Ein Dauerthema sind die Preise, aber insgesamt geschieht das problemlos.

Die Hafinfrastruktur ist im Wandel. Was ändert sich, wenn der Standort St. Johann aufgelöst wird?

Das neue Hochsilo in Kleinhüningen ist der Ersatzbau für das Getreidesegment. Alles andere wird vom Hafen St. Johann in den Auhafen in Muttenz verlagert. Die neuen Umschlagsanlagen sind viel leistungsfähiger als die alten.

Wie entwickeln sich die Rheinhäfen in Zukunft? Mittelfristig brauchen wir mehr Kapazität im Containerumschlag. Hier müssen wir ausbauen, weil die beiden grosse Seehäfen Rotterdam und Antwerpen in Zukunft mehr Güter auf Bahn und Binnenschiffe verlagern. Früher oder später brauchen wir einen neuen Containerterminal im Raum Basel. Eine Option sehe ich hier vor allem in der Plattform Basel-Nord.



Hans-Peter Hadorn
(51) ist seit 2005 Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel. Zuvor war er Manager bei SBB Cargo AG.