

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2020)
Heft: 4: Der Rhein

Artikel: Von Basel an die Nordsee : der Rhein - Lebensader für die Wirtschaft
Autor: Sutter, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-895373>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Impressionen des Basler Rheinhafens



Von Basel an die Nordsee

Der Rhein – Lebensader für die Wirtschaft

An der Aare in Bern ist Hans-Peter Hadorn aufgewachsen, am Rhein in Basel hat er berufsbedingt die letzten 15 Jahre verbracht. Zwei Flüsse, die unterschiedliche Bilder und Gefühle bei ihm auslösen. «Bei der wilden Aare denke ich an den Anfang, die Quelle, das kalte Bergwasser. Beim Rhein dagegen habe ich das Ziel, das Meer und das Weitläufige vor Augen, den Hafen in Rotterdam, die Verbindung der Schweiz zur Welt», sinniert er.

Die Schifffahrt macht sich den Rhein schon lange und im grossen Stil nutzbar. Den Begriff «Stau» kenne man in der Rheinschifffahrt allerdings nicht, sagt Hadorn, abgesehen vielleicht kurzzeitig bei der einen oder anderen Schleuse. «Wir könnten den Verkehr auf dem Rhein verdoppeln», ergänzt er, «es hat noch viel Platz.» Während es auf den Strassen immer enger werde und Züge oft Verspätung hätten, herrschten auf dem Wasserweg komfortablere räumliche Bedingungen.

Im Jahresbericht 2019 weisen die Schweizerischen Rheinhäfen einen Güterumschlag von 6 Millionen Tonnen auf. Das ist eine ganze Menge, wenn man bedenkt, dass ein Lastwagen etwa 20 Tonnen schafft. Auf dem Oberrhein verkehren Schubverbände, die so viel Ware transportieren können wie 500 Lastwagen oder 3 Güterzüge. Der Wassertransport sei zwar nicht der schnellste. «Aber er ist zuverlässig und umweltfreundlich», hebt Hadorn die besonders positiven Aspekte hervor. Zehn Prozent aller Importe in die Schweiz pas-

Die Schweizer Rheinhäfen sind die nationale Verkehrsdrehscheibe im Rhein-Alpen-Korridor Rotterdam–Basel–Genua. Rund ein Zehntel aller Importe wird in den drei Häfen Basel-Kleinmünchen, Auhafen Muttenz sowie Birsfelden umgeschlagen. Einer, der die Verhältnisse auf dem Rhein wie seine eigene Hosentasche kennt, ist Hans-Peter Hadorn. Ende Jahr tritt der Direktor der Schweizer Rheinhäfen in den Ruhestand.

Interview Markus Sutter • Fotos Claude Giger

sieren den Weg über den Rhein und fast jeder dritte Container. 80 Unternehmen sind in den Güterverkehr auf dem Rhein involviert, die Branche bietet

im Raum Basel rund 3000 Arbeitsplätze an. Von der Nordseemündung bis zu den Basler Rheinhäfen ist der Fluss heute auf einer Länge von 800 Kilometern durchgehend für die Grossschifffahrt ausgebaut. Die Mannheimer Akte, ein völkerrechtlicher Vertrag, verpflichtet alle Anliegerstaaten, diesen Wasserweg rund um die Uhr für den Betrieb offenzuhalten. Doch keine Regel ohne Ausnahme, hält Hadorn fest: Wegen der grossen Coronavirusgefahr in Frankreich habe im Frühling für ein paar Wochen eine Nachtsperre gegolten, die jedoch dank der Mannheimer Akte rasch wieder aufgehoben wurde. Das Schiffpersonal durfte die Grenzen im Gegensatz zur Bevölkerung weiterhin passieren, musste aber strenge Sicherheitsvorkehrungen einhalten.

Problem Niedrigwasser

Corona hat die Rheinschifffahrt zwar tangiert, Abläufe verzögert, aber den Verkehr kaum eingeschränkt. Rein wirtschaftlich gesehen macht ein Naturereignis



▲ Hans-Peter Hadorn, langjähriger Direktor der Schweizer Rheinhäfen, tritt Ende Jahr in den Ruhestand.

Die Fracht der Lastkähne hat sich im Laufe der Zeit geändert. ►



der Rheinschifffahrt weit mehr zu schaffen: anhaltendes Niedrigwasser. Nicht nur bei Touristinnen und Flusskreuzfahrtfans gibt es lange Gesichter, wenn eine bereits gebuchte Reise wegen des zu tiefen Wasserstandes des Rheins nicht angetreten werden kann. Auch die Handelsschiffe sind zum Abwarten verurteilt, wenn der Wasserpegel einen Minimalstand unterschreitet. Oder sie fahren fast leer, entsprechend sinken die Margen. Immerhin konnte das Sorgenkind Niedrigwasser laut Hans-Peter Hadorn dank baulichen Massnahmen (Vertiefung von Wasserrinnen) an einigen neuralgischen Stellen entschärft werden. Und zum Glück komme Niedrigwasser nur einmal in zehn bis fünfzehn Jahren vor.

Hochwasser bereitet der Schifffahrtsbranche heutzutage hingegen kaum Bauchschmerzen. Ein austariertes, stark verfeinertes Pegelmanagementsystem sorgt dafür, dass man die Abflüsse von den Alpen bis nach Basel inzwischen besser im Griff hat, betont Hadorn. Heutzutage müssten kaum noch wie früher aufgrund eines erwarteten Hochwassers bei der Klingental-Kaserne Sandsäcke aufgeschichtet werden. Und für die Schifffahrt gilt: Bahn frei.

Steter Ausbau dank der Gasfabrik

Der für lange Zeit wichtigste Kunde des früheren Basler Hafens St. Johann war die Kantonale Gasfabrik. 170 Jahre sind es her, seit am Rheinknie die ersten mit Gas betriebenen Strassenlaternen montiert wurden. Das Gas wurde aus Steinkohle produziert, die per Schiff aus England und Deutschland den Weg nach Basel fand. Die Rheinschifffahrt entwickelte sich rasant, so dass ein paar Jahrzehnte später bereits ein zweiter Hafen (Kleinhüningen) eingeweiht wurde. Und mitten im Zweiten Weltkrieg kam mit dem Auhafen Muttenz noch ein dritter Hafen dazu.

Diese vergangenen Zeiten der Rheinschifffahrt kennt Hans-Peter Hadorn, der sich schon seit «Urzeiten» für Verkehrsthemen interessiert, nur aus den Geschichtsbüchern. Viele Jahre arbeitete er bei den SBB, in einer Zeit, als in der Schweiz noch politisch hart um die Alpenschutzinitiative und das Landverkehrsabkommen gerungen wurde. Nach der Verlegung der SBB Cargo-Tochter von Bern nach Basel verschlug es den Ökonomen Ende 1999 dann endgültig in die Rheinstadt.

Als Direktor der Schweizer Rheinhäfen ist er bis Ende Jahr unter anderem für die Bewirtschaftung, Entwicklung und Vermarktung der Hafestandorte verant-

wortlich. Ebenso fungiert er als Koordinator zwischen den Rheinhäfen von Stadt und Land und vertritt deren Interessen in nationalen sowie internationalen Gremien. Als die zwei Basler Rheinhäfen zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) verschmolzen wurden, die seither als Einheit auftreten, war er mittendrin. Die nächsten anstehenden Projekte – Schiffsanschluss Hafenbecken 3 zum Terminal Gateway Basel Nord – wird er nur noch aus der Ferne verfolgen. Um die wirtschaftliche Bedeutung der ökologischen Rheinschifffahrt macht sich Hans-Peter Hadorn jedoch keine Sorgen. Die Branche dürfte ihre Position weiterhin halten oder sogar ausbauen, prognostiziert er.

Andere Zeiten, andere Güter

Einiges verändert hat sich im Laufe der Zeit bei den Produkten, die per Schiff in Basel ankommen. Massengüter standen immer hoch im Kurs, ein paar verloren aber massiv an Bedeutung. Die Deindustrialisierung und Digitalisierung hinterlassen ihre Spuren. So importierte die Schweiz beispielsweise noch vor nicht allzu langer Zeit jährlich mehrere Hunderttausend Tonnen Zellstoff, aus denen Schweizer Fabriken Papier herstellten. Diese Zeit ist vorbei, die Papierfabriken gibt es nicht mehr. Auch die Kohle hat an Bedeutung verloren. Einen grossen Stellenwert besitzen dagegen Öl- und Mineralölerzeugnisse, welche die Statistik anführen. An zweiter Stelle folgt das Gütersegment «Steine, Erden und Baustoffe» mit dem zunehmenden Recyclingverkehr. Last, but not least darf man die steigende Bedeutung des Containerverkehrs nicht vergessen. Hier besteht aufgrund der kleineren Güterportionen noch Wachstumspotenzial.

Nach eineinhalb Jahrzehnten verlässt Hans-Peter Hadorn das Unternehmen «mit Wehmut, aber einem guten Gefühl». Doch er wird hie und da sicher noch auf dem Gelände anzutreffen sein; vielleicht auch auf dem Dreiländereck, seiner ersten Kindheitserinnerung an den Rhein. Ende der siebziger Jahre wollte er diesen Ort zusammen mit den Grosseltern besuchen, konnte ihn aber nicht finden. GPS war damals noch ein Fremdwort. Schliesslich wurde die ganze Familie von einem Basler Polizisten per Motorrad zum Ziel eskortiert... Das positive Bild, das er damals von Basel erhielt, ist ihm geblieben. ■

Ein beliebter Ausflug: mit dem Schiff durch die Schleuse nach Rheinfelden. ▼



Reisen auf dem Fluss

Neben Güterschiffen verkehren auch immer mehr Passagierschiffe auf dem Rhein. Weit mehr als 100 000 Gäste reisen pro Jahr ab Basel mit dem Schiff an oder ab – viele aus dem Ausland – und generieren so neue Umsätze. Die Zahlen der Passagiere kletterten in den letzten Jahren kontinuierlich nach oben, was nicht zuletzt mit der Demografie zusammenhängen dürfte: Besonders ältere Menschen unternehmen gerne Flussreisen. Die Anbieter reagierten prompt, die Zahl der Passagierschiffe auf europäischen Flüssen nahm inzwischen auf rund 350 Einheiten zu. Dieses Jahr machte das Coronavirus den Passagierschiffen jedoch einen dicken Strich durch die Rechnung. Drei Monate lang stand der Betrieb still. Erst Ende Juli ankerten die ersten Kreuzfahrtschiffe wieder beim Steg im St. Johann.

Auch die Personenschiffahrtsgesellschaft in Basel konnte sich noch vor Corona über eine fehlende Nachfrage nicht beklagen. Vor zwei Jahren weihte sie ihr neues Flaggschiff «Rhystärn» für bis zu 600 Passagiere ein.