

Frage des Tages

Soll man beim Bau vom Hafenbecken 3 nochmals über die Bücher gehen?

Wasserbauer Thomas Schweizer kritisiert das 180-Millionen-Projekt und legt eigene Pläne vor. www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:

Haben Sie Angst vor Einbrechern?

45% Nein (211)



55% Ja (259)

Neue Pläne für Containerumschlag am Hafen

Langjähriger Wasserbauer bezeichnet Bau von Hafenbecken 3 als ineffizient

Von Martin Regenass

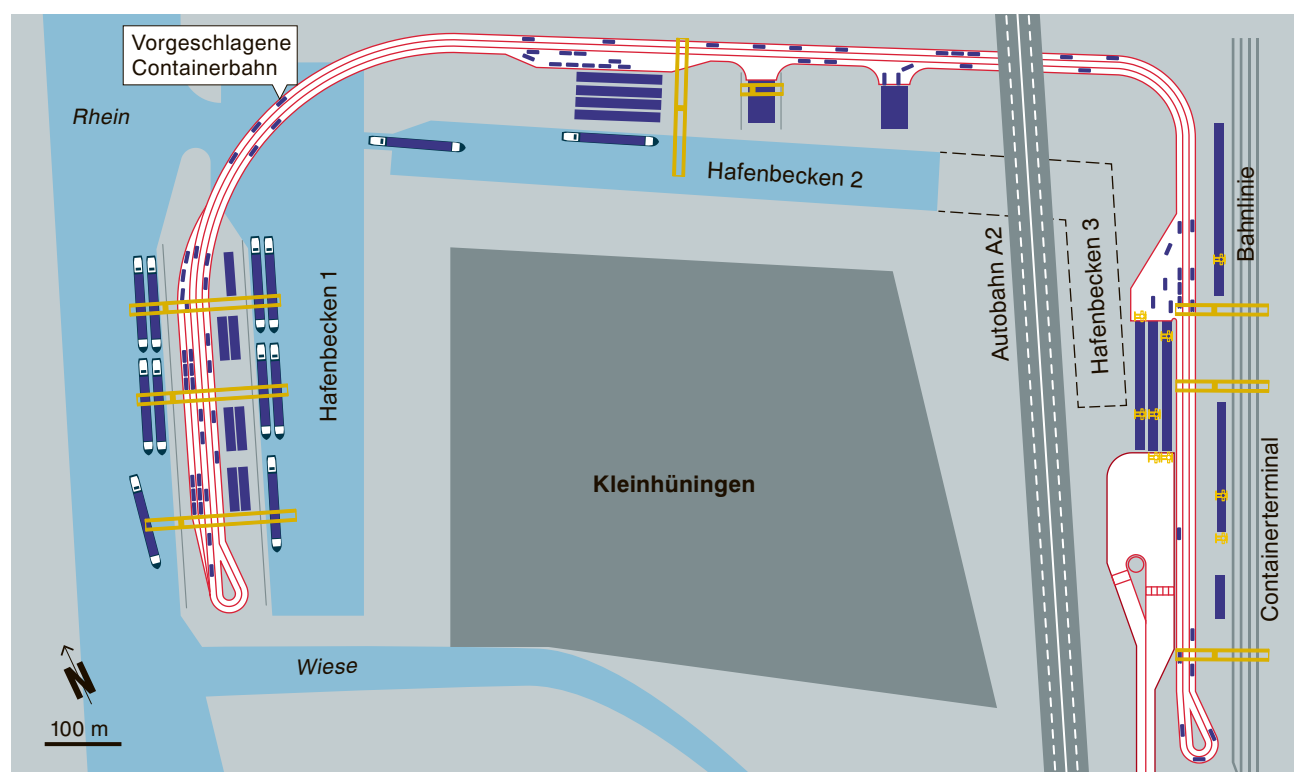
Basel. «Mit dem Hafenbecken 3 fährt die Bahn künftig nicht mehr zum Schiff, sondern alle Container-Reedereien fahren mit ihren Schiffen zur Bahn», sagt der Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), Hans-Peter Hadorn in einem Papier zum Gateway Basel Nord. Das sei zum «Wohl des Wirtschafts- und Arbeitsstandorts Nordwestschweiz». Auch der zuständige SP-Regierungsrat, Christoph Brutschin, freut sich, dass sich das 180-Millionen-Projekt konkretisiert. «Mit dem Hafenbecken 3 werden die Möglichkeiten zum direkten Containerumschlag vom Schiff auf die Schiene erheblich verbessert. Wir erwarten eine Reduktion der LKW-Belastung auf der A2 um mehr als 380 Fahrten am Tag.»

Weniger euphorisch ob dem trimodalen Hafenausbau zeigt sich Thomas Schweizer. Der langjährige Wasserbauer mit Patent für die Flussschifffahrt und Lotse auf dem Rhein spricht beim geplanten Hafenbecken 3 samt der angehängten Containerumschlagsanlage von einer «Technik von gestern», bei der ein rasches Umladen von Containern von den Schiffen auf Bahn und Lastwagen gar nicht möglich sei.

Ein Problem ortet Schweizer bei der Einfahrt ins Hafenbecken 2, das die Containerschiffe für die Weiterfahrt ins Hafenbecken 3 durchqueren müssen. Diese Einfahrt führt unter der Hiltalingerbrücke hindurch und habe eine beschränkte Kapazität, was die Durchfahrt an Schiffen pro Stunde betrifft. «Dieses Nadelöhr lässt vier Schiffe pro Stunde durch, mehr aber nicht», sagt Schweizer. «Das schränkt die Umladekapazität beim Hafenbecken 3 ein.»

Problematisch werde das Ansteuern des Hafenbeckens 3 gemäss Schweizer auch mit sogenannten Koppelverbänden. Derartige Kombinationen bestehen aus einem Motorschiff und

Das Logistikkonzept



Grafik: db / Quelle: Thomas Schweizer

Selbstfahrende Fahrzeuge. Auf der Containerbahn sollen Container (klein und violett) verschoben werden.

einem Schubleichter und sind länger als die aktuell grössten Containerschiffe auf dem Rhein, die eine Länge von 135 Metern aufweisen. Schweizer: «Koppelverbände kriegen die Kurve vom Hafenbecken 2 ins Hafenbecken 3 nicht und müssen abgekoppelt werden.» Dabei ginge wiederum viel Zeit verloren, die für den Umschlag der Container verwendet werden könnte.

Ein weiteres Problem sieht Schweizer bei den «High-Cube-Containern». Sie sind rund 30 Zentimeter höher als die herkömmlichen normierten Container aus Stahl. «Bestehen bei dreilagigen

Containerschiffen ein bis zwei Schichten aus High-Cube-Containern, passt das Schiff nicht unter der Hiltalingerbrücke hindurch.» Zwar sei die Brücke vor Kurzem für den Bau der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein saniert worden. «Man hat es allerdings verpasst, Hebebühnen zu bauen, damit höhere Schiffe passieren können.»

Ideenwettbewerb fehlte

Kritik übt Schweizer auch bei den geplanten Umladeterminals. Diese sollen in einem ersten Schritt zeitlich vor dem Hafenbecken 3 gebaut werden und

die Container künftig von den Rheinschiffen auf die Bahn bringen. Die Container sollen auf 700 Meter lange Züge umgeladen und für den Nord-Süd-Verkehr bereitgestellt werden. «Wie das genau mit den zwei geplanten Portalkränen innert nützlicher Zeitfrist gehen soll, ohne dass die Züge dazu bewegt werden müssen, konnte mir bis anhin noch niemand der Verantwortlichen erklären», sagt Schweizer.

Schweizer bemängelt, dass für die optimale Planung des Hafens kein Ideenwettbewerb stattgefunden habe. «Die involvierten Parteien haben nicht

analysiert, wie der Umschlag optimal geplant werden könnte.»

Deshalb präsentiert Schweizer nun eine eigene Idee. Aus seiner Sicht dürfen der Kanton Basel-Stadt und die Rheinhäfen das Hafenbecken 1 auf keinen Fall aufgeben und das Hafenbecken 3 nie bauen. Einverstanden ist Schweizer hingegen mit dem geplanten Containerterminal zwischen der Bahnlinie und der Autobahn. Allerdings soll der Umschlag an diesem Platz aus seiner Sicht nicht direkt von den Schiffen aus passieren. Vielmehr soll eine dreispurige Bahn zwischen dem Hafenbecken 1 und dem Containerterminal gebaut werden (Grafik).

Kurze Umladezeiten

Auf dieser Hafenbahn würden selbstfahrende und mit Strom betriebene Transporter die Container zwischen dem neuen Terminal und dem Hafenbecken 1 und 2 hin- und herschieben. «Bei modernen Häfen wie in Duisburg, Hamburg oder Rotterdam ist diese Methode mit automatisch gesteuerten Vehikeln gang und gäbe und sorgt für kurze Umladezeiten», sagt Schweizer. Da beim Umschlagsplatz ohne Hafenbecken 3 zwischen Autobahn und Bahnlinie mit dieser Methode viel mehr Platz bliebe, könnten die Container für den Verlad auf den Zug und Lastwagen optimal positioniert werden. Schweizer: «Eigentlich ist schon das Hafenbecken 2 ein Unsinn für eine effiziente Hafenbewirtschaftung. Schiffe sollten aus Effizienzgründen immer an der Hauptfahrstrasse, also vorne am Rhein entladen werden.»

Schweizer hofft, mit seinen Plänen, die er patentiert hat, auf offene Türen zu stossen. «Es kann nicht sein, dass man in Basel in 20 Jahren merkt, dass man einen ineffizienten Hafen gebaut hat. Was wir brauchen, ist ein Binnen-terminal mit erprobter Technik von Seehäfen.»