

Am Hafenbecken 2 der Schweizerischen Rheinhäfen liegen die Flächen von Contargo und Rhenus auf beiden Seiten nebeneinander. Mit der nun stattgefundenen Flächenoptimierung geht eine Modernisierung der Terminals einher.



Martin Heying

Umstrukturierungen

Das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) lag im Jahr 2023 um gut acht Prozent über dem Vorjahr. Im Containerbereich konnte das hohe Total des Vorjahres nicht erreicht werden. SUT sprach mit Hafenchef Florian Röthlingshöfer.

SUT: Wie stellen sich die SRH für die Zukunft auf?

Florian Röthlingshöfer: Wir haben hier ein Bündel von Massnahmen im Fokus: Eine Maßnahme, die wir verstärkt vorantreiben, ist die Einrichtung eines Prüfungs- und Schulungszentrums für die Binnenschifffahrt. Die Räumlichkeiten in Birsfelden sind schon gefunden und die Gespräche mit Partnern für das Schulungsangebot laufen. Parallel ist schon die öffentliche Ausschreibung für den Schiffssimulator in der Evaluationsphase. Entscheidend für uns ist, dass wir schlussendlich einen zertifizierten Simulator für Prüfungen haben. Der Simulator soll noch in diesem Jahr in Betrieb gehen, spätestens ab 2025 wollen wir Prüfungen abnehmen.

SUT: Werden Sie auch Schulungen auf dem Simulator anbieten?

Florian Röthlingshöfer: Nein, wir sind Prüfungsbehörde und deshalb werden wir selbst keine Schulungen anbieten. Dazu konnten wir als einen ersten Partner die River Academy gewinnen. Wir haben auch Kooperationen mit den lokalen Behörden eingeleitet, wie etwa der Feuerwehr, die mit dem Simulator ein Feuerlöschbild üben kann.

SUT: Wie ist der Stand beim Gateway Basel Nord und beim Hafenbecken 3?

Florian Röthlingshöfer: Viel Neues gibt es da nicht. In der ersten Bauphase ist das Terminal mit einer einfachen Anbindung im Norden an das deutsche Schienennetz erfasst und erst in der zweiten Baustufe haben wir dann den Vollausbau der Weichenköpfe und das Hafenbecken mit drin. Leider nehmen Umweltverbände die vorliegende Bewilligung für die erste Phase zum Anlass, gegen das Projekt zu klagen. Sie hinterfragen noch ganz grundsätzlich das Projekt, obwohl es in Basel-Stadt hierzu bereits ein positives Abstimmungsergebnis hat. Gerade weil es ja trimodal ausgebaut werden soll, kann das Terminal nicht woanders entstehen. Aber wir müssen deswegen trotzdem erstmal durch das entsprechende Gerichtsverfahren durch. Das wird uns sicherlich noch zwei Jahre beschäftigen. Beim Hafenbahnhof sind wir dagegen „in time“. Er soll bis 2032 im Areal Südquai betriebsbereit sein.

SUT: Was geschieht sonst derzeit in den SRH?

Florian Röthlingshöfer: Wir befinden uns in einer Investitionsphase. Ein Beispiel ist die Entwicklung am Nord- und Südquai im Rheinhafen Kleinhünigen. Die Rhenus Port Logistics investiert in ein neues trimodales Umschlagterminal verbunden mit einer großen, modernen Logistikhalle. Der Bau des „Terminals 4“ wird die Rhenus-Anlagen am West- und



Nordquai ersetzen. Das „Terminal 4“ besteht aus fünf Hallenabschnitten mit einer Gesamtfläche von rund 7.300 Quadratmetern. Auf dem Dach ist eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 2,4 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt und damit den gesamten Jahresstrombedarf der Rhenus Port Logistics deckt.

Die Contargo hatte im Zuge der Rhenus-Maßnahmen ihre Fläche am Südquai geräumt, wo der alte Containerkran seinen Zenit ohnehin schon überschritten hatte. Contargo fügt nun die dafür von der Rhenus erhaltene Fläche zum Terminal am Nordquai zu, wo am Ende der Umgestaltung zwei Container-Kräne auf einer Terminal-Fläche im Einsatz sein werden. Contargo erhält dadurch eine höhere Kapazität und Redundanz. Anfang 2026 soll alles fertig sein.

SUT: Dann haben wir natürlich das große Thema Energie.

Florian Röthlingshöfer: Beim Thema Energie haben wir zunächst mal die Wasserstoff-Elektrolyse. Das Joint Venture greenH2 AG plant eine neue Produktionsanlage für grünen Wasserstoff im Hafen Birsfelden. Die Anlage soll eine Leistung von 15 Megawatt haben und damit rund 1500 Tonnen grünen Wasserstoff pro Jahr produzieren. Damit könnten Industrieunternehmen im Hafen und entlang des Rheins direkt an eine

Wasserstoffleitung angeschlossen werden. Wir werden als SRH auch Sorge tragen, dass wir neben Lkw-Tankstellen mittels Container-Logistik auch Schiffe mit Wasserstoff versorgen können.

Grünes Methanol ist ein weiteres Thema. Der Energiekonzern Axpo hat beim Bundesamt für Energie ein Projekt für ein Gasturbinenkraftwerk eingereicht. Mit der Ausschreibung sucht der Bund Reservekraftwerke mit einer Gesamtleistung von 400 MW für die Zeit ab 2026. Das Kraftwerk soll in Muttenz gebaut und langfristig mit E-Methanol und damit CO₂-neutral betrieben werden. E-Methanol ist als Flüssigkeit gut transportier-, lager- und verwertbar. In diesem Sinne könnte die geplante Anlage für den An- und Abtransport der Brennstoffe sowie für deren Umschlag auch die bestehende Infrastruktur und primär den Wasserweg nutzen. Die Tanklager bauen dazu etwa zehn Prozent ihrer Tanklager-Kapazitäten auf Methanol um.

Ein drittes Energiethema ist grünes Ammoniak als Träger- und Rohstoff. Wir analysieren aktuell die Risiken für einen Ammoniak-Transport durch die Stadt, und werden im Anschluss mit den Fachbehörden des Kantons definieren, welche Maßnahmen und Auflagen dafür nötig sein werden. Hier ist noch Grundlagenarbeit gefragt.

Martin Heying



Anzeige



 port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter
125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze