

Marke geknackt

Im vergangenen Jahr haben die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) beim Schiffsumschlag die Fünf-Millionen-Tonnen-Marke geknackt. SUT sprach mit Hafenchef Florian Röthlingshöfer über die Bilanz 2024, laufende Projekte und die Prognose für das Jahr 2025.



2024 wurden auf dem Schiff und mit der Bahn 133.160 TEU und damit fast sieben Prozent mehr umgeschlagen.

SUT: Herr Röthlingshöfer, im Jahr 2023 lag der Umschlag der SRH um acht Prozent höher als 2022. Konnten Sie diesen Trend 2024 fortführen?

Florian Röthlingshöfer: Erfreulicherweise ja. Beim wasserseitigen Umschlag haben wir erneut acht Prozent mehr Umschlag gemacht als im Vorjahr und mit 5,39 Millionen Tonnen die Fünf-Millionen-Marke deutlich übertroffen. Man muss allerdings auch sagen, dass wir durch den Ukraine-Krieg und den damit verbundenen Verwerfungen auf dem Energiemarkt aus einer Talsohle kommen. Das hatte in den vergangenen Jahren einen größeren Einfluss, den wir inzwischen ausgleichen konnten. Aktuell befinden wir uns wieder auf dem Niveau von 2021.

SUT: Schauen wir uns die Gütergruppen im Detail an. Wie haben sich diese entwickelt?

Florian Röthlingshöfer: Bei den Agrarprodukten haben wir mit einem Wachstum von 36 Prozent ein sehr gutes Ergebnis erzielt, unter anderem weil die Inlandernten schlechter aus-

gefallen sind. Aus diesem Grund hat der Umschlag insbesondere von Getreide gerade am Ende des Jahres noch einmal deutlich angezogen. Bei den Nahrungs- und Futtermitteln verzeichneten wir ein Plus von 16 Prozent, bei den Metallzeugnissen ein Plus von acht Prozent und bei den Mineralölprodukten ein Plus von 6,8 Prozent. Im Bereich Recycling lagen die Bodenaushubmengen auf Vorjahresniveau, während die Schrottmengen im Export vor allem im letzten Quartal 2024 deutlich anstiegen. Insgesamt freuen wir uns hier über ein Plus von 23 Prozent.

SUT: Welche Entwicklungen gab es im Bereich Containerumschlag?

Florian Röthlingshöfer: Während die schiffseitigen Umschläge von Vollcontainern um fünf Prozent gestiegen sind, sank der Umschlag von Leercontainern um 39 Prozent. Daraus ergibt sich insgesamt ein Rückgang von acht Prozent. Viele Leercontainer wurden direkt an die Terminals ins grenznahe Ausland überführt, da sich durch zeitweise Revisionsarbeiten und nach dem Bau des neuen Multifunktionsterminals von Rhenus am Südquai die Krankapazität für den Containerumschlag reduziert hat. Das ist aber nur ein vorübergehender Zustand, der am Nordquai durch einen neuen Kran von Contargo ab Anfang 2026 kompensiert wird. Im vergangenen Jahr konnte die Hafenfirma Birsterminal gemeinsam mit DSV einen neuen Auftrag im Bereich Kaffeeimport und -export für sich gewinnen. In der Folge haben sich die bahnseitigen Umschläge auf 33.000 TEU verdoppelt.

SUT: Thema Hafeninfrastruktur. Wie ist der aktuelle Stand beim Gateway Basel Nord?

Florian Röthlingshöfer: Hier gibt es leider keine Neuigkeiten. Geplant ist, auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof auf Schweizer Seite ein 750 Meter langes Terminal zu bauen, das direkt an der Gotthard-Achse liegt und mit einem neuen Hafenbecken Schiff und Schiene verbindet. Internationale Züge können ohne großen Rangieraufwand direkt in das Hubterminal einfahren. Die Rheinschifffahrt ist über das neue Hafenbecken 3 angebunden. Umweltverbände haben jedoch gegen die Planverfügung beim Bundesverwaltungsgericht geklagt. Wir gehen davon aus, dass wir in der zweiten Jahreshälfte einen Entscheid erhalten und dann

Klarheit darüber haben, wie es weitergeht. Im Areal Südquai schreiten die Planungen zur Verschiebung und zum Neubau des Hafenbahnhofs voran. Es läuft nach Plan: Wir werden in der zweiten Jahreshälfte die Entwurfsplanung abschließen. Danach bereiten wir auf Basis dessen die nächsten Bescheide für die Beantragung der Gelder vor.

SUT
INTERVIEW



SRH

Hafenchef Florian Röthlingshöfer blickt optimistisch auf das laufende Jahr.

SUT: Was tut sich in Sachen Nachhaltigkeit?

Florian Röthlingshöfer: Das Bundesamt für Energie führt nach der Ausschreibung für das erste mit eMethanol betriebene Reservekraftwerk im Auhafen MuttENZ aktuell direkte Verhandlungen mit der Axpo als Bieterin. Für uns als Hafen ist das Projekt interessant, weil wir damit grünes Methanol in den Hafen bringen und eine Reserve an grüner Energie schaffen und für einen sich entwickelnden Markt Mengen vorhalten. Beim Thema Ammoniak ist die Risikoanalyse durch die Stadt Basel abgeschlossen. Jetzt muss der Kanton Basel-Stadt in einer Risikoermittlung festlegen, mit welchen Maßnahmen welche Volumina bewilligt werden könnten. Aktuell gibt es zwar noch keinen grünen Ammoniak, aber wenn der Markt anläuft, wollen wir nicht das limitierende Element sein. Deshalb beschäftigen wir uns jetzt schon damit.

SUT: Welche Erwartungen haben Sie an das laufende Jahr?

Florian Röthlingshöfer: Trotz aller globaler Herausforderungen laufen die Schweizer Exporte über die Rheinhäfen auf einem guten Niveau und die Importe dürften 2025 mit einer hohen Nachfrage nach Konsumgütern und Rohstoffen ebenfalls stabil bleiben. Deshalb gehe ich davon aus, dass unser Brot- und Buttergeschäft weiter auf einem guten Niveau laufen wird. Zudem bleiben wir an unseren Investitionsprojekten dran, um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein.

Annika Beyer

Anzeige



PORT OF
SWITZERLAND

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

 port-of-switzerland.ch