

## Symbole für Wärme und Brot - Tanklager und Silos

Autor(en): Simon Baur  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 2013

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/07a1b3a5-2857-4aa9-b58b-4a953eeb580b>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# SYMBOLE FÜR WÄRME UND BROT

—

## TANKLAGER UND SILOS

Im unteren Kleinbasel und im St. Johann  
waren sie früher nicht zu übersehen:  
die Tanklager und Silotürme.  
Hat tatsächlich ein Abbau stattgefunden  
oder nur eine Standortverlagerung?

Was heute die Hochhäuser sind, waren früher die Silogebäude und Tanklager. Sie bestimmten unsere Wahrnehmung der Städte und verliehen uns Sicherheit, denn sie standen da als Garanten, dass wir im Winter weder frieren noch hungern mussten. Nach und nach sind diese architektonischen Monumente in den letzten Jahren aus der Basler Skyline verschwunden. Weshalb prägen immer weniger Tanklager und Silos unsere Stadtarchitektur?

Severin Plüss ist Geschäftsleitungsmitglied des Schifffahrts-Branchenverbands SVS sowie Geschäftsführer der Rhytank AG, neben der Rhenus und der Ultra-Brag eines der führenden Unternehmen im Bereich Lagerlogistik in den schweizerischen Rheinhäfen. Er zählt drei Gründe für das Verschwinden der Tanklager aus dem Stadtbild auf:

Zum Ersten geht der Bedarf an Heizöl deutlich zurück, weil die Konsumenten sorgfältiger mit natürlichen Ressourcen umgehen;

die Häuser sind besser isoliert und effiziente Brenner reduzieren den Verbrauch; ausserdem gewinnen alternative Energiequellen wie Erdsonden, Fotovoltaik und Elektrizität an Bedeutung. Zum Zweiten minimiert der Rückgang des Verbrauchs auch die Lagervolumina und -kapazitäten der vom Bund vorgeschriebenen Pflichtlagerkapazität von 4,5 Monaten. Dabei konnte ein Einbruch der Produktion, wie im Januar 2012 beim Konkurs von Petroplus in Cressier geschehen, durch vermehrte Importe über den Rheinhafen und in die Basler Tanklager (mit einer Zunahme um 1300300 Tonnen) kompensiert werden. Als dritten Grund nennt Plüss den Ausbau der Umschlagseffizienz. Die einzelnen Firmen hätten in den vergangenen Jahren die Ladekapazitäten beim Transport sowie den Infrastrukturausbau vorangetrieben, was einen zusätzlichen Abbau der Lagervolumina ermöglicht habe. Nach wie vor aber werden, insbesondere in den Häfen Birsfel-



den und Auhafen, Grosstankanlagen betrieben, welche für die Landesversorgung nun umso höhere Bedeutung haben. Die Tankanlagen sind also nicht ganz aus der Region verschwunden, es hat nur eine Standortverlagerung stattgefunden.

Etwas anders sieht die Situation im Bereich der Agrarprodukte aus. Während Jahren konnte man zuschauen, wie im St. Johanns-Hafen die Schiffe mit Getreide gelöscht wurden und die gesamte Ladung im grossen grauen Silo der Firma Swissmill nahe der Dreirosenbrücke verschwand. Auch diese Zeiten sind vorbei. Im Zuge der Umnutzung des Geländes durch die Novartis fiel dieses Gebäude der Abrissbirne zum Opfer. Doch wo wird nun das Getreide für unser täglich Brot gelagert? Laut Bruno Imhof, Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics AG, nach wie vor im Rheinhafen, nunmehr jedoch bei den Hafenbecken 1 und 2 in Kleinhüningen. Der Abriss des markanten Swissmill-Silos unmittelbar neben der Dreirosenbrücke liess den falschen Eindruck entstehen, dass in Basel die Getreidelager reduziert wurden. Dabei haben die Firmen Ultra-Brag und Rhenus im Hafen je ein neues Silo gebaut, welche die Kapazitäten im Rheinhafen Kleinhüningen um rund sechzigtausend Tonnen aufstocken.

Auch bei Getreide schreibt die Eidgenossenschaft Vorratslager für vier Monate vor; ein Viertel davon liegt in Basel. Um den Abriss im St. Johanns-Hafen zu kompensieren, erhöht Swissmill das Silo in Zürich von bisher 40 auf 118 Meter. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2015 abgeschlossen sein. Dieser Entscheid ist sinnvoll, denn Bern überlegt sich mittlerweile, ob das Agrarpflichtlager auf sechs Monate aufgestockt werden soll, angestossen durch Komplikationen bei der Beschaffung und starke Preisschwankungen. Dürreperioden in den Produzentenländern und die anhaltende Nachfrage auf dem Weltmarkt haben gera-

de in den letzten Jahren die Getreidepreise massiv ansteigen lassen.

Diese Standort- und Lagerfragen werden in Basel erschwert durch ein verbreitetes Unbehagen gegenüber grossen Neubauten, aber auch durch die wachsenden Bedürfnisse der Stadt. Längst ist es kein Geheimnis mehr, dass die Landreserven am Westquai für Wohnungen genutzt werden sollen – und wer an so attraktiven Lagen wohnt, will nicht durch die Lärmemissionen zu löschender Schiffe gestört werden. Der Druck anderer Interessenten auf die Rheinhäfen wird also immer stärker und steht ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung diametral entgegen. Dabei ist vermutlich den wenigsten Baslerinnen klar, was sich am Rheinhafen alles abspielt und wie notwendig diese Anlagen für uns alle sind. Nicht nur würden die Bewohner dieses Landes hungern, auch die Anbauflächen in der Schweiz hätten ohne die Rheinhäfen ein ganz anderes Gesicht: Jede neunte Tonne wird für den Landi-Konzern Fenaco umgeschlagen, wobei Dünger und Futtermittel einen grossen Anteil ausmachen.

Bereits sind Ideen laut geworden, rheinaufwärts oder nach Frankreich auszuweichen. Für Rolf M. Vogt, CEO der Birs Terminal AG und Sektionschef Rheinschiffahrt im Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung, ist eine Verlegung des Hafens ins Ausland nur schwer vorstellbar. Er fordert deshalb, dass die Standortgemeinden Birsfelden, Muttenz und Basel eine Abgeltung erhalten für die Leistungen, die sie für die Gesamtheit der Schweiz erbringen. Ob dies wirksam wäre, lässt sich allerdings bezweifeln. Vielleicht liegt ein Teil der Verantwortung bei den Häfen selbst, die es in den vergangenen Jahrzehnten nicht geschafft haben, zu identitätsstiftenden Orten in der Stadt zu werden.



**Standortverlagerung vom Rheinhafen St. Johann nach Kleinhüningen:  
neues Getreidesilo der Ultra-Brag AG**



**Altes und neues Silo der Rhenus AG:  
Erhöhung der Lagerkapazitäten um Zehntausende von Tonnen**