



Der Hafen im schweizerischen Kleinhüningen hat noch weniger freies Potenzial als die nahen Rheinhäfen in Deutschland und Frankreich.

FOTO: ANNETTE MAHRO

Drei Häfen, ein Name

Rheinhäfen beider Basel, Weil am Rhein und Mulhouse arbeiten als Rhein-Ports enger zusammen

KLEINHÜNINGEN. Auf einen Ausbau ihres noch weitestgehend informellen Zusammenschlusses haben sich die Rheinhäfen beider Basel, Weil am Rhein und Mulhouse/Huningue verständigt. Unter dem gemeinsamen Namen „RheinPorts“ wollen sie ihre Position im Standortwettbewerb aller Rheinhäfen bis Rotterdam stärken und sich für eine international prognostizierte Steigerung der Nachfrage nach Logistikdienstleistungen rüsten.

Am Beispiel des Hafens Rotterdam wagte der Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, einen Ausblick bis ins Jahr 2030. Bis dahin rechne der holländische Seehafen mit einer Verdopplung seines bisherigen Umschlagsvolumens. „Selbst wenn wir krisenbedingt nur die Hälfte dieses Wachstums annehmen“, sagte Hadorn gestern anlässlich einer Pressekonferenz im Hafen von Kleinhüningen, „wäre das immer noch sehr viel.“ Europaweit gehen Logistiker davon aus, dass sich die Aufteilung der drei Verkehrswege Straße, Bahn und

Schiff aufgrund bald erreichter Kapazitätsgrenzen voraussichtlich deutlich zugunsten letzterer verschiebt.

Noch haben die Rheinhäfen von Muttenz bis Mulhouse/Ottmarsheim laut Hadorn zwar freie Kapazitäten. Diese könnten allerdings, bei einem jährlichen Wachstum von nur 2,5 Prozent, vor allem in der Schweiz schon 2015 erschöpft sein. Während Frankreich aber derzeit erst 30 Prozent seiner verfügbaren Containerstellplätze belegt hat und die deutsche Seite mit dem Weiler Rheinhafen 50 Prozent, sind die Häfen in Muttenz, Birsfelden, Basel-St. Johann und Kleinhüningen bereits zu 60–80 Prozent ausgelastet.

Jacky Scheidecker, Direktor der Rheinhäfen von Mulhouse, zu denen auch Ottmarsheim und Huningue gehören, nannte als Erweiterungspotenzial der RheinPorts derzeit eine Fläche von 235 Hektar. 2008 wurden 13 Millionen Tonnen Waren umgeschlagen, wobei Erd- und Mineralölerzeugnisse mit knapp 4,4 Millionen Tonnen an der Spitze standen, gefolgt von Steinen und Erde (rund 2,3), chemischen Erzeugnissen (1,6) und landwirtschaftlichen Erzeugnissen (1,3). Im Rheinhafenvergleich liegen die RheinPorts damit nach Duisburg bereits an zweiter Stelle.

Über die direkte Verbindung der Häfen mit Schiene und Straße liege man in und um Basel in der Mitte der Nord-Süd-Warenströme zwischen Rotterdam und Genua, führte Hans-Peter Mösch als Geschäftsführer der Weiler Rheinhafengesellschaft aus. Die südlichste Containerdrehscheibe am Rhein gelte es entsprechend zu nutzen, allerdings in Abstimmung mit den Anliegern. „Ein Hafenaerial“, so Mösch, „kann man nur im Dialog mit der Bevölkerung nutzen.“ Nachdem bereits im Mai 2008 ein erstes Gutachten über die bessere Nutzung gemeinsamer Potenziale erstellt worden war, haben die drei Partner jetzt ein weiter ins Detail gehendes in Auftrag gegeben.

Als erste gemeinsame Marketingaktion ist ein Auftritt an der Münchner Logistikmesse im Mai geplant, anlässlich derer man sich im Rahmen einer „Taufe“ auch zum neuen Namen bekennen will. Über den bisher noch lockeren Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft hinaus gehend, können sich zwar alle Beteiligten theoretisch auch mehr vorstellen. Ein auch institutionell grenzüberschreitender Zusammenschluss nach Vorbild des Euro-Airports ist aber heute noch Zukunftsmusik.