

Nüchterne Aussichten für den Hafen

Güterverkehr auf dem Rhein hat weniger Potenzial, als ihm zugeschrieben wird

CHRISTIAN MENSCH

Ein Expertenbericht legt dar, dass die Rheinschifffahrt ein begrenztes Ausbaupotenzial hat. Dies steht im Widerspruch zur politischen Vision, die Schifffahrt sei die ökologische Alternative zum Strassen- und Schienengüterverkehr.

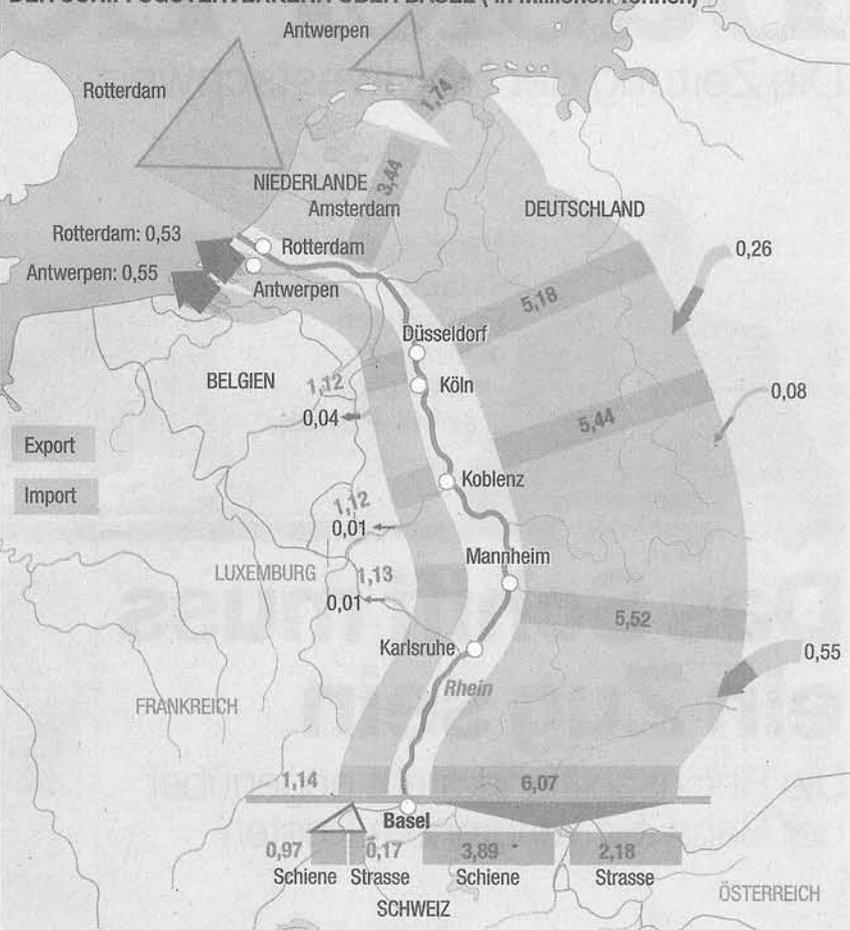
Kapitän Moritz, erster Steuermann im eidgenössischen Verkehrsdepartement, geht Ende Oktober von Bord. Und mit Bundesrat Moritz Leuenberger (SP) geht ein bekennender Anhänger der Rheinschifffahrt. Nach einem Verkehrsministertreffen in Rotterdam im Jahr 2004 tuckerte er zusammen mit 350 Containern vier Tage lang auf der «MS Grindelwald» rheinaufwärts, bevor er begeistert im Basler Rheinhafen anlegte. Von der verkehrspolitischen Bedeutung der Rheinschifffahrt sei er nun überzeugt, gab er bei der Ankunft der BaZ zu Protokoll.

Den Schiffen schwelte die Brust; endlich werde das Nischendasein der Hafenvirtschaft ein Ende finden. Basel, in den Schulbüchern einst als «Tor zur Schweiz» bezeichnet, werde diesbezüglich wieder die Anerkennung erhalten, die der Stadt zustehe.

Flott schritt die politische Begleitmusik voran. Die Basler Ständerätin Anita Fetz forderte «im Sinn einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik» einen Schifffahrtsbericht. Dieser traf zwar erst 2009 ein, doch in der Tonalität entsprach er ganz den Erwartungen: Die Infrastrukturen bei Schiene und Strasse seien zu grossen Teilen überlastet, nur die Schifffahrt habe freie Kapazitäten. Sie könne in Europa eine grosse Entlastung der verstopften Verkehrsstränge bedeuten und dadurch «einen wesentlichen Aufschwung erleben».

SYMPATHIEN. Der Baselbieter Ständerat Claude Janiak doppelte mit einer Motion nach. Er forderte gesetzliche Grundlagen, damit die Schifffahrt gleich wie der hochsubventionierte Schienenverkehr behan-

DER SCHIFFSGÜTERVERKEHR ÜBER BASEL (in Millionen Tonnen)



WARENSTRÖME. In den Schweizer Rheinhäfen wurden 2008 gesamthaft 7,21 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Die Grafik zeigt zweierlei: Erstens ist der Transport von Norden nach Süden ungleich umfangreicher als der Transport von Süden nach Norden. Zweitens ist die Rheinschifffahrt vor allem dann bedeutend, wenn es darum geht, überseeische Güter in den Nordseehäfen Rotterdam und Amsterdam auf Rheinschiffe umzuladen, die sie direkt bis zu den Basler Rheinhäfen in Kleinhüningen, Auhafen Muttenz und Birsfelden bringen. Verhältnismässig wenige Güter von

Düsseldorf/Köln, von Koblenz oder von Mannheim/Karlsruhe werden per Schiff nach Basel verfrachtet. Der Weitertransport in der Schweiz erfolgt im Verhältnis drei zu eins zugunsten der Bahn gegenüber der Strasse. Im Abgangsverkehr ist das Verhältnis noch klarer zugunsten der Bahn. Die Grafik verwendet Angaben des Jahres 2008. Die Wirtschaftskrise hat dazu geführt, dass die Einfuhren von 6,07 auf 5,57 Millionen Tonnen einbrachen und die Ausfuhren von 1,14 auf 0,88 Millionen Tonnen. (Quelle: Rheinschifffahrt und Verlagerungspolitik, BAV, 2010)

Grafik: Rebecca Heeb

delt werden könne. Der Gesamtbundesrat trat in seiner Stellungnahme offiziell gegen die Motion ein, doch Kapitän Leuenberger signalisierte in der Ratsdebatte Sympathien für die Motion – und so nahm der Ständerat im Juni dieses Jahres die Motion ohne Gegenstimme an.

Die zeitliche Übereinstimmung wird zufällig sein: Doch mit Leuenbergers Rücktritt kommt die vermeintliche Renaissance der Rheinschifffahrt ins Stocken. Die Verkehrskommission des Nationalrats lehnte erst kürzlich Janiaks Anliegen mit 13 zu 11 Stimmen ab; die Kommission anerkenne zwar die Bedeutung der Rheinhäfen, doch sei derzeit weder unmittelbarer Finanzbedarf gegeben, noch seien grössere strategische Projekte in Vorbereitung.

WUNSCHDENKEN. So leicht gibt die Hafenvirtschaft ihr frisch gewonnenes Selbstbewusstsein aber nicht wieder preis. Mit Blick auf die anstehende Debatte im Nationalrat machten die Schweizer Rheinhäfen zusammen mit der vom Basler alt Regierungsrat Ralph Lewin präsidierten Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenvirtschaft vergangene Woche Stimmung für die von ihnen angeregte Motion Janiak. Sie verwiesen auf eine neue Studie, die von den Rheinhäfen und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in Auftrag gegeben worden sei. Darin werde sowohl die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweiz wie auch deren Benachteiligung gegenüber der Bahn unterstrichen. Die gleichzeitig vom BAV veröffentlichte Mitteilung ist vorsichtiger formuliert und spricht von einer «Wachstumschance der Rheinschifffahrt».

Doch die Studie selbst legt einen anderen Schluss nahe: Das Potenzial der Rheinschifffahrt bis Basel ist begrenzt, und die beklagte finanzielle Schlechterbehandlung gegenüber der Bahn spielt bloss eine untergeordnete Rolle bei der Wahl des Transportmittels.

Die Studie macht auf einige Besonderheiten der Rheinschifffahrt aufmerksam, was die skeptischen Zukunftsaussichten erklärt:

- > Die Rheinschifffahrt ist stark asymmetrisch: Es werden viel mehr Tonnagen eingeführt (84 Prozent) als ausgeführt (16 Prozent). Damit verbunden ist zwangsläufig eine grosse Zahl Leerfahrten.
- > Die Asymmetrie rührt daher, dass gut verschiffbare Massengüter wie Erdölprodukte, Kies oder Eisen/Stahl vor allem Importe sind, während sich wenige Schweizer Exportwaren eignen, per Schiff abtransportiert zu werden.
- > Der Import von geeignetem Schiffsgut ist generell rückläufig: Der Bedeutungsverlust des Schiffsverkehrs ist zu 30 Prozent auf diese strukturelle Veränderung zurückzuführen. Die übrigen Verluste sind im härteren Wettbewerb verloren gegangen, wobei die Strasse von dieser Umlagerung zu 25 Prozent und die Schiene zu 45 Prozent profitierte.
- > Der Containerverkehr nimmt im Schiffsverkehr zwar zu, macht heute jedoch nur vier Prozent der Einfuhren und 30 Prozent aller Ausfuhren aus, die über den Hafen abgewickelt werden. 45 Prozent aller zu- oder abgeführten Container sind leer.

Die Rheinschifffahrt führt ins Feld, ihre Transportart sei die günstigste, die umweltschonendste, und sie weise vor allem gegenüber der Bahn einen hohen Kostendeckungsgrad aus.

ZEITDRUCK. Die Expertengruppe, bestehend aus den Firmen Ecoplan und NEA sowie dem Projektleiter Kurt Moll, verneint dies nicht. Allerdings falle bei der Spedition der Zeitdruck immer mehr ins Gewicht. Auf der Haupttroute von den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen bis Basel dauert die Fahrt zwischen viereinhalb und fünfeinhalb Tagen, die Bahn kann die Lieferung in zwei Tagen garantieren, ein Camionneur fährt die Strecke an einem Tag.

Im Containerverkehr etwa ist die Schiffsfracht überdies nur dann günstiger als die Bahn, wenn die Transportkette nicht unterbrochen ist. Sobald Container umgeladen werden müssen, ist der Zug günstiger. Allerdings ist die Kombination von Schiff und Bahn für den Spediteur immer noch billiger als der Strassentransport. Dies ist einer der Gründe, weshalb die Experten zu einer engen Kooperation von Schiff und Schiene raten.

In der Gesamtbetrachtung kommen die Experten zum Schluss, dass der Schiffsverkehr selbst bei einem stark ansteigenden Warenverkehr nur moderat anwachsen werde. Da die Schifffahrt das Potenzial bei den traditionell starken Marktsegmenten wie Öl und Stahl schon heute gut ausschöpft, gehen die Experten lediglich von einem theoretisch erreichbaren Zusatzpotenzial von 20 Prozent oder 1,5 Millionen Tonnen



Kapitän Moritz. Bundesrat Moritz Leuenberger bei seiner Rheinschifffahrt, die ihn träumen liess. Foto Keystone

aus. Diese könnten im Idealfall für die Rheinschifffahrt nach oder von Basel gewonnen werden. Da der Warenverkehr zunehmen wird, könnte der Umschlag bis ins Jahr 2030 von 7,2 Millionen Tonnen im Jahr 2008 im Optimum auf 11,9 Millionen Tonnen im Jahr 2030 anwachsen. Trotz dieser Ausweitung: Der Marktanteil am Warenstrom bliebe rückläufig.

BESCHEIDENE ROLLE. Zur politischen Strategie des Bundes, die auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ausgerichtet ist, kann die Schifffahrt wenig beitragen.

Denn die Studie zeigt, dass der Rheinschifffahrt im alpenquerenden Transitverkehr eine bescheidene Rolle zukommt und diese bescheiden bleiben wird. An der Bedeutung des «Logistikclusters Basel» sollte dies nach Ansicht der Handelskammer beider Basel nichts ändern.

Von den rund 40 Prozent aller Schweizer Importe und Exporte, die gemäss Zollstatistik über Basel abgewickelt werden, werde ohnehin nur ein gutes Drittel von der Rheinschifffahrt übernommen. Dies zeigt eine von der Handelskammer in Auftrag gegebene und von der Universität St. Gallen ver-

fasste Studie vom November 2009. Vielleicht könne der Hafen profitieren, wenn es zu Engpässen auf Schiene und Strasse komme, heisst es darin. Doch zu grösseren Staus auf der Strasse darf es nach Ansicht der Handelskammer-Studie ohnehin nicht kommen: Sonst müsste ein Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren in Angriff genommen werden.

Als Moritz Leuenberger im Basler Hafen von der Kommandobrücke der «MS Grindelwald» stieg, hatte er allerdings eine deutlich andere Vorstellung, wie in Zukunft ein nachhaltiger Güterverkehr abgewickelt wird.