

Verlagerung aufs Wasser

Die Schweizer Rheinhäfen drängen auf eine Stärkung der Schifffahrt – mit ersten Erfolgen

Weil die Strassen zunehmend verstopft sind, könnte die Rheinschifffahrt profitieren. Das zumindest hoffen die Rheinhäfen beider Basel. Nun untersucht der Bund das Potenzial dieses Transportmittels; die Kapazitäten auf dem Rhein sind nicht ausgelastet.

Daniel Gerny

Bis heute ist im Basler Rheinhafen in Kleinhüningen eine Weltoffenheit zu spüren, die viel unmittelbarer ist als jene auf den durch Sicherheitskonzepte dominierten internationalen Flughäfen. Hier sieht, hört und fühlt man den internationalen Warenverkehr buchstäblich. Diese besondere Atmosphäre führt mitunter zu einer Art romantischen Verklärung der Schifffahrt, die mit ihrer tatsächlichen Bedeutung nur schwer in Einklang zu bringen ist.

Nationale Bedeutung

Dass über die Basler Häfen über 17 Prozent aller in die Schweiz eingeführten Waren (und rund ein Drittel des Mineralöls sowie der Container) eingeführt werden, ist nicht einmal allen Baslerinnen und Baslern bewusst – geschweige denn der Restschweiz. Nun aber drängen die Rheinhäfen auf eine optimierte Wahrnehmung und eine Stärkung der Schifffahrt.

Die äusseren Umstände dazu scheinen günstig, denn zum Warentransport auf den immer stärker ausge- und über-

lasteten Strassen stellt der Rhein eine gute und ökologische Alternative dar, zumal die Schifffahrt schon heute als sicheres Transportmittel gilt. Die geografische Lage der Rheinhäfen beider Basel, die die nationale Komponente der Fusion im Jahre 2008 mit ihrem neuen Namen «Port of Switzerland» unterstreichen, ermöglicht eine fast schon ideale Anbindung ans Strassen- und Schienennetz, vor allem für Güter, die für die Schweiz bestimmt sind.

Makel korrigiert

Im Unterschied zur Strasse und zur Schiene, wo Waren- und Personentransport direkt konkurrenzieren, sind die Kapazitäten auf dem Rhein noch nicht ausgelastet. Nicht zuletzt dank der Verlagerungspolitik verfügt die Schiene bis anhin indessen über einen Wettbewerbsvorteil.

Inzwischen ist dieser Makel zwar korrigiert: Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz, das die eidgenössischen Räte vor einem Jahr verabschiedet haben, sieht eine Öffnung für alle Verkehrsträger vor, soweit sie einen Einfluss auf den alpenquerenden kombinierten Güterverkehr haben. Bei den Rheinhäfen beider Basel trifft das schon deshalb zu, weil der Anteil der per Bahn erfolgten Güterzu- und -abfuhr hier 72 Prozent beträgt, deutlich höher als im Transitverkehr.

«Es wäre eine riskante Strategie, die Verlagerungspolitik nicht verkehrsübergreifend zu gestalten und das Potenzial der Schweizerischen Rheinhäfen – der einzigen trimodalen Güterdreh-

scheibe der Schweiz – ausser acht zu lassen», warnt deshalb der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra). Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, sieht ein erhebliches Entwicklungspotenzial, wenn die Voraussetzungen für die Schifffahrt jenen der Schiene angepasst werden. Im Unterschied zur Bahn, die zu 70 Prozent durch die öffentliche Hand finanziert werde, sei die Schifffahrt abgesehen von gewissen Fördermitteln für die Hafeninfrastruktur weitgehend selbsttragend.

Nun werden erste Erfolge des Lobbyings sichtbar, das die Rheinhäfen mit Hilfe der regionalen Bundesparlamentarier seit einiger Zeit intensiviert haben. So will der Bundesrat die Einführung von Bürgschaftskrediten als Instrument für Investitionshilfen zugunsten der Schweizer Rheinschiffahrtsflotte prüfen, wie er im Oktober des vergangenen Jahres beschloss.

Studie für Frühling geplant

Falls notwendig, wird der Bund überdies zum Unterhalt und zur Entwicklung der Schweizer Rheinhäfen beitragen, die als «Häfen von nationaler Bedeutung» bezeichnet werden. Über punktuelle Finanzhilfen soll sich der Bund zudem an Bauprojekten und Erweiterungen von Hafenterminals beteiligen. Bis im April soll eine Studie vorliegen, die Aufschluss über das Potenzial der Rheinschifffahrt und deren Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik gibt.