

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

■ Schweizerische Rheinhäfen

Basel denkt voraus

Heidiland Schweiz? Von wegen. Die Schweiz ist eine hochentwickelte Industrienation mit einem der höchsten Wirtschaftsaufkommen pro Kopf weltweit. Sie ist außerdem das einzige Binnenland der Welt, das über eine eigene Hochseeflotte verfügt. Und mit dem Rhein hat sie eine wichtige Wasserstraße für die Binnenschifffahrt. In Basel sitzen die Gastgeber der diesjährigen Mitgliederversammlung des BÖB, die Schweizerischen Rheinhäfen Basel. Die sind kein logistisches Leichtgewicht: Sie leisten einen wichtigen Beitrag zum transalpinen Güterverkehr und sind Mitglied der neugegründeten Dreiländerkooperation RheinPorts. Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, spricht im Interview mit dem BÖB über die Zukunft des Güterverkehrs und darüber, warum die Krise für die Logistikbranche auch ihr Gutes hat.

BÖB: Was zeichnet die Logistik in der Schweiz aus?

Hadorn: Das sind vor allem die besonderen politischen Rahmenbedingungen: Die Güterverkehrspolitik in der Schweiz ist sehr verlagerungsorientiert. Die Politik hat ein großes Interesse daran, Mengen von der Straße auf andere Verkehrsträger umzulenken. Dahinter stecken sowohl umweltpolitische Erwägungen als auch das Risiko einer Überlastung des Straßennetzes. Die Schweiz hat deshalb schon lange eine flächendeckende, kilometerabhängige Maut auf allen öffentlichen Fernverkehrsstraßen und eine Beschränkung der Zahl der Lkw, die pro Tag über die Transitstrecken fahren dürfen. Die Auswirkungen dieser Politik lassen sich auch am Modal Split der Rheinhäfen ablesen: 70 Prozent aller schiffsseitigen Güter werden landseitig per Bahn transportiert, nur 30 Prozent mit dem Lkw.

BÖB: Inwiefern profitieren Sie als Binnenhafen davon?

Hadorn: Wir profitieren – aber immer noch zu wenig. Insbesondere erhalten wir bislang noch nicht die gleiche Förderung für unsere Transportleistungen wie der Schienenverkehr. Wir möchten in Zukunft für den alpenquerenden Containerverkehr, ein Segment, welches mittelfristig weiter wächst, die gleiche Förderung in Anspruch nehmen können wie die Kombiverkehrs-Operateure auf der Bahn. Regierung und Parlament signalisieren, dass sie bereit sind, die Rheinschifffahrt künftig auch einzubeziehen.

BÖB: Sie sind Gründungsmitglied der RheinPorts, zu denen außerdem Mulhouse und Weil am Rhein gehören. Was versprechen Sie sich von dieser Kooperation?

Hadorn: Es wird in der Logistik allgemein immer wichtiger, Kooperationsmöglichkeiten zu nutzen. Wir haben bei den RheinPorts aber besonders an die Seehäfen gedacht. Diese brauchen verlässliche Partner im Binnenland, doch die Vielzahl an Binnenhäfen in Westeuropa macht die Zusammenarbeit sehr unübersichtlich. Wir möchten als Binnenhäfen am Rhein gerade für die ARA-Häfen noch attraktiver wer-



Hans-Peter Hadorn

Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen

Bild: Schweizerische Rheinhäfen



Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53
 presse-boeb@binnenhafen.de
 www.binnenhafen.de/presse

den. Im Moment beschränken wir uns als RheinPorts auf ein gemeinsames Marketing, aber für das nächste Jahr ist bereits das erste gemeinsame Projekt im Containerverkehr geplant. Dazu sollen unsere Containerterminals zu einem umfassenden Gesamtangebot vernetzt werden.

BÖB: Wir stecken mitten in einer globalen Wirtschaftskrise. Die Aufträge und Mengen im Güterverkehr gehen überall zurück, eine große Herausforderung auch für die Binnenhäfen. Ist es in einer solchen Situation überhaupt sinnvoll, über Kooperationsprojekte nachzudenken?

Hadorn: Doch, gerade deshalb! Wir hatten bis 2007 eine ständige Zunahme der Transportmengen, die uns im Containerverkehr kaum mehr Luft gelassen hat, strategisch vorauszudenken. So wäre es nicht lange weitergegangen, mancherorts waren die Kapazitätsgrenzen fast erreicht. Jetzt, wo uns der Abschwung getroffen hat, können wir diese Zeit nutzen, um uns grundsätzlicheren Fragen zu widmen. Zum Beispiel: Wie können wir in Zukunft auch international besser zusammenarbeiten? Wo müssen wir Kapazitäten ausbauen, damit uns der Aufschwung irgendwann nicht kalt erwischt und eine neue Containerschwemme über uns hereinbricht? Wie lösen wir den offenen Widerspruch zwischen stadtplanerischen Ansprüchen und den Bedürfnissen der Logistik an den Hafenstandorten auf?

BÖB: Die Krise wird irgendwann überwunden sein. Wie geht es dann weiter für die Logistik und die Binnenhäfen?

Hadorn: Ich bin kein Hellseher, aber auf jeden Abschwung folgt auch wieder ein Aufschwung. Sicher ist die Erholung nicht herbeizureden und es wird meiner Einschätzung nach noch eine Weile dauern. Vor allem, weil alles, was während der Krise abgebaut wurde, erst wieder mühsam aufgebaut werden muss: Personalbestände, Produktionskapazitäten, sogar Stahlwerke wurden zwischenzeitlich abgeschaltet. Aber bestimmte Entwicklungen werden sich fortsetzen: Etwa der langfristig strukturelle Rückgang im Bereich Mineralöl. Aktuell sehen wir das schon beim Heizöl. Dank neuer und sparsamer Antriebe wird auch der Mineralölbedarf im Straßenverkehr abnehmen. Dafür erwarte ich einen weiteren deutlichen Anstieg im Containersegment. Und hier können und werden wir unsere Möglichkeiten nutzen.

BÖB: Und wo sehen Sie Chancen für die Binnenhäfen?

Hadorn: Unsere Zukunft liegt eindeutig in der stärkeren Vernetzung und Zusammenarbeit. Die Binnenschifffahrt gehört nicht zu den größten Verkehrsträgern. Um uns dennoch in der Politik Gehör zu verschaffen und Mehrheiten zu organisieren, müssen wir gezielter gemeinsame Verbands-Allianzen suchen. Das sind insbesondere andere Transport- und Logistikverbände, Partner aus der Verladerschaft oder Eisenbahnunternehmen, auch international. Logistik ist schließlich ein grenzüberschreitendes Thema. Alleingänge bringen uns nicht weiter.



Bild: Schweizerische Rheinhäfen

Schweizerische Rheinhäfen Basel: Der Hafenteil Birsfelden liegt am Strom.