

**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



Container aus Fernost – eine Fracht, die nicht nur über Rotterdam und den Rhein nach Karlsruhe gelangen soll. Die Bahn ist heute die Verbindung nach Marseille – und in Zukunft vielleicht auch eine Binnenwasserstraße. (Bild: Rheinhäfen Karlsruhe)

■ Hafenkongress Karlsruhe

„Wir wollen die Container aus Marseille!“

Binnenhäfen im Umbruch – Binnenhäfen im Aufbruch. Unter diesem Motto lädt Alexander Schwarzer, Geschäftsführer der Rheinhäfen Karlsruhe, zum ersten Hafenkongress am 3. und 4. Juni 2008 in Karlsruhe ein. Einer der Schwerpunkte der Tagung ist die internationale Ausrichtung der nassen Logistik. Ebenso wie das Wasser keine Grenzen kennt, orientieren sich die Binnenhäfen nicht nur landeinwärts, sondern blicken über die Grenzen in die europäischen Nachbarstaaten.

Der Veranstaltungsort Karlsruhe ist gut gewählt. Die dortigen Rheinhäfen und ihre oberrheinischen Nachbarhäfen positionieren sich als zentrale Bindeglieder zwischen Ländern und Verkehrsträgern. Ein wichtiges Bindeglied darin könnte der „Canal du Rhône au Rhin“ werden. Der Karlsruher Hafenchef Alexander Schwarzer berichtet, was es damit auf sich hat.

BÖB: Herr Schwarzer, den Rhein-Rhône-Kanal gibt es schon seit über 150 Jahren. Warum entdeckt die Binnenschifffahrt erst jetzt diese Verbindung?

Alexander Schwarzer: Sie haben recht: Der Kanal ist uralt. Und genau darin liegt das Problem. 1833, als der Kanal fertiggestellt wurde, hatten die meisten Schiffe noch nicht einmal Motorantrieb. In konkreten Zahlen: Der Canal du Rhône au Rhin taugt nur für Schiffe bis fünf Meter Breite und einem Tiefgang von 1,80 Metern. Auf so eine Nusschale passen 300 Tonnen. Das ist für heutige Verhältnisse gar nichts, ein modernes Rheinschiff trägt zehnmal so viel. Also ist der Kanal für die Binnenschifffahrt im heutigen Zustand wertlos. Heute schippern auf dieser strategischen Nord-Süd-Verbindung Sport- und Freizeitboote.



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

BÖB: Und das soll sich nun ändern?

Schwarzer: (lacht) Wenn ich mir etwas wünschen könnte, dann ja. Aber ich bin nicht derjenige, der das zu entscheiden hat. Die Pläne existieren schon seit vielen Jahrzehnten, wurden aber Ende der 90er Jahre von Frankreich aus politischen Gründen gestoppt. Ein französischer Förderverein versucht nun, den Ausbau wieder voranzutreiben. Wir hier am Oberrhein würden uns freuen – aber wir können die Entscheidung nicht beeinflussen, sondern nur abwarten.

BÖB: Wenn der Ausbau auf politische Widerstände stößt – wäre es dann nicht sinnvoller, das ganze Projekt beiseite zu legen? Es gibt doch eine Wasserverbindung über Gibraltar und Rotterdam.

Schwarzer: Das Kanalprojekt kostet eine Menge Geld und politische Durchsetzungskraft, da haben Sie recht. Aber wenn der Kanal ausgebaut ist, dann wird sich der Güterverkehr aus den französischen Mittelmeerhäfen deutlich beschleunigen. Sie müssen doch nur einmal auf die Landkarte schauen: Der Seeweg durchs halbe Mittelmeer, über den Atlantik bis hoch in die Nordsee ist ewig. Dann steht der Container in Rotterdam und dort dauert es mittlerweile bis zu fünf Tage, bis die Container bereit sind für den Weitertransport ins Binnenland. Und dann kommt noch die Fahrt den Rhein hinunter. Wenn der Rhein-Rhône-Kanal als Großschiffahrtsstraße ausgebaut wäre, hätten wir die Fracht aus Marseille in drei bis vier Tagen bei uns in Karlsruhe. Außerdem würde eine solche Verbindung die französischen Mittelmeerhäfen stärken und unsere Geschäftsbeziehungen intensivieren.

BÖB: Welche Vorteile ergeben sich für die Rheinhäfen Karlsruhe durch eine Orientierung zum Mittelmeer?

Schwarzer: Auf Malta wurde in den vergangenen Jahren eines der größten Containerterminals weltweit ausgebaut, für Hochseeschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 16,5 Metern. Das sind riesige Kolosse. Die Schiffe kommen aus Asien und fahren durch den Suezkanal nach Malta, anstatt den weiten Umweg rund um Afrika herum zu nehmen. Anschließend geht die Fracht mit kleineren Schiffen zu den Mittelmeerhäfen. Das bedeutet, dass etwa Marseille als Empfangshafen für Container aus Asien zunehmend wichtiger wird. Aber auch in Marseille darf die Fracht nicht stehen bleiben. Sie muss ins Hinterland, das bis nach Karlsruhe reicht. Dabei können die Binnenhäfen eine entscheidende Rolle spielen.

BÖB: Auf welche Güter aus Marseille haben Sie es abgesehen?

Schwarzer: Wir wollen die Container! Hier sehe ich ein großes Wachstumspotenzial. Außerdem kommt dort viel Kohle aus Südafrika oder Kolumbien an, die unsere Kohlekraftwerke am Oberrhein gut gebrauchen könnten.

BÖB: Ginge ein Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals auf Kosten der bestehenden Verbindungen nach Rotterdam?

Schwarzer: Der Rhein-Rhône-Kanal ist ein dringend notwendiges Zusatzangebot, kein Ersatz für Rotterdam – Karlsruhe. Diese Verbindung ist inzwischen so wichtig geworden, dass wir neben der Schifffahrt auf dem Rhein Güter zusätzlich auf die Schiene setzen. Wir als Hafen organisieren seit November 2007 regelmäßige



Alexander Schwarzer, Geschäftsführer der Rheinhäfen Karlsruhe, blickt mit Optimismus Richtung Frankreich. (Bild: Rheinhäfen Karlsruhe)



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



Neben Containern haben es die Karlsruher auch auf Schüttgüter wie Kohle abgesehen. Die Kapazitäten und die technische Ausrüstung für den Umschlag dieser Güter ist in Karlsruhe bereits vorhanden. (Bild: Rheinhäfen Karlsruhe)

Ganzzugverbindungen zwischen Rotterdam und dem Karlsruher Containerterminal. Diese zusätzliche Bahnverbindung hat sich jetzt schon bewährt. Aber das genügt auf lange Sicht nicht. Die Häfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam – also die ARA-Häfen – haben in den vergangenen Jahren den Umschlag immens vergrößert, aber die Anbindung an die Binnenhäfen im Hinterland vernachlässigt. Das Güteraufkommen kann schon heute nicht mehr reibungslos bewältigt werden. Der Rhein-Rhône-Kanal wäre ein zweiter Zugang zum Meer im Süden, mit dem wir diese Probleme umschiffen können.

BÖB: Welchen Beitrag können die Rheinhäfen Karlsruhe zu dem Projekt leisten?

Schwarzer: Wir machen es gerade anders herum wie bei der Verbindung Rotterdam – Karlsruhe. Dort war zuerst der Rhein und seit 2007 unser Zug. Zwischen Karlsruhe und Marseille wollen wir zuerst Bahnverkehre einsetzen, die Planungen dafür laufen heute schon. Wenn der Gütertransport auf der Schiene etabliert ist, zeigen wir der Wirtschaft das Potenzial dieser Verbindung. Sobald der Kanal dann als Großschiffahrtsstraße funktioniert, können wir Güter dauerhaft von der Schiene auf das Wasser verlagern.

BÖB: Sie sehen also eine Zukunft für den „Canal du Rhône au Rhin“, obwohl das Projekt von französischer Seite gestoppt wurde?

Schwarzer: Der Logistik wird oft vorgeworfen, fantasielos zu sein. Wir brauchen aber Visionen, um die Güterströme der Zukunft zu lenken. Für mich ist der Rhein-Rhône-Kanal kein Hirngespinnst, sondern eine Verbindung mit Zukunftschancen. Mit dieser Meinung stehe ich nicht allein. Ich vermute, dass das Projekt, trotz des politischen Ausbaustopps, im nächsten Jahrzehnt in die Tat umgesetzt werden kann.

BÖB: Herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Schwarzer!

Der Canal du Rhône au Rhin

schließt über einen 237 Kilometer lange künstliche Wasserstraße die Rhône an den Rhein an. Der Kanal beginnt in Saint-Symphorien westlich von Dole und überquert bei Montreux-Vieux die Wasserscheide zwischen Rhein und Rhône. Bei Niffer zwischen Basel und Mulhouse mündet der Kanal schließlich in den Rhein. Der erste Spatenstich für den Kanal erfolgte bereits im Jahr 1784, aber erst 1833 wurde der Kanal in Dienst gestellt. Von der Rhône führen 73 Schleusen hinauf zum Scheitel, von dort 40 Schleusen hinunter zum Rhein. An zwei Stellen, bei Thoraise und unter der Zitadelle von Besançon, verläuft der Rhein-Rhône-Kanal unterirdisch durch einen 185 Meter und einen 394 Meter langen Tunnel.