

Rheinhäfen im Länderdreieck Frankreich – Schweiz – Deutschland



Wirtschaft verlangt neue Transportwege

Auch in Weil wünscht man sich neue Kombizugverbindungen nach Frankreich

Der wirtschaftliche Aufschwung macht sich bei den französischen, schweizerischen und deutschen Rheinhäfen durch insgesamt positive Ergebnisse im Jahr 2007 bemerkbar. Aufgrund stetig steigender Treibstoffkosten suchen die Verlager nach günstigeren Alternativen zum Transport auf der Straße. Die Häfen bieten hier Lösungen und feilen an neuen multimodalen Transportkonzepten, die die Region kostengünstig und schnell mit anderen Wirtschaftsstandorten und Binnenhäfen sowie die Seehäfen an Nordsee und Mittelmeer verknüpfen.

Am 7. April hat die CTS Container-Terminal GmbH eine Containerzugverbindung zwischen Ottmarsheim und den Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge ins Leben gerufen. Gemeinsam mit der IFB Inter Ferry Boats Antwerpen betreibt CTS nun den „Ottmarsheim Flandres Express“ (OFE), der dreimal wöchentlich zwischen dem französischen Binnenhafen und den belgischen Seehäfen mit direkter Anschlussverbindung nach Rotterdam verkehrt. Auf der letzten Meile übernimmt der Hafen Ottmarsheim die Organisation des Transports. Auf den Zügen, die im Nachtsprung die Region Oberrhein mit der belgischen Küste verbinden, haben stets 80 TEU Platz. Diese Kooperation zwischen Hafen und Logistikunternehmen bei kombinierten Verkehren und intermodalen Lösungen ist typisch für den Weg, den unterschiedliche Partner im Bereich Gütertransport verstärkt gehen.

Neue Bahnanbindung Mulhouse – Antwerpen



„Die drei Rheinhäfen Mulhouse haben ohne eine optimale Verbindung mit Schiene und Straße keine Attraktivität“, erklärt Direktor Jacky Scheidecker dazu, der seit September 2007 die Leitung der

Mit Übernahme der Hafengebäude hat Karlsruhes Hafenchef Alexander Schwarzer neue Wachstumspotentiale im Bahnbereich erschlossen
| Bild: Dünner

Häfen Ottmarsheim, Huningue und Mulhouse Ile Napoléon übernommen hat. Der OFE-Service ist aus seiner Sicht ein weiterer Schritt hin zu einem multimodalen Angebot. Das Angebot Wasser-Schiene möchte Scheidecker daher schon bald zu einem logistischen Angebot Schiene-Wasser-Lagerhaus ergänzen. Bereits seit einiger Zeit arbeitet der Hafen daran, seine Kapazitäten im Bereich Logistik mit einer Fläche von 45 000 qm zu erweitern. Im Frühjahr des kommenden Jahres sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Scheidecker: „Diese Investitionen stellen für die Häfen Mulhouse ein Kernstück dar, um den Wechsel vom Angebot ‚Durchschleusen und Verweilen‘ hin zu ‚Multimodal und Logistik‘ zu realisieren.“ Die Zahlen für das vergangene Geschäftsjahr scheinen, trotz eines leichten Einbruchs beim Gesamtumschlag um 1,9 % auf 8,3 Mio. t, diesem Vorgehen recht zu geben. Beim Containerumschlag, der um 11,1 % sank, machte sich hingegen bemerkbar, dass weniger Autoeinzelteile verschifft wurden.

Strasbourg wächst mit der Bahn

Positiv ist die Bilanz des Hafens Strasbourg. Allerdings lag der flussseitige Transport von Massengütern mit einer Steigerung von 3,5 % auf 8,8 Mio. t hinter den Zuwachsraten auf der Schiene von 11,1 % auf 2,13 Mio. t zurück. Unverändert positiv entwickelt sich der Containerumschlag. 2007 konnte der Hafen sein Ergebnis um 15,2 % auf 259.059 TEU steigern. Dabei stieg der Transport per Schiene mit einem Wachstum von 65,7 % auf insgesamt 26.185 TEU ungewöhnlich stark. Zum Vergleich: Über den Rhein wurden mit 79.836 TEU 1,9 % mehr transportiert. Diese Entwicklung scheint auch in diesem Jahr anzuhalten. So wurden im Februar mit 23.315 TEU 11,4 % mehr als im Vorjahresmonat umgeschlagen, wobei der Schienentransport wiederum



um 63 % zunahm. Neue Bahnverbindungen nach Le Havre und in die ARA-Häfen machen sich hier bemerkbar.

Rekordjahr in Basel

Jenseits der Grenze, in den Rheinhäfen beider Basel, die nach einem Volksentscheid im Juni 2007 zusammengelegt werden, schließt man 2007 mit einem Rekordergebnis beim Containerumschlag ab. Mit 104.366 TEU wurden 21,3 % mehr Container gehandelt als im Vorjahr und erstmal die 100.000 TEU-Marke überschritten. Trotz des um 10 % rückläufigen Umschlags von Mineralölserzeugnissen kommen die beiden schweizerischen Rheinhäfen mit 7,1 Mio. t auf ein um 5,3 % größeres Umschlagsvolumen als im Vorjahr. Sowohl die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, deren Umschlag um 29 % zunahm oder der Umschlag von mineralischen Brennstoffen, bei denen es ein Wachstum von 53 % gab, zeigen, dass die Baseler Rheinhäfen vom guten wirtschaftlichen Umfeld profitieren.

Alpenquerende Verkehre über Weil am Rhein

Im benachbarten deutschen Weil am Rhein hat der Geschäftsführer der Rheinhafengesellschaft, Hans-Peter Mösch, einen Jahresüber-

Investitionen des Hafens. Auch in die Hafenbahn wurden seit 1999 rund 1,5 Mio. Euro investiert. Seit der Hafen die eigenen Gleise auch für andere Anbieter geöffnet habe, gebe es dank der Kooperation mit der schweizerischen SBB-Cargo auch Alpen querende Verkehre über den Hafen Weil. Kombinierte Verkehre Richtung Frankreich gestalteten sich jedoch schwer. Dabei wäre ein Service hin zu den französischen Seehäfen aus Möschs Sicht wünschenswert.

Karlsruhe blickt nach Frankreich

Mit insgesamt 6.360.931 t wurden im Hafen Karlsruhe 2007 knapp 10 % weniger als im Vorjahr umgeschlagen, als mit über 7 Mio. t ein Rekordergebnis erzielt wurde. Insbesondere revisionsbedingte Stillstände der Raffinerie und des Rheinhafendampfkraftwerks zeichnen hierfür verantwortlich. „Die Rheinhäfen Karlsruhe sind dennoch mit diesem Ergebnis durchaus zufrieden“, so Hafenchef Alexander Schwarzer gegenüber SUT. Zum Einen sind Schwankungen beim Schiffsumschlag in dieser Größenordnung üblich, zum Anderen konnten Zuwächse von bis zu 30 % dort festgestellt werden, wo der Hafen in den letzten Jahren gezielt investierte, z. B. bei Stahlerzeugnissen oder Stahlschrott. Auch der Containerumschlag wuchs nach einem leichten Rückgang im Vorjahr wieder zweistellig. Hier sieht Schwarzer für 2008



Die Baseler Rheinhäfen kletterten im Containerumschlag 2007 erstmals über die 100.000 TEU-Grenze | Bild: Schweizerische Rheinhäfen



Seit Anfang April verbindet der ‚Ottmarsheim Flandern Express‘ dreimal wöchentlich den Oberrheinhafen und die belgischen Seehäfen | Bild: © Luftbild MODALISTICS® GMBH WEEZE



Das südliche Containerterminal in Strasbourg | Bild: Hafen Strasbourg

schuss von 110.000 Euro erwirtschaftet. „Es ist das beste Ergebnis der vergangenen zehn Jahre“, erklärt Mösch, das jedoch nicht die Umschlagsentwicklung widerspiegeln. Denn nach Rekordjahren sank der Schiffsumschlag 2007 um 9,7 % auf 540.000 t und der Gesamtumschlag um 6,3 % auf 998.000 t. Der Grund liege darin, dass sich die Bahn in einem Preiskampf gegen die Rheinhafengesellschaft durchsetzte und 80.000 t Güter nicht mehr per Schiff und Bahn über den Hafen Weil, sondern jetzt direkt über die Schiene transportiert werden. „Das schmerzt schon, denn es handelt sich dabei um ein Geschäft, das jahrzehntelang so bestanden hat“, so Mösch. Doch er weiß auch, dass sich die Situation schnell verändern kann. Als die Erde in den Bergbaugebieten des Saarlandes mehrmals bebte und dort der Kohleabbau zeitweise ausgesetzt wurde, reagierte Weil schnell und schuf neue Lagerflächen. „Einige der Hafenanlieger haben im April bereits den Gesamtumschlag des Vorjahres erreicht“, so Mösch. In diesem Jahr sollen 5 Mio. Euro in den Ausbau der Hafenanlagen fließen. Zwar stellen die Massengüter immer noch einen wichtigen Bereich für den Hafen dar, das größte Wachstum gibt es jedoch beim Containerumschlag. Daher war der Bau des Container Centers eine der wichtigsten

weiteres Wachstumspotential, denn seit November 2007 hat die niederländische Distri Rail BV den Liniendienst auf der Schiene zwischen der Nordsee und dem Oberrhein-Hafen aufgenommen. Drei und mehr Ganzzüge wöchentlich verbinden den Seehafen Rotterdam mit dem Karlsruher Containerterminal und sorgen für zusätzliche Auslastung der modernen Umschlagsanlagen. Ähnlich wie seine Kollegen in Strasbourg und Mannheim, die bereits über regelmäßige Containerzugverbindungen in den nordfranzösischen Seehafen Le Havre verfügen, blickt auch Schwarzer in das Nachbarland auf der anderen Rheinseite. Ihm hat es besonders der Hafen Marseille angetan, zu dem bereits eine Pipelineverbindung mit dem Karlsruher Ölhafen existiert. Neben Containertransporten kann sich Schwarzer auch Massengutverkehre per Bahn aus dem Mittelmeerhafen vorstellen, die nach einem Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals auch per Binnenschiff laufen könnten. Unterstützung für die Wiederaufnahme dieses Wasserstraßenprojektes erhofft sich Schwarzer vom 1. Karlsruher Hafenkongress, der auf seine Anregung hin am 3. und 4. Juni im Karlsruher Kongresszentrum mit internationaler Beteiligung veranstaltet wird.

■ Bernadette Scheurer | Hans-Wilhelm Dünner