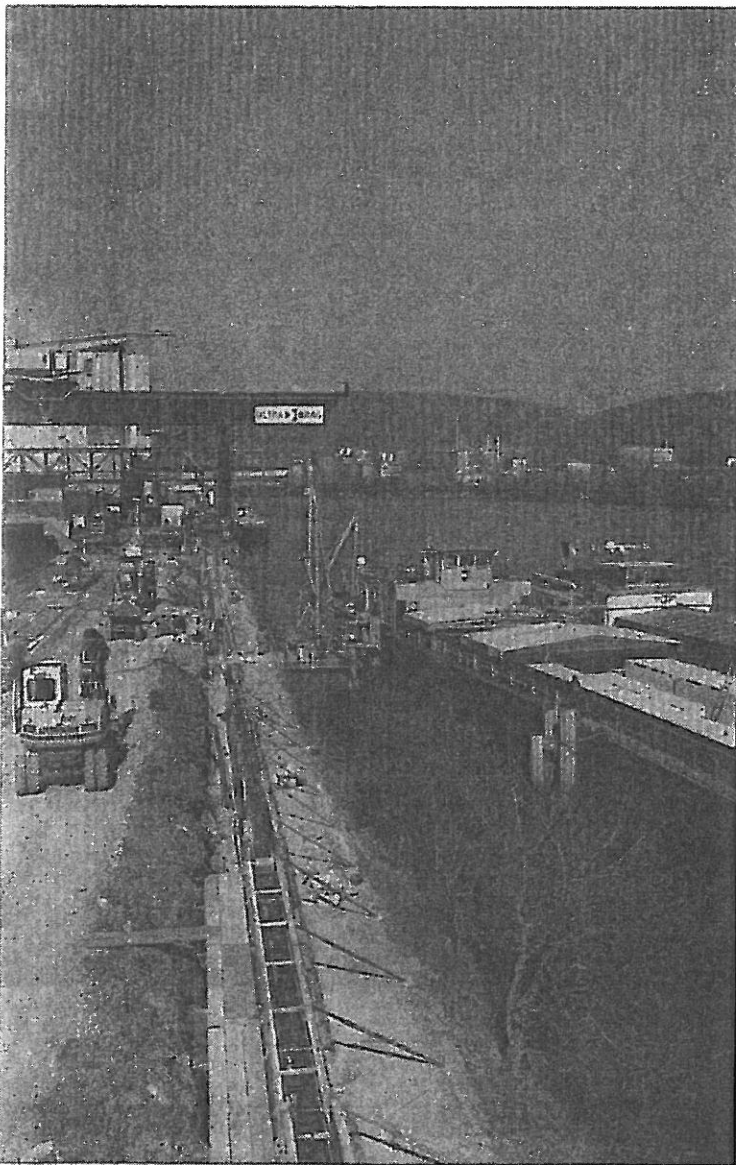


Bereit gemeinsam loszufahren

Die RheinPorts wollen auch strategisch
gemeinsame Sache machen



GEMEINSAMER AUFTRITT Der Auhafen Muttenz ist einer der sieben Häfen, die gemeinsam unter «RheinPorts» firmieren. ANDREAS FROSSARD



Argus Ref 34633822

Die Binnenhäfen im Dreiländereck spannen eng zusammen. Als «RheinPorts» präsentieren sie sich an der weltgrössten Transport- und Logistikmesse in München.

REGULA VOGT-KOHLER

Drei Häfen in drei verschiedenen Ländern mit einem Namen und einem Ziel: Mit einem gemeinsamen Auftritt als «RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil» wollen die Binnenhäfen von Basel, Mulhouse und Weil am Rhein ihre Position im Wettbewerb unter den Gütertransportplattformen zwischen Nordsee und Mittelmeer stärken.

Eine Expertise soll Modelle einer Zusammenarbeit im strategischen Bereich aufzeigen. Dies verkündeten Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Mösch, Geschäftsführer der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein, und Jacky Scheidecker, Directeur Ports de Mulhouse-Rhin, an einer Medienkonferenz auf der MS Basler Dybli am Dreiländereck.

Vor fast drei Jahren haben die Hafendirektoren und die Industrie- und Handelskammern bei ihrem ersten gemeinsamen Auftritt vor den Medien die Forderung, eine engere trinationale Zusammenarbeit anzustreben, formuliert. In der Zwischenzeit erfolgte die Gründung der Arbeitsgemeinschaft «RheinPorts», und erste gemeinsame Aktivitäten stehen bevor. Mitte Mai werden sich die «RheinPorts» an der weltweit grössten Transport- und Logistikmesse in München präsentieren. Trotz Wirtschaftskrise herrscht Aufbruchsstimmung. «Wir sind bereit, gemeinsam loszufahren», hielt Martin Dätwyler, Leiter Verkehr und Raumplanung der Handelskammer beider Basel, fest.

Gründe für den Optimismus sind einerseits das erwartete Volumenwachstum der Seehäfen, andererseits das Verdichtungs- und Erweiterungspotenzial der RheinPorts. Rotterdam beispielsweise rechnet damit, dass sich die gesamte Gütermenge bis zum Jahr 2030 auf rund 800 Millionen Tonnen verdoppeln könnte. Ei-

ne Verdoppelung des Containervolumens wird schon auf das Jahr 2015 erwartet. Selbst wenn das Wachstum nur halb so gross wäre, käme es zu Kapazitätsproblemen, sagte Jacky Scheidecker.

Diese Entwicklung hat Folgen für die Binnenschifffahrt und -häfen: «Die Häfen müssen sich organisieren», sagte Hans-Peter Hadorn. Von zentraler Bedeutung ist dabei auch die Verknüpfung mit dem Schienenweg: Der Anteil des Transports auf der Strasse soll zu Gunsten von Schiff und Bahn reduziert werden. Ziel der RheinPorts sei es, sich im überdurchschnittlich wachsenden Container-Bereich als ein Hinterlandhub der Kategorie 2 zu positionieren. Die Kategorie 1 können nur Binnenhäfen, die noch mit Seeschiffen angelaufen werden können, erreichen; am Rhein ist das einzig Duisburg.

Auch neue Kunden gewinnen

Die RheinPorts wollen nicht nur bestehende Geschäftspartner ansprechen, sondern auch neue Kunden gewinnen. Die Häfen von Basel, Mulhouse und Weil am Rhein waren bisher stark auf die sogenannten ARA-Häfen, die Seehäfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, ausgerichtet, jetzt rechnen sie sich aber auch Chancen aus, via Eisenbahn mit den Seehäfen in Deutschland und am Mittelmeer in Kontakt und damit ins Geschäft zu kommen. Vor diesem Hintergrund ist die Teilnahme an der Transport- und Logistikmesse in München «mehr als ein PR-Auftritt», wie Hans-Peter Mösch auf Frage der Medien betonte.

Fand die Zusammenarbeit in einer ersten Phase vor allem auf der Ebene der Kommunikation statt, soll nun ein nächster Schritt folgen. Nachdem eine erste Analyse den Ist-Zustand erfasst hat, wird ein weiteres Gutachten mögliche Modelle einer Zusammenarbeit im strategischen Bereich auflisten. Ergebnisse sollten bis Ende Jahr vorliegen.

Standorte der RheinPorts sind: der Auhafen, Birsfelden, Basel/Kleinhünlingen, Weil am Rhein, Huningue, Ottmarsheim, Ile Napoléon.