

Bereit gemeinsam loszufahren

Die RheinPorts wollen auch strategisch gemeinsame Sache machen

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 bei der 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.

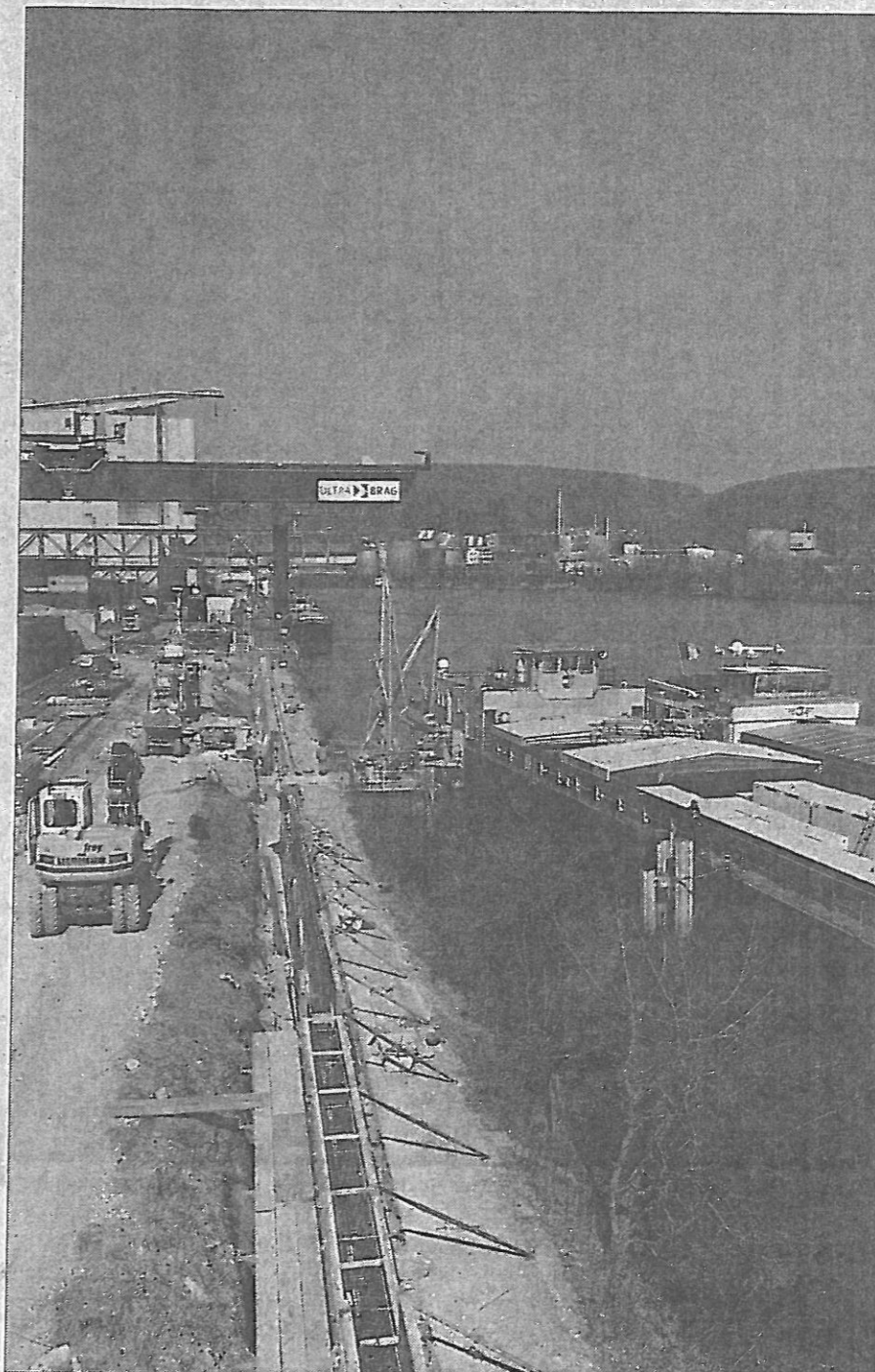
Diese Entwicklung hat Folgen für die Binnenschifffahrt und -häfen: «Die Häfen müssen sich organisieren», sagte Hans-Peter Hadorn. Von zentraler Bedeutung ist dabei auch die Verknüpfung mit dem Schienenweg: Der Anteil des Transports auf der Strasse soll zu Gunsten von Schiff und Bahn reduziert werden. 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/Kleinhüningen, Weil am Rhein, Huningue, Ottmarsheim, Ile Napoléon.



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

Beratung bei Rückkehr

Job Coaching für Psychischkranke

ESTHER JUNDT

Psychisch beeinträchtigte Menschen sollen besser in den Arbeitsmarkt integriert werden. Dazu bietet die Psychosoziale Arbeitsgemeinschaft (PSAG) in Basel seit einem Jahr das Job Coaching an. 66 Personen sind seither von Christine Hersperger betreut worden. Sie ist Psychologin mit langjähriger Erfahrung als IV-Berufsberaterin und nimmt nun eine 70-Prozent-Stelle bei der PSAG wahr. Bei den meisten betreuten Personen seien nur wenige Termine notwendig gewesen, sagte sie gestern vor den Medien. 17 Personen benötigten eine längere Beratung und Unterstützung.

Die psychische Erkrankung kann einen monatelangen Arbeitsausfall erfordern. 67 Prozent der Erkrankten wollen jedoch kurz- und mittelfristig wieder die Arbeit aufnehmen. Deshalb sei der Arbeitsplatzverlust oder der berufliche Wiedereinstieg an einem neuen Arbeitsplatz das oberste Ziel des Job Coaching, sagte PSAG-Geschäftsleiter Peter Ettl. Dies entspreche auch den Vorgaben der 5. IV-Revision.

Auch für Arbeitgeber offen

Der Wille der Arbeitnehmenden reicht nicht immer. Probleme gebe es öfters, meinte Hersperger. Viele Betroffene seien durch die Krankheit verunsichert. Oft sei das Selbstvertrauen erschüttert und es fehle die soziale Flexibilität. Zahlreiche psychischkranke Menschen könnten zudem die eigene Belastbarkeit nicht selber einschätzen. Oft werde deshalb auch über ein Teilpensum oder eine Probezeit diskutiert. Eine Beratung durch eine externe Fachperson sei in dieser Phase wichtig.

Zahlreiche Arbeitgeber seien zwar bereit, die Menschen wieder einzugliedern, doch gebe es auch bei ihnen Verunsicherungen. Sie wüssten beispielsweise nicht, ob über die Krankheit geredet werden soll oder nicht, sagte Hersperger. Auch ihnen

Schule im Gespräch

Diskussion zur Beabundungs- und Beabundenförderung

Wein und Wasser – das Basler «Wyschiff» ankert