

Die Hafenbahnen bilden die Nahtstelle zwischen Hafen, SBB Infrastruktur und SBB Cargo und vernetzen an einem zentralen Knoten des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Basel–Genua das Wasser mit der Schiene.



Vom Wasser auf die Schiene

Tausende von Containern aus aller Welt gelangen jeden Tag von den Häfen Nordeuropas in den Süden. Von den Rheinhäfen in Basel aus werden sie grösstenteils mit der Bahn ins Hinterland verfrachtet. Besuch im Port of Switzerland.

Text: Jean-Pierre Rittler
Fotografie: Noë Flum



Der Raum gleicht der Kommandobrücke von Raumschiff Enterprise. Bildschirme zeigen gestochen scharfe Videobilder der Umgebung, ein Radar blinkt, der Chef hat von seinem ultramodernen Sessel aus den kompletten Überblick. Doch hier sitzt nicht Sternflotten-Captain James T. Kirk, sondern der 41-jährige Roeg Kunst. Er befiehlt sein eigenes Schiff: die bis 3200 Tonnen schwere und 110 Meter lange «Laguna», die ruhig in einem Seitenkanal des Basler Hafens liegt. Zufrieden blickt der Holländer aus den grossen Fenstern und beobachtet, wie ein Kran nach und nach die Ladung von 1600 Tonnen Zellstoff aus dem tiefen Bauch des Laderaums an Land hievt. «Der Rhein ist mein Leben», erklärt er und deutet auf den Frachter gleich nebenan. «Das ist das Schiff meiner Eltern. Auf dem bin ich aufgewachsen.»

Kapitän am Joystick

Roeg Kunst ist ein Paradebeispiel für die privaten

Rheinschiffer, die ungefähr die Hälfte aller Binnenschiffer ausmachen. Wie seine Eltern fährt er auf der Strecke zwischen Rotterdam und Basel hin und her. 18 Stunden am Tag, abwechselnd steht auch seine Frau oder ein Matrose am Steuerrad, das inzwischen ein moderner Joystick wie bei einem Computerspiel ist. Und vielleicht werden seine beiden 10 und 13 Jahre alten Kinder ebenfalls ihr künftiges Leben auf dem Rhein führen. Jetzt sind sie unter der Woche noch im Kinderheim – genauso, wie ihre Eltern es vor ihnen waren.

Die «Laguna» ist Kunsts eigenes Schiff. Drei Millionen Euro hat es 2007 gekostet, und es war kein Problem, von der Bank das Geld zu bekommen. «Das war eine gute Investition», sagt er, «wenn ich die steigenden Warenmengen sehe, habe ich keine Angst um meine Zukunft.»

Die Statistik gibt ihm recht: Im Jahr 2013 wurden schiffseitig rund 105 000 Containereinheiten (TEU), zusammen mit den bahnseitigen Containern sogar 117 535 TEU in den schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen – neuer Rekord. Westeuropa ist hungrig nach Waren aus der ganzen Welt. Und das Zeichen dafür ist eine Kiste: 6 Meter lang, 2,4 Meter breit, 2,6 Meter hoch, mit dicken Stahlwänden und im Fachjargon «20-Fuss-ISO-Container» genannt. >

Taucht man ein in die Welt der internationalen Warenströme, kommen gewaltige Zahlen zum Vorschein. Zurzeit werden 70 Prozent aller Stückgutfrachten in Containern transportiert. Seit 1996 verdoppelte sich die Anzahl der Containerschiffe. Der Containermarkt wächst dreimal schneller als die Weltwirtschaft, im Moment ca. 7 Prozent pro Jahr. Im Jahr 2005 waren weltweit etwa 20 Millionen Container auf 200 Millionen Fahrten unterwegs, davon etwa drei Viertel auf Schiffen. 2007 kamen in den Häfen von Nordeuropa 20,4 Millionen Container an, heute sind es schon über 33 Millionen. Das sind rund 90 000 Container an jedem

«Es gibt vermehrt eine Verlagerung zu Schiff und Bahn.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER,
SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

Tag des Jahres. Die derzeit grössten Containerschiffe haben eine Kapazität von 18 270 Containern, die nächste Generation wird über 20 000 an Bord haben.

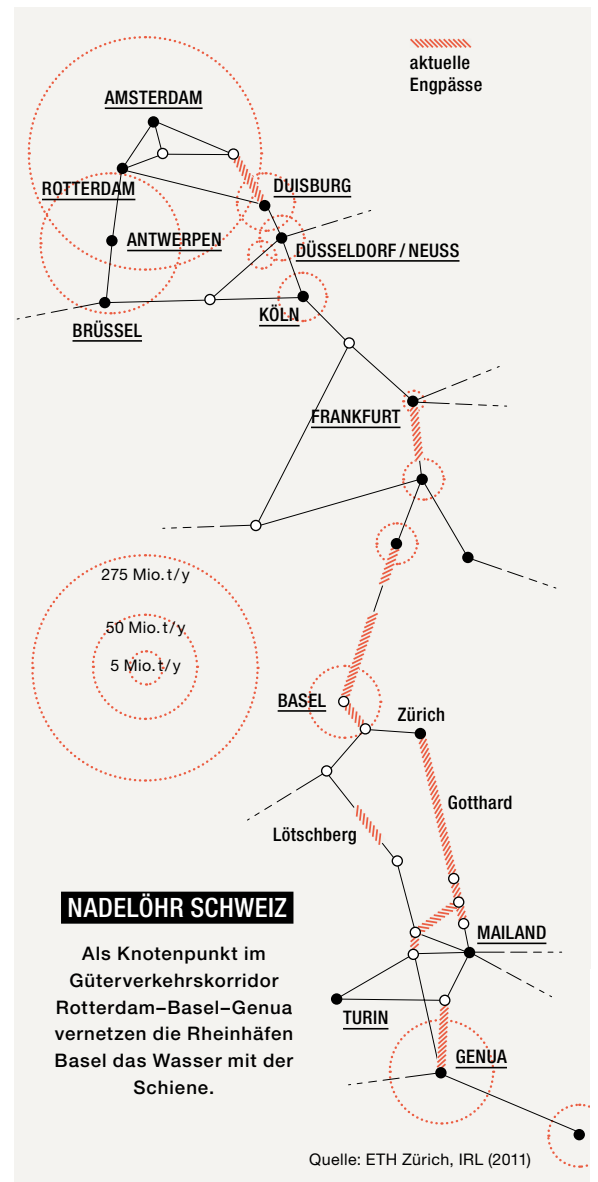
Bei der Warenflut, die jeden Tag nach Europa kommt und verteilt werden muss, hat jeder Behälter eigene Regeln. «Containerströme sind heutzutage so flexibel, dass sie sich jederzeit den günstigsten Weg suchen, in einer Kombination aus Zeit und Geld. Und oft ist der Preis wichtiger als die Zeit», sagt Florian Röthlingshöfer, Projektleiter der Arealentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen. Die drei Häfen in Basel sind die wichtigste Verkehrsdrehscheibe des Landes. 10 bis 12 Prozent

aller importierten Waren kommen hier an, im Containersegment sind es 25 Prozent, und im Bereich der Mineralölprodukte ist der Anteil sogar noch höher: Jeder dritte bis vierte Liter Benzin, Diesel oder Heizöl kommt mit dem Binnenschiff in die Schweiz. Der Rhein ist für die Schweiz der direkte Zugang zum Meer – und wird für die gigantischen Warenströme immer wichtiger.

63 Kilometer Gleise

«Wenn wir in die Zukunft schauen, dann wird es sehr, sehr eng», erklärt Kurt Keusch, operativer Leiter der Hafentbahn Schweiz AG. Er und sein Team sorgen in Zusammenarbeit mit SBB Cargo dafür, dass in Basel die Waren vom Schiff auf die Bahn kommen.

Seit vor zwei Jahren die beiden Hafentbahnen Baselland und Basel-Stadt fusionierten, ist die Hafentbahn Schweiz AG hundertprozentige Tochter der Rheinhäfen. Die Hafentbahnen bilden die Nahtstelle zwischen Hafen, SBB Infrastruktur und SBB Cargo und vernetzen an einem zentralen Knoten des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Basel–Genua das Wasser mit der Schiene. Der 16-Mann-Betrieb wartet 272 Weichen, davon deren 126 im Auhafen und im Hafen Birsfelden, betreibt vier Stellwerke und unterhält 63 Kilometer Gleise, davon 27 Kilometer in den beiden Baselbieter Häfen. 60 Prozent der per Schiff ankommenden Güter werden auf der Bahn weiter be-

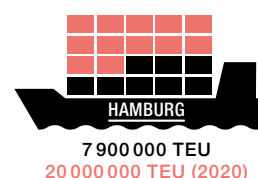


fördert, im Jahr 2013 waren dies rund 4,7 Millionen Nettotonnen, 95 Prozent des Hafentbahnverkehrs wickelt SBB Cargo ab.

Florian Röthlingshöfer: «Es gibt vermehrt eine Verlagerung zu Schiff und Bahn. Nehmen Sie das Beispiel Rotterdam: Die Schiffe bringen immer mehr Waren, aber die haben dort schon eine achtspurige Autobahn aus dem Hafen raus. Mehr geht nicht. Rotterdam schreibt daher in die Konzession der Terminalbetrei-

VON MEER ZU MEER

Die Containerhäfen Europas werden immer grösser. An der Spitze liegt der Hafen Rotterdam, nach Shanghai und Singapur der drittgrösste Seehafen der Welt.



ber rein, dass sie künftig 45 Prozent der Waren mit dem Binnenschiff und 20 Prozent mit der Bahn rausbringen müssen. «Heute beträgt der Anteil erst 39 Prozent bzw. 13 Prozent. Mit solchen Massnahmen will Rotterdam den Strassenanteil des Transports bis 2035 von 47 Prozent auf 35 Prozent reduzieren.»

Der nach Shanghai und Singapur drittgrösste Seehafen der Welt hat Grosses vor und investiert bis 2030 drei Milliarden Euro in seinen Ausbau. Man rechnet mit einer Verdreifachung des Umschlags auf etwa 30 Millionen Container pro Jahr. Damit diese Zunahme auch im Warenverkehr bewältigt werden kann, setzt man für den Weitertransport vermehrt auf das Binnenschiff. Denn auf dem Wasser gibt es weniger Staus, da ist noch reichlich Platz vorhanden.

Neuer Hub für Basel

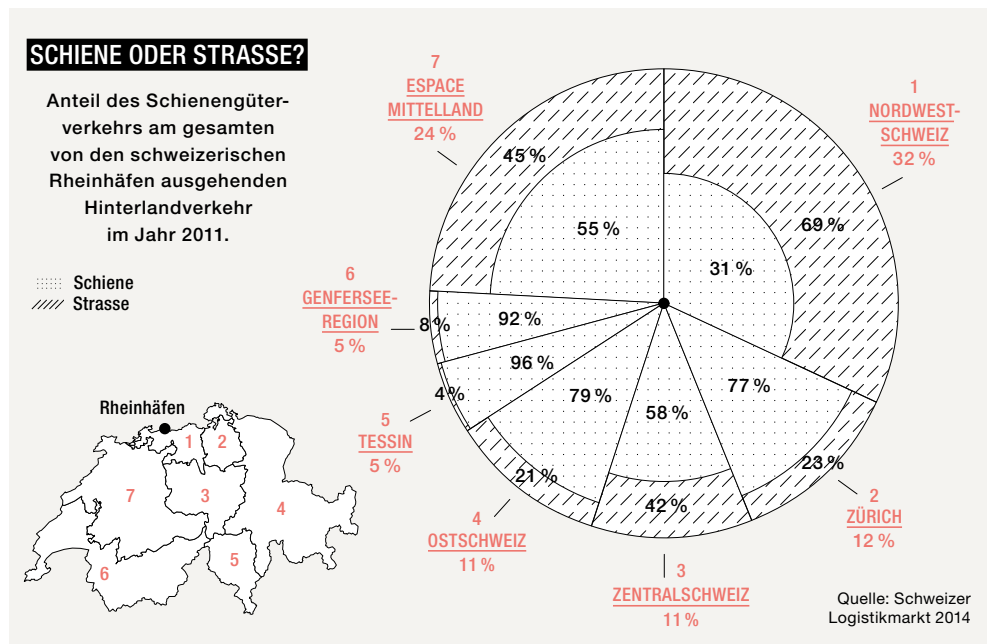
Anders sieht es in den Rheinhäfen aus: Die Kapazitäten in Basel sind voll ausgelastet. Daher wollen die Häfen zusammen mit SBB Cargo einen grossen Hub bauen, damit die grossen Containermassen an einem Punkt gebündelt und dann schnell auf die Bahn gebracht werden können. Röthlingshöfer: «Heute ist es hier für einen effizienten Umstieg der Container vom Schiff auf die Bahn zu klein, zu langsam und unflexibel. Im Moment haben die Terminals nur Platz für 150 Meter lange Züge unter dem Kran. Das ist natürlich etwas anderes, als wenn man mit einem

rund 700 Meter langen Zug unter den Kran fährt und ohne Rangiermanöver umladen kann.» Diese 700 Meter sind die Standardlänge der grossen Transportzüge in Europa. Der neue Hub in Basel Nord soll in zwei Etappen bis 2020 fertig sein und rund 180 Millionen Franken kosten.

Zeit ist relativ

«Wenn wir nichts ändern, riskieren wir, dass die Container schon vor der Schweiz auf die Strasse umgeladen werden», warnt Röthlingshöfer. «Natürlich wird die Schweiz dann noch immer mit Gütern versorgt – aber anders, als man es verkehrspolitisch will. Wenn der Container mal in Karlsruhe oder Duisburg auf den

LKW geladen ist, dann bleibt der auch auf der Strasse. Wir haben den Rhein und das dichte Schweizer Bahnnetz, das muss man doch nutzen.» Es spricht vieles für die Binnenschiffe: Sie sind zwar langsamer als die Konkurrenz, doch «Zeit ist bei Containertransporten im Zulauf nicht immer der ausschlaggebende Punkt», erklärt Röthlingshöfer. Und sicher sind die Schiffe natürlich auch. Die meisten sind wie die «Laguna» von Roeg Kunst mit Funk und Radar ausgerüstet und viele haben sogar einen Autopiloten. «Damit», schmunzelt Roeg, «ist es kinderleicht, ein solches Schiff zu steuern.» –



TEU
Twenty-foot Equivalent Unit, Mass für Kapazitäten von Containerschiffen

Quelle: ETH Zürich, IRL (2011)

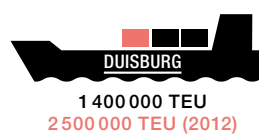
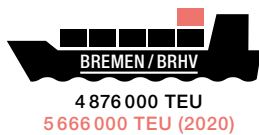


Illustration: Crafft