

Häfen Mulhouse-Rhin: Neuer Containerterminal geplant

Die Häfen Mulhouse-Rhin sollen einen neuen Containerterminal erhalten. Dies ist französischen und Schweizer Medien zu entnehmen. Zusätzlich zu der bestehenden Anlegestelle in Village-Neuf ist etwa ein 400 Meter langer Quai geplant. Beteiligt am Projekt ist neben verschiedenen öffentlich-rechtlichen Organisationen die Schweizer Firma Swissterminal. Die neue Anlage dürfte zum Konkurrenten des geplanten trimodalen Terminals Gateway Basel Nord (GBN) werden, verfügt aber nur über eine rudimentäre Bahnanbindung.

Die Konzession für den Betrieb der Häfen Mulhouse-Rhin wird neu vergeben. Voraussichtlich auf Ende 2021 erhält ein Konsortium unter dem Namen Alsaceteam den Zuschlag. Swissterminal übernimmt

zusammen mit den Häfen Marseille und Le Havre eine Beteiligung von 39% an der neuen Verwaltungsgesellschaft. Mitbeteiligt ist auch das staatliche französische Finanzinstitut Caisse des Dépôts mit 10%. Die

Mehrheit liegt in den Händen der Regionen Mulhouse und Saint-Louis, der Région Grand Est, der staatlichen Wasserstrassenverwaltung Voies navigables de France (VNF) sowie der Industrie- und Handelskammer Alsace.

Nicht nur Containerverkehr

Das Betreiberkonsortium wird alle vorhandenen Anlagen der Häfen übernehmen. Dazu gehört ein 2019 erstellter Massengut-Terminal. Dort werden Kies und Baustoffe umgeschlagen. In Huningue sowie in den Anlagen Île-Napoléon am Rhein-Rhône-Kanal werden jährlich 3,2

Millionen t Schüttgut abgefertigt. Für Infrastrukturprojekte sollen in den nächsten Jahren über 26,5 Mio. Euro investiert werden.

Mit den Plänen des neuen Konsortiums erwächst den Rheinhäfen im Raum Basel zusätzliche Konkurrenz. Der Elsässer Massengut-Terminal steht in Wettbewerb mit den Anlagen in Muttenz und Birsfelden. Getreide wird über Village-Neuf per Lkw in die Schweiz gebracht. Diese Transporte konkurrenzieren die Lager in Kleinhüningen. Und vor allem wird der geplante Container-Terminal in direkter Konkurrenz zu GBN stehen.

Alles andere als trimodal

Wobei die Anlage in Mulhouse sicher nicht als „trimodal“ bezeichnet werden kann. Die Bahnanbindung ist eher rudimentär, ein nicht elektrifiziertes Doppel-Gleis führt quasi durch die Vorgärten von Village-Neuf nach Saint-Louis (s. Bild unten). Im Gegensatz zu GBN, dessen Betreiber sich verpflichtet hat, mindestens 50% des Containeraufkommens im Vor- und Nachlauf per Bahn abzuwickeln, dürften die Behälter von und nach dem Terminal in Mulhouse fast ausschliesslich per Lkw in der Schweiz verkehren. Rechnet man noch den zu erwartenden Einsatz osteuropäischer Lkw-Firmen für die Transporte von und nach Schweizer Destinationen ein, so erwächst dem Konkurrenten vor den Toren Basels auch ein tariflicher Vorteil.



Das Bild verdeutlicht die Qualität der Bahnanbindung des Hafens Mulhouse Richtung Schweiz.

Ebenfalls in die Hände spielen könnte dem Projekt, dass das GBN-Vorhaben durch eine Vielzahl von Beschwerden und Einsprachen zeitlich verzögert wird. Hauptakteur ist dabei Swissterminal. Deren Hauptargument ist die Zusammenarbeit der privaten Rhenus mit der staatlichen SBB Cargo und dabei eine befürchtete Bevorzugung gegenüber den Konkurrenten.

Umweltverbände könnten Position überprüfen

Mit an Bord der Einsprecher sind auch die Umweltverbände, wobei diese sich nun vielleicht besinnen werden, ob sie gegen ein Projekt mit perfekter Bahnanbindung ankämpfen wollen und damit einem Vorhaben zum Durchbruch verhelfen, das den Schweizer Bestrebungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene diametral entgegengerichtet (vgl. Kommentar rechts).

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) waren über die Pläne in Mulhouse bereits grundsätzlich im Bild, wie SRH-Sprecher Simon Oberbeck erklärt: „Die SRH pflegen seit vielen Jahren eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Port de Mulhouse Rhin (PMR). Daher ist den SRH bekannt, dass die PMR ihr Organisationsmodell mit einer Betreibergesellschaft neu aufstellen wollen. Die Prognosen der PMR, dass im Containeraufkommen mit einer Zunahme der Mengen zu rechnen ist, deckt sich mit den of-

Hafenbecken 3: Jetzt erst recht

Das Elsässer Projekt beweist: Es braucht zeitnah eine Modernisierung und Erweiterung der Infrastrukturen für die Containerabfertigung. Nun stehen sich zwei Vorhaben gegenüber. Für die Schweizer Lösung spricht zum einen, dass damit essentielle, für die Landesversorgung bedeutende Strukturen im Inland bleiben. Die dauernden Querelen in Sachen Arbeits- und Steuerrecht im Schweizer Sektor des EuroAirports zeigen die Probleme von ins Ausland ausgelagerten Infrastrukturen exemplarisch auf.

Vor allem aber ist die in der Schweiz – zu Recht – sehr stark im Vordergrund stehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu beachten. Der trimodale Terminal in Kleinhüningen wird dieser Anforderung muster-gültig gerecht. Entsprechend wird das Projekt etwa auch vom Verein Alpeninitiative unterstützt. Die genügende Bahnanbindung eines neuen Containerterminals in Mulhouse ist aber zumindest sehr fraglich. Damit riskieren die Region Basel und die Schweiz, aus dem Westen von einer Lkw-Lawine überrollt zu werden. Die politisch gewollte Verlagerung würde konterkariert. Damit rückt nun der Zeitfaktor stark in den Vordergrund. Wenn das GBN-Projekt weiter mit allen rechtlichen Mitteln verzögert wird, könnte sich das berühmte „window of opportunity“ für die optimale Abfertigung der künftigen Containerverkehre rasch schliessen. Irgendwann gibt auch der geduldigste Investor auf.

Dies sollten nun vor allem diejenigen Umweltorganisationen bedenken, die sich dem Hafenbecken 3 in den Weg stellen. Mit ihrem Widerstand könnten sie ungewollt dafür sorgen, dass die aus ihrer Sicht unbedingt schützenswerte dortige Trockenwiese künftig vor allem von den Abgaswolken aus den zusätzlichen Lkws von der naheliegenden Autobahn umweht wird.

André Auderset, Geschäftsführer SVS

fiziellen Prognosen der Schweiz. Die Entwicklungsplanung der PMR ist daher folgerichtig.“ Vor allem – so Oberbeck – unterstreiche dies die Notwendigkeit für die Anbindung der Rheinschifffahrt an das geplante Gateway Basel Nord mit dem neuen Hafenbecken 3.

Auch die SRH verweisen auf die Vor- und Nachlauf-Problematik: „Zentrales Element des Projektes in Basel bleibt die Bündelung der Schweizer Containermengen von

Bahn und Schiff am GBN, um dann die Hälfte der Container auf der Bahn in der Schweiz weiterzubefördern. Mit der optimalen Lage an der NEAT-Zulaufstrecke und der lei-

stungsfähigen Verbindung von Bahn und Schiff können die Verlagerungsziele in der Schweiz erreicht werden.“ Dazu muss es allerdings mit dem Projekt vorwärtsgehen.