

Ausschnitt aus der BZ vom Sonntag, 6. Juni 2010

„Gleich lange Spiesse schaffen“

Ständerat will Rheinhäfen subventionieren lassen. Diese erklären, warum das überhaupt nötig ist

Gegen den Willen des Bundesrats hat der Ständerat einer Motion des Binninger SP-Ständerats Claude Janiak zur Unterstützung der Rheinhäfen beider Basel angenommen. Der Vorstoss fordert die Schaffung gesetzlicher Grundlagen, damit die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über die Finanzierung sinngemäss für Schifffahrts- und Hafenunternehmen gelten.

Der Bundesrat hatte sich gegen zusätzliche Subventionen gewehrt. Er ist der Meinung, dass die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) gar nicht auf Bundesgelder angewiesen sind. Diese dagegen betonen stets die Wichtigkeit, gleich lange Spiesse zu haben. Die Wettbewerbsfähigkeit zu den französischen und deutschen Binnenhäfen müsse gewährleistet bleiben. SRH - Direktor Hans-Peter Hadorn zeigt sich nun zuversichtlich, warnt gleichzeitig aber auch.

Warum ist der Zufluss von Bundesgeldern denn so wichtig? Die Basler Häfen haben doch in den letzten Jahren auch so schwarze Zahlen geschrieben?

Hans-Peter Hadorn: Stimmt. Unser Wettbewerbsnachteil wird mit der Liberalisierung im Güterverkehr aber immer grösser. Heute werden Unterhalt und Erneuerung unserer Infrastruktur zu 100 Prozent über die umschlagsbezogene Hafenabgabe finanziert, die von den Hafenfirmlen abgegolten werden muss. Damit steigen die Kosten für die Logistiker, was die Rheinhäfen natürlich wirtschaftlich weniger attraktiv macht. Und damit haben wir ungleich lange Spiesse gegenüber der Konkurrenz; werden die Binnenhäfen im Ausland doch bereits heute subventioniert. Gleiches gilt natürlich auch für die Bahn. Auch wenn die Schifffahrt ein sehr ökologischer Verkehrsträger ist, zählt für die Logistiker in erster Linie aber die Ökonomie.

Aber nicht nur die Wirtschaft, auch der Bund muss aufs Geld schauen. Also: Warum sollte er jetzt auch noch die Rheinschifffahrt subventionieren?

Sie ist nicht nur der ökologischste Verkehrsträger, sondern sie wird auch benötigt, um die gesetzten Verlagerungsziele zu erreichen. Während der Güterverkehr auf Bahn und Strasse an seine Grenzen stösst, hat die Schifffahrt noch grosse Kapazitäten. Das Kapazitätspotenzial wird bisher wirtschaftlich nicht ausgenutzt. Vielleicht war die Rheinschifffahrt bisher einfach zu wenig im Bewusstsein der Verkehrspolitik.

In welchen Bereichen brauchen Sie denn konkret Geld? Gibt es bereits konkrete Projekte zum Ausbau der Hafen-Infrastruktur?

Es geht in erster Linie um die Finanzierung der Grundinfrastruktur wie bei der Bahn, bei welcher der Bund bis zu drei Viertel zahlt. Damit könnte die Hafenabgabe für die Hafenfirmlen gesenkt werden, was uns im Markt wieder wettbewerbsfähiger machen würde. Sollte es dann irgendwann auch um grössere Ausbauprojekte gehen, wäre die Finanzierung fallweise zu prüfen.

Der Bundesrat argumentierte, dass das Gütervolumen in der Krise deutlich abgenommen hat, was die verfügbaren Kapazitäten ohnehin erhöhe.

Treffen die Prognosen ein, werden die Güterverkehrszahlen wieder deutlich zunehmen. Allerdings hat die Kapazitätsdiskussion mit der Wettbewerbsfähigkeit ohnehin nichts zu tun. Der Bundesrat schweift hier auf eine andere Thematik ab.

Noch muss der Nationalrat ebenfalls zustimmen. Sollte die Grosse Kammer Ihre Zustimmung verweigern, mit welchen langfristigen Konsequenzen haben die Rheinhäfen dann zu rechnen?

Dies würde letztlich zu einem Rückgang der Umschlagszahlen führen. Die Schweiz würde damit mittel- bis langfristig die natürlichen Vorteile der ökologisch vorteilhaften Binnenschifffahrt aufgeben und gleichzeitig die angestrebte Verlagerung auf die Bahn schwächen. Denn dazu müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen. Der klare Entscheid des Ständerats stimmt mich allerdings zuversichtlich. Die Chancen stehen auch im Nationalrat nicht schlecht. Wir sind auf gutem Weg.

Basel, 07. Juni 2010