

Alpenquerender Verkehr

Die Neat auch umgekehrt verstehen

Paul Schneeberger, La Spezia NZZ vom 14.10.2014



Blick auf den Hafen von Genua. (Bild: LUCA ZENNARO / EPA)

Seit der Containerisierung des Übersee-Verkehrs gelten Rotterdam und Antwerpen als «natürliche» Meereshäfen der Schweiz. Inzwischen zeichnet sich aber eine Art Renaissance näher gelegener Gateways zwischen Meer und Land ab.

Wo ist das Meer der Schweiz am nächsten? Auch ein oberflächlicher Blick auf die Landkarte lässt das Auge sofort auf den Golf von Genua schweifen. Etwas mehr als 400 Kilometer sind es von Zürich auf dem Landweg dorthin. Knapp 700 Kilometer sind es demgegenüber von der Limmat an die Nordsee. Und doch gelten heute Antwerpen und das noch etwas weiter nördlich gelegene Rotterdam als die «natürlichen» Meereshäfen für den schweizerischen Import und Export.

Wandel in den 1990ern

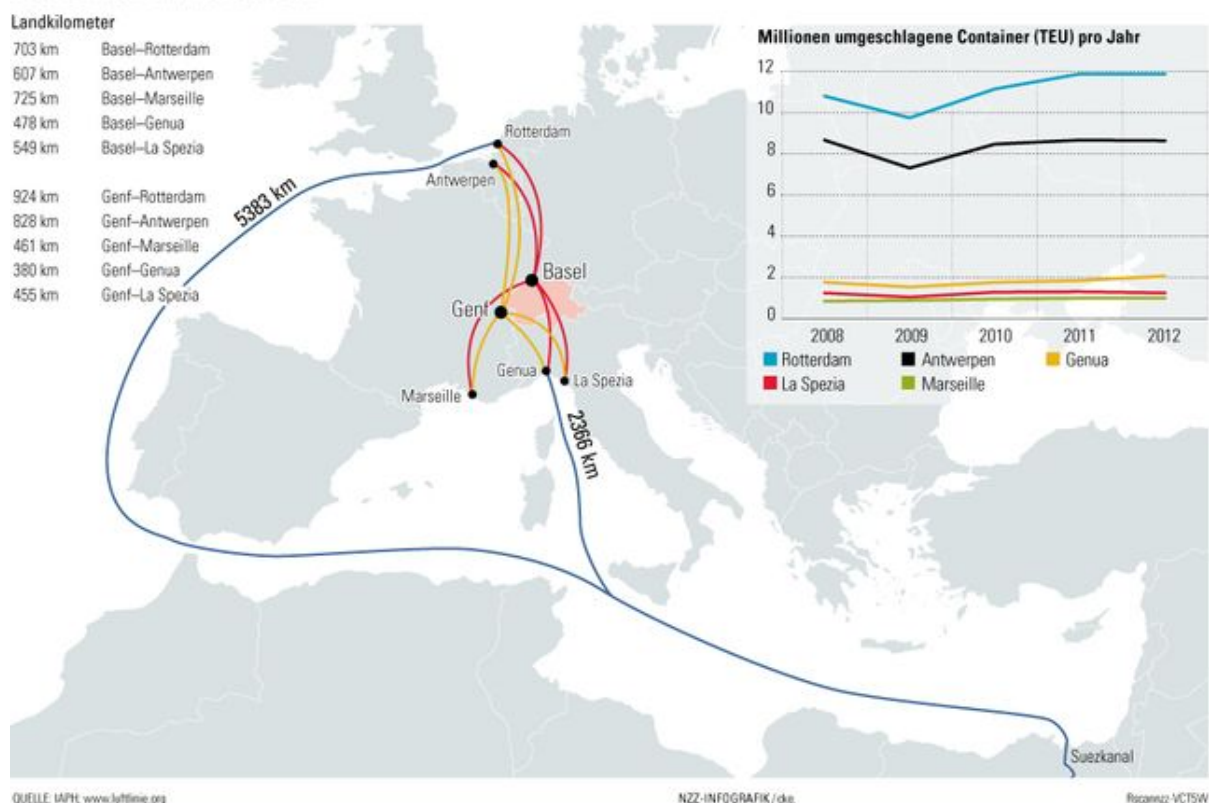
Die Schweiz ist diesbezüglich kein Sonderfall. Die Nordseehäfen – dazu gehören auch jene in Deutschland – spielen mit einem Marktanteil von über 80 Prozent die Hauptrolle im Güterverkehr zwischen Europa und Übersee. Den Mittelmeerhäfen kommt nur eine ergänzende Bedeutung zu; allein der Vergleich der an der Nordsee und am Mittelmeer abgewickelten Container-Mengen macht das deutlich. In Rotterdam wird fast sechsmal mehr umgeschlagen als in Genua (vgl. Grafik).

Gering ist auch der Anteil der Importe und Exporte am alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz. Gemäss einer Studie des Bundesamts für Verkehr vom Oktober 2013 beträgt er nur gerade 10 Prozent. Den grössten Anteil an diesem Verkehr machen mit zwischen 40 und

50 Prozent italienische Importe aus. Das etwas simple Bild, wonach es sich bei den neuen Alpentransversalen (Neat) durch die Schweiz um Pipelines für italienischen Import und Export handelt, stimmt also zumindest tendenziell.

Beides, der geringe Anteil schweizerischer Import- und Exportgüter am alpenquerenden Verkehr sowie dessen Funktion für Italien haben mit dem Bedeutungsverlust der Mittelmeerhäfen seit der Containerisierung des Übersee-Verkehrs zu tun. Während sich die Nordhäfen nicht nur darauf einstellten, sondern auch auf immer grössere Schiffe, blieben die Häfen in Frankreich und Italien primär mit sich selbst und ihrem für seine Streikfreudigkeit berüchtigten Personal beschäftigt, was dem Kriterium der Qualität nicht zuträglich war. Zudem hielt der Ausbau der Häfen im Süden mit den immer grösseren Dimensionen der Schiffe nicht Schritt.

Meereshäfen und die Schweiz



Dass die praktisch bedingte Hinwendung zum Norden in den 1980er und 1990er Jahren im Verkehr insbesondere mit Ostasien für das klassische Einzugsgebiet der Mittelmeerhäfen längere Transportwege (vgl. Karte) und einen höheren Energieverbrauch mit sich brachte, fiel und fällt angesichts tiefer Transportkosten nicht ins Gewicht.

Wachstum abfangen

Mittlerweile zeichnet sich aber ab, dass italienische Häfen im Warenverkehr des eigenen Landes sowie von dessen nördlicher Nachbarschaft wieder eine grössere Rolle übernehmen. Wesentlich sind dafür private Trägerschaften für den Hafenbetrieb und Ausbauten der Bahninfrastrukturen. Ein erster Versuch des schweizerischen Operators Hupac, mehrmals pro Woche direkte Sendungen des kombinierten Verkehrs von Genua in die Schweiz zu lancieren, stellte sich vor 10 Jahren wegen zu kleinen Volumen als unwirtschaftlich heraus und wurde eingestellt.

Schweizerischer Pionier bei der erneuten «Wiederentdeckung» der Mittelmeerhäfen in den letzten Jahren ist die Migros. Der Grossverteiler transportiert gemäss Transport-Chef Bernhard Metzger mittlerweile rund 25 Prozent seines mit Containern abgewickelten Imports aus Übersee über Häfen in Ligurien, vor allem über Genua und La Spezia; 60 Prozent laufen über Rotterdam und 15 Prozent über Antwerpen. Metzger nennt drei Faktoren, die ins Gewicht fallen: Neben der Zeit – Transporte in die Schweiz dauern über Mittelmeerhäfen vier bis fünf Tage weniger lang – und dem Geld spielt die Qualität, will heissen: die Einhaltung der Zeitpläne eine Rolle.

Diesbezüglich werden die Häfen im Norden teilweise zu Opfern ihres Erfolgs; sie gelten zunehmend als verstopft. Und wenn Schiffe nicht zu den vereinbarten Terminen gelöscht werden können, beeinträchtigt das die weitere Abwicklung des Transports. Insofern, so Metzger, empfehlen sich funktionierende Häfen im Mittelmeer geradezu, um das Wachstum im schweizerischen Importverkehr aufzufangen. Mittlerweile hat mit Nestlé Schweiz auch ein grösserer Exporteur den wiederkehrenden Charme italienischer Häfen entdeckt und wickelt einen Teil seines Geschäfts über solche ab. Unterstrichen wird das Potenzial Liguriens als Umschlagplatz für Güter zwischen Wasser und Land durch ein Projekt der weltgrössten Reederei, Maersk. Sie realisiert in den nächsten Jahren bei Savona einen neuen Containerhafen.

Umschlagplatz bleibt

Nach wie vor keine taugliche Alternative für Schweizer Importeure und Exporteure ist der französische Hafen Marseille. Das ist schade, ist Marseille dank dem Rhonetal doch der einzige grosse Mittelmeerhafen, der sich aus dem schweizerischen Mittelland ohne Überwindung der Alpen erreichen lässt. Abgesehen davon, dass er nach wie vor als streikanfällig gilt, kommt für den Weitertransport von dort in die Schweiz nur der Lastwagen infrage, was ineffizient ist. Der Wasserweg ist nur bis Lyon ausgebaut, und eine Steigerung der begrenzten Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ist nicht in Sicht.

Für die Schweiz als Transportkorridor bzw. Logistik-Drehscheibe muss eine Hinwendung der Verloader im Inland und auch in Süddeutschland zum Mittelmeer kein Nachteil sein. Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, sagt, das hätte lediglich eine ausgeglichene Alimentierung des Umschlagplatzes Basel von Norden und von Süden her zur Folge.

Bald dreimal pro Woche von La Spezia in die Schweiz

P. S. · Im September hat eine Delegation des Propeller Clubs Basel, einer Organisation, der Persönlichkeiten aus den Bereichen Logistik und Transport angehören, den Hafen La Spezia besucht. Mit einer Wassertiefe von 15 Metern kann er Schiffe von bis zu 400 Metern Länge und einem Fassungsvermögen von 14 000 Containern (TEU) aufnehmen. Bewirtschaftet wird er von der 1969 im Tessin gegründeten Contship-Gruppe. Ihr Eigentümer ist die Hamburger Eurokai GmbH, ein deutsch-italienisches Familienunternehmen mit dem Ehepaar Thomas und Cecilia Eckelmann-Battistello an der Spitze.

Zu Contship gehört auch Hannibal, ein Operateur des kombinierten Verkehrs. Dessen Drehscheibe für den Verkehr Richtung Mittel- und Nordeuropa ist der in Richtung Schweiz auf den Gotthard ausgerichtete Terminal Melzo bei Mailand, der durch 20 Shuttlezüge pro Woche mit dem Hafen La Spezia verbunden ist. Schon heute hat die Bahn ab La Spezia mit 35 Prozent einen relativ hohen Marktanteil – bei allen italienischen Meerhäfen zusammen beträgt dieser 10 Prozent. Richtung Schweiz besteht eine wöchentliche Bahnverbindung von La Spezia über Melzo zum Containerterminal Frenkendorf (Basel). Ab 2015 soll diese dreimal pro Woche angeboten werden. Dabei werden Waren in die Schweiz und nach Süddeutschland gebündelt. Durch die erhöhte Kadenz wird erreicht, dass der Zeitgewinn via Mittelmeer auf dem abschliessenden Landweg nicht zu sehr schmilzt.

La Spezia ist zu Wasser und zu Land staufrei. Pro Woche legen hier sechs Schiffe auf reinen Mittelmeer-Routen an, fünf von und nach Amerika, vier von und nach Ostasien sowie je eines von und nach Indien bzw. von und nach Australien. Die Transportzeiten vom Fernen Osten ins Mittelmeer betragen zwischen 17 (Singapur) und 32 Tagen (Schanghai).