

Verbesserungen brauchen viel zu lange

Hafenanlieger beklagen die schlechten Zu- und Abfahrten / Probleme mit dem Lkw-Stau kostet rund 50 000 Tonnen Ladung



Jan Ninnemann (Hanseatic Transport Consultancy), Karl Michael Probst (Bundesverband der Binnenschifffahrt), Hans-Peter Hahdorn (Hafendirektor Basel), Manfred Goossens (IHK), Norbert Nothelfer (ehemaliger Regierungspräsident und Aufsichtsratsvorsitzender der Rheinhafengesellschaft), OB Wolfgang Dietz, Gerold Hohwieler (Wincanton) und Hanspeter Mösch (Hafendirektor) im Hafengespräch mit Moderator Werner Prill (von links) Foto: SENF

WEIL AM RHEIN. Das größte Problem des Weiler Hafens ist weniger die globale Wirtschaftskrise als vielmehr die Verteilung der eingehenden Güter auf der Straße und den Schienen. Allem voran der Lkw-Stau bringe erhebliche Wettbewerbsnachteile, so die Klage der Hafenanlieger. Kritisiert wurde von den Diskussionspartnern beim Jubiläum der Rheinhafengesellschaft vor allem, dass die Politik viel zu lange für die Umsetzung von Lösungen bräuchte.

"Wir bringen die Ladung hier nicht rasch genug weg" – in das Schlussstatement von Gerold Hohwieler, dem Geschäftsführer der Firma Wincantone, als dem größten Kunden des Rheinhafens, stimmten zuletzt alle Gesprächspartner ein. Wartezeiten von zwei bis drei Stunden für den Transport in die Schweiz und nach wie vor "zu wenig Schiene", wie Hohwieler kritisierte, bedeuteten einen erheblichen Wettbewerbsnachteil. Er wünschte sich daher, dass die Infrastruktur des Rheinhafens modernisiert werde.

OB Dietz konterte zwar, dass man in der Stadt auch bei der Rheinhafengesellschaft noch niemanden zurückgewiesen habe, der investieren wolle. Die Rheinhafengesellschaft selbst sei aber weiterhin gut beraten, nur jenes Geld in die Hand zu nehmen, das sie auch selbst verdient habe. An die Hafenanlieger appellierte er, die Modernisierung insofern zu unterstützen, dass sie sich überlegen müssten, ob tatsächlich alles, was derzeit im Hafen geleistet werde, etwa auch der Umschlag von Lkw auf Lkw, dort auch originär hin gehöre. Damit ließen sich Platzreserven schaffen, so seine Einschätzung, wobei er allerdings auch zustimmte, dass der Stau eine Belastungen darstellt.

Was sowohl Manfred Goossens von der IHK wie auch Hans-Peter Hahdorn, den

Hafendirektor aus Basel, ärgert, ist der Umstand, dass man zwar seit Jahren an Verbesserungen plane, die Realisierung aber nur langsam voran kommt. Während die Schweizer Seite den Umbau des Autobahnzolls auf das sogenannt Transito-Verfahren in kürzester Zeit abgesegnet hatte, hätte man sich in Deutschland mehr als eineinhalb Jahre Zeit gelassen, um das Thema abzuschließen.

Weils Hafendirektor Hans-Peter Mösch bezifferte den Verlust, der dem Hafen durch den Stau entsteht, auf rund 50 000 Tonnen Ladung im Jahr. Die aufzuholen falle schwer, wenn es nicht gelinge, den Standort insgesamt attraktiver zu machen. Karl Michael Probst vom Bundesverband der Binnenschifffahrt hatte zuvor ebenso wie Dr. Jan Ninnemann von der Hanseatic Transport Consultancy die enge Zusammenarbeit der Partner im Dreiländereck gelobt. Die Strategie, dass man gemeinsam den Standort vermarktet und von Synergien profitiere, lasse erhoffen, dass die "RheinPorts" sich nachhaltig als Partner im weltweiten Handel positionieren könnten. Die Bedenken von Norbert Nothelfer, der als ehemaliger Regierungspräsident und Aufsichtsratsvorsitzender der Rheinhafengesellschaft befürchtete, dass ohne gesunde Konkurrenz verschiedener Bewerber an einem Standort die Vitalität verloren gehen könnte, zerstreuten Mösch und sein Basler Kollege Hahdorf rasch. Wichtig, so ihr Tenor, sei, das man zueinander Vertrauen finde, um sich dann gemeinsam für die Region stark zu machen. Das bisherige Konzept wolle man aber in jedem Fall weiter verfolgen.