

Wasserstrasse nach Marseille

Frankreich will einen neuen Rhein-Rhone-Kanal für Frachtschiffe bauen

Von Peter de Marchi

Basel. Der französische Ex-Staatspräsident Nicolas Sarkozy hat die Idee wiederbelebt, Nachfolger François Hollande will sie weiterentwickeln: Die fast 30 Jahre alte Idee eines neuen Rhein-Rhone-Kanals für Frachtschiffe bis zu einer Länge von 185 Metern. Mitglieder der französischen Binnenschifffahrtsbehörde sind derzeit auf Promotionstour quer durch Europa. Zwischen Barcelona, Genua und Duisburg machten sie auch halt in Basel. Die Idee wurde vorgestellt, Frankreich wollte wissen, was seine Nachbarn von dem Projekt halten.

Hafenwirtschaft und Hafenverwaltung reagieren positiv auf die Pläne aus Frankreich: Die Transportkapazität auf den Wasserstrassen zwischen den Seehäfen und der Schweiz wird verdoppelt; der Seeweg von und nach Asien wird verkürzt; die Schweiz hat eine direkte Verbindung zum Mittelmeer; die Frachtkosten sinken. Die Basler Häfen sind gross genug, um zusätzliche Güter aus dem Süden umschlagen zu können.

Die Pläne Frankreichs klingen schon sehr realistisch. Vorprojekte wurden

ausgearbeitet, der Kontakt zu den Naturschutzverbänden ist hergestellt. Das erste Projekt musste nicht zuletzt deshalb begraben werden, weil der Doubs über grössere Strecken für Frachtschiffe ausgebaut werden sollte. Für den neuen Rhein-Rhone-Kanal sind jetzt zwei Varianten im Gespräch: Die eine verläuft quasi parallel zum bestehenden Rhein-Rhone-Kanal, die andere höher im Norden.

Zwei verschiedene Varianten

Der bestehende Rhein-Rhone-Kanal ist nur für kleine Schiffe, aber nicht für Frachtschiffe befahrbar. Er ist 236 Kilometer lang, weist 114 Schleusen auf und führt von Saint-Symphorien-sur-Saône im Burgund in das elsässische Niffer.

Der Fahrplan der Franzosen ist ehrgeizig: Zwischen 2025 und 2030 soll das erste Schiff von Marseille nach Basel schippeln. Über die Kosten ist in Basel nicht gesprochen worden. Das 13 Kilometer lange Teilstück zwischen Niffer und Mulhouse ist bereits ausgebaut worden: Der Kilometer hatte damals sechs Millionen Euro gekostet. **Seite 19**

Basel rückt dem Mittelmeer näher

Frankreich plant den Bau von zwei neuen Kanälen – einen Richtung Rhein, einen Richtung Mosel

Von Peter de Marchi

Basel. Hoher Besuch aus Paris mit hochfliegenden Plänen in den Akten: Eine Delegation der französischen Binnenschiffahrtsbehörde «voies navigables de France» (VNF) ist nach Basel gekommen und hat Pläne für neue Kanäle zwischen Rhone, Rhein und Mosel vorgestellt. Zuvor war die Delegation in Barcelona, Genua und Mannheim. Ein Besuch in Koblenz und Duisburg steht noch bevor.

Die Idee für einen neuen Kanal zwischen Rhein und Rhone ist nicht neu, ein Kanal, der auch von grossen Frachtschiffen befahren werden kann und der das Mittelmeer direkt mit dem Herzen Europas verbindet. Ministerpräsident Lionel Jospin aber hatte die Pläne versenkt, Staatspräsident Nicolas Sarkozy hat sie wieder an Deck geholt – und François Hollande hat sie nicht gleich wieder versenkt.

Eine Verbindung nach Asien

Die Franzosen versprechen sich viel von den neuen Kanälen: eine direkte Verbindung der Häfen an Rhein, Rhone und Mosel mit den Häfen von Marseille, Genua, Sète und Barcelona. Einen direkten Zugang der Schiffe aus Asien via Mittelmeer ins Innere Europas. Eine Verbindung gar mit der Donau.

Für den neuen Rhein-Rhone-Kanal schlägt Frankreich zwei Varianten vor: Ein Kanal würde quasi parallel zum bestehenden Rhein-Rhone-Kanal verlaufen, der andere weiter nördlich. Die zweite Variante hätte den Vorteil, dass die Schiffe vom Mosel-Kanal her früher in Richtung Rhein abbiegen könnten.

Die Pläne Frankreichs sind in Basel auf grosses Interesse gestossen. Bruno Imhof, Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics AG, Rolf A. Vogt, Geschäftsführer der Birsterterminal AG, wie auch der Direktor der Basler Häfen, Hans-Peter Hadorn, sehen alle nur Vorteile darin, wenn nicht mehr aller Umschlag via Nordseehäfen abgewickelt würde. Die Kapazitäten in den Basler Häfen würden ausreichen für zusätzliche Frachtschiffe aus dem Mittelmeerraum, sagt Hadorn.

Kein Lärm, kein Stau und sicher

Interessant wäre der direkte Zugang zum Mittelmeer für Öl und Benzin, vor allem aber für Agrarprodukte aus Frankreich, sagt Imhof. 300 000 Tonnen Agrarprodukte importierte die Schweiz jährlich aus Frankreich. Es wäre ökonomisch wie ökologisch interessant, einen Teil dieser Güter aufs Schiff laden zu können. Auch die Franzosen unterstreichen die Vorteile der Binnenschiffahrt: kleiner ökologischer Fussabdruck, kein Lärm, kein Stau und sicher.

Rolf A. Vogt bilanziert die Vorteile, die die neuen Kanäle bringen würden: eine Verdoppelung der Transportkapazi-



Schlüsselstelle. Das 13 Kilometer lange Teilstück zwischen Niffer und Mulhouse ist bereits ausgebaut worden: Der Kilometer kostete sechs Millionen Euro. Foto: Hermann-Dirk Flury

titäten auf den Wasserstrassen zwischen den Seehäfen und der Schweiz; eine Verkürzung des Seeweges von und nach Asien; eine Schiffsanbindung an die Mittelmeerländer; schnellere Anbindung der Export- und Importmärkte

sowie tiefere Frachtkosten dank Kanalisierung von Rhone und Saône unabhängig von Niedrigwasser.

Die Rheinterminal AG habe schon in Betracht gezogen, Waren von Marseille nach Lyon oder Chalon-sur-Saône per

Schiff und dann weiter per Lastwagen in die Schweiz zu transportieren, sagt Vogt. Das aber rechne sich nicht. «Der Strassentransport ab Marseille direkt in die Schweiz (und umgekehrt im Export) ist deutlich kostengünstiger und schneller. Mit einer Kanalverbindung würde sich dies ändern.»

Einen Zeitplan aber haben sie in der Zwischenzeit schon aufgestellt: Zwischen 2025 und 2030 soll das erste Schiff direkt von Marseille nach Basel fahren können.



Zwei Linienführungen. Die roten Linien zeigen, wo der neue Kanal zwischen Rhein und Rhone dereinst gebaut werden soll. Foto: Grafik BaZ/mm

Grössere Chancen als früher

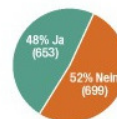
Hans-Peter Hadorn glaubt auch, dass die Chancen für den Bau der neuen Kanäle heute grösser seien als noch vor 20 Jahren. Die damaligen Pläne seien nicht zuletzt an ökologischen Hindernissen gescheitert. Der Doubs sollte streckenweise für die Frachtschiffe ausgebaut werden. Jetzt aber will man neue Kanalbecken ausheben und den Doubs entlasten.

Auch Imhof ist zuversichtlich. Die Franzosen hätten bereits erste Vorstudien ausarbeiten lassen und Umweltfragen abgeklärt. Zudem würden heute auch Gelder aus EU-Fonds in die Projekte fließen. Über die Gesamtkosten haben die Franzosen noch nichts gesagt.

Frage des Tages

Das Ergebnis der Frage von Samstag:

Keine Blechpolizisten im Aargau – ist das richtig?



Braucht es einen neuen Rhein-Rhone-Kanal?

Frankreich lanciert ein altes Projekt neu, von dem auch die Rheinhäfen profitieren könnten. Macht ein grosser Kanal zwischen Rhein und Rhone Sinn (Artikel diese Seite)? www.baz.ch