

Genua entdeckt die Schweiz

Italien will im Überseeverkehr wieder über die eigenen Grenzen hinaus Bedeutung erlangen

Genua ist historisch das Tor der deutschen und der italienischen Schweiz zum Meer. Heute ist seine Bedeutung für den Import- und Exportverkehr aber marginal. Das solle sich ändern, sagt der Hafentreiber.

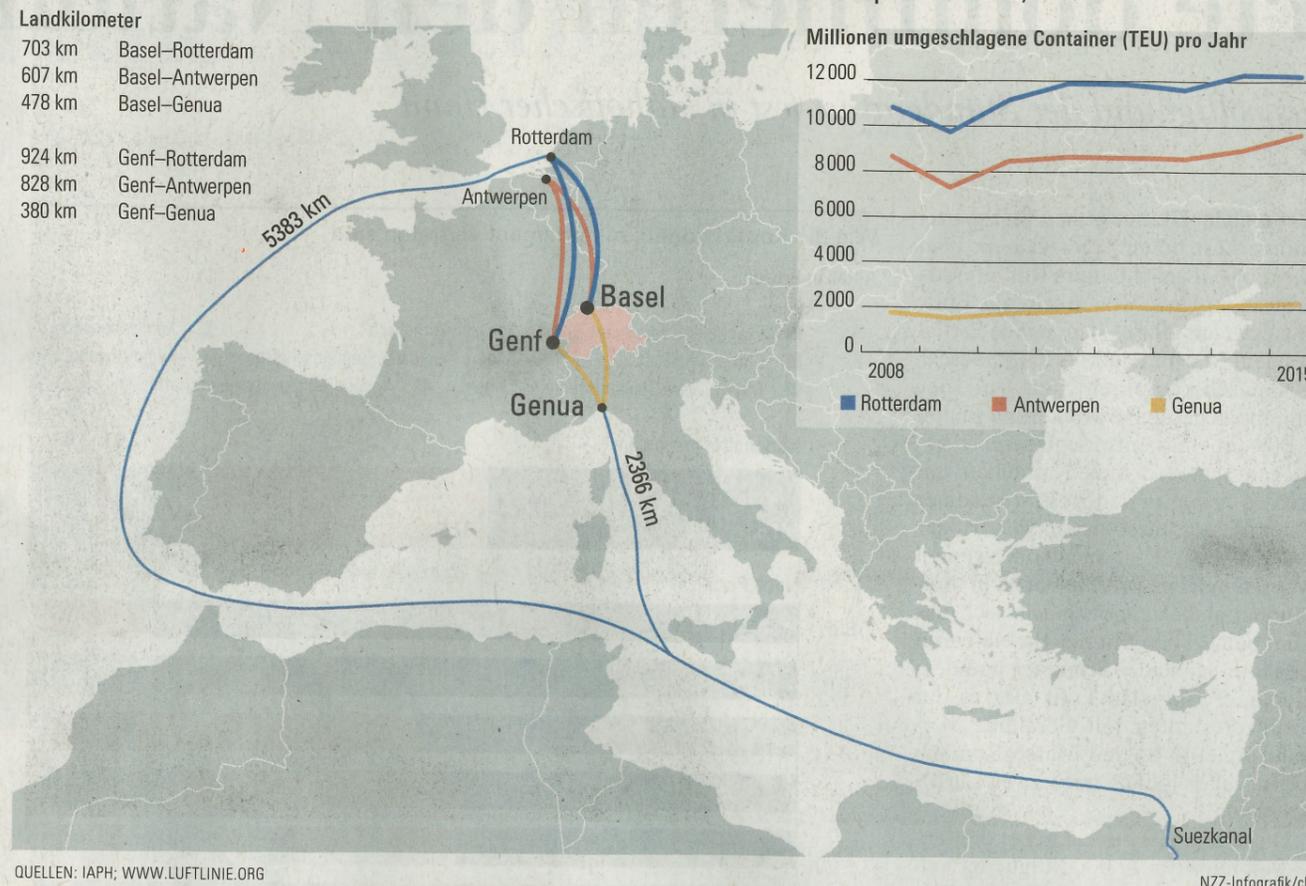
PAUL SCHNEEBERGER

Im Historischen Lexikon der Schweiz ist nachzulesen, dass Genua 1860 den Ausschlag für den Positionsbezug Italiens zum Bau der Gotthardbahn gegeben hat. Sosehr der Meereshafen in Ligurien vor der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert der Schweiz Importe von Getreide, «Südfrüchten» und Petroleum beschert hatte, so verhinderten Mängel in seiner Organisationsstruktur und bei den Zufahrten auf dem Landweg, dass er sich auf Dauer als Tor zur Schweiz etablieren konnte. Am grössten war seine Bedeutung während der Weltkriege, in denen die Rheinschiffahrt nicht mehr oder nur mehr eingeschränkt funktionierte.

Neuer Anlauf

Nun nimmt der grösste Hafen Italiens einen neuen Anlauf, um sich die verhältnismässig nahe Alpennordseite als Einzugsgebiet zu erschliessen. Diese hat sich mittlerweile auf die rund doppelt so weit entfernten, aber topografisch einfacher zu erreichenden Nordseehäfen ausgerichtet. Dass darin eine Art «Klumpenrisiko» lauert, hat der Unterbruch der deutschen Rheintalbahn bei Rastatt im Spätsommer deutlich gemacht. Paolo Signorini, der Präsident der von dem italienischen Staat und der Region Ligurien getragenen Hafenbehörde, erklärte am Montag anlässlich eines Besuchs in Zürich, die abschbare Fertigstellung zweier Grossprojekte auf dem Eisenbahnkorridor Rotterdam–Genua, des Ceneri-Basistunnels 2021 und der dritten Eisenbahnquerung des Apennins bei Genua («Terzo Valico») 2022, sei ein «Türöffner» für Import- und Exportverkehre in die und aus der Schweiz. Die neuen Alpentransversalen sollten nicht länger eine «Einbahnstrasse» von Norden nach Süden bleiben.

Grosse Meereshäfen und die Schweiz (Korridor Rotterdam/Antwerpen–Genua)



Durch die neuen Tunnel lasse sich nicht nur die Zahl der Lokomotiven reduzieren; sie trügen auch dazu bei, dass Züge verlängert werden könnten. Dadurch werden die Transportkosten für einen Container zwischen Genua und Basel nicht mehr höher sein als zwischen Antwerpen und Basel. Innert zehn Jahren wolle der Hafen Genua die Zahl der abfertigten Container verdoppeln, sagt Signorini. Akteure des globalen Warentransports von der Singapurer Hafenbehörde bis zur Spedition Maersk investieren in neue Terminals. Ausländische Investitionen von mehreren hundert Millionen Euro, in jüngster Zeit auch aus China, machten Vertrauen in Lage und Leistungsfähigkeit Genuas deutlich. Willkommen wären auch Investoren aus der Schweiz. Längst beschränken sich die Anlagen des heute als Ausgangspunkt von Kreuzfahrten profi-

lierten Hafens nicht mehr nur auf die Anlagen vor dem Stadtzentrum. Sie erstrecken sich bis zu 40 Kilometer entlang der Küste.

«Korridor ist essenziell»

Neben der im Bau befindlichen neuen Bahnlinie Richtung Norden sollen auch zusätzliche strassenseitige Zufahrten die Erreichbarkeit Genuas verbessern – Arbeiten dafür seien bereits im Gange. Für Signorini ist zentral, dass die langen Tunnel auf dem Korridor Rotterdam–Genua nicht ein Torso bleiben, sondern dass die Kapazitäten auf der ganzen Strecke ausgebaut würden. Offene Fragen dazu gibt es in der Schweiz bei den Nord- und den Südzufahrten.

Auch wenn Genua seine Leistung von 2,6 Millionen umgeladenen Containern pro Jahr bis 2027 wie geplant verdoppeln

kann: Der Hafen wird dadurch nicht zu den Nordseehäfen aufschliessen. Mit Volumen von über 10 Millionen Containern werden diese weiterhin in einer anderen Liga spielen. Zur Feststellung, dass in Italien viele Häfen um Überseeverkehr buhlen, sagt Signorini, darin liege die Gefahr einer Verzettlung. Wenn Italien bei diesen Verkehren künftig eine wesentliche Rolle spielen wolle, müsse es sich auf wenige Häfen konzentrieren.

Während die Niederlande und Belgien je einen Überseehafen unterhalten und Deutschland deren zwei, versuchen in Italien fünfzehn Häfen Schiffe aus Asien «abzufangen». Diese könnten nie alle hochwertig erschlossen und für die immer grösseren Schiffe ausgebaut werden, so der Genueser Hafenpräsident. Mittelfristig sieht er Genua und Triest als Schnittstellen des interkontinentalen Verkehrs mit Bezug nach Mitteleuropa.

Rasa-Initiative kommt nicht an die Urne

Die Initianten

ziehen ihr Volksbegehren zurück

(sda) · Die Rasa-Initiative wird zurückgezogen. Das gab das Komitee am Dienstag in Bern bekannt. Die Initianten wollten den Zuwanderungsartikel aus der Verfassung streichen. Dieser ist inzwischen ohne Schaden für die Personenfreizügigkeit umgesetzt worden.

Damit ist das wichtigste Ziel der Initiative «Raus aus der Sackgasse» erreicht. Es habe sich um eine schnelle und direkte Antwort der Zivilgesellschaft auf die knappe Annahme der Masseneinwanderungsinitiative gehandelt, erklärte Franziska Barmettler vom Initiativkomitee vor den Bundeshausmedien. «Wir konnten und wollten nicht akzeptieren, dass die bilateralen Verträge mit der EU auf diese Weise aufs Spiel gesetzt werden.» Dieses Szenario sei nun nicht eingetreten. Die Initiative habe mitgeholfen, diesen Weg zu ebneten.

Bisher hatten die Initianten erklärt, die Initiative nur dann zurückziehen, wenn das Parlament einen Gegenvorschlag beschliesst. Dazu ist es nicht gekommen. Das Initiativkomitee habe die Situation daher neu beurteilen müssen, sagte Mitinitiant Thomas Geiser.

Mit Ausnahme der SVP hatten sich zwar alle Bundeshausfraktionen gegen die Masseneinwanderungsinitiative ausgesprochen. Die Rasa-Initiative, die diese quasi rückgängig machen wollte, lehnten sie aber ebenfalls ab.

Nach dem Nationalrat hat vergangene Woche auch der Ständerat beschlossen, die Initiative «Raus aus der Sackgasse» (Rasa) ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen. Der Mehrheit ging es darum, die Diskussion über die Masseneinwanderungsinitiative möglichst rasch abzuschliessen. Diese wird nicht mit Höchstzahlen, Kontingenten und einem Inländervorrang, sondern mit einer Stellenmeldepflicht umgesetzt. Das widerspricht zwar dem Wortlaut der Verfassung, stellt aber die Personenfreizügigkeit nicht infrage.

Die Rasa-Initiative habe damit ihr Ziel erreicht, hiess es in den Räten. Ein Urnengang wäre kontraproduktiv, wenn die Rasa-Initiative klar abgelehnt würde: Dieser Entscheid könnte als Auftrag verstanden werden, die Masseneinwanderungsinitiative wortgetreu umzusetzen.