

### Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2020: Rheinschifffahrt sichert Landesversorgung in Krisenzeiten

Der Güterumschlag 2020 in den Schweizerischen Rheinhäfen nahm gegenüber einem starken Vorjahr um 15,5% ab. Im Vergleich dazu konnten 2019 nach dem Niedrigwasser 2018 30% mehr Güter umgeschlagen werden. Das «Corona»-Jahr 2020 war damit also umschlagsstärker als das Niedrigwasserjahr 2018. Dies zeigt, auch in den Krisenzeiten der Pandemie sichert die Güterschifffahrt auf dem Rhein die Landesversorgung der Schweiz. Ursache für den Umschlagsrückgang war in erster Linie der geringere Import von Mineralölerzeugnissen, der um über 18% abnahm. Nicht an die Import-Vorjahreszahlen heran kamen auch die Gütergruppen Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine, Erden und Baustoffe. Wiederum deutlich über die 100'000-TEU-Marke kletterte dagegen der Containerverkehr.

5,1 Mio. t wurden 2020 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen, was gegenüber 2019 einem Rückgang um rund 1 Mio. t bedeutet. Gegenüber den 4,7 Mio. t aus 2018 resultierte ein Plus von 8,5%. Der Importverkehr als umschlagsstärkerer Sektor nahm bei total 4,3 Mio. t um 15,3% ab. Im Exportbereich lag der Umschlag bei 0,85 Mio. t, was eine Reduktion um 16,3% gegenüber dem Vorjahr be-

deutet. Betrachtet man die einzelnen Häfen, so erstaunt nicht, dass die auf Mineralöl spezialisierten Areale des Auhafens (-27%) und von Birsfelden (-16%) am deutlich mehr Umschlagsrückgänge zu verbuchen hatten. In Kleinhüningen betrug die Reduktion gegenüber dem Vorjahr gut 7%.

Vergleicht man die einzelnen Monate, so konnten die Ergebnisse des Jahres 2020 nur im September



Besonders unter dem teils Corona-bedingten Güterrückgang litten die Häfen Muttenz-Au und Birsfelden mit dem Schwerpunkt Umschlag von Mineralölprodukten.

#### Inhalt

Güterumschlag SRH 2020: Rheinschifffahrt sichert Landesversorgung in Krisenzeiten	1
CAMARO VII erstmals in Birsfelden	3
Wechsel im SVS-Präsidium steht bevor	4
Modernisierung der Silos am Ostquai: Einigung von Rhenus und Kanton	5
4. Trinationaler Bahn-Kongress bk21 in Basel: Drei Länder – ein Ziel – eine Bahn	6
Häfen Ludwigshafen und Mannheim*: Trotz Corona ein „ordentliches“ Geschäftsjahr 2020	7
Landstrom/Trinkwasser in Antwerpen: Neues Verfahren	7
Recovery and Resilience Facility: Transportsektor will teilhaben	8
Hafen Rotterdam: Corona-bedingt weniger Schiffe und weniger Inspektionen	9
Antwerpen und Zeebrugge: 2 Häfen bündeln ihre Kräfte	10
Ein „Oldie“ erinnert sich...	
- Als Störfahrer unterwegs	4
- Dante Schuggi ex Rheinwelle	6
- Le bouteur	7

und Oktober mit denjenigen des Vorjahres mithalten. Grosse Einbrüche gab es von Februar bis Juni, was einerseits der ausserordentlichen Pandemielage mit der reduzierten Mobilität geschuldet war. Andererseits hatten die Kunden Anfang Jahr die Tanks gefüllt, so dass die Nachfrage nach Mineralölprodukten im Sommer stark abnahm.

Mit rund 114'000 umgeschlagenen Containereinheiten (TEU) verzeichnete der Import und Export von Containern 2020 einen Rückgang von 6% auf das Vorjahr und damit eine vergleichsweise geringe Abnahme.

Die Rückgänge in den Güterumschlägen sind dabei alle auf Marktveränderungen während diesem besonderen Jahr zurückzuführen. Die Rheinschifffahrt war zu jedem Zeitpunkt für die Transporte verfügbar und funktionierte als zuverlässiges Transportmittel für die Schweizer Verkehrsketten auch während der Pandemie. Dies zeigt, dass die Landesversorgung mit Gütern, trotz konjunktureller Schwankungen, über die Rheinschifffahrt auch in Krisenzeiten gewährleistet ist.

#### **Containerverkehr widerstand Corona weitgehend**

114'756 TEU wurden 2020 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Gegenüber 2019 entspricht dies einem Rückgang um 6%.

Vergleicht man die einzelnen Monate, so mussten im Februar, Mai, Juni, August und September Rückgänge um rund 10% verzeichnet werden. Der Corona-Effekt war im Containerverkehr länger zu spüren. Zwar nahm die Produktion von Importgütern für die Schweiz in Fernost im Frühjahr wieder Fahrt auf, doch mussten die Produkte erst in die dortigen Häfen und danach via Rotterdam oder Antwerpen in die Schweiz transportiert werden.

Insofern kann man mit dem Ergebnis im reinen Importverkehr – also demjenigen mit vollen Containern – von knapp 40'000 TEU durchaus zufrieden sein, entspricht dies doch einer Einbusse um nur gerade 4,3%. Der reine Exportverkehr – also die abgehenden vollen Container – nahm bei einem Total von knapp 41'000 TEU um 5,3% ab.

Eine weiterhin grosse Rolle spielt der Verkehr mit leeren Behältern, der zum Ausgleich der Lager in den Seehäfen dient. Insgesamt 33'389 TEU wurden leer befördert, was gegenüber 2019 einer Abnahme um rund 9% entspricht. Die ankommenden Leercontainer überwiegen mit 22'204 TEU die abgehenden mit einem Total von 11'185 TEU.

Nimmt man den längerfristigen Vergleich, so gehört das Ergebnis des Jahres 2020 immer noch zu den besten, je erzielten Resultaten. Deutlich mehr Container wurden im Re-

kordjahr 2017 mit 137'529 TEU und im 2016 mit 131'705 TEU erzielt. Die Jahre 2014 (123'494 TEU) und 2015 (124'267 TEU) lagen in etwa auf dem Niveau von 2019. Allerdings waren in diesen Zahlen auch Container mitgezählt worden, die im Hafen vom Lkw auf die Bahn umgeladen und exportiert wurden. Dies waren 2014-2017 im Schnitt jährlich etwa 20'000 TEU. Ab 2018 fanden diese Verkehre im Hafen nicht mehr statt. Nimmt man also nur den wasserseitigen Umschlag, so darf das Ergebnis von 2020 durchaus als gutes Resultat in einem schwierigen Umfeld gewertet werden.

#### **Flüssige Treib- und Brennstoffe litten speziell unter Corona**

Im Jahr 2020 sind 2,25 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe über die

Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Dies entspricht einem Rückgang um 18,3%. Die sehr tiefen Produktpreise im Bereich Heizöl führten in den ersten Monaten dazu, dass die Kunden bestrebt waren, alle Lager aufzufüllen. Nachdem diese einmal voll waren, ergab sich in der Folge eine Abflachung des Umschlags.

Im Bereich „Motorbenzin und ähnliche Leichtöle“ schlugen die Effekte der ausserordentlichen Lage durch die Pandemie voll durch. Kurzfristig brachte im 1. Quartal die amtliche die Empfehlung, auf den öffentlichen Verkehr möglichst zu verzichten, nebst den niedrigeren Produktpreisen erst mal eine kleinere Steigerung. Diese Entwicklung flachte aufgrund des verstärkten Wechsels zu Home-Office aber rasch ab und verstärkte sich durch

### **CAMARO VII erstmals in Birsfelden**



Birsterminal AG gab zusammen mit ihrem niederländischen Partner Dubbelman Container Transporten BV bekannt, dass das neue Binnenschiff CAMARO VII am 21. Januar 2021 zum ersten Mal den Hafen Birsfelden angelaufen hat. Neben rekordverdächtigen 53 Reeferanschlüssen bietet das Motorschiff bei einer Länge von 135 m und einer Breite von 11,40 m eine Kapazität von 268 TEU auf vier Lagen bei maximal 3'030 t. Dank eines modernen Ballastsystems und einem maximalen Tiefgang von nur 3 Metern sowie modernster Navigationstechnik ist die CAMARO VII optimal ausgerüstet, um die zugelassene Durchfahrthöhe bei der Mittleren Brücke in Basel auch bei hohem Wasserstand einzuhalten, beziehungsweise bei Niedrigwasser die Linienfahrt länger aufrechterhalten zu können. Die CAMARO VII ergänzt die im Liniendienst zwischen Basel/Birsfelden und Antwerpen/Rotterdam fahrende Tango Shipping Line.

die noch andauernde Pflicht zur Arbeit von zu Hause.

Aufgrund des nahezu vollständigen Groundings der weltweiten Luftfahrt während mehr als drei Monaten war die Nachfrage nach Jet Fuel stark zurückgegangen; dieses Segment spielt in den Häfen jedoch eine untergeordnete Rolle.

Ebenfalls deutlich, nämlich um knapp 62%, ist der Export von Mineralölprodukten ab den Schweizerischen Rheinhäfen zurückgegangen. Hier handelt es sich um Schweröl, dass in der Raffinerie anfällt, in der Schweiz nicht verwendet und per Schiff abtransportiert wird.

Im 1. Quartal fiel dieser Bereich nahezu auf Null, nach 12 Monaten wurden total knapp 23'000 t in den Häfen abgeführt.

#### Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichnen einen Rückgang zum Vorjahr um 15% bzw. 8'100 t auf das Vorjahr. Massgeblich für diesen Rückgang ist der Monat Dezember mit einem Rückgang von 38% resp. 4'600 t. Im Bereich Nahrungs- und Futtermittel gab es im Import 7,1% weniger Umschlag,

#### Wechsel im SVS-Präsidium steht bevor

An der diesjährigen GV werden die Mitglieder einen neuen Präsidenten zu wählen haben. Der amtierende Präsident Ralph Lewin informierte die Geschäftsleitung, dass er sich nach 13 Jahren dazu entschieden habe, nicht mehr für eine weitere Periode zu kandidieren. Vizepräsident Thomas Knopf wurde mit der Aufgabe betraut, Kandidaturen für die Nachfolge zu evaluieren.

Die SVS-Geschäftsleitung beschloss weiter, die ordentliche Mitgliederversammlung auf den

**21. Juni 2021, 17.00 Uhr**

festzulegen. Da neben den Neuwahlen auch noch Statutenänderungen im Zusammenhang mit einer Neufassung der SVS-Strategie anstehen, soll die Versammlung nach Möglichkeit real durchgeführt werden. Für den Fall, dass dies wegen allfällig immer noch geltenden Corona-Beschränkungen nicht möglich sein sollte, wird eine virtuelle Variante vorbereitet.

Eine ausführliche Würdigung der Präsidentschaft von Ralph Lewin folgt in einer späteren Ausgabe des «SVS aktuell».

## Ein „Oldie“ erinnert sich... Als Störfahrer unterwegs



In Ermangelung eines Simulators wurde der Fahrtst bei Radarprüfungen in Basel früher an Bord des Schulschiffes LAI DA TUMA durchgeführt. Im verdunkelten Steuerhaus befanden sich neben dem Patentanwärter ein Prüfungsexperte (ein weiterer stand an Deck) sowie ein Rudergänger. Irgendwann um die Mitte der frühen Achtzigerjahre hatte der Schreibende den Auftrag, bei einer Radarprüfung mit dem Arbeitsboot BEIDI BASEL der Rheinschiffahrtsdirektion als Störfahrer zu agieren und verschiedene Begegnungs- und Überholmanöver einzuleiten. Das ging so weit gut, doch zum Schluss wollte ich mich noch überholen lassen und fuhr daher provozierend langsam. Prompt hörte ich am Funk in geschliffenem Hochdeutsch: „Bergfahrer bei Kilometer 173 – für LAI DA TUMA – bitte kommen“. Ich antwortete „Oui, c'est la péniche JEANNE-MARIE naviguant amont avec destination Huningue. Il y a du brouillard, visibilité 30 m“. Im Steuerhaus des Schulschiffes muss Hektik aufgekommen sein, denn der Aufruf wurde mit nervöser Stimme wiederholt und der Experte ergänzte genervt: „Schwätz doch dütsch!“. Aber nein, ich blieb stur und der Kandidat reagierte absolut richtig. Er gab Schallsignal. Es war mein erster und zugleich letzter Einsatz als Störfahrer.

Urs Vogelbacher

währenddessen im Export ein Plus von 18,7% resp. 13'500 t verzeichnet werden konnte. Vergleicht man dabei das 4. Quartal 2020 (Import und Export) mit dem vorangegangenen 3. Quartal ist ein Rückgang von 10,6 % bzw. knapp 12'000 t ersichtlich.

Grund für das schwache 4. Quartal ist das sehr hohe Preisniveau für die landwirtschaftlichen Produkte. Dieses hat zur Folge, dass nur Ware für den direkten Verbrauch in die Schweiz gelangt, da die Ware aktuell für eine Lagerung zu teuer ist. Diese eher kleinere Mengen, werden jedoch vorwiegend auf dem Landweg befördert und gehen so an den Rheinhäfen vorbei. Auch im Januar ist noch mit einem anhaltend hohen Preisniveau zu rechnen, so dass auch für den Start ins 2021 nicht mit einer Normalisierung gerechnet werden kann.

#### Übrige Gütersparten

Der Import von festen mineralischen Brennstoffen wird ein letztes Mal

Eingang in diese Statistik finden, da die Bedeutung für den Gesamtschlag der Häfen massiv abgenommen hat. Im Jahr 2020 haben die CO2-Abgaben auf fossile Brennstoffe ihr Ziel in Hinblick auf den Import von Kohle erfolgreich erfüllt. Im gesamten Jahr 2020 wurde nur ein einziges Binnenschiff mit Steinkohle in der Schweiz gelöscht. Im 2021 kann mit ähnlich niedrigen Mengen gerechnet werden.

Zum ersten Mal in fünf Jahren sind die Mengen im Bereich **Steine, Erden, Baustoffe** gegenüber dem Vorjahr nicht gestiegen. Über das gesamte Jahr gesehen sind die Importe um ca. 6.5% zurückgegangen. Die Exporte sind in diesem Bereich sogar um 15.7% geschrumpft. Dies obwohl im Oktober und November 2020 die Zufuhren und Abfuhren von Steinen, Erden und Baustoffen

dank guten Pegelständen auf hohem Niveau und über dem monatlichen Durchschnitt waren. Aufgrund niedriger Pegelstände und der Unterbrechung von Bau- und Abbrucharbeiten über Weihnachten, sind die Mengen im Dezember stark zurückgegangen. Die Möglichkeiten im Export sind jedoch noch lange nicht ausgeschöpft, so dass mit günstigen Rahmenbedingungen eine Steigerung der Ausfuhren im 2021 möglich ist.

Nachdem die Importmengen von **Eisen, Stahl und NE-Metallen** aufgrund der wirtschaftlichen Unsicherheiten zurückgegangen sind, konnte das 4. Quartal mit insgesamt 54'532 t die Talfahrt wieder auffangen. Aufgrund der Unsicherheiten sind jedoch die Gesamtmengen im Jahr 2020 ca. 16% geringer ausgefallen als im Jahr 2019. Besonders bemer-

kenswert sind aber die Exporte von über 5'000 t im Monat Dezember. Nach sehr geringen Exporten im gesamten Jahr, hat die Schweizer Exportwirtschaft zum Jahresende nochmals bewiesen, dass Schweizer Qualität gefragt ist. Eine Prognose für 2021 ist aufgrund der vielen politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten schwierig.

Der verwandte Sektor **Erze und Metallabfälle** verbucht im Export mit einem Total von 132'000 t eine Steigerung um 9%. Der in absoluten Zahlen nicht so bedeutende Import stieg bei 37'000 t um 48% an.

Nach massiven Zuwachsraten verbuchte der Sektor **Chemische Erzeugnisse** im 2020 wieder Rückgänge. Bei den Zufuhren waren es gut 150'000 t (-42%). Die grössenmässig wichtigeren Abfuhren sanken um gut 7% auf knapp 225'000 t.

## Modernisierung der Silos am Ostquai: Einigung von Rhenus und Kanton

**Der Kanton und die Baurechtsnehmerin Rhenus Port Logistics AG haben sich auf den Erhalt des denkmalpflegerisch bedeutenden Silokomplexes Hafenstrasse 19 am Ostquai geeinigt. Gleichzeitig kann Rhenus die notwendige Modernisierung für einen zukünftig wirtschaftlichen Betrieb der Silos umsetzen. Die für die Landesversorgung zentralen Lagerkapazitäten für Getreide im Rheinhafen bleiben erhalten.**

Um für Rhenus eine langfristige wirtschaftliche Perspektive zu sichern, haben der Kanton, das Unternehmen und die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit dem beteiligten Planerteam ein Konzept zur Weiterentwicklung der bestehenden Silo- und Lagerbauten am Ostquai (Bild) erarbeitet.

### Wirtschaftliche und städtebauliche Aspekte im Einklang

Das Konzept zeigt auf, wie sich die Silobauten unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen und städtebaulichen Aspekte für einen zeitgemässen und wirtschaftlichen Betrieb anpassen lassen. Teile des Silokomplexes Hafenstrasse 19 werden vom Regierungsrat unter Denkmalschutz gestellt. Im Gegenzug kann Rhenus den bestehenden Silokomplex in einem Teilbereich durch einen Neubau ersetzen. So können

die wirtschaftlich unrentabel gewordenen Bereiche modernisiert werden.

Der Kanton Basel-Stadt, die Schweizerischen Rheinhäfen und Rhenus Port Logistics AG sind im Dialog,

um eine gemeinsam getragene Zukunftsperspektive im Rheinhafen Kleinhüningen zu entwickeln. Diese soll die Interessen der Wirtschaft, Stadtentwicklung und Denkmalpflege in Einklang bringen und Möglichkeiten aufzeigen, wie Rhenus als wichtige Nutzerin im Rheinhafen auch zukünftig ihre Geschäftstätigkeit an diesem Ort fortführen kann. Die Gesamtanlage des Rheinhafens Kleinhüningen ist seit 2012 im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) und seit 2015 im kantonalen Inventar schüt-

