

## Niedrigwasser 2018: Entwicklung für die Branche dramatisch

**Die andauernd tiefen Wasserstände und der immer noch zu gering fallende Regen brachten eine für die Rheinschifffahrt dramatische Entwicklung mit sich, die zur Zeit der Drucklegung dieses Hefts noch anhält. Güter- und Personenverkehr sind weitgehend eingestellt, viele Firmen mussten Kurzarbeit beantragen oder stehen kurz davor. Die Branche fordert kurzfristige Hilfe, aber auch mittel- bis langfristige Massnahmen.**

Die Situation ist so dramatisch wie kaum je in jüngerer Zeit: Die Containerschifffahrt ist nahezu eingestellt, konventionelles Schüttgut (z. B. Baustoffe) wird noch teilweise gefahren, aber mit sehr geringen Mengen, und auch die Tankschifffahrt fährt nur noch sehr eingeschränkt. Das Problem besteht hauptsächlich auf der Strecke am Mittelrhein ab Köln bis zur Kanalstrecke bei Iffezheim. Es handelt sich um ein ausserordentliches Wetter-Phänomen. Ob ein Zusammenhang mit einem Klimawandel besteht, ist schwierig abzuschätzen. In der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts gab es ebenfalls lange und intensive Niedrigwasser, wie eine jüngst veröffentlichte Studie zeigt (vgl. September-Ausgabe des «SVA aktuell», Seite 8).

Natürlich ist dies für die betroffenen Unternehmen kein Trost.

### Auch Kabinenschifffahrt schwer getroffen

Mit derselben Problemlage kämpfen auch die Unternehmen der Flusskreuzfahrt – einem Bereich, in dem die Schweiz europaweit führend ist. Weil die Schiffe aktuell praktisch nur noch die Strecke zwischen Amsterdam und Köln befahren können, resultieren viele Annullationen oder Umstellung auf Alternativ(bus) reisen. Für die Touristen attraktive Fahrtziele können nicht mehr angesteuert werden.

Das trifft die Branche hart, die auf das Saisongeschäft angewiesen ist und normalerweise im Herbst noch

### Inhalt

Niedrigwasser 2018: Entwicklung für die Branche dramatisch	1
Schweizerische Rheinhäfen Januar – September 2018: Vom Niedrigwasser belastet – Containerverkehr auf hohem Niveau	4
Birsterminal fährt weiter	5
SVS-Präsident und Rhenus-CEO am Herbstapéro 2018: Logistik braucht geeignete Flächen – auch am Wasser	5
Logistik und Politik – ein schwieriges Verhältnis	6
Kongress „150. Jahre Mannheimer Akte“: Minister-Bekanntnis zum wichtigen Vertragswerk	7
Nick Bramley verabschiedet und geehrt	9
Halbjahresprognose ISCM-HSG: Schweizer Logistikmarkt im Aufwind	10
MSCB präsentiert sich in der Verkehrsdrehscheibe	10
Gut besuchter Herbstapéro	11

eine rege Geschäftstätigkeit aufweisen kann.

### Kurzfristige Massnahmen

Die betroffenen Unternehmen im Güter- wie Personentransport reagieren mit Abbau von Überzeit und Ferienguthaben, teilweise musste Kurzarbeit angemeldet werden. Trotz dieser Massnahmen ist der finanzielle Schaden bereits sehr gross.

Sollte der Stillstand in der Schifffahrt länger andauern, stellt dies eine existenzielle Frage für die betroffenen Unternehmen (Reedereien, Umschlagsbetriebe) dar.

Dass im Bereich Diesel nun Pflichtlager freigegeben werden mussten, zeigt die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Landesversorgung gerade in diesem Sektor. Als vor gut Jahresfrist die Versorgung



## Allianz Suisse. Ihr Schweizer Versicherer für die Berufsschifffahrt.

Verlangen Sie eine Offerte, damit Sie sich im entscheidenden Moment voll auf die Leistungen der Allianz Suisse verlassen können.

**Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge**  
Seilerstrasse 8, 3001 Bern, Tel. 058 358 53 53, marine@allianz.ch



### SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

*Herausgeberin:*

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

*Verantwortlicher Redaktor:*

André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

*Inserate und Administration:*

Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

*Mitarbeit an dieser Ausgabe:*

Sylvie Pelloux, Lucie Fahrner, Jelena Dobric

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

## **birsterminal** Ihr Partner für Containerlogistik



-  Reefer
-  Out of Gauge
-  Stuffing & Stripping
-  Schwercolli bis 72 t
-  2x wöchentlich:  
Antwerpen/Rotterdam  
↕  
Basel/Birsfelden



CH-IMPORT	ETS Rotterdam	ETS Antwerpen	ETA Basel/Birsfelden
1. Fahrt	Samstag	Montag	Dienstag
2. Fahrt	Donnerstag	Mittwoch	Donnerstag

CH-EXPORT	ETS Basel/Birsfelden	ETA Rotterdam	ETA Antwerpen
1. Fahrt	Dienstag	Samstag	Montag
2. Fahrt	Freitag	Dienstag	Dienstag



[www.birsterminal.ch](http://www.birsterminal.ch)

auf der Bahnstrecke wegen des Unterbruchs bei Rastatt mehrere Wochen unterbrochen war, konnte die Rheinschifffahrt einspringen und die Landesversorgung der Schweiz nahtlos sicherstellen. Jetzt wo die Schifffahrt Schwierigkeiten hat, können Schiene und Strasse nur sehr bedingt aushelfen, da die Bahn-Kapazitäten eng begrenzt und die Transitstrassen von und nach der Schweiz bereits überlastet sind. Sowohl die aktuelle Situation wie auch die „Rastatt“-Problematik 2017 zeigen die Bedeutung einer mehrgleisigen, redundanten Transportkette zur Versorgung des Landes resp. der Abfuhr der Exporte.

### Mittelfristiger Handlungsbedarf

Mittel- bis langfristig müssen von allen Rheinanliegerstaaten unter Führung der Flusskommissionen (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Donaukommission etc.) Massnahmen ergriffen werden, um die Schifffahrt auch in Zeiten mit niedrigem Wasserstand zu sichern. Dazu gehören Austiefungen, wie sie aktuell im Rhein in Basel stattfinden, sowie Ausbau und Beseitigung von Hindernissen.

Aber auch die inländischen Behörden und die nationale Politik sind gefragt, wird der Rheinschifffahrt zu Recht doch eine grosse Bedeutung für die Landesversorgung zugemessen. Zur Unterstützung der Bau- und Landwirtschaft verfügt die Schweiz über einen Krisenmechanismus, der dann anspringt, wenn wegen widrigen Witterungsereignissen ein einigermaßen rentables Wirtschaften nicht mehr möglich ist. Die Schifffahrt benötigt angesichts zunehmend extremer Wasser-Bedingungen ähnliche Instrumente. Der Verband wird dazu nun den Kontakt zu Politik und Verwaltung suchen.

### Tiefe Spuren auch bei den Nachbarn

Die monatelange Dürre hinterlässt auch in der Binnenschifffahrt der Nachbarländer deutliche Spuren. Auch in Deutschland musste die Schifffahrt in Teilen eingestellt werden, nachdem z.B. am Pegel Kaub historische Tiefstände gemessen

wurden. Auf der Elbe wurde die gewerbliche Schifffahrt bereits vor Monaten eingestellt. Und an der Donau bereitet die seit Jahrzehnten vernachlässigte, 70 Kilometer lange Strecke zwischen Straubing und Vilshofen erhebliche Schwierigkeiten, da dort Flussausbau-massnahmen nicht stattfinden. Die seit Juni anhaltende Trockenheit macht sich nicht nur in den frei fliessenden Flüssen, sondern mittlerweile auch in den staugeregelten Flüssen und Kanälen bemerkbar. Auch hier ist die Befahrbarkeit wegen sinkender Wasserstände eingeschränkt.

Die Folgen für die gewerbliche Schifffahrt und ihre Kundschaft aus Wirtschaft und Industrie sind auch bei den nördlichen Nachbarn gravierend, wie der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) warnt. Zwar musste die Schifffahrt in Deutschland bis dato nicht vollständig eingestellt werden. Das würde laut BDB den Wirtschaftsstandort bei einem jährlichen Transportvolumen auf dem Wasser von rund 223 Mio. t Gütern kollabieren lassen. Diese Mengen liessen sich nicht auf Schiene oder Strasse verlagern.

### Hohe Verdienstaufschläge

Verdienstaufschläge von bis zu 4'000 Euro pro Tag und in Einzelfällen auch mehr, die von niemandem ausgegli-

chen werden, seien aber die Folge. Mit erheblich mehr Fahrten und entsprechenden Mehrkosten bemüht die Branche sich darum, die Folgen für die Kundschaft so gering wie möglich zu halten. Trotzdem können Frachtverträge mitunter nicht mehr zeitgerecht erfüllt werden. Für die Industrie wichtige Rohstoffe wie etwa in der Chemiebranche müssen notfalls den Verkehrsträger wechseln und mit dem Lkw transportiert werden.

### Wichtige Forderung auch für die Schweiz

Auch der BDB richtet deshalb den Appell an Politik und Verwaltung, aus dieser Situation nun die richtigen Schlüsse zu ziehen: Er nennt als Beispiel den Ausbau am Mittelrhein, der nun endlich realisiert werden müsse. Dies hätte natürlich auch für die Schweizer Schifffahrt zwischen Basel und den sogenannten ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) enorme Bedeutung. Die hier vorgesehene Sohle-Stabilisierung hätte eine Vertiefung der Fahrrinne zur Folge, so dass der Rhein auch bei Niedrigwasser deutlich länger genutzt werden kann. Von allen Infrastruktur-massnahmen in Deutschland hat dieses Projekt nachgewiesenermassen den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen.



Es braucht nun einige Niederschläge, um die Pegel wieder auf ein vernünftiges Mass zu bringen. Exemplarisch hier der Pegel Worms. Foto: WSV Mannheim.

Erinnert wird weiter an das Forschungsprojekt KLIWAS (www.kliwas.de), in dessen Rahmen 2015 die Auswirkungen der klimatischen Veränderungen auf die Wasserstrassen und die Schifffahrt untersucht wurden.

Die an sich erfreulichen Ergebnisse, dass Flüsse wie etwa der Rhein eher marginal betroffen sein werden, bedürfen nach drei Jahren mit ausgedehntem Niedrigwasser offensichtlich der erneuten Prüfung. Sollten sich nun gegensätzliche Erkenntnisse ergeben, müssen die Rheinanliegerstaaten Strategien entwickeln,

diese Entwicklung abzufedern, z.B. durch flussbauliche Massnahmen. Die verladende Wirtschaft ist auf Planbarkeit und Verlässlichkeit des Transports bei der Wahl des Verkehrsmittels angewiesen. Wichtige Ausbaumassnahmen an Flüssen und Kanälen müssen deshalb prioritär behandelt und so schnell wie möglich umgesetzt werden. Engpässe gehören beseitigt und die Befahrbarkeit optimiert.

Wie die SVS fordert auch der BDB, beim Gesamtbild der dürrebedingten Schäden im Jahr 2018 auch die wirtschaftliche Beeinträchtigung

der vom Niedrigwasser unmittelbar betroffenen Güter- und Fahrgastschifffahrt aufzunehmen, die an der Ausübung des Gewerbes gehindert wurde und teilweise noch wird. Bei existenzbedrohenden Situationen sollte der Staat Hilfsmittel für die betroffenen Schifffahrts- und Hafenbetriebe zur Verfügung stellen. Ein Krisenmechanismus analog zur Bau- oder Landwirtschaft, der bei extremen Veränderungen der Wasserstände und existenzbedrohenden Auswirkungen Hilfszahlungen an die Binnenschifffahrt ermöglicht, erscheint angemessen.

## Schweizerische Rheinhäfen Januar – September 2018: Vom Niedrigwasser belastet – Containerverkehr auf hohem Niveau

**Nach Rekordwerten im ersten Halbjahr – vor allem im Containerbereich – beeinflusste die schon im August und vor allem im September bestehende Niedrigwasser-Periode das Neun-Monate-Ergebnis 2018 der Schweizerischen Rheinhäfen negativ. Der Gesamtumschlag sank gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um knapp 9%, bei den Mineralölprodukten betrug das Minus sogar gegen 24%. Einzig im Containerbereich und bei den Baustoffen ist dank den starken Ergebnissen von Januar bis Juli nach neun Monaten noch ein Plus von 11% zu sehen.**

3,9 Mio. t wurden in den ersten drei Quartalen 2018 in den Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au umgeschlagen. In allen Häfen musste aufgrund der hohen Frachtkosten eine Negativentwicklung hingenommen werden, am deutlichsten in den stark von der Entwicklung der Mineralölverkehre abhängigen Muttenz-Auhafen (-7%) und Birsfelden (-15%). Der Import- oder Bergverkehr in allen drei Häfen – mit gut 3,1 Mio. t der wichtigere der beiden Sektoren – nahm gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um 12% ab, während der Export- oder Talverkehr bei gut 800'000 t um knapp 8% zulegen konnte.

### Containerverkehr verbleibt noch im Plus

Im Containerverkehr wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen im Berichtszeitraum wasserseitig 95'838 TEU umgeschlagen. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des (Rekord-)Vorjahres resultiert zwar noch ein Plus um 11,1%. Dies ist

aber ausschliesslich den hohen Umschlagszahlen im ersten Halbjahr zu verdanken. Wobei zu beachten ist, dass der Vergleichsmonat September 2017 durch die Ausnahmesituation in „Rastatt“ geprägt war.

### Wasserstände verstärkten negative Tendenz

Bei den flüssigen Treib- und Brennstoffen wurden in den ersten neun Monaten 2018 gut 1,4 Mio. t über die Häfen eingeführt, was einem Minus gegenüber der Vorjahreszeit um 23,6% gleichkommt. Hier war während der gesamten Berichtsperiode eine negative Tendenz feststellbar, die durch den Wasserstand im September aber noch dramatisch (-65,6%) verstärkt wurde. Die Inlandnachfrage bei den Treibstoffen (Benzin und Diesel) war im Monat September und auch für die Periode Jan – Sept ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres und des geplanten Volumens für 2018. Beim Heizöl war jedoch ein markanter Rückgang festzustellen. Grund dafür sind si-

### Aus aktuellen Anlass „nur“ Kurzstatistik

*Die nebenstehende Berichterstattung umfasst die ersten drei Quartale 2018. Da sich die Wasserstand-Situation seither dramatisch verschärft und zu einer teilweisen Einstellung der Güterschifffahrt von und nach den Schweizerischen Rheinhäfen geführt hat - vgl. Bericht in dieser Ausgabe -, ist die Betrachtung dieses Zeitraums nur beschränkt aussagekräftig. Kommt dazu, dass die Vergleichszahlen 2017 durch den Sonderfaktor „Bahnsperre in Rastatt“ beeinflusst sind. Wir berichten deshalb hier „nur“ summarisch über die Verkehrsentwicklung Januar bis September 2018. Die ausführliche Verkehrsentwicklung wird dann über das gesamte 2018 betrachtet werden – der entsprechende Bericht erfolgt in der Ausgabe des «SVS aktuell» vom Februar 2019.*

cherlich die hohen Preise und das warme Wetter.

### Auch Agrar-Sektor betroffen

Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen sanken die Mengen im 3. Quartal um 26'000 t gegenüber dem Vorjahr, was einem Rückgang von 35% entspricht. Bei den Nahrungs- und Futtermitteln gingen die Mengen im 3. Quartal um 28'000 t oder 20% gegenüber dem Vorjahr zurück. Sowohl für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie für

die Nahrungs- und Futtermittel gilt dasselbe: Aufgrund der Wassersituation auf dem Rhein seit Juni erübrigt sich eine eingehende Analyse und auch ein Vorjahresvergleich. Es werden nur noch die Mengen importiert welche dringend benötigt werden oder keinen Lagerplatz in den Seehäfen mehr finden.

Der Bereich **Steine, Erden, Baustoffe** liegt aufgrund der anhaltenden Bautätigkeit mit 577'548 t noch um 10,9% über dem Vorjahr. Aufgrund der im Vergleich zum Mittelrhein etwas besseren Pegelstände im Dreiländereck können Kiestransporte

aus dem Elsass und Baden weiterhin durchgeführt werden.

Bei **Eisen, Stahl und NE-Metallen** hat sich der Abwärtstrend fortgesetzt. Mit knapp 43'000 t im dritten Quartal wurden 22% weniger als im zweiten und 36% weniger als im ersten Quartal umgeschlagen.

Noch einigermaßen stabil verhält sich der Umschlagsbereich **Chemische Erzeugnisse** mit einem Exportverkehr von 135'000 t (-2%). Der Importverkehr in dieser Sparte blieb bei knapp 107'000 t aber (-12,5%) unter dem Wert der Vorjahresperiode.

## SVS-Präsident und Rhenus-CEO am Herbstapéro 2018: Logistik braucht geeignete Flächen - auch am Wasser

**Der kontinuierliche Abbau von strategisch wichtigen Infrastrukturen am Rhein müsse gestoppt werden, denn Logistik benötigt geeignete Flächen. Dies betonte Rhenus-CEO Andreas Stöckli am traditionellen Herbstapéro der SVS. Auch SVS-Präsident Ralph Lewin wies auf die Bedeutung geeigneter Infrastrukturen hin und berichtete, dass die SVS-Geschäftsleitung gerade vor dem Apéro einstimmig die Unterstützung des geplanten Hafengebäudes 3 in Kleinhüningen beschlossen habe.**

Stöckli wies als Gastgeber auf den Ort des Apéros hin, könne das Bernoulli-Silo doch auf eine bald 100jährige Geschichte zurückblicken: „Dies bedeutet, dass auch wir seit bald 100 Jahren hier aktiv sind und im Hafen unseren Ursprung haben. Hier haben wir gelernt, Leidenschaft für Logistik zu entwickeln.“ Man habe in dieser Zeit aber auch

gelernt, sich zu verändern, etwa von der klassischen Massengutlogistik hin zum Container. Trotzdem bleibe die Bedeutung der Agrar-Silos nach wie vor gross: „Rhenus Port Logistics verwaltet aktuell 78% der nationalen Pflichtlagermengen in diesem Bereich.“

Negativ - so Stöckli - wirke sich aber der kontinuierliche Abbau von stra-



Die beiden Referenten am SVS-Herbstapéro: SVS-Präsident Ralph Lewin (links) und Rhenus-CEO Andreas Stöckli.  
Fotos: Sylvie Pelloux/SVS.

### Birsterminal fährt weiter

*Es geht doch noch was in der Containerschifffahrt von und nach Basel. Birsterminal etwa fuhr und fährt weiter, wie CEO Martin Ticks in einem Kurz-Interview erklärt:*

*Wie kommt es, dass Sie noch Verkehre von und nach den Seehäfen anbieten?*

*Die Weiterfahrt ohne Unterbruch ist Bauart und Möglichkeiten der Schiffe geschuldet. Die zusammen mit der Reederei Dubbelman eingesetzten Schiffe unserer Tango Shipping Line haben gezeigt, dass auch bei einem Pegel Kaub von unter 30 cm noch genügend Container sicher bewegt werden können.*

*Es hiess, man fahre, wenn überhaupt, nur mit minimaler Ladung - rentiert das überhaupt?*

*Die letzten Fahrten bei den absoluten Tiefstständen haben aufgezeigt was noch möglich ist. Das bringt auch Vorteile in der Planung. Solange die Pegel nicht unter Kaub 25-20 sinken, können wir unseren Liniendienst, wenn auch reduziert, aufrecht erhalten. Es ist natürlich kein hochrentables Geschäft mehr.*

*Wie sieht es zur Zeit mit der Konkurrenzfähigkeit des Binnenschiffs gegenüber Bahn und Lkw aus?*

*Die letzten Wochen haben gezeigt, dass die Kapazitäten auf Bahn und Lkw ebenfalls bereits ausgereizt sind. Somit sprechen wir hier nicht mehr von unmittelbarer Konkurrenz. Es gibt mehr Warenströme, als aktuell transportierbar sind. Daher sollten auch alle möglichen Kapazitäten genutzt werden. Wir spüren, dass auch Kunden mit Terminware nicht mehr auf einen preislichen Vergleich schauen, sondern die Erfüllung der Transportaufträge absolute Priorität geniessen.*

*Wenn es überall heisst, es werde nicht mehr gefahren, bekommen Sie überhaupt noch Anfragen?*

*Solche Aussagen haben uns natürlich nicht erfreut. Dies bewog viele Kunden zur Suche nach Alternativlösungen. Solche Umstellungen sind zum Teil von längerer Dauer. Wir haben unsere Kunden mit viel Informationen versorgen müssen. Durch die Erfahrungen der letzten Fahrten können wir nun unseren Kunden die nötige Sicherheit bieten, dass wir zugesagte Transporte auch termingerecht durchführen.*

tegisch wichtigen Infrastrukturen aus wie Klybeck oder St. Johann und die Absicht, den Westquai 2029 anderen Nutzungen zuzuführen.

### Reiche Städte liegen am Wasser

Die Schweiz verliere mit dem Verlust dieser strategisch wichtigen Flächen definitiv wichtige Zugänge zum Tor der Welt, beschwor Stöckli: „Wir machen uns vom Ausland abhängig und verlieren wichtige Trumpfkarten. Die reichen Städte liegen immer am Wasser!“ Stöckli erinnerte daran, dass die Biunnenschifffahrt mit 12% der nationalen Importe ein elementarer Bestandteil der Landesversorgung sei.

Der Rhenus-CEO zeigte Verständnis, dass der Kanton unterschiedliche Sichtweisen auf den Hafen haben könne. Er habe auch unterschiedliche Ansprüche zu erfüllen und der Ressourcenkampf sei alles andere als trivial: „Der Bund aber darf nur eine Sichtweise haben, nämlich den Erhalt und die Förderung des Hafens schlechthin!“ Eine Beteiligung des Bundes am Hafen sieht Stöckli

deshalb mehr als wünschenswert an.

### GBN auf der Zielgeraden

Dieselbe Ansicht hinsichtlich der Bedeutung moderner Infrastrukturen vertrat SVS-Präsident Ralph Lewin, der vor allem auf das Projekt Gateway Basel Nord hinwies, das sich auf der Zielgeraden befindet. Der entsprechende Antrag der Basler Regierung also sein Antrag sei in nächster Zeit zu erwarten und die Geschäftsleitung der SVS habe sich hinter das Vorhaben eines 3. Hafenbeckens gestellt: „Die erste Phase des Projekts, nämlich der bimodale Terminal Strasse/Schiene, ist bereits im Baubewilligungsverfahren. Es geht somit für uns zentral darum, dass diese Anlage wie vorgesehen um ein Hafenbecken ergänzt wird. Nur mit dem Ausbau zum trimodalen Terminal erhält auch unser Rheinhafen und somit die Schifffahrt Zugang zu einer modernen, zukunftsorientierten und leistungsfähigen Terminalinfrastruktur. Und nur damit kann die Schifffahrt als öko-

logischer Verkehrsträger ihre Marktanteile sichern oder gar ausbauen.“ Dafür seien neben Bundes- auch kantonale Beiträge erforderlich.

### SVS-Geschäftsleitung klar für das dritte Hafenbecken

Die Geschäftsleitung der SVS unterstütze daher einstimmig die Beteiligung von Bund und Kanton Basel-Stadt am Hafenbecken drei als Teil einer multimodalen Hafeninfrastruktur von nationaler Bedeutung, betonte Lewin. Es sei vorgesehen, das Hafenbecken mittelfristig in den Hafenperimeter zu integrieren und - so Lewin weiter: „Für die SVS ist wichtig, dass die subventionierte Infrastruktur des trimodalen Terminals allen Unternehmungen diskriminierungsfrei zur Verfügung steht, und wir haben zur Kenntnis genommen, dass der Bund entsprechende Auflagen formuliert hat.“

Die SVS hat sich zu Beginn der Planung von Basel Nord mit einer Stellungnahme zum konkreten Projekt bekanntlich zurück gehalten, weil unsere Mitgliedfirmen teilweise unterschiedliche Standorte präferiert hatten. Heute ist festzustellen, dass es neben dem Gateway Basel Nord kein anderes trimodales Terminalprojekt von ähnlicher Leistungsfähigkeit und konkretisierter Finanzierung gibt. Für die GL ist somit absolut klar, dass die Zukunft unserer Häfen und der Güterschifffahrt auf dem Rhein eng mit der Realisierung von Basel Nord und dem Hafenbecken 3 verbunden ist. Stimmt das Basler Parlament dem Antrag zu, kann das Hafenbecken bis 2023 realisiert werden.

### Hafenutzung Ostquai sichern

Erfreulich ist, dass der Kanton Basel-Stadt kürzlich mit einer unbefristeten Grundsatzvereinbarung mit den SRH nicht nur den weiteren Planungsprozess geklärt sondern darin auch die Hafennutzung des Ostquai raumplanerisch sichert, indem er sich verpflichtet, im Westquai auch nach Ablauf der Baurechte 2029 dort nur Nutzungen zuzulassen, die mit dem Hafenbetrieb im Ostquai und im Hafenbecken 1 kompatibel sind.

## Logistikcluster: Logistik und Politik - ein schwieriges Verhältnis



Das Verhältnis zwischen Politik und Logistik ist oft kein einfaches. Dies zeigten die Thesen der Podiumsteilnehmer am diesjährigen Forum des Logistikclusters Basel deutlich. Die Binnenschifffahrt war auf dem Podium im Liestaler Landratsaal gut vertreten mit Rhenus-CEO Andreas Stöckli (leicht verdeckt ganz rechts) und SVS-Geschäftsführer André Auderset (2. v. l.). Mehr zum Anlass unter [www. http://www.logistikcluster-regionbasel.ch](http://www.logistikcluster-regionbasel.ch). Foto: Lucia Uebersax, HKBB.

## Kongress „150 Jahre Mannheimer Akte“: Minister-Bekanntnis zum wichtigen Vertragswerk

Ein Bekenntnis zur Mannheimer Akte, zur Bedeutung der ZKR und zur Unterstützung dieser Organisation bei ihren vielfältigen Aufgaben, dies waren die Hauptbestandteile einer Minister-Erklärung am Internationalen Kongress „150. Jahre Mannheimer Akte“, der am 17. Oktober 2018 in Mannheim abgehalten wurde. Der Kongress wurde von verschiedenen weiteren Veranstaltungen und Initiativen flankiert, darunter insbesondere die 15. Tagung für Binnenschiffahrtsrecht, die Herausgabe zweier Festschriften der Universität Mannheim und des Mannheimer Hafens sowie eine Sonderausstellung der in der Vorwoche auf dem Wasserweg aus Strassburg überführten originalen Akte im Mannheimer Schloss.

Der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Partnerschaft mit dem deutschen Verkehrsministerium organisierte Veranstaltung bot einem breiten, der Binnenschiffahrt verbundenen Publikum Gelegenheit, dem 150. Jahrestag der Revidierten Rheinschiffahrtsakte – auch bekannt als „Mannheimer Akte“ – zu gedenken und deren aktuelle Relevanz sowie die zukünftigen Herausforderungen der Rhein- und europäischen Schiffahrt konstruktiv-kritisch zu diskutieren.

### Hochrangiges Publikum

Rund zwanzig hochrangige Referenten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Medien sowie mehr als 200 an der Entwicklung der Binnenschiffahrt interessierte Gäste nahmen an der Veran-

staltung im Mannheimer Schloss, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Akte, teil.

### Verbundenheit mit der Mannheimer Akte

Der Kongress war auch Gelegenheit für die Vertreter der für die Binnenschiffahrt zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten, eine Erklärung zu verabschieden, die ihre Verbundenheit mit der Mannheimer Akte und ihre Entschlossenheit zur Förderung der Rhein- und europäischen Schiffahrt in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und allen anderen massgeblichen Akteuren im Verkehrsbereich bekräftigt. Der Inhalt der Erklärung ist leicht gekürzt rechts auf dieser Seite abgebildet.

Die Festlegung harmonisierter und zeitgemässer Vorschriften, die Stär-



Nach der Unterzeichnung der gemeinsamen Erklärung: Für die Schweiz unterschrieb im Auftrag der verhinderten Verkehrsministerin Doris Leuthard der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Peter Füglistaler (2. v. l.)

### Ministererklärung 2018

1. Wir bekennen uns zur Mannheimer Akte und den dort festgelegten Prinzipien (...). Wir bekräftigen die zentrale Rolle der Mannheimer Akte für die fruchtbare Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens im Rahmen der ZKR (...) und sind bereit, die ZKR mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten.
2. (...)
3. Wir unterstreichen die zentrale Rolle des CESNI als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und begrüßen dessen angestrebte Aufgabenerweiterung. Wir streben für CESNI eine dauerhafte Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung an.
4. Wir heben die Notwendigkeit zeitgemässer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschiffahrt hervor. Wir weisen auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hin und betrauen die ZKR mit der Aufgabe, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.
5. Wir fordern die ZKR auf, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt beizutragen.
6. Wir wollen die Rolle der Binnenschiffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial stärken. Wir ersuchen daher die ZKR, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen Sorge zu tragen, die Einbindung der Binnenschiffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu beschleunigen (...).
7. Wir wissen um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe und die Herausforderung, in naher Zukunft verstärkt Altersabgänge ersetzen zu müssen. Wir beauftragen die ZKR, zeitgemässe und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen.

kung der Intermodalität in der Logistikkette, die Entwicklung einer automatisierten und digitalisierten Schifffahrt, die Verbesserung der Infrastruktur und die kontinuierliche Nutzung von Innovationen waren einige der Stichworte am Kongress. Die fortgesetzte Gewährleistung einer sicheren, nachhaltigen und prosperierenden Binnenschifffahrt, mit regelmässigen und qualitativ hochwertigen Bestandsaufnahmen zur Wirtschaftlichen Lage des Sektors, und dies gepaart mit einer gewichtigen sozialen Komponente und der Notwendigkeit, das Gewerbe für eine breite Zielgruppe dauerhaft attraktiv zu halten, sind weitere Themen und Herausforderungen, die in die Überlegungen aller Binnenschifffahrtsakteure einfließen.

### Auf Herausforderungen reagieren

Um weiterhin so effektiv wie möglich auf diese für die Rhein- und europäische Schifffahrt wichtigen Ziele und Herausforderungen zu reagieren, war es der Zentralkommission ein Anliegen, den Jahrestag der Mannheimer Akte zu nutzen, um den in den letzten Jahrzehnten zurückgelegten Weg genauer zu analysieren

und die Grundlagen für die Zukunft der Binnenschifffahrt zu schaffen.

### Flankierende Veranstaltungen

Der Kongress am 17. Oktober wurde von verschiedenen weiteren Veranstaltungen und Initiativen flankiert, die den 150. Jahrestag der Revidierten Akte zum Thema hatten, darunter insbesondere die von der Universität Mannheim organisierte 15. Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, die Herausgabe zweier Festschriften der Universität Mannheim und des Mannheimer Hafens sowie eine Sonderausstellung der in der Vorwoche auf dem Wasserweg aus Strassburg überführten originalen Akte und ihrer Ratifikationsurkunden im Mannheimer Schloss.

### Mannheimer Akte: Alt, aber nachhaltig

Indem die ZKR der Mannheimer Akte einen Kongress widmete, würdigte sie eines der ältesten noch geltenden völkerrechtlichen Vertragswerke.

Mit ihren 150 Jahren sichert die Akte bis heute in solider und nachhaltiger Weise das Wohl der Rhein-



ZKR-Generalsekretär Bruno Georges.

schifffahrt; die ZKR konnte auf dieser Grundlage im Laufe der Jahrzehnte eine beeindruckende Arbeit leisten.

### Eckpfeiler der Schifffahrt

Als Eckpfeiler der über Jahrhunderte gewachsenen Rheinschifffahrt und des technologischen Fortschritts, der in der Kontinuität der Wiener Schlussakte von 1815 steht, hat es die Revidierte Akte von 1868 vermocht, die Völker einander näher zu bringen, den Handel zu sichern und zu erleichtern, indem sie ein System des freien Verkehrs begründete, das heute, anders als früher, selbstverständlich erscheint. Sie gewährleistete eine Harmonisierung der Vorschriften zwischen den Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweiz – wo der Rhein, im Herzen Europas, seinen Ursprung hat), gleiche Ausgangsbedingungen und eine einheitliche Rechtsordnung sowie eine gemeinschaftliche Instandhaltung des Rheins.

### Bedeutendes Rechtsinstrument...

Als wichtigstes Rechtsinstrument der Zentralkommission ist die Revidierte Akte, in der Fassung vom 20. November 1963, auch heute noch die Grundlage schlechthin für den Erlass von Vorschriften zur Gewähr-



Vor dem Kongress wurde die Urkunde der Mannheimer Akte feierlich nach Strassburg überführt und dort im Palais du Rhin, dem Sitz der ZKR, präsentiert.



leistung der Kontinuität, Sicherheit und Prosperität der Rheinschifffahrt.

### ... und Inspirationsquelle

Sie stellt auch nach wie vor eine unverzichtbare Inspirationsquelle für die Entwicklung gesamteuropäischer Vorschriften mit oder unter der Ägide von anderen europäischen und internationalen Institutionen dar. Dazu der aktuelle ZKR-Präsident Achim Wehrmann: „Was beeindruckend, bemerkenswert ist, ist dass die wesentlichen Grundsätze der Mannheimer Akte bis heute gelten: Freiheit der Schifffahrt, Gleichberechtigung und Einheit des Schifffahrtsregimes [...] Der Rhein ist das Kraftzentrum für die Europäische Binnenschifffahrt, die ZKR ist das Kompetenzzentrum und wir sind auch davon überzeugt, dass das so bleibt und bleiben wird.“

### ZKR will ihre Rolle weiter wahrnehmen

Die ZKR will ihre Rolle als älteste und führende internationale Organisation im Bereich der Binnenschifffahrt weiterhin wahrnehmen, wie am Kongress mehrfach betont wurde. Dank ihrer unmittelbaren und fest verankerten Verbindung zu den wichtigsten europäischen Staaten mit einer innovativen und wirtschaftlich bedeutenden Binnenschifffahrt verfüge sie über einmaliges Fachwissen auf europäischer und internationaler Ebene. Die ZKR anerkennt gleichwohl, wie wichtig die Beiträge auch der Europäischen Union sowie der Flusskommissionen der Donau, der Mosel und der Sava, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und anderer internationaler Organisationen und Binnenschifffahrtsakteure für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt in ihren drei Dimensionen Umwelt, Soziales und Wirtschaft sind, wie Generalsekretär Bruno Georges betonte: „Eine zentrale Rolle in den Beiträgen des Kongresses spielt die konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union sowie mit den anderen Stromkommissionen, der

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt, bis hin nach Nordamerika und in anderen Regionen der Welt.“

### Steigende Bedeutung von CESNI

Eine immer wichtigere Rolle spielt dabei der 2015 gegründete Europäische Ausschuss zur Entwicklung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), der zur Harmonisierung der Regelwerke in Europa, zunächst im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der Berufsbefähigungen, beitragen soll. Er sei in dieser Hinsicht ein sehr gutes Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der ZKR; eine Zusammenarbeit, die durch die wichtigen Beiträge von Drittstaaten und internationalen Partnerorganisationen sowie von Verbänden des Gewerbes

und der Industrie weiter gestärkt werde, so Wehrmann: „In kürzester Zeit hat sich gezeigt, dass CESNI ein hervorragendes Gremium ist, so dass man sogar darüber nachdenken sollte, das Aufgabenspektrum noch auszuweiten.“

### Enge Partnerschaft ZKR - EU

Die Europäische Kommission und die Sozialpartner nahmen den Kongress zum Anlass, die bisherige Arbeit des CESNI zu begrüßen. Die Mitgliedstaaten der ZKR unterstützen im Übrigen eine Ausdehnung der Arbeiten des CESNI auf andere Bereiche, in denen eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften auch auf europäischer Ebene wünschenswert ist. Unter diesem Gesichtspunkt bleiben der Aufbau einer nachhaltigen Partnerschaft mit der Europäischen Union sowie die Gewährleistung einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung des CESNI und seiner Tätigkeiten ein wesentliches Ziel der ZKR.

## Nick Bramley verabschiedet und geehrt



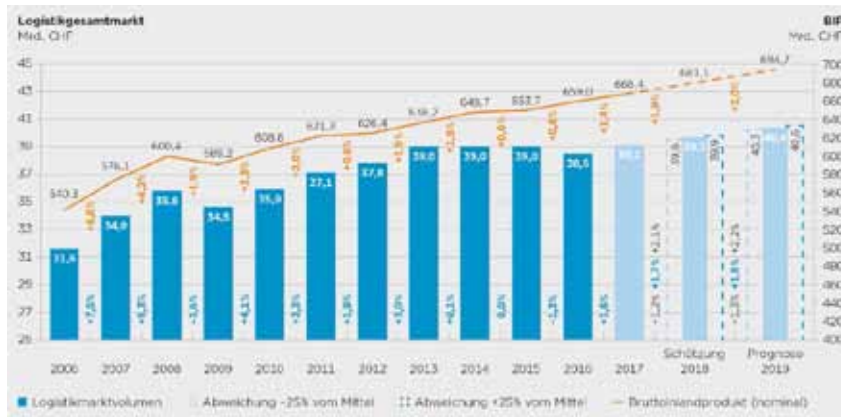
Grosse Ehre für den langjährigen Gewerkschaftsvertreter Nick Bramley. Am ITF-Kongress Mitte Oktober wurde der frühere Unia- und spätere Nautilus-Repräsentant in der Schweiz für seine herausragenden Leistungen mit dem International Transport Workers' Federation Gold Badge ausgezeichnet, überreicht vom ITF-Generalsekretär Steve Cotton. Der in Grossbritannien geborene und aufgewachsene Bramley zog in den achtziger Jahren in die Schweiz, wo er als Gewerkschaftler erst im Bereich Chemie, bald aber als Vertreter der Angestellten in der Schifffahrt und den Häfen arbeitete. Von 2001 bis 2016 war er ausserdem auch Mitglied der SVS-Geschäftsleitung. Dieses Jahr trat Nick Bramley nun endgültig in den Ruhestand.

## Halbjahresprognose ISCM-HSG: Schweizer Logistikmarkt im Aufwind

Die Wirtschaftsentwicklung ist positiv. Dies schlägt auch auf den Schweizer Logistikmarkt durch. Gemäss erster Berechnungen des Instituts für Supply Chain Management der Universität St. Gallen (ISCM-HSG) (Stand August 2018) wird das Gesamtmarktvolumen dieses Jahr um 1,7% anwachsen. Für 2019 ist davon auszugehen, dass sich der Wachstumstrend fortsetzt.

Während das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) von einem Wachstum des heimischen BIP um 1,9% für 2018 ausgeht, liegen sowohl die europäische Kommission (+2,1%) als auch der Sachverständigenrat der deutschen Bundesregierung (+2,3%) mit ihren Schätzungen zur

jeweiligen Wirtschaftsentwicklung über dem Wert von 2%. Damit ist im laufenden Jahr mit einer Zunahme der grenzüberschreitenden Transporte zu rechnen. Ferner profitieren die exportorientierten Sektoren der Schweizer Wirtschaft seit 2017 von der Aufwertung des Euros gegenüber dem Franken und fragen mehr logistikbezogene Leistungen nach. Für 2018 kann deshalb mit einem Wachstum des Schweizer Logistikgesamtmarktes von ca. 1,7% auf 39,7 Mrd. CHF gerechnet werden.



### Wiederannäherung des Logistikmarktes - an BIP-Wachstum

Im Zuge des Frankenschocks 2015 kam es zu einer abrupt ansteigenden Wertschöpfungsverlagerung ins Ausland, die 2017 ihr zwischenzeitliches Ende gefunden hat. Es kann auch für 2019 von einer robusten Binnennachfrage bei einer insgesamt wachsenden Gesamtwirtschaft ausgegangen werden. Berücksichtigt man eine gewisse Prognoseunschärfe, wird sich das Logistikmarktvolumen im kommenden Jahr voraussichtlich zwischen 40,3 und 40,6 Mrd. CHF einpendeln. Dies entspricht einem Wachstum von ca. 1,9% im Vergleich zum Vorjahr und verläuft somit im Gleichschritt zum BIP.

### Effekte überlagern sich

Durch das allgemeine Wirtschaftswachstum steigt nicht nur die allgemeine Konsumnachfrage an. Auch die Preise für Energieträger steigen. Diese Effekte überlagern sich und führen vor allem bei der angebotsseitigen Berechnung zu einer höheren monetären Marktbewertung. Insgesamt ist der Schweizer Fahrzeugbestand 2017 um 2,7% gestiegen, während die transportierte Tonnage über alle Verkehrsträger hinweg mit -4% rückläufig war. Eine Begründung hierfür liefern strukturelle Veränderungen der transportierten Güter, die durch den zunehmenden E-Commerce tendenziell höherwertiger und leichter werden. Darüber hinaus scheint der „Bauboom“ allmählich abzuflachen, was sich besonders stark auf die Transport-Tonnagen auswirkt.

## MSCB präsentiert sich in der Verkehrsdrehscheibe



Zwischen Ende November 2018 und Ende April 2019 hat die Ausstellung „Verkehrsdrehscheibe - unser Weg zum Meer“ im Hafen Kleinhüningen einen neuen Schwerpunkt. Es präsentiert sich der Modell-Schiffbau-Club Basel (MSCB) mit einer Sonderausstellung. Zu sehen sein werden eine Vielzahl von Modellen und umfangreiche Informationen zu diesem bereichernden Hobby, das der MSCB unter anderem im vergangenen Herbst mit einem gut besuchten Anlass im Eglisee vorstellte (Bild). Vernissage ist am 29. November. Jeweils am 8. Dezember sowie im kommenden Jahr am 2. Februar und 6. April findet von 10.00 bis 16.00 eine Sonderveranstaltung unter dem Titel „Wie werde ich Modellbauer“ statt. Der MSCB wurde 1955 zur Förderung des Modellschiffbaus in der Region Basel gegründet und hat zurzeit 78 Mitglieder. Für die Verkehrsdrehscheibe ist der Verein ein wichtiger Partner, betreut er doch seit Jahren die dort installierten Modell-Anlagen.

## Gut besuchter SVS-Herbstapéro 2018

Rund 80 Mitglieder trafen sich Ende Oktober zum traditionellen Herbstapéro der SVS. Eingeladen hatte dieses Jahr Rhenus, entsprechend fand der Anlass im Bernoulli-Silo statt. SVS-Präsident Ralph Lewin informierte über die neusten Aktivitäten des Verbandes, Rhenus-CEO Andreas Stöckli über das von ihm geleitete Unternehmen (vgl. Bericht S. 5 in dieser Ausgabe)



**10** JAHRE  
PORT OF  
SWITZERLAND



## WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor  
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 6 Millionen Tonnen Güter  
134 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe  
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze



**Schweizerische Rheinhäfen**  
Basel | Birsfelden | Muttenz  
[www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch)



Verkehrsdrehscheibe Schweiz  
Unser Weg zum Meer



Westquaistrasse 2 • CH-4019 Basel  
T +41 61 631 42 65  
[kontakt@verkehrsdrehscheibe.ch](mailto:kontakt@verkehrsdrehscheibe.ch)

### Ihr Ansprechpartner für Hafenbesuche

- Hafenfürungen
- Siloterrasse
- Ausstellungsbesuch
- Schiffsführungssimulator

Veranstaltungen, Sonderangebote  
und Öffnungszeiten entnehmen Sie bitte  
unserer Homepage.

**[www.verkehrsdrehscheibe.ch](http://www.verkehrsdrehscheibe.ch)**