

## Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2022: Stabilität bei Containern und Tief bei Mineralöl

Der Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zeigte im Jahr 2022 ein gegenüber dem Vorjahr vergleichbares Resultat. Das Total des Hafenumschlags liegt aber um fast 15% unter dem Vorjahresergebnis, wofür in erster Linie der stark zurückgegangene Import von Mineralölprodukten (-29%) verantwortlich war. Vor allem führten die Auswirkungen des Ukraine-Krieges mit seinen globalen Marktverwerfungen im Energiebereich zu diesem Ergebnis. Die Einflüsse wurden durch die ausgeprägte Niedrigwasserperiode im Sommer verstärkt. Erfreulicherweise konnte der Containerbereich die hohe Nachfrage im ersten Halbjahr verarbeiten und schloss so auf einem stabilen Niveau ab.

4,60 Mio. t wurden 2022 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. 2021 waren es 5,41 Mio. Vergleicht man die einzelnen Monatsergebnisse, zeigen sich klar die äusseren Einflüsse und ihre Wirkung. Der Januar 2022 lag beim Gesamtumschlag noch um 7% über dem entsprechenden Vorjahresmonat, der Februar war nahezu gleichauf. Dies ist mit Nachholverkehren nach einer Niedrigwasserperiode Ende 2021 zu begründen. Der Ukraine-Krieg mit Verknappung und Verteuerung von Energie und Agrarprodukten wirkte sich bereits im März mit einem Minus von 26% ge-

genüber dem entsprechenden Vorjahresmonat aus, und nahm an Ausprägung im Jahresverlauf deutlich zu.

### Niedrigwasser bedingt Halbierung im August

Im Sommer kam dann noch das Niedrigwasser als ungünstiger Umstand dazu, was etwa im August mehr als eine Halbierung des Monatsumschlags (-58% gegenüber August 2021) bewirkte. Das letzte Quartal mit wieder guten Wasserständen führte erneut zu Nachholverkehren und starken Monatser-

### Inhalt

Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2022: Stabilität bei Containern und Tief bei Mineralöl	1
GBN-Aktionariat wurde angepasst	3
GMS AARGAU auf der Donau	4
Hafenbahn: Projekt zur Verlegung liegt vor	5
Hafenfest mit Schiffsausstellung	6
Museumsnacht: Impressionen	7
Rhenus Port Logistics AG: Investition in nachhaltigen Umschlagterminal	8
Tarifreduktion Hafenabgaben	8
Cluster-Lunch zur Binnenschifffahrt: Am Rhein führt kein Weg vorbei	9
Haritz neue IKSR- Präsidentin	10
Ein Oldie erinnert sich: Jagen und Fischen verboten	10

gebnissen im Oktober (+29%) und im November (+32%). Dies reichte aber nicht mehr aus, um die Negativentwicklung in den vorhergehenden Quartalen ins Positive zu kehren.

### «Öl-Häfen» besonders betroffen

Schaut man die einzelnen Häfen an, so war der stark von der Entwicklung der Mineralölverkehre abhängige Hafen Muttenz-Au mit 1,31 Mio. t (-23,9%) am stärksten betroffen, aber auch der Hafen Birsfelden mit 1,56 Mio. t (-17,0%) konnte sich den Negativentwicklungen nicht entziehen. Ohne Einflüsse der Energiewirtschaft bewegte sich der Ha-



Die Niedrigwasser-Periode - hier der Rhein bei Bingen - beeinflusste den Verkehr von und nach den Schweizerischen Rheinhäfen im 2022 nebst anderen Faktoren auf europäischer Ebene massiv.  
Foto: Susanne Lueckerath.

# SVS aktuell

Aktuelle Informationen aus Schifffahrt und Häfen

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, Jelena Dobric, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

*Auflage:* 10 x jährlich, 1'300 Exempl.



 **birsterminal**  
Your Experts for Cargo  
– Always in e-Motion

**IHR PARTNER FÜR  
CONTAINERLOGISTIK**

**TANGO SHIPPING LINE**

- 2x WÖCHENTLICH
- REEFER
- GEFAHRGUT
- OUT OF GAUGE
- STUFFING & STRIPPING
- SCHWERCOLLI

**Birsterminal AG**      **Hafenstrasse 54 / P.O. Box**      **info@birsterminal.ch**      **phone +41 (0) 61 377 80 00**  
**CH-4127 Birsfelden**      **Rhine Port Basel-Birsfelden**      **www.birsterminal.ch**      **fax +41 (0) 61 377 80 17**

fen Kleinhüningen mit einem Gesamtumschlag von 1,45 Mio. t (-2,4%) fast auf Vorjahresniveau. Der Import- oder Bergverkehr in allen drei Häfen – mit knapp 3,73 Mio. t der klar wichtigere der beiden Sektoren – ging gegenüber dem Vorjahr um fast 17% zurück, der Export- oder Talverkehr mit 878'000 t um knapp 5,0%.

### Container praktisch unverändert

Total wurden im Berichtsjahr 125'470 TEU umgeschlagen, was einem gegenüber dem Vorjahr (126'042 TEU) nahezu unveränderten Wert (-0,45%) entspricht. Besonders stark entwickelten sich die Monate Februar (+62%) und März (+22,6%). Im August (-34,4%) und September (-17,9%) musste auch dieser Bereich den ungünstigen Wasserständen Tribut zollen. Die niedrigen Umschlagsergebnisse im Sommer (Niedrigwasser) konnten durch das starke erste Halbjahr und Nachholverkehre im Spätherbst nahezu kompensiert werden. Allerdings sind seit September die Umschlagskapazitäten durch die Einstellung des Terminalbetriebs am Südquai reduziert. Der Containerkran der Contargo AG hatte das Ende des Lebenszyklus erreicht, wurde abgebaut und soll durch einen neuen Kran am Nordquai ersetzt werden. Für diese Rochade muss jedoch zuerst eine neue Halle am Südquai gebaut werden, welche die alte «Satramhalle» am Nordquai ersetzt. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Containerkrans am Nordquai werden die Containerumschläge teilweise am Terminal des Hafens Weil am Rheins durchgeführt, welches seit August 2021 ebenfalls von Contargo operativ betrieben wird.

### Weniger Leercontainer

Das gesamthafte Minus fokussiert sich auf den Verkehr mit Leercontainern; dieser dient zum Ausgleich der Depots zwischen See- und Binnenhäfen. Total wurden 2022 37'430 leere Behälter bewegt, 6,1% weniger als im Vorjahr. Zurück ging die Menge im einkommenden Verkehr

mit 21'035 TEU oder -18%. Die Menge der ausgehenden Leercontainer erhöhte sich um 15,1% auf 16'395 TEU.

An vollen Containern wurden 2022 insgesamt 88'039 TEU bewegt, was gegenüber den 86'196 TEU einem Zuwachs um 2,1% gleichkommt. Der «reine» Importverkehr (volle Container) stieg mit einem Total von 45'977 TEU um 6% gegenüber 2021 an. Beim «reinen» Exportverkehr (abgehende volle Behälter) musste eine Verminderung um knapp 2% auf ein Total von 42'063 TEU registriert werden.

### Sonderfaktor Kesslergrube

Als Sonderfaktor ist der von Mai bis Dezember 2021 getätigte Umschlag der Kesslergrube (Sanierungsprojekt der Roche AG in Grenzach-Wyhlen) zu beachten, der das Total des Vergleichsjahres 2021 ausserordentlich erhöht hatte. Insgesamt wurden knapp 4'000 TEU (Import und Export) umgeschlagen, was etwa 3,1% des Containerumschlags entspricht. Ohne diese Sonderverkehre läge der Containerumschlag 2022 sogar über demjenigen des Vergleichsjahres. Die Containerschiffahrt im Jahr

## GBN-Aktionariat wurde angepasst



Gateway Basel Nord, das trimodale Umschlagsterminal in Basel, soll zukünftig den Güterverkehr zwischen Schiene, Strasse und Wasser verbinden. Das Projekt entstand im Jahr 2015 als reine Planungsgesellschaft der drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo. Nun wurde das Aktionariat gleichmässig zu je einem Drittel auf die drei Partner aufgeteilt. Das Präsidium des Verwaltungsrats wechselt im jährlichen Turnus zwischen den Aktionären und wird aktuell von Holger Bochow (Mitte) von Contargo besetzt. Ihm zur Seite stehen Martin Haller von SBB Cargo (links) und Renzo Capanni von Hupac. Foto: Nicole Pont.

2022 war zudem stark vom Mangel an ausreichenden Schiffskapazitäten geprägt. Dieser wurde durch den hohen Bedarf an Schiffsraum für den Kohletransport für deutschen Kraftwerke und den Transport von Getreide aus der Ukraine auf der Donau ausgelöst. Ebenso stark eingeschränkt war die Verfügbarkeit von notwendigem Schiffpersonal, was bei allen Reedereien zu erheblichen Problemen in den Fahrplänen geführt hat. Geblieben ist zudem die grosse Planungsunsicherheit durch die bestehenden Abfertigungsprobleme der Binnenschifffahrt in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen.

Als Fazit ist es bemerkenswert, dass die Binnenschifffahrt trotz ungünstiger Umstände das Ergebnis des Vorjahres auch im 2022 erreichen konnte – und dieses war im langjährigen Vergleich eines der besten Resultate beim Containerumschlag per Schiff in den Rheinhäfen.

### Flüssige Treib- und Brennstoffe: Fast 30% weniger

Im Jahr 2022 sind 1,66 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe über die

Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber dem Umschlag von 2,33 Mio. t im Vorjahr stellt dies eine deutliche Abnahme um 29% dar. In den ersten drei Quartalen des Berichtsjahres musste eine stark negative Entwicklung von insgesamt -46% festgestellt werden. Das vierte Quartal konnte zwar eine Verbesserung aber keine wirkliche Trendumkehr bewirken.

### Massiver Preisanstieg als Hauptursache

Die Ursache lag im massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Der Import beschränkte sich daher auf ein Minimum und die Lager wurden stark abgebaut. Im 3. Quartal kam dann noch das Niedrigwasser dazu. Schiffe, die sonst mit Ladungen von 3'000 t in Muttenz und Birsfelden anlegten, konnten noch mit 500 – 900 t beladen werden.

Profitiert von dieser Entwicklung hat die einzig noch im Inland verbliebene Raffinerie, die stark ausgelastet war. Die Abfuhr des Schweröls als Reststoff geschieht per Schiff; hier

stieg der Umschlag um gut 54% auf gegen 54'000 t.

Im 4. Quartal begann der Import durch die sinkenden Preise am Energiemarkt für raffinierte Mineralölprodukte wieder zu wachsen, wobei es noch zu verstärktem Auffüllen der Lagerbestände kam.

Die Hauptprodukte dieses Bereichs zeigen die Entwicklung exemplarisch. Die Gruppe Gas-, Dieselöl und leichtes Heizöl sank von 1,83 Mio. t auf 1,26 Mio. t und damit um nicht weniger als 31%. Im Bereich Motorbenzin und andere Leichtöle sank der Umschlag von 490'000 auf 415'000 t um 15%.

Auch 2022 lag der Anteil der Rheinschifffahrt am Importverkehr bei 52% unverändert gegenüber dem Vorjahr. Die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen werden die Landesversorgung im Energiebereich auch weiterhin gewährleisten.

### Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Tiefe Zollansätze und sinkende Rohwarenpreise waren für eine Mengensteigerung bei den Gruppen Landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel im vierten Quartal verantwortlich, sodass man mengenmässig von einem normalen Quartal sprechen kann. Gegenüber dem Vorjahr konnte das 4. Quartal gesamthaft um 15% resp. 24'500 t besser abschliessen, wobei das Vorjahr als eher schwaches Importjahr in den Büchern steht. Insgesamt konnte das Jahr 2022 mit rund 2,5% resp. 17'400 t leicht über dem Vorjahr abgeschlossen werden.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 4. Quartal einem Plus von fast 63% was einer Menge von 32'000 t entspricht. In diesem Bereich waren die sinkenden Rohwarenpreise in Verbindung mit den tiefen Zollansätzen besonders spürbar.

Im Segment Nahrungs- und Futtermittel wurden im vierten Quartal insgesamt 101'414 t umgeschlagen, gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem leichten Rückgang von 6,8 %. Im Dezember gab es eine Steigerung zum Vorjahr, da dann noch von Ver-

## GMS AARGAU auf der Donau



*Diese Aufnahme stammt vom ehemaligen Dürnsteiner Bürgermeister Hans Schmidl. Er erwischte dort kürzlich das GMS AARGAU auf der Talfahrt nach Calafat (Rumänien). Es dürfte die letzte Fahrt unter Schweizerflagge gewesen sein, denn das Schiff wurde verkauft. Zusammen mit dem schon vor Jahren zum Kiesschiff umgebauten GMS BERN wurde die AARGAU 1981 bei der Schiffswerft in Plock (Polen) gebaut. Eigentlich hätte noch ein drittes Schwesterschiff hinzu kommen sollen, dem der Name GRAUBÜNDEN zugehört war. Wegen verzögerter Ablieferung (Streik und anschliessende Eisbildung) hat die Ultra-Brag damals auf das dritte Schiff verzichtet. Es fuhr bis 1992 als POLICE unter polnischer Flagge und wurde danach zum TMS umgebaut. Als ALOHA fährt es heute noch unter niederländischer belgischer Flagge. Foto: Hans Schmidl / Text: Urs Vogelbacher.*

spätungen betroffene Mengen in Basel eingetroffen sind.

Die Erholung der Rohstoffpreise hält aktuell weiter an, so dass auch im Januar 2023 mit vermehrten Importen in die Schweiz gerechnet werden kann.

## Übrige Güter

Saisonbedingt reduzieren sich jeweils im Winter die Aktivitäten der Baubranche und somit die Importe und Exporte der Produktgruppe **Steine, Erden und Baustoffe**. Aber aufgrund der sehr geringen Importe von nur 24'765 t im Dezember 2022, sogar weniger als die Niedrigwasser bedingten schwachen Importmengen im August 2022, wurden im 4. Quartal 2022 fast 25% oder 35'275 t weniger Baustoffe importiert als noch im 4. Quartal des Vorjahres. Im Gegensatz zu den Einfuhren waren die Ausfuhren von Baustoffen im 4. Quartal 2022, dank sehr favorabler Pegelstände, mit 79'498 t um mehr als 18'000 t grösser als im Quartalschnitt.

Es zeigt sich erneut wie wichtig stabile Frachtpreise und Pegelstände für diese Produktgruppe sind. Hohe Preisschwankungen führen sofort zu Rückgängen in den umgeschlagenen Mengen und können nicht so schnell wieder ausgeglichen werden. Global betrachtet hatten die hohen Energie- und Frachtkosten sowie das Niedrigwasser im Sommer 2022 als Folge, dass im gesamten Jahr 2022 die Einfuhrmengen insgesamt 15% oder 104'421 t sowie die Exporte um 19% oder 58'154 t geringer als im Jahr 2021 ausfielen.

Auch im 2022 hat sich die weltweite Nachfrage nach qualitativ hochfertigen Produkten «Made in Switzerland» aus **Eisen, Stahl und NE-Metallen**, wenn auch teilweise auf niedrigerem Niveau, bestätigt. Im 4. Quartal 2022 beliefen sich die Importe der Güter wie Stahlhalbzeug, Stahlbleche oder Aluminium auf 54'520 t. Ein klarer Rückgang im Vergleich zu den anderen Quartalen mit durchschnittlichen Einfuhren von 64'666 t. Im Jahresvergleich

waren die Einfuhren jedoch mit einem Plus von 4,8% oder 11'846 t leicht höher als im Vorjahr. Auf das ganze Jahr gesehen wurden gesamt fast 269'000 t umgeschlagen. Dies entspricht einem Rückgang von 12,3% (37'651 t). Hauptsächlich werden weiterhin die Güter der Produktgruppe Eisen und Stahl und NE-Metalle per Container exportiert. Diese Produktgruppe kann also als Indikator für den Erfolg der Stahl und Aluminium verarbeitenden Industrie herangezogen werden.

Weniger Exporte aber mehr Importe kennzeichnet den Bereich **Chemische Erzeugnisse**. Der Importverkehr in dieser Sparte stieg bei knapp 154'000 t um 14% über den Vorjahreswert (135'020 t). Der Exportverkehr fiel dagegen um 26% auf knapp 40'000 t. Da die Schweizer Chemie hauptsächlich Grundstoffe einführt und diese zu Fertigprodukten verarbeitet, darf aus der Entwicklung geschlossen werden, dass die Unternehmen dieser Branche ihre Lager verstärkt mit Grundstoffen auffüllen mussten.

## Hafenbahn:

# Projekt zur Verlegung liegt vor

**Am Klybeckquai und am Westquai will der Kanton Basel-Stadt ein grosses Gebiet neu gestalten. Die Verlegung der heutigen Hafenbahn am Altrheinweg ist die Voraussetzung für diese Arealentwicklung. Der Regierungsrat hat beschlossen, die Variante «Südquai» zur Verlagerung der Hafenbahn dem Grossen Rat vorzulegen. Die Hafenbahn kommt neu in das Hafenerkergebiet zu liegen, die bestehenden Gleisanlagen südlich der Wiese werden aufgehoben.**

Der Regierungsrat will die Gebiete am Klybeckquai und am Westquai städtebaulich entwickeln, wie er dies bereits auch im Kontext der Realisierung des Hafenbeckens 3 dargelegt hat. Es sollen durchmischte Stadtteile für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit und Gastronomie entstehen. Ein neuer grosszügiger Park am Altrheinweg, südlich der Wiese, soll der Basler Bevölkerung als weitere Grünfläche mit hoher Aufenthaltsqualität dienen und sich

positiv auf das Stadtklima auswirken. Für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen bietet sich damit die Chance, sich aus ihrem räumlichen Korsett zu lösen und schrittweise an den Rhein und an die Wiese zu wachsen.

Die städtebauliche Entwicklung am Klybeckquai und am Westquai setzt die Verlegung der heutigen Hafenbahn am Altrheinweg voraus. In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und den Schweizeri-

schen Rheinhäfen hat der Kanton Basel-Stadt verschiedene Varianten für die Verlagerung des Hafenerkerhofs ins Hafenerkergebiet Kleinhüningen geprüft und eine umsetzbare Bestvariante «Südquai» evaluiert. Sämtliche Gleisanlagen der Hafenbahn südlich der Wiese sollen durch die Verlagerung aufgehoben werden. Mit der Variante «Südquai» erhält der Hafen eine zeitgemässe Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte, die ein Miteinander von Stadt und Hafen ermöglicht. Die neue Anlage wird über eine vergleichbare Leistungsfähigkeit wie die bestehende Anlage verfügen, benötigt jedoch weniger Fläche und markant weniger Gleisinfrastrukturen.

## Nötige Massnahmen

Um die für die Verlagerung benötigte Fläche zu schaffen, braucht es verschiedene Massnahmen bei den öffentlichen Werken, Gebäuden und Infrastrukturanlagen im Gebiet entlang

der Südquaistrasse. Dafür haben der Kanton und die Schweizerischen Rheinhäfen, die Industriellen Werke Basel, der Gasverbund Mittelland (GVM) und die ProReno (als Betreiberin der Abwasserreinigungsanlage von Basel-Stadt) eine Entwicklungsvereinbarung als Grundlage für die notwendige Flächenneuordnung abgeschlossen.

Als eine erste Massnahme muss die Zollmesstation des GVM als wichtiger Einspeisepunkt ins Schweizer Gasnetz an einen neuen Standort verlegt werden. Die entsprechende Planaufgabe startet im Frühjahr 2023.

Mit der Variante «Südquai» und der Entwicklungsvereinbarung liegen die Voraussetzungen für die Verlagerung der Hafenbahn vor. Der Regierungsrat wird deshalb dem Grossen Rat im 2. Quartal 2023 die Variante zum Entscheid sowie eine Ausgabenbewilligung für die weitere Projektierung und die Verlegung der Gaseinspeisung vorlegen.

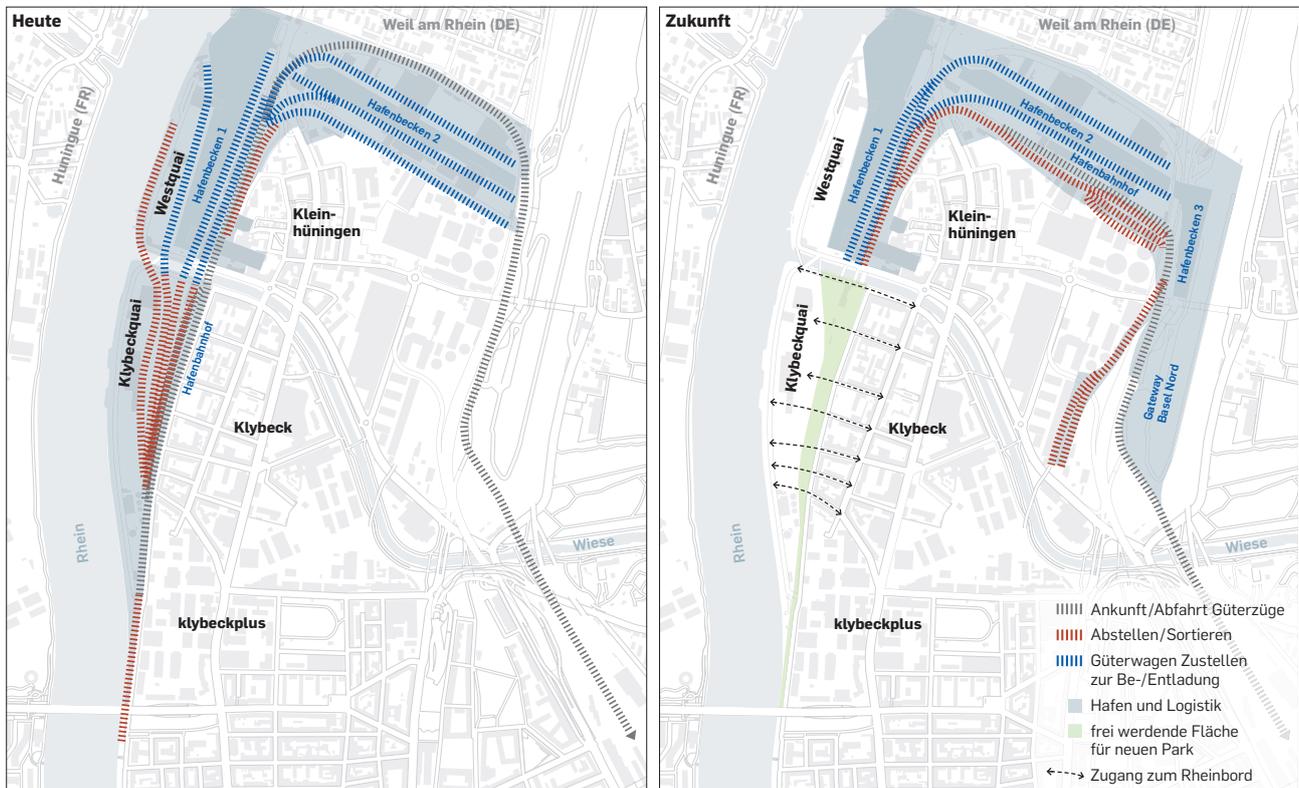
Die Gesamtkosten für die Verlagerung belaufen sich laut Grobkostenschätzung auf 275 Millionen Fran-

ken (plus/minus 30 Prozent). In diesen Kosten enthalten ist das gesamte Bahnprojekt, die Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen zur Freistellung der benötigten Grundstücksflächen sowie der Landerwerb. Diesen Investitionskosten stehen die wirtschaftlichen Potenziale gegenüber: Eine Analyse externer Experten geht aufgrund der derzeitigen Planung von jährlich wiederkehrenden Steuermehreinnahmen von bis zu 60 Millionen Franken und einem einmaligen rund 230 Millionen erhöhten Landwert aus – dies im Vergleich zu einer Entwicklung des Klybeckquais/ Westquais ohne Verlagerung der Hafenbahn.

Zudem bringt die Verlagerung grosse Mehrwerte für die bestehenden Quartiere und die ganze Stadt: Auf dem Klybeck- und Westquai können insgesamt Wohnungen und Arbeitsplätze für 8'000 Personen geschaffen werden. Die bestehenden Quartiere erhalten mehr Grün- und Freiräume und das Rheinbord wird – von der Dreirosenbrücke bis zur Wiesenmündung – frei.

## Hafenfest mit Schiffsausstellung

2. - 4. Juni 2023 in findet Kleinhüningen das Hafenfest statt. Wie beim Hafenfest 2014 ist auch dieses Jahr eine Schiffsausstellung geplant. Im Rahmen dieser sind auch Showelemente mit den «Behördenbooten» vorgesehen. Am vorderen Ende des Hafenbeckens 1 (Gelpke-Brunnen) ist eine Action-Show vorgesehen, bei welcher alle Behörden und anverwandte Organisationen die Möglichkeit erhalten Demonstrationen von ihren Booten und Einsätzen vorzustellen (z.B. Personenrettungen, Bergungen, Tauchereinsätze, etc.). Weiter ist eine Synchron-Fahrshow angedacht, welche im Raum Dreiländereck vorgesehen ist. Die Anmeldung läuft über das Onlineformular auf der Website: <https://hafenfest.ch/anmeldung-schiffsausstellung/>. Die Anmeldefrist endet am 10. März 2023. Bei Fragen zum Konzept steht Daniel Kofmel, Bereichsleiter Schifffahrt und Hafenbetrieb, zur Verfügung: [daniel.kofmel@portof.ch](mailto:daniel.kofmel@portof.ch).



Die Gleisanlagen des heutigen Hafenbahnhofs verunmöglichen den Zugang zum Rhein. Künftig soll der Hafenbahnhof beim Hafenbecken 2 liegen. Damit wird Fläche frei für einen Park und der Rhein wird öffentlich zugänglich.

# Impressionen von der Museumsnacht

Auch das Hafenmuseum nahm an der Museumsnacht am 20. Januar teil. Über 1000 Besucher fanden den Weg in den Kleinhüninger Hafen, so dass die Hot Dogs bereits um 22 Uhr ausverkauft waren und die «Knaschtbrüeder» ihre alemannischen Gesänge stets vor zahlreicher und gut gelaunter Zuhörerschaft vortragen konnten. Hier ein paar Impressionen:



## Rhenus Port Logistics AG: Investition in nachhaltigen Umschlagterminal

**Rhenus Port Logistics investiert in ein neues trimodales Umschlagterminal im Rheinhafen Kleinhüningen. Der Bau des Terminals 4 soll im Dezember 2023 abgeschlossen sein. Er ermöglicht einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag. Auf dem Dach ist eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 2,4 Mio. Kilowattstunden Strom erzeugt und damit den gesamten Jahresstrombedarf der Rhenus Port Logistics deckt.**

Rhenus Port Logistics investiert in ein neues trimodales Umschlagterminal im Rheinhafen Kleinhüningen. Der Bau des Terminals 4 soll im Dezember 2023 abgeschlossen sein.

Er ermöglicht einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag. Auf dem Dach ist eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 2,4 Mio. KWh Strom erzeugt und



damit den Jahresstrombedarf der Rhenus Port Logistics deckt.

Der Bau des Terminals 4 wird das Terminal 8 (Satram-Halle) sowie das Terminal 7 am Nordquai ersetzen. Das Terminal 4 besteht aus fünf Hallenabschnitten mit einer Gesamtfläche von rund 7'300 Quadratmetern und ist mit modernster Technik ausgestattet, darunter fünf Kräne mit einer Tragkraft von bis zu 32 Tonnen, Bagger, Gabelstapler, eine Bahnannahmegasse, moderne Gleis- und Lkw-Waagen sowie WLAN- und Videoanlagen. Ein Hallenabschnitt ist für den Umschlag und die Lagerung empfindlicher Stahlprodukte vollständig isoliert.

«Der Neubau des Terminals 4 ist ein Bekenntnis zur Förderung einer nachhaltigen Infrastruktur in der Region Basel. Wir sind stolz darauf, unseren Beitrag für einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag zu leisten und unseren Kunden eine zukunftssichere Zusammenarbeit zu garantieren», sagt CEO Andreas Stöckli. Die Rhenus Gruppe ist einer der führenden, weltweit operierenden Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 7,0 Milliarden Euro. 37.500 Mitarbeitende engagieren sich an 970 Standorten und entwickeln innovative Lösungen entlang der gesamten Supply Chain. Ob Transport, Lagerung, Verzollung oder Mehrwertleistungen: Das Familienunternehmen bündelt seine Dienstleistungen in unterschiedlichen Geschäftsfeldern, in denen die Bedürfnisse der Kunden zu jeder Zeit im Mittelpunkt stehen.

## Tarifreduktion Hafengebühren seit 1. Januar 2023

Zur Stärkung des Standortes der Schweizerischen Rheinhäfen im Vergleich zu angrenzenden ausländischen Binnenhäfen, hat der Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen im Dezember 2022, auf Basis des gültigen Abgabetarifs (SG 955.480) nach §2 lit b eine temporäre Tarifreduktion per 1. Januar 2023 beschlossen (vgl. Tabelle unten). Die beschlossenen Tarifreduktionen der Hafengebühren setzt Anreize, um Mehrmengen in den Rheinhäfen umzuschlagen und öffnet gleichzeitig Spielräume, um die Prozesse für die Erhebung der Hafengebühren und Erfassung der statistischen Daten (Bulletin) durch Investitionen in digitale Schnittstellen zu automatisieren.

		Trockengüter Tarif [CHF]			Baustoffe Tarif [CHF]			Leercontainer Tarif [CHF]		
		bisher	Reduktion	neu	bisher	Reduktion	neu	bisher	Reduktion	neu
Einfuhr	Schiff	0.25	-10%	0.23	0.16		0.16	2.50	-40%	1.50
	LKW	0.80	-50%	0.40	0.52	-23%	0.40	0.00		0.00
Ausfuhr	Schiff	0.25	-10%	0.23	0.16		0.16	2.50	-40%	1.50
	LKW	0.80		0.80	0.52		0.52	0.00		0.00

## Cluster-Lunch zur Binnenschifffahrt: Am Rhein führt kein Weg vorbei

**Der Rhein als Lebensader der Schweizer Landesversorgung wird immer unverzichtbarer, hat er doch nicht nur diverse Vorteile gegenüber Strasse und Schiene, sondern auch die nötigen Kapazitäten. Dies war die Botschaft am Lunch des Logistikclusters Region Basel Anfang Februar im Hafenumuseum in Kleinhüningen. Nach einer kurzen Einleitung standen Gespräche und Networking an der verschiedenen Stehtischen im Vordergrund. Mit über 60 Anmeldungen sprengte das Interesse alle Erwartungen.**

Mit einem Paradoxon führte SVS-Geschäftsführer André Auderset am Logistikcluster in die Thematik ein. Er zeigte unter dem Titel «An der Wasserstrasse führt kein Weg vorbei» ein Bild mit einem Veloweg entlang des Rheins: «Ich möchte aufzeigen, dass für Basel und die Schweiz in absehbarer Zukunft kein Weg an der Wasserstrasse als Transportweg vorbeiführt.

### Klimawandel und Vernunft

Dabei spielen die Stichworte Energie-Effizienz, Klimawandel – aber auch schlicht Vernunft eine Rolle.» Zum Stichwort Vernunft erinnerte er daran, dass die Lkw sich entlang der Autobahn schon weit vor Basel aufreihen. Für den Güter-Import

und -Export der Schweiz könne die Strasse also nicht die allein seligmachende Lösung sein.

### Bahn allein kann es nicht

Und die Bahn auch nicht: «Denken Sie an die seit Jahren geplante Aufwertung der Oberrheinstrecke mit einem dritten Gleis. Sogar diese per Staatsvertrag von Deutschland versprochene Verbesserung musste immer wieder verschoben werden – der deutsche Wutbürger hängt an jeden geplanten Gleis-Nagel drei Einsprachen – und die aktuelle Ebbe in den Staatskassen unseres nördlichen Nachbarn verhindert ohnehin die Planung.»

Damit bleibe halt einfach nur der Wasserweg – und der Rhein kenne keinen Stau. Auf die heutigen Mengen könnte man gut nochmals 50%

### Über den Logistikcluster

*Die im Jahr 2011 durch die Handelskammer beider Basel lancierte Initiative wird von den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Wirtschaft getragen. Auch die SVS ist Mitglied. Die Logistikbranche ist für die Region Basel ein volkswirtschaftlich relevanter Standortvorteil. Der Logistikcluster Region Basel setzt sich dafür ein, dass die Branche auch in Zukunft zu den Leitbranchen der Region zählt.*

draufpacken – die Kapazitäten seien auf dem Wasser gegeben.

Nicht überbewerten wollte Auderset die gegenüber dem Vorjahr etwas schlechteren Umschlagsergebnisse in den Schweizer Häfen. Da hätten vor allem bei den Mineralölprodukte die Sonderfaktoren Ukrainekrieg und Niedrigwasser rein gespielt. Erstaunlich sei aber: «Trotz schlechter Wasserstände blieb es beim quasi kontinuierlichen Aufwärtstrend im für die Zukunft besonders wichtigen Containerverkehr.»

### Nie alle Äpfel in denselben Korb

Aber vor allem deshalb sei die Aussage, dass kein Weg am Rhein als Transportträger und Landesversorger vorbeiführt, richtig und wichtig, weil man halt nie alle Äpfel in denselben Korb tun solle. Auderset erinnerte an 2017, als die Schienenstrecke bei Rastatt nach Arbeiten in einem darunter liegenden Tunnel gesperrt war: «Wochenlang kam kein Zug von oder nach Norddeutschland, Benelux nach Basel und damit auch kein Zug von oder nach den für die Schweiz wichtigen Export- und Importhäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Trotzdem war dies kein Problem für die Schweizer Landesversorgung, die Binnenschifffahrt übernahm und es gab keine Mangellagen – nicht mal die Pflichtlager mussten angebraucht werden.»

Einen weiteren grossen Vorteil der Rheinschifffahrt gegenüber Strasse und Schiene kennen viele nicht: Gemäss der Mannheimer Akte – dem völkerrechtlichen Vertrag, der die Schifffahrt auf dem Rhein regelt – ist dieser Transportweg nicht nur abga-



Vor dem eigentlichen Clusterlunch hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer noch Gelegenheit, sich von Stadt- und Hafenfürerin Maja Reichenbach das Hafenumuseum näherbringen zu lassen. Fotos: Daniel Schriber.

benfrei, die Anliegerstaaten haben auch dafür Sorge zu tragen, dass die Schifffahrt nicht Weise behindert wird. «Wenn also in Frankreich wieder mal Generalstreik ist, so kommt kein LKW mehr aus diesem Land in der Schweiz an, die Bahn fährt nicht und der Flieger bleibt am Boden. Das Schiff aber fährt weiter.»

### Nicht nur für Krisen

Es sei aber keineswegs so, dass die Binnenschifffahrt nur in Krisenzeiten ihre Rolle spielen könne, betonte Auderset: Die Schifffahrt sei auch in normalen Zeiten effizient: «Klar braucht ein Containerschiff drei Tage von Basel nach Rotterdam und 4-5 Tage zurück.

Dies ist im Idealfall deutlich langsamer als Strasse oder Schiene – im Idealfall von Strasse und Schiene. Leider ist aber der Normalfall ein Staufall. Wenn es auf den Autobahnen staut, ist der Zeitvorteil bald zu einem guten Teil dahin. Und wenn das Schiff nachts an die Schweizer Grenze kommt, behindert kein Nacht- und Sonntags-Fahrverbot – es kann in Basel anlegen und umgehend ent- oder beladen werden. Vorzugsweise auf die Schiene.»

### Zuverlässigkeit zählt

Was zähle in der Containerschifffahrt sei ohnehin nicht unbedingt die Schnelligkeit, sondern die Zuverlässigkeit. Schnelligkeit ist ein Aspekt, ein anderer die Planbarkeit.

## Ein Oldie erinnert sich: Jagen und Fischen verboten

**ELECTRICITÉ DE FRANCE**  
Arrondissement RHEIN  
N° 002652  
R.E.H.NORD  
**AUTORISATION DE CIRCULER**

Nom et Prénoms: VOGELBACHER Urs  
Domicile: Riehen (BS) In den Neumatten 7  
Profession: kaufm. angestellter bei Cisalpina Tankreederei AG, Basel  
Valable du 24.2.1966 au 31.12.1966

Signature du titulaire :  
Signature et cachet de l'autorité déléguant l'autorisation :  
ÉLECTRICITÉ DE FRANCE  
Région d'Équipement Hydroélectrique Nord  
à PLOSBACH (Bas-Rhin)

(voir au verso)

Im Versailler Vertrag nach dem 1. Weltkrieg erhielt Frankreich das Recht, die Wasserkraft des Rheins zwischen Basel und Strassburg für die Gewinnung elektrischer Energie zu nutzen. Kembs, die erste Staustufe ging 1932 ans Netz. Ausgelegt auf die maximale Turbinenleistung wurde der Grosse Elsässische Kanal (GEK) gegraben. Die Einrichtung und der Betrieb der Baustellen erforderten das Anlegen einer Strasse entlang des Kanals. Die Strasse wurde auch militärisch genutzt für den Bau von Bunkern entlang des Kanals – im südlichen Abschnitt der Maginot-Linie. Eigentümer der Strasse war die Electricité de France (EdF). Das Befahren war ihren Mitarbeitern vorbehalten, sowie Behörden, Anwohnern und Personen, die dienstlich mit dem Kraftwerk- und Schleusenbetrieb zu tun hatten. Für Letztere erstellte EdF persönliche Ausweise. Auf der Rückseite stand u.a., dass das Jagen und Fischen auf dem Gelände der EdF verboten sei. Der Inhaber des hier abgebildeten Ausweises hielt sich an diese Weisung. Es ist aber vorgekommen, dass er sich auf den langen geraden Abschnitten dieser Strasse – sofern kein Gegenverkehr herrschte – seinem 2 CV schon mal tüchtig die Sporen gab. Mit dem Weiterausbau des GEK und des kanalisierten Rheins wurde der administrative Aufwand für die Erstellung der Ausweise zu gross und in der Folge Ende der Sechzigerjahre aufgegeben. Text/Foto: Urs Vogelbacher.

## Haritz neue IKSR-Präsidentin



Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) hat seit 1. Januar 2023 eine neue Präsidentin. Deutschland hat zum Jahreswechsel die IKSR-Präsidentschaft von der Europäischen Union übernommen und Dr. Miriam Haritz für das dreijährige Amt benannt. Haritz leitet die Unterabteilung „Wasserwirtschaft, Gewässerschutz, Bodenschutz“ im deutschen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Zuvor war sie in leitender Funktion für das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe tätig. Die in internationalen Klimarechtsfragen promovierte Juristin spricht neben Deutsch, Englisch und Spanisch auch die IKSR-Arbeitssprachen Französisch und Niederländisch. Sie besitzt ausserdem einen interdisziplinären M.A. in European Public Affairs. Die weitere Umsetzung des Programms „Rhein 2040“, insbesondere die Aktualisierung der Strategie für die Anpassung an den Klimawandel wird eine Schwerpunktaufgabe ihrer Präsidentschaft sein.

Der Verkehrsträger Binnenschiff sei zuverlässig und planbar: «Alle Container-Carrier fahren nach einem festen Fahrplan. Im Import z.B. weiss der Kunde rechtzeitig vorher, wann der Container in Basel zur Verfügung steht. Diese Planbarkeit ist heute und wird in Zukunft noch wichtiger.» Dazu sei die Schifffahrt energieeffizient. So ersetzen 10 Binnenschiffe 70 Bahnwaggons oder über 1'400 40-

Töner auf der Strasse. «Besonders, wenn das Schiff die Ladung gleich nach Muttenz oder Birsfelden bringt, wird der ohnehin dauerüberlasteten A2 zwischen Basel und der Verzweigung Augst einiges erspart.» Dazu ist an das Personelle zu denken: Für den

Betrieb eines Binnenschiffs von Rotterdam nach Basel braucht es 4 Personen – für dieselbe Ladungsmenge auf Lkws über 1'400 Fahrer. Deshalb das Fazit des Referenten: «Wenn Sie weniger Transporteinheiten und

weniger Personal brauchen, dann sparen Sie als Transporteur auch Geld. Konkret ist das Binnenschiff beim Transport eines Containers um den Faktor drei günstiger als der Lkw und immer noch deutlich preisparender als die Bahn.»

## Einige Impressionen vom Anlass:



# HAFENFEST BASEL 2. BIS 4. JUNI

Hafen Basel-Kleinmünchen



[port-of-switzerland.ch](https://port-of-switzerland.ch)

## WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor

Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter

125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe

80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze