

**Neue KHR-Studie:****Häufigeres Niedrigwasser im Rhein zu erwarten**

Schmelzende Gletscher und weniger Schnee könnten zukünftig Niedrigwassersituationen im Rhein von Basel bis zur Nordsee verschärfen – dies zeigen die Resultate aus einem kürzlich abgeschlossenen Forschungsprojekt im Auftrag der länderübergreifenden Kommission zur Hydrologie des Rheins (KHR). Die neuen Erkenntnisse bestätigen aus Sicht der KHR die Bedeutung einer klimaresilienten Weiterentwicklung des Wassermanagements im Rheineinzugsgebiet.

Als Folge der globalen Erwärmung schmelzen die Alpengletscher und die Schneedecke im Winter wird dünner. Dadurch wird der Abflussbeitrag aus Schnee- und Gletscherschmelze im Rhein künftig abnehmen, so zeigen es die Szenarien, die im KHR Forschungsprojekt (zum Einfluss des Klimawandels auf den Rheinabfluss) für die nahe (2031-2060) und ferne Zukunft (2071-2100) berechnet wurden.

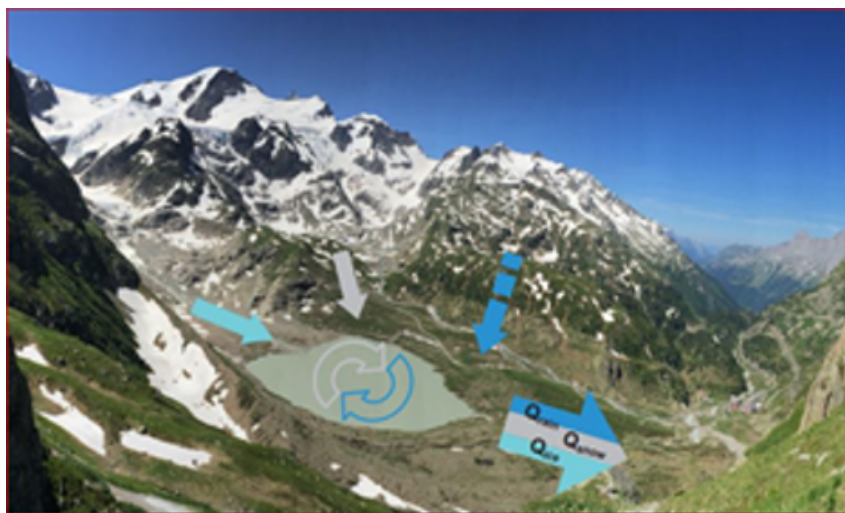
**Gletscher entscheidend**

Dieser Schmelzwasserbeitrag ist entscheidend als Wasserreserve für niederschlagsärmere Monate im Sommer und Herbst. Fällt der Bei-

trag immer geringer aus, führt dies häufiger zu Niedrigwasser im Rhein. Die Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets (KHR) ist eine Organisation, in der wissenschaftliche Institutionen der Rheinanliegerstaaten gemeinsam hydrologische Grundlagen für die nachhaltige Entwicklung im Rheingebiet erarbeiten.

**Langjährig forschende KHR**

Die KHR wurde 1970 anlässlich der UNESCO-Empfehlung zur Förderung einer engeren Zusammenarbeit in internationalen Flussgebieten gegründet. Seit 1975 erfolgt die Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen



Die Gletscher büssen ihre Rolle für den Rhein-Pegel nach und nach ein. Blick vom Sustenpass auf den Steingletscher.

Foto: M. Weiler.

**Inhalt**

<i>Neue KHR-Studie: Häufigeres Niedrigwasser im Rhein zu erwarten</i>	1
<i>Die aktuelle Lage</i>	4
<i>Schiffs- und landseitige Massnahmen nötig</i>	5
<i>Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2022: Mehr Container – weniger Mineralölprodukte</i>	6
<i>SVS-Herbstapéro 2022</i>	6
<i>Diese Wespe sticht nicht</i>	7
<i>Weiter Neubauten im Bereich Kabinenschiffe</i>	8
<i>Wissing beim BDB: Des Ministers Auftrag: „Schneller planen und bauen!“</i>	9
<i>Beaune beim E2F</i>	10
<i>Neugliederung der SRH-GL</i>	11
<i>Neue EFZ-Lehrgänge nun auch offiziell</i>	11

des Internationalen Hydrologischen Programms (IHP) der UNESCO und des Operationellen Hydrologischen Programms (OHP) der WMO. Die Mitgliedstaaten der KHR sind: Schweiz, Österreich, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Niederlande.

Anfang Juni haben sich Wissenschaftler, Behörden- und Wirtschaftsvertreter zu einem Symposium in Olten getroffen, um die Ergebnisse des von den Universitäten Freiburg im Breisgau und Zürich sowie weiteren Experten für hydrologische Modellierungen durchgeführ-

Fortsetzung auf S. 4



Mut heisst dem  
eigenen Kompass folgen

Wir sind für Sie da, wenn  
etwas aus dem Ruder läuft.

Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge

Seilerstrasse 8 | 3011 Bern  
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, Roland Blessinger, 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



# The most modern fleet, shaping a sustainable future

Undoubtedly an architectural highlight: the Erasmus Bridge in Rotterdam – and in full swing and fully loaded M/T "Botticelli", the newest chemical tanker of GEFO, equipped with eight stainless-steel tanks, built in 2021. Four additional stainless-steel tankers will join in 2022, all named after painters who were ahead of their time: Canaletto, Tintoretto, Allegretto and Benedetto. All four new chemical tankers with Stage V engines according to new EU-standards and SCR-Catalysts. Most modern technology sets new benchmarks in their class by reducing hydrocarbons by 81 %, nitrogen oxides by 97 % and particulate matters by 95 %.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO. 26 new build to reduce pollutant emissions. Which tanker will sail for you?



Fortsetzung von S. 1

ten Forschungsprojekts zu diskutieren. Das Ergebnis: Die in der neuen KHR-Studie berechneten Auswirkungen der Veränderungen sind erheblich und betreffen alle, die Wasser entlang des Rheins nutzen, darunter auch die Rheinschifffahrt, die sich auf häufigere Wasserknappheitssituationen vorbereiten muss. Die Diskussionen rund um die Ergebnisse des Projekts zeigten einmal mehr: Um diesen Herausforderungen zu begegnen sind integrale Lösungen gefragt. Auch wenn sich die Wassernutzungskonflikte meist lokal zeigen, muss das Wassermanagement entlang des Rheins koordiniert und grenzüberschreitend angepasst werden. Dabei müssen aber alle Interessengruppen berücksichtigt werden.

### Die Erkenntnisse der neuen Studie

Nachfolgend einige Erkenntnisse aus dem Synthesebericht der Studie «Auswirkungen des Klimawandels auf die Abflussanteile aus Regen, Schnee und Gletscherschmelze im Rhein und seinen Zuflüssen». Der gesamte Bericht kann bei der KHR-Geschäftsstelle bezogen werden ([www.chr-khr.org/de/veroeffentlichungen](http://www.chr-khr.org/de/veroeffentlichungen)).

Die Klimasimulationen Projekts zeigen ein zukünftiges Klima mit wärmeren Temperaturen im gesamten Rheingebiet (Abb. unten). Die Erwärmung fällt im Winterhalbjahr stärker aus als im Sommerhalbjahr. Auch werden sich die alpinen Gebiete im Süden des Rheingebiets relativ stär-

ker erwärmen als die flussabwärts gelegenen Regionen im nördlichen Teil des Einzugsgebiets.

Das Szenario zeigt ein zukünftiges Klima mit trockeneren Sommern und feuchteren Wintern. Das Trockenheitssignal ist im westlichen Teil etwas stärker und die Winternässe in den Alpen geringer ausgeprägt als in den nördlich anschließenden Regionen. In der zweiten Hälfte des 21. Jh. werden Unterschiede und Ensemble-Spannweite grösser.

### Aufschlüsselung nach «Quellen»

Die Studie untersucht detailliert die Entwicklung der verschiedenen Quellen, welche den Rhein «nähren», nämlich die Komponenten Gletscherschmelze, Schneeschmelze und Regen. Bei der Eisschmelzkomponente wird daran erinnert, dass sich die Gletscher bereits zurückgezogen haben. Den Simulationen zufolge werden diese bis 2050 noch einmal etwa die Hälfte ihres Volumens und ihrer Fläche verlieren. Die Modelle wurden an Schätzungen des Eisvolumens kalibriert, wobei die Fläche dabei leicht überschätzt wurde. Grössere Gletscher schmelzen um bis zu 20 Jahre später ab. Dies führt zu Unsicherheiten in den Berechnungen.

Hinsichtlich der Schneeschmelzkomponente ergibt die Studie Folgendes: Infolge höherer Wintertemperaturen wird weniger Schmelzwasser aus Schneedecken verfügbar sein (Abb. unten). In den Alpen nehmen Flächen mit saisonaler Schneedecke ab. In den Mittelgebir-

## Die aktuelle Lage

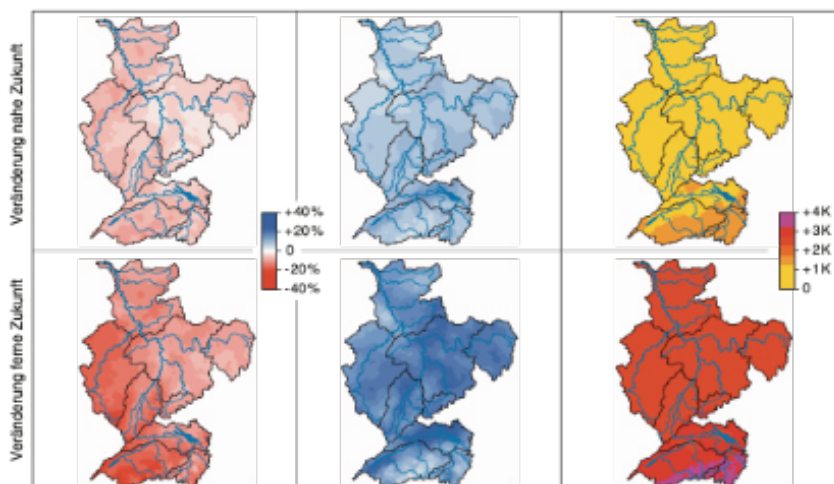
*Niedrigwasser ist auch dieses Jahr wieder ein wichtiges Thema. Zwar ist die Lage noch längst nicht so dramatisch wie im 2018, als wochenlang nur ein stark eingeschränkter Güterverkehr auf dem Rhein möglich war und die Fahrten - auch im Bereich Kabinenschifffahrt - teilweise gar eingestellt werden mussten.*

*Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe (Anfang August) präsentiert sich die Lage so, dass die Pegel tief sind, jedoch das Fahren mit eingeschränkter Ladung noch erlauben. So können etwa Tankschiffe nach dem Auhafen mit rund einem Drittel der normalen Ladung fahren. Aufgrund der hohen Preise, vor allem bedingt durch die Ukraine-Krise - ist aber die Nachfrage nicht so hoch. Sollten Regenfälle aber weiter ausbleiben, dürfte sich die Lage verschlimmern.*

gen wird zwar weiterhin Schneefall auftreten, aber gegen Ende des Jahrhunderts kann sich dort kaum noch eine nennenswerte Schneedecke ausbilden.

### Zunehmende Bedeutung der Regen-Komponente

Die Bedeutung der Regenkomponente wird laut Studie in einer wärmeren Zukunft zunehmen. Der Anstieg der simulierten Komponente zeigt sich im letzten Drittel des Jahrhunderts und ist stromabwärts grösser. Im Rhein in Basel und Rekingen zeigt sich keine starke Veränderung. Auf der Jahresskala (Abb. auf S. 5) ist der Nettoeffekt der Niederschlagsänderungen aus den Klimamodellen zu sehen: In weiten Teilen des Rheingebietes flussaufwärts von Basel nehmen die Jahressummen ab, weil die Niederschlagsabnahme im Sommer nicht durch die Niederschlagszunahme im Winter kompensiert wird. Flussabwärts nehmen die Jahresniederschläge zu, da dort die Winterniederschläge stärker zunehmen als die Sommerniederschläge abnehmen. In der zweiten Phase des Projekts wurden die täglichen Anteile der Ab-





flusskomponenten aus Regen, Schnee- und Gletschereisschmelze für ein Klimaszenario bis zum Jahr 2100 quantifiziert. Ein wärmeres Klima mit variablen Niederschlägen wird deutliche hydrologische Änderungen im Rheingebiet bewirken. Der bereits heute reduzierte Anteil der Eisschmelze wird zeitnah noch geringer werden. Diese Veränderung fällt in den alpinen Nebenflüssen unterschiedlich aus. Für die Aare ist ein relativ konstanter Beitrag der Gletschereisschmelze noch bis etwa 2040 anzunehmen. Die Eisschmelzkomponente der anderen Nebenflüsse ist bereits rückläufig und wird weiter abnehmen. Die Eisschmelze, die z.B. in Basel in den letzten Jahren extreme Niedrigwasserabflüsse mit bis zu einem Zehntel gestützt hat, wird stromabwärts bald vernachlässigbar.

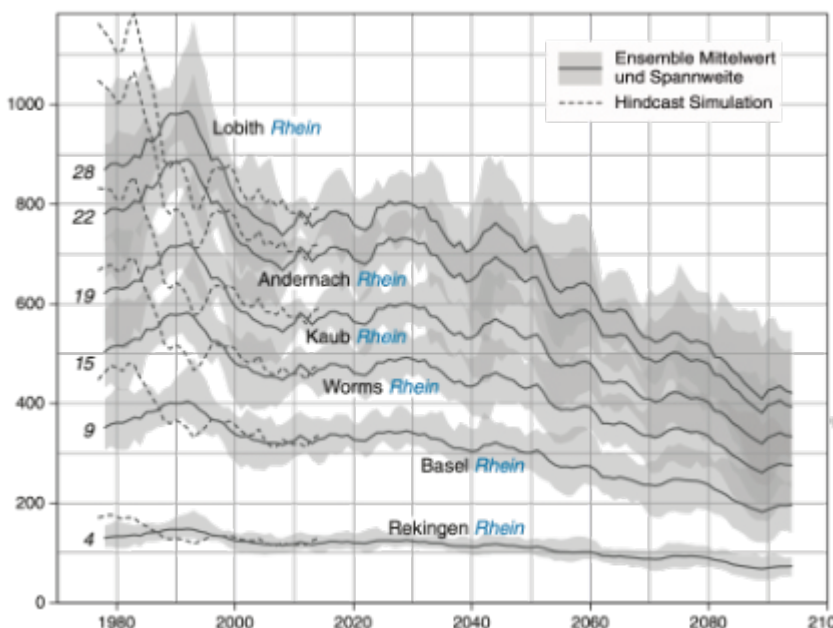
### Starke Veränderung bei Schneeschmelze

Die Schneeschmelzkomponente wird den Abfluss am stärksten verändern. Sie macht einen grossen Teil der Abflüsse entlang des gesamten Rheins aus. Eine projizierte Zunahme der Winterniederschläge kann diese erwartete zukünftige Verringerung der im Frühjahr und Sommer wirksamen Schneeschmelzkomponente im Rheingebiet stromaufwärts von Basel wohl nicht ausgleichen. Stromabwärts,

wo die Regenkomponente stärker zunehmen wird, wird trotz einer saisonal erhöhten Variabilität ein gewisser Ausgleich auf den jährlichen Abfluss projiziert. Die veränderte Schneeschmelze wird sich am deutlichsten auf die Saisonalität der Abflüsse auswirken und selbst bei Niedrigwasserereignissen im Frühsommer keinen nennenswerten Abflussbeitrag mehr leisten. Ob Stauseen den Verlust dieser natürlichen saisonalen Speicherung teilweise auffangen könnten, bleibt Gegenstand zukünftiger Studien. Die Regenkomponente des Abflusses steuert massgeblich die Menge und die kurzfristige Abflussvariabilität, wo saisonale und langfristige Puffer aus Schnee- und Eisschmelze verringert sein werden. Die verwendeten hydrologischen Modelle sind mit Unsicherheiten belastet und wurden zum Beispiel nicht für die Simulation von Hochwasserwellen optimiert und getestet. Alle Projektionen flussabwärts von Basel zeigen jedoch eine stetige Zunahme der jährlichen höchsten Tagesmittel der Abflüsse.

### Stresstests zu Niedrigwasser

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Erforschung zukünftiger Niedrigwassersituationen. Zur besseren Veranschaulichung potenzieller Änderungen wurden zum Klimaszenario hierzu noch Stress-



### Schiffs- und landseitige Massnahmen nötig

Die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen wird künftig mit vermehrten Niedrigwassern zu leben haben; dies zeigt nicht nur diese Studie deutlich. Um trotz den ungünstigeren Voraussetzungen auch weiterhin die unverzichtbare Rolle dieses Verkehrsträgers für die Landesversorgung spielen zu können, sind auf zwei Seiten Massnahmen notwendig.

Zum einen können Schiffe so gebaut werden, dass sie auch bei niedrigerem Pegel verkehren können. Solche gibt es schon. So gab es sogar während des Höhepunkts des ausserordentlichen Niedrigwassers im 2018 immer noch Containerverkehre von und nach Basel und Birsfelden. Es handelte sich dabei um die «Camaro»-Schiffe der niederländischen Reederei Dubbelman, die auch bei einem Kaub-Pegel von unter 30 cm noch in Fahrt blieben (vgl. «SVS aktuell» Nr. 9/2018, S. 5). Bei Neubauten dürfte der Fokus vermehrt auf solchen Einheiten liegen.

Verbessert werden können aber auch die Fahrinnen. Auf dem Rheinabschnitt durch Basel ist dies mit dem im Frühjahr 2019 abgeschlossenen Projekt «Korrektur Schifffahrtsrinne» bereits erfolgt (vgl. «SVS aktuell» Nr. 6/2018). Durch Abtragung von Unterwasserfesen in der Fahrinne und dem Aushub von Geschiebe konnte die Fahrinne um 30 cm vertieft werden. Im sogenannten «Gebirge» und am Mittelrhein sind solche Massnahmen immerhin geplant. Der frühere deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer hatte dazu 2019 einen «Masterplan Binnenschifffahrt» aufgestellt (vgl. «SVS aktuell» Nr. 6/2019), der hoffentlich auch von der aktuell in Berlin regierenden Koalition weitergeführt wird.

tests simuliert. Die Meteorologie bekannter Niedrigwasserjahre mit extrem warmen und trockenen Wetterphasen wirkt sich durch die stark verringerte Schnee- und Eiskomponente sogar in höheren, alpinen Lagen verstärkt aus.

Niedrige Abflüsse werden extremer, insbesondere flussabwärts von Basel. Die ermittelten Auswirkungen auf aktuell für Wassernutzungseinschränkungen geltende Grenzwerte wären erheblich. So würden am Mittelrhein Perioden mit Beeinträchtigungen der Schifffahrt deutlich länger

und in den Niederlanden Warnstufen öfter erreicht. Die Auswirkungen des Klimawandels auf den Abfluss des Rheins sind bereits spürbar und die Projektergebnisse weisen auf eine weitere Verstärkung hin. Gewässerschutz und Wassernutzung müssen sich neu

en hydrologischen Bedingungen und veränderter Wasserverfügbarkeit stellen. Klimaschutz durch Verringerung der Emissionen und die Anpassung der Wassernutzung sind laut Studie unerlässlich, um ökologische und soziale Auswirkungen dieser künftigen Veränderungen zu begrenzen.

## Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2022: Mehr Container – weniger Mineralölprodukte

**Die Zahlen des Umschlags in den Schweizerischen Rheinhäfen im ersten Halbjahr 2022 zeigen mit rund 17% ein deutliches Wachstum beim Containerverkehr, aber auch ein deutliches Minus von fast 44% beim Import von Mineralölprodukten. Im Halbjahrestotal ergibt sich mit 2,3 Mio. t Umschlag eine Verringerung um rund 18% gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode.**

2'311'620 t wurden im ersten Semester 2022 in den Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Auhafen Muttenz umgeschlagen, 2'812'159 t waren es in der Vergleichszeit 2021. Dies entspricht einem Minus von 17,8% gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres und ist fast ausschliesslich auf den Rückgang im Mineralölbereich zurückzuführen. Der Auhafen Muttenz weist daher auch mit fast 34% den höchsten

Rückgang auf. Gleiches gilt für den Hafen Birsfelden, der um knapp 22% unter Vorjahres-Niveau ist. Der Hafen Kleinhüningen profitierte von den stärkeren Containerverkehren mit einem Zuwachs um gut 8%. Der Import- oder Bergverkehr – mit gut 1,8 Mio. t der in der Tonnage stärkere Sektor – nahm gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres um 22,8% ab. Deutlich besser entwickelte sich der Export- oder Tal-



*Auch wenn die hier abgebildete Kombination aus Schiffsname und Heimathafen etwas anderes vermuten lässt: Die Containerschiffe haben Basel im ersten Halbjahr 2022 keineswegs „So long“ gesagt, sondern gegenteils für ein verkehrsreiches erstes Semester gesorgt.*

### SVS-Herbstapéro 2020

*Der traditionelle SVS-Herbstapéro wird im laufenden Jahr - nach heutiger Sachlage - im gewohnten Rahmen und ohne Beschränkungen durchgeführt werden. Gastgeber am 17. Oktober 2022 ist das Mitglied TAU Tanklager Auhafen AG in Muttenz, Auhafenstrasse 10a. Der Anlass beginnt um 17 Uhr und dauert bis ca 19 Uhr, der Eintritt ist frei. Wie üblich werden die Verantwortlichen des Unternehmens über ihr Geschäft und die Ziele berichten. SVS-Präsident Christoph Brutschin orientiert über das jüngste Geschehen in der Binnenschifffahrt aus Verbands-sicht - und vor allem steht das gesellige Beisammensein bei einem Apéro Riche im Vordergrund. Um Anmeldungen per Mail an [info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch) wird gebeten. Für die Mitglieder folgt noch eine formelle Einladung per Mail.*

*Wir danken unserem diesjährigen Gastgeber*



verkehr mit fast 500'000 t und einem Plus gegenüber der Vorjahresperiode von 8,0%.

### Ukraine-Krieg mit Folgen

Der Rückgang des Gesamtumschlags ist dabei fast ausschliesslich auf die hohen Mineralöl- und Energiepreise durch den Krieg in der Ukraine zurückzuführen. Bedingt dadurch wurden die Mineralöllager massiv abgebaut und die Importe auf ein Minimum zurückgefahren. Es bleibt abzuwarten, wie sich das zweite Semester unter dem Einfluss des Krieges in der



Ukraine und den sehr ungünstigen Pegelständen seit Juli 2022 entwickeln wird.

### Containerverkehr wächst weiter stark

71'860 TEU wurden im Berichtszeitraum in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des Vergleichszeitraums 2021 (61'472 TEU) entspricht dies einer Steigerung um nahezu 17%. Der Wert liegt auch deutlich über demjenigen des ersten Halbjahres 2019 – also der Vor-Corona-Zeit – von gut 60'000 TEU.

Im Monatsvergleich weisen vor allem Februar (+36%) und März (+31%), aber auch April (+25%) und Mai (+21%) hohe Zuwachsraten auf. Grund für das hohe Umschlagsvolumen dürften zu einem wesentlichen Teil «Nachholverkehre» sein, die entweder wegen der verschiedenen Lockdown-Phasen in China oder den Umschlagsproblemen in Rotterdam und Antwerpen verspätet in die Schweizer Rheinhäfen gekommen sind. Das Vergleichsquartal 2021 war ausserdem noch durch Corona-Massnahmen in Fernost wie in Euro-

pa und auch in der Schweiz geprägt.

Gleichzeitig zeigt sich ein deutlicher Einfluss durch das Leercontaineraufkommen: die Anzahl der gefahrenen Leercontainer hatte mit einem Volumen von nahezu 23'000 TEU ein Plus von fast 25%. Besonders beigetragen hat hier der abgehende Verkehr mit fast 10'000 TEU und einer Steigerung um 47% gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres. Diese Verkehre dienen weitgehend dazu, die Depots in den Binnenhäfen zu regulieren.

### Export und Import im Gleichschritt

Der Transport voller Behälter nahm mit +14% zu und erreichte ein Total von fast 50'000 TEU. Für den Zuwachs verantwortlich sind in etwa gleichermassen der reine Exportverkehr, also die Menge der in den Schweizerischen Rheinhäfen verschifften vollen Container, mit gut 24'000 TEU (+12%) wie der reine Importverkehr mit knapp 25'000 TEU (+15%). Beachtenswert ist, dass diese Verkehre fast paarig sind, was die Logistik natürlich erleichtert

## Diese Wespe sticht nicht



In den Anfangsjahren des Hafensbetriebs erfolgte das Verschieben von Bahnwagen im Bereich der Umschlagsfirmen mittels Spillanlagen. Reste davon sind noch bei den Gleisen in der Hafenstrasse zu sehen. Nachdem sich diverse Unfälle wegen gerissener Drahtseile ereignet hatten, wurden diese Anlagen durch Schienentraktoren oder kleine Rangierloks ersetzt. Auf einchaussierten Gleisen kamen auch Strassentraktoren oder Unimogs zum Einsatz. Neuerdings ist auf den Ostquai Gleisen in Basel-Kleinhüningen öfters diese „Wespe“ zu sehen; ein Zweiwegfahrzeug, das sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse verkehren kann.

Bild und Text: Urs Vogelbacher.



### Internationales Schaufahren Schiffs- + Funktionsmodelle 17./18. September 2022 Gartenbad Eglisee, Basel

Grosse Ausstellung, Sonderschauen von Funktionsmodellen auf dem Wasser und dem Land  
Kinderfahren mit Kapitänsdiplom  
Verpflegungsstände

Samstag 17. September von 12:00 bis 17:00 Uhr  
Sonntag 18. September von 10:00 bis 17:00 Uhr



Prognosen für den Gesamtumschlag 2022 sind angesichts der bestehenden Ukraine-Krise und den seit Juli sehr niedrigen Pegelständen schwer zu tätigen. Letztere dürften auf alle Fälle die Bilanz des dritten Quartals belasten.

### Flüssige Treib- und Brennstoffe leiden unter Preis-Explosion

Im ersten Halbjahr 2022 sind 724'000 t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 1,29 Mio. t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies einer Abnahme um mehr als 43%. Der Abwärtstrend hat sich damit verstärkt: Im ersten Quartal 2022 hatte in diesem Bereich noch ein Minus von 30% resultiert.

Die Ursache liegt im massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Der Import beschränkt sich daher auf ein Minimum und die Lager wurden stark abgebaut. Während der Import deutlich zurückgeht, ist die inländische Raffinerie hoch ausgelastet, so dass die Abfuhr des Schweröls als Reststoff zunimmt.

Die Prognose für die zweite Jahreshälfte ist von mehreren Effekten geprägt: Einerseits bleibt der Einfluss des Preises für die Mineralölimporte, welcher sich aktuell durch die Ängste einer globalen Rezession nach unten bewegt. Gleichzeitig ist die Schweizer Industrie mit den Appellen des Bundesrates dazu aufgefordert, wo im-

mer möglich – d.h. bei sogenannten Zweistoff-Anlagen von Gas auf Heizöl umzusteigen. Auch die private Nachfrage wird im Herbst noch ansteigen. Und zuletzt werden die Pegelstände dann auch mitbestimmen, wieviel Mineralöl wieder über die Häfen abgewickelt wird. Unter dem Strich ist – bei ausreichendem Wasserstand – mit einer Zunahme der Importe in der zweiten Jahreshälfte zu rechnen.

### Steigerungen im Agrar-Bereich

Der seit Jahresbeginn feststellbare positive Trend scheint sich fortzusetzen: Die Umschlagsmenge hat im 2. Quartal gegenüber dem 1. Quartal um 3,4% resp. 6'500 t und gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode um 12'500 t resp. 7% zugenommen. Diese Zunahme ist alleine dem sehr starken Export geschuldet. Die Importmengen hingegen waren gegenüber dem 1. Quartal um 7% oder 12'000 t rückläufig, womit diese exakt auf Vorjahresniveau liegen.

Die **landwirtschaftlichen Erzeugnisse** verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 2. Quartal eine Zunahme von 5'200 t, dies entspricht einem Plus von 9%. Diese Steigerung ist einzig auf die Importmenge im Mai zurück zu führen, welche im Vorjahr mit 4'500 t sehr tief war. In den Monaten April und Juni lagen die Mengen deutlich unter dem Vorjahr; im April waren dies 22% oder 5'500 t und im Juni gar 31% resp. 7'300 t. Im Segment **Nahrungs- und Futtermittel** sah es im 2. Quartal ähnlich aus: Gegenüber dem Vorjahr konnte zwar die Menge um rund 6% resp. 7'500 t gesteigert werden, diese Mengensteigerung ist jedoch einem starken Export geschuldet, welcher fast 11'500 t über Vorjahr lag. Gleichzeitig ging die Importmenge um 4% resp. 4'000 t zurück. Allgemein sind die Importmengen leicht rückläufig. Dies ist einerseits auf die hohen Einkaufspreise und andererseits auf den knappen Schiffsraum mit dadurch sehr hohen Frachtkosten zurückzuführen. Diese hängen mit den nach wie vor



grossen Mengen an zu transportierender Kohle in Deutschland und dem gleichzeitigen Verkauf von Schiffsraum in den Donauroaum zur Sicherstellung von Getreidetransporten aus der Ukraine.

Auch im Agrar-Bereich ist eine Voraussage für den weiteren Verlauf 2022 schwierig. Seit Anfang Juli sinken die Pegel stark, was zu einer zusätzlichen Verknappung des Schiffsraumes führt. Nicht selten müssen Frachtraten von mehr als 100 Euro pro Tonne bezahlt werden. Aktuell wären die Preise für die Warenbeschaffung wieder etwas tiefer und auch die Zölle würden Importe begünstigen, jedoch machen die Frachtraten der Branche einen Strich durch die Rechnung. Aufgrund der grossen Logistikprobleme weltweit sind nach wie vor die Ankünfte bedeutender Mengen verspätet.

## Weiter Neubauten im Bereich Kabinenschiffe



Nach zwei Jahren Corona-Pandemie zieht der Bereich Kabinenschiffe wieder an. Allerdings haben noch längst nicht alle Schiffe, die kurz vor der Krise in Auftrag gegeben wurden, bereits Aufträge - oder sie erfüllen Aufträge abseits des eigentlichen Bereichs. So sind etwa acht Kabinenschiffe als „schwimmende Hotels“ für Ukraine-Flüchtlinge in den Niederlanden im Einsatz. Nicht so die hier abgebildete „Alisa“, die auf der Vahali-Werft in Mitrovica (Serbien) gebaut wurde und nun zum Endausbau nach den Niederlanden verbracht wird. Das Schiff wird künftig für die Phoenix Reisen in Bonn auf dem Rhein und der Mosel zum Einsatz kommen. Der Start zur „Finissage“ in den Niederlanden geriet allerdings nicht nach Wunsch. Das Schubboot „Argo“, das das Kasko schieben sollte, hat Ruderschaden erlitten.

Foto: Otto Steindl / Text: Urs Vogelbacher.

### Übrige Güter

Mit insgesamt 83'584 t waren in den Monaten April, Mai und Juni, die Importe in die Schweiz von Gütern der Produktgruppe **Eisen und Stahl** und **NE-Metalle** um 15'056 t oder mehr als 20% höher als in den ersten drei Monaten des Jahres. Und dies, obwohl ein markanter Rückgang aufgrund der gestiegenen Treibstoffkosten erwartet wurde.

Die hohe Nachfrage nach Produkten aus Stahl oder Aluminium bedeutet einerseits, dass die Schweizer Produktionsbetriebe volle Auftragsbücher haben und diese andererseits weiterhin ihre Lager auffüllen.

Beim Export der in der Schweiz hergestellten oder bearbeiteten Produkte aus Eisen, Stahl oder NE-Metallen zeigte sich die Konkurrenz der anderen Verkehrsträger: Es wurden im zweiten Quartal 2022 bei nur 1'960 t und für das gesamte erste Semester bei knapp 6'000 t der Exportweg über



die Schweizerischen Rheinhäfen gewählt.

Nach dem ansprechenden Resultat im ersten Quartal der Produktgruppe **Steine, Erden und Baustoffe** wurde für das zweite Quartal aufgrund der stark gestiegenen Treibstoffpreise ein Rückgang der Ein- und Ausfuhren erwartet. Überraschenderweise wurden jedoch im zweiten Quartal 2022 mit 68'987 t sogar 7% mehr als in den ersten drei Monaten des Jahres exportiert. Bemerkenswert ist auch,

dass die Importe gegenüber dem ersten Quartal mit 157'212 t auf praktisch gleichem Niveau verblieben sind.

Im restlichen Jahr muss aber mit weitaus geringeren Mengen gerechnet werden. Die grosse Nachfrage nach Frachtraum für Kohle zu den deutschen Kohlekraftwerken oder für Getreide aus der Ukraine auf der Donau haben einen Personal- und Frachtraummangel in der Rheinschifffahrt sowie massiv gestiegene Frachtpreise für Rhein-

schiffe verursacht. Falls das im Juli eingetretene Niedrigwasser über eine längere Periode anhalten sollte, würde dies die Situation noch weiter erschweren.

Anhaltend im Hoch sind die Exporte im Bereich **Chemische Erzeugnisse**, die um gut 22% auf knapp 156'000 t stiegen. Dazu wurden anscheinend die Lager der Rohstoffe und Halbfertigprodukte wieder gefüllt, so dass die Import-Verkehre bei einem Halbjahres-Total von knapp 80'000 t ein Plus von 21% verbuchten.

## Wissing beim BDB:

# Des Ministers Auftrag: „Schneller planen und bauen!“

**Seine Sorgen um den Zustand der Wasserstrasseninfrastruktur am Rhein und seinen Nebenflüssen betonte der deutsche Verkehrsminister an einem Anlass des BDB und kündigte Gegenmassnahmen an. Dies ist auch für die Schweizer Branche bedeutsam, sind Mängel etwa an der Schifffahrtsrinne im Rhein doch speziell bei Niederwasser auch ein Problem für die Rolle der hiesigen Schifffahrt in der Landesversorgung.**

„Die Infrastruktur ist in die Jahre gekommen – und viele Erhaltungsinvestitionen wurden in der Vergangenheit aufgeschoben. Das ist kein Zustand, den wir einfach so hinnehmen können. Der Ausfall nur einer dieser Schleusen- oder Wehranlagen könnte verheerende Auswirkungen für das Gewerbe und letztlich auch für die Bürger haben. Schliesslich fehlt im Wasserstrassennetz oft eine Umfahrungsmöglichkeit – und Verkehre lassen sich auch nur schwer kurzfristig verlagern“, verdeutlichte Wissing. Deshalb habe sich die Ampel-Koalition vorgenommen: „Wir halten unsere Wasserstrassen, Kanäle und Schleusen in Schuss und machen sie krisen- und klimafest. Wir werden sie noch schneller sanieren und nachhaltiger ausrichten. Ausserdem werden wir alles dafür tun, auch im Wasserstrassenbereich die Planungszeiten zu optimieren.“

Die Güterbinnenschifffahrt kann nach Ansicht des Ministers einen elementaren Beitrag zur Versorgungssicherheit der Industrie und

der Bevölkerung leisten. Die Schifffahrt ist sich ihrer Rolle in dieser krisenhaften Situation bewusst und wird ihren Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland leisten. Dieses klare Signal hat das Binnenschifffahrts-

gewerbe am vergangenen Donnerstagabend in Berlin in Richtung des Bundesverkehrsministers Dr. Volker Wissing gesandt. Erforderlich sind aber leistungsfähige Infrastrukturen, um diesem Versorgungsauftrag auch gerecht werden zu. Nur mit einem stabil ausgebauten und verlässlichen Wasserstrassennetz können die Transporte durch die besonders umweltschonende Binnenschifffahrt sichergestellt werden. Des Ministers Appell an die Wasserstrassenverwaltung WSV lautet deshalb kurz und knapp: „Schneller planen und bauen!“

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ist sich in dieser Einschätzung mit dem Minister einig, wie dessen Präsident Martin Staats betonte: „Wir haben Engpässe



*Gastgeschenk für den Minister: BDB-Präsident Martin Staats überreicht ein Gemälde mit Schifffahrtsmotiv.*

*Bild BDB.*

und Ausbaubedarf im Wasserstrassennetz, etwa am Rhein, im Kanalnetz oder an der Donau, die dringend beseitigt werden müssen. Wir wissen, dass die WSV die Kenntnisse und die Kompetenz besitzt, dies

beherzt in Angriff zu nehmen. Hierfür benötigt sie aber entsprechende Finanzmittel und qualifiziertes Personal. Es ist die Aufgabe der Bundesregierung, die WSV entsprechend auszustatten.“ Unerträglich

lange Planungs- und Realisierungszeiträume an den Flüssen und Kanälen müssten abgekürzt und die Auftragsvergabe an Planungsbüros der Privatwirtschaft geprüft werden, so Staats weiter.

Bei der Modernisierung der Binnenschiffsflotte sieht sich das Gewerbe auf dem richtigen Weg: „Wir waren in der Vergangenheit nicht faul. Die Branche investiert in die Erneuerung von Motoren und Antrieben, nicht zuletzt auch dank der Förderung durch das Bundesverkehrsministerium. Diesen Weg in Richtung CO2-Freiheit wird das Schifffahrtsgewerbe konsequent weiter beschreiten“, so der Verbandspräsident. Allerdings dürfe dieses Bemühen nicht den Blick auf die Realitäten verstellen: „Dieselmotoren werden auch in den kommenden Jahren das Bild der Güterschifffahrt, insbesondere der Grossschifffahrt, prägen. Es gibt einige interessante Ansätze zur Abkehr von fossilen Brennstoffen, etwa im Bereich des Wasserstoffs. Es wird aber noch wenigstens fünf bis 10 Jahre dauern, bis diese sich europaweit und in Serienreife verfügbar etabliert haben“. Der Aufbau der Versorgungsnetze längs der

## Beaune beim französischen Reederverband



Auch Frankreichs Binnenschifffahrtsverband *Entreprises fluviales de France (E2F)* erhielt ministerielle Unterstützung. An der Generalversammlung interviewte Präsident Didier Leandri Transportminister Clément Beaune, der der Branche die Unterstützung der Regierung zusicherte. Foto: E2F.

# INRAG AG: Ihr **Experte** für Anlagenbau und Automation

Mehr Effizienz, weniger Kosten, bessere Prozesskontrolle:  
Wir unterstützen Sie bei der Planung, Ausführung und Steuerung Ihrer Anlagen und Systeme.



Messtechnik | Automation  
Rohrleitungs- Apparatebau

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





Flüsse und Kanäle werde von der Schifffahrtsbranche daher mit grossem Interesse verfolgt.

### **BÖB: Taten sehen leider anders aus**

Den ministeriellen Worten folgten aber nur beschränkt Taten: Am 1. Juli beschloss die Regierung für den Bundeshaushalt 2023, die Mittel für die Bundeswasserstrassen sinken 2023 auf 1,35 Mrd € zu senken. 2022 waren es noch 1,7 Mrd. € gewesen. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) warnt, dass 2023 ein dreistelliger Millionenbetrag für Unterhalt, Ersatz-, Aus- und Neubaumassnahmen fehlen würde.

Nun trete ein, wovor seit langem gewarnt wurde: Bei der Wasserstrasse, dem Verkehrsträger mit Kapazitäten für eine ökologische Verkehrsverlagerung, drohten eine Verstetigung des Sanierungsstaus und eine weitere Verschlechterung des Zustandes vieler Bauwerke.

## **Neugliederung der SRH-GL**



Seit anderthalb Jahren leitet Florian Röthlingshöfer (3.v.r.) die Schweizerischen Rheinhäfen als Direktor. Mit Daniel Hofer (1.v.l.) als Bereichsleiter Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn konnte die Nachfolge von Sabine Villabruna erfolgreich besetzt werden. Neu wird nun Alexandra Mungenast (1.v.r.) zur Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen dazu stossen und komplettiert damit die Geschäftsleitung, nachdem Florian Röthlingshöfer aus dieser in die Direktion gewechselt hatte. Mehr zur Neugliederung in der September-Ausgabe.

**AEGERTER & BOSSHARDT**  
Ingenieure und Planer

**Ihr Planungsspezialist für  
Hafen- und Wasserbau**

- ✓ Ufersicherungen
- ✓ Dalben, Steiger, Schiffsanlegestellen
- ✓ Nassbaggerungen
- ✓ Infrastrukturen für Umschlagfirmen
- ✓ Wasserbau, Renaturierungen

Wir freuen uns  
auf Ihre Bewerbung!

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

### **Neue EFZ-Lehrgänge nun auch offiziell**

Weil die entsprechenden Rechtsgrundlagen in der EU geändert wurden und die Schweizer Auszubildenden ihre theoretischen Lehrgänge in Duisburg absolvieren, mussten auch die Schweizer Bildungspläne und -verordnungen angepasst werden. Dies ist nun auch offiziell der Fall: Am 15. Juli wurden die Bildungserlasse der nautischen Berufe vom SBFI erlassen und am 27. Juli auf Berufliche Grundbildung publiziert:

<https://www.becc.admin.ch/becc/public/bvz/beruf/grundbildungen>

Die entsprechenden Ausbildungen lauten:  
nautische Fachfrau / nautischer Fachmann EFZ  
Kapitänin / Kapitän der Binnenschifffahrt EFZ  
Verantwortlich für das ganze Projekt ist die SVS als sogenannte OdA – Organisation der Arbeitswelt. Sie hat deshalb ihre Ausbildungsbroschüre nach den geänderten Rahmenbedingungen neu gestaltet. Diese kann in Papier bei der SVS-Geschäftsstelle ([info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch)) bestellt oder von der Homepage ([www.svs-ch.ch](http://www.svs-ch.ch)) runtergeladen werden. Die Broschüre enthält Informationen zur Ausbildung selbst und ein Verzeichnis sowohl der ausbildenden Firmen wie auch der Behörden und Organisationen, die hilfreich sein können. Die Broschüre ist kostenlos erhältlich.





PORT OF  
SWITZERLAND

# WELTWEIT VERNETZT

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

**Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor**  
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 6 Millionen Tonnen Güter  
120 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe  
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze