

Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2023: Mineralölprodukte wieder auf Niveau vor der Energiekrise

Dank einer gegenüber der Vergleichszeit 2022 nahezu verdoppelten Einfuhr von Mineralölprodukten im ersten Halbjahr 2023 zeigt auch das Halbjahrestotal in den Schweizerischen Rheinhäfen mit gut 19% ein deutliches Wachstum. Beim Containerverkehr ist nach dem Ausnahmejahr 2022 eine Stabilisierung auf Vor-Corona-Niveau festzustellen. Eher schwach ist das Halbjahresergebnis 2023 im Agrarbereich und im Baustoff-Sektor.

2'752'962 t wurden im ersten Semester 2023 in den Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Auhafen Muttenz umgeschlagen, 2'311'620 t waren es in der Vergleichszeit 2022. Dies entspricht einem Plus von 19,1% gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres, das fast ausschliesslich auf die massive Zunahme im Mineralölbereich zurückzuführen ist. Der „Ölhafen“ Muttenz weist daher auch mit fast 57% den höchsten Umschlags-Zuwachs auf. Etwas abgeschwächt gilt dies für den Hafen Birsfelden, der

um 26% über dem Niveau des Vorjahres liegt. Der Hafen Kleinhüningen mit den Schwerpunkten Container- und Agrar-Verkehr verbuchte im ersten Semester 2023 hingegen einen Rückgang des Umschlags um 15%.

Ebenfalls bedingt durch den Faktor Mineralölprodukte nahm der Import- oder Bergverkehr – mit gut 2,3 Mio. t der in der Tonnage stärkere Sektor – gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres um 28,3% zu. Der Plus Export- oder Talverkehr hingegen nahm gegenüber der Vor-



Besonders viel zu tun gab es im Berichtszeitraum im «Ölhafen» Muttenz.

Inhalt

Schweizerische Rheinhäfen Im 1. Halbjahr 2023: Mineralölprodukte wieder auf Niveau vor der Energiekrise	1
Ein Oldie erzählt (I): Wenn Wasser ins Auge geht	3
Nautische Ausbildung: Alle haben Prüfung bestanden	4
Neues aus der Contargo- Geschäftsleitung	5
Der Nationalratspräsident auf Rheintour: Stimmungsvoller Abschluss im Hafen	6
Ein Oldie erzählt (II): Es ist nicht immer, wie es scheint	7
Impressionen: Besuch NRP Martin Candinas im Hafen	8
Fachkräftemangel in der Binnenschifffahrt: Der Druck ist bereits da - und wird noch zunehmen	9
Herbstapéro 2023 mit GBN	11

jahresperiode mit fast 422'000 t um knapp 15% ab.

Gut 59'000 Containereinheiten (TEU) wurden im ersten Halbjahr 2023 in den Rheinhafenterminals wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des Vergleichszeitraums 2022 (71'860 TEU) entspricht dies einer Verminderung um nahezu 18%. Nach einem durch Ausnahme-Faktoren geprägten 2022 liegt das Zwischentotal 2023 damit wieder auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit.

Bereits jetzt Schlüsse auf den Gesamtumschlag 2023 zu ziehen, ist

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, Simon Oberbeck, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch

Fortsetzung von Seite 1

verfrüht. Entscheidend dürften neben der weiteren Entwicklung im Krieg in der Ukraine die Wasserstände sein. Der Juli war diesbezüglich wenig günstig. Auch bleibt abzuwarten, ob der Boom der Mineralölprodukte in der zweiten Jahreshälfte anhält oder ob die inländischen Tanks nun die Füllgrenzen mehrheitlich erreicht haben.

Containerverkehr

59'112 TEU wurden im Berichtszeitraum in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des Vergleichszeitraums 2022 (71'860 TEU) entspricht dies einer

Verminderung um fast 18%. Der Wert liegt etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2019 – also der Vor-Corona-Zeit – mit damals gut 60'000 TEU.

Schwächere Konjunktur und Inflation

Die konjunkturelle Abschwächung im geopolitischen Kontext sowie die postpandemische Normalisierung dürften die Hauptgründe für die aktuelle Entwicklung im Vergleich der Jahre darstellen. Das erste Halbjahr 2022 war noch von «Nachholverkehr» nach der Epidemie und nach den verschiedenen Lockdown-Phasen in China geprägt. Dieser Sonderfaktor fiel im ersten Semester 2023 logischerweise weg – der Umschlag

hat sich mehr oder weniger wieder auf Vor-Corona-Niveau stabilisiert. Gleichzeitig nahmen die Transportmengen vor dem Hintergrund politischer Spannungen und inflationärer Entwicklungen in Europa ab.

Im Monatsvergleich weisen vor allem April (-20%) und Mai (-19,5%) ein deutliches Minus auf. Neben dem erwähnten «Nachhol-Effekt» spielt hier noch mit rein, dass in der Vergleichszeit des Vorjahres aufgrund von Umschlagsproblemen in Rotterdam und Antwerpen viele Container verspätet in die Schweizer Rheinhäfen gekommen waren.

Weniger Leercontainer

Gegenüber der Vergleichsperiode 2022 deutlich zurückgegangen sind die Verkehre mit Leercontainern. Diese Transporte zwischen Binnen- und Seehäfen dienen dem Ausgleich in den Depots. Im 1. Semester 2023 betrug das Transporttotal in diesem Bereich 17'461 TEU, im Vergleichszeitraum 2022 waren es 22'773 – eine Verminderung um gut 23%. Dies lässt den Schluss zu, dass die Containerverkehre mit der Schweiz im Berichtszeitraum nicht so stark unpaarig waren und damit weniger Transporte von leeren Behältern erforderten.

Der Transport voller Behälter nahm mit -15% deutlich weniger ab und erreichte ein Total von fast 41'651 TEU. Das Minus ist beim reinen Exportverkehr, also der Menge der in den Schweizerischen Rheinhäfen verschifften vollen Container, mit 19'759 TEU (-18%) höher als dasjenige im reinen Importverkehr mit 21'892 TEU (-12%).

Prognosen für den Gesamtumschlag 2023 sind angesichts der weiter unsicheren Situation in der Ukraine-Krise und den seit Juli eher niedrigen Pegelständen schwer zu tätigen. Letztere dürften auf alle Fälle die Bilanz des dritten Quartals belasten.

Flüssige Treib- und Brennstoffe

Im ersten Halbjahr 2023 sind 1,43 Mio t flüssige Treib- und Brennstoff-

Ein Oldie erzählt (I): Wenn Wasser ins Auge geht



Am 12. Oktober 1962 lag das GMS ZAMBESI in Ludwigshafen auf Seit des TMS ARENARIA (damals gab es noch kein ADNR) im Nebel. Nachdem wir am Vortag geleichtert hatten, war unser Schiff voller Getreidestaub. Deck schrubben war angesagt. Zusammen mit Karl-Heinz, dem 2. Matrosen, begann ich auf dem Vorschiff. Als wir auf dem Achterschiff tätig waren, erschien plötzlich Jupp Szerbinsky, Schiffsführer der ARENARIA, an seiner Wohnungstür und rief uns zu, wir sollen sofort mit dieser Schweinerei aufhören. Da erst bemerkte ich, dass ein Fenster seiner Wohnung offen stand und offenbar unser Spritzwasser den Weg in seine Wohnküche fand. Mit strafendem Blick nahm mir Karl-Heinz den Deckwaschschlauch aus den Händen und gab mit den Schrubber. Kleinlaut setzten wir unsere Arbeit fort. Zum Schluss kam die weiss gestrichene Kommandobrücke an die Reihe. Wir arbeiteten derart konzentriert, dass wir gar nicht mitbekamen, dass ein weiterer Wasserstrahl in Richtung Nachbarwohnung abging. Es dauerte nicht lange und der Schiffsmann stand wieder an der Türe – diesmal aber mit hochrotem Kopf. Er nannte uns ... Na ja, man hat schon nettere Komplimente gehört. Hier ist die ARENARIA zu sehen im Zustand vom September 1963, noch mit Stockanker und dem damals für Tankschiffe vorgeschriebenen blauen Band.

Text und Foto: Urs Vogelbacher.

fe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 724'000 t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies nahezu einer Verdoppelung: +97,8%.

Preis-sensitive Kunden als Ursache

Die Ursache heisst Krieg in der Ukraine. Dieser Konflikt hatte im 2022 zu einem massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte geführt und dazu, dass die Kunden ihre Import auf ein Minimum beschränkt und die Lager stark abgebaut hatten. Mittlerweile hat sich die Preisentwicklung beruhigt – und irgendwann sind die Tanks bei den Importeuren und bei den Endkunden leer und es muss gekauft werden.

Dies war im ersten Semester 2023 eindeutig der Fall – mit ungewöhnlich starkem Effekt: Die Einfuhr von Gas-, Diesel- und Heizöl via Schweizerische Rheinhäfen stieg in der Berichtszeit um 108% (!) gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres oder von 522'883 t auf 1'088'152 t.

Dass auch die Preise an den Tanksäulen wieder auf ein für die Kunden erträgliches Mass herunterkamen, hatte ebenfalls einen wahrnehmbaren Effekt in den Rheinhäfen: Die Einfuhr in der Kategorie «Motorbenzin und anderen Leichtöle» stieg von 206'290 t auf 302'284 t und damit um 46,5%.

Unsichere Prognose

Die Prognose für die zweite Jahreshälfte ist von mehreren Effekten geprägt: Einerseits bleibt die Preisentwicklung bei den Mineralölimporten, abhängig nicht zuletzt vom Fortgang des Ukraine-Kriegs unwägbar. Auch eine allfällige Verknappung der Förderung durch die OPEC oder einige ihrer Mitglieder hätte preistreibende Wirkung. Andererseits ist bereits wieder von drohenden Mangellagen die Rede und es werden zusätzliche Notkraftwerke gefordert, die mit Mineralöl betrieben würden. Und zuletzt werden die Pegelstände dann auch

mitbestimmen, wieviel Mineralöl wieder über die Häfen abgewickelt wird.

Agrar-Verkehre

Analog zum 1. Quartal verzeichneten die Schweizerischen Rheinhäfen auch im 2. Quartal einen sehr grossen Mengenrückgang. Im Vergleich zum Vorjahr schloss das 2. Quartal mit einer Mindermenge von 52'000

t, was einem Rückgang von 26% entspricht.

Gründe für dieses unbefriedigende Resultat sind nach wie vor die Warenströme. Waren mit europäischer Provenienz legen weiterhin zu, während Lieferungen aus Übersee gänzlich wegbleiben. Hinzu kommen noch aktuell sehr hohe Zollabgaben, was zu einer Reduktion der Importmengen führt. Die Waren europäischen Ursprungs ge-

Nautische Ausbildung: Alle haben Prüfung bestanden



Am 14. Juli sind 53 Binnenschiffer, darunter fünf aus der Schweiz, in das Berufsleben gestartet. An Bord des Schulschiffs «Rhein» erhielten sie ihre Zeugnisse. Besonders erfreulich ist, dass alle Auszubildenden des aktuellen Kurses ihre Prüfung bestanden haben. Hier drei der fünf Auszubildenden aus der Schweiz, die jüngst ihr Diplom in Duisburg entgegennehmen konnten. Sie sind nun ausgebildete Matrosinnen und Matrosen der Binnenschifffahrt EFZ. Wir gratulieren herzlich zur bestandenen Abschlussprüfung! Informationen zu den nautischen Ausbildungen: www.ahoi-captain.ch

langen überwiegend über den Landweg per Bahn oder LKW in die Schweiz und gehen somit an den Schweizerischen Rheinhäfen vorbei, was zu folgenden Konsequenzen führt:

- Die landwirtschaftlichen Erzeugnissen, verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 2. Quartal einen weiteren Rückgang von 26%, was 16'800 t entspricht.
- Die Nahrungs- und Futtermittel mussten gegenüber dem Vorjahr im 2. Quartal ebenfalls einen Rückgang von 26% resp. 35'500 t verkraften.

Eingeschränkte Auslastung

Die Frachten auf dem Rhein haben zwar wieder ein normales Niveau erreicht, jedoch werden die Transporte durch die niedrigen Wasserstände und der dadurch bedingten eingeschränkten Auslastung der Schiffe verteuert. Auch diese Entwicklung ist für die Mengenentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen nicht förderlich.

Die Lagerkapazitäten in den Rheinhäfen sind nach wie vor gut ausgelastet, jedoch drehen die eingelagerten Waren kaum, da die Ankünfte per Bahn und LKW vorrangig in die Verarbeitung und in den Verbrauch gelangen. Folglich werden die Lagerkapazitäten in den vermehrt für die Pflichtlagerhaltung genutzt. Dies ist eine für die Rheinhäfen unerfreuliche Entwicklung, wird doch die vorhandene Umschlagsinfrastruktur immer weniger genutzt, was bei den Hafenfirmen zu einem erheblichen Ungleichgewicht zwischen Kosten und Erträgen führt. Eine kurzfristige Verbesserung ist kurzfristig nicht absehbar.

Übrige Güter

Die Importmengen in der Sparte Eisen und **Stahl und NE-Metalle** sind im ersten Halbjahr stabil geblieben. Im zweiten Quartal 2023 lagen sich die Einfuhren bei 56'390 t und lagen nur geringfügig unter denjenigen des ersten Quartals. Damit konnten die hohen Importmengen des Vorjahres, die teilweise aufgrund von Lieferkettenunterbre-

chungen und aufgrund der Coronapandemie entstanden waren, nicht erreicht werden. Dennoch wird eine erfreuliche Steigerung bei den Exporten verzeichnet. Mit 8'352 t in den ersten sechs Monaten liegen die Ausfuhren um 40,7% höher als im Vergleichszeitraum von 2022.

Der Grossteil dieser Ausfuhren erfolgte allein im Juni über die Schweizerischen Rheinhäfen. Die im Jahr 2022 eingekauften Rohmaterialien wurden von der Industrie verarbeitet und werden nun in den Terminals der Rheinhäfen in Containern oder als Stückgut für den Versand in die ganze Welt umgeschlagen.

Dank einer angemessenen Finanzpolitik hat sich die Preissituation im Bausektor wieder normalisiert, was sich auch in den Monaten Mai und Juni durch die erfreulichen Einfuhrmengen der Gruppe **Steine, Erden und Baustoffe** von jeweils 50'223 t und 48'668 t gezeigt hat. Es ist jedoch festzuhalten, dass die Einfuhren in den Monaten Januar und Februar im ersten Halbjahr 2023 insgesamt 22,7% niedriger waren als im Jahr 2022. Dennoch besteht die Chance, diesen Rückstand im zweiten Halbjahr wieder aufzuholen.

Auch die Frachtraten und Treibstoffpreise haben sich weiter normalisiert, wodurch die Exporte von **Recyclingbaustoffen** wieder wettbewerbsfähig geworden sind. Dies führte im zweiten Quartal zu einem Anstieg des Umschlagsvolumens in den Rheinhäfen auf 72'345 t. Im Hinblick auf die globale Erwärmung stellt der Wasserstand des Rheins im dritten Quartal die grösste Gefahr für diesen Bereich dar und nicht mehr die Energiekosten und Frachtraten.

Komplett an Bedeutung verlieren die früher für die Rheinhäfen wichtigen **festen Brennstoffe**. Im Verlauf des gesamten zweiten Quartals 2023 wurde der CO₂-intensive Brennstoff Kohle in den Schweizer Zementwerken nur geringfügig verwendet, da dieser mit hohen CO₂-Abgaben belastet ist. In dieser Zeit wurde lediglich ein einziges Binnenschiff mit 1'232 t Steinkohle zu

Neues aus der Contargo-Geschäftsleitung



SVS-Vorstandsmitglied **Holger Bochow** (links) verstärkt ab sofort die Geschäftsleitung der Contargo. Wie das Unternehmen mitteilt, bringt er eine umfangreiche Erfahrung aus vielen Jahren in verschiedenen Management-Positionen im Unternehmen mit. Bochow wird als COO Terminalnetwork sämtliche operativen Hinterlandstandorte, Containerterminals und die Technik verantworten. Bereits seit dem 1. März 2023 verstärkt **Uwe Storch** das Führungs-Team als CFO. In seiner Funktion trägt er die Verantwortung für die Bereiche Finance/Controlling, HR und Corporate Services.

den Schweizerischen Rheinhäfen transportiert.

Deutlich an Schwung verloren haben die Exporte im Bereich **Chemische Erzeugnisse**, die um knapp 20% auf gut 125'000 t zurückgingen. Weiter gefüllt wurden die Lager der Rohstoffe und Halbfertigprodukte, so dass die Import-Ver-

kehre bei einem Halbjahres-Total von gut 76'000 t nur geringfügig (-4,7%) unter dem Vergleichswert des Vorjahres blieben.

Grundsätzlich muss im Bereich feste Massengüter im restlichen Jahr mit geringeren Mengen gerechnet werden. Die grosse Nachfrage nach Frachtraum für Kohle zu den deut-

schen Kohlekraftwerken oder für Getreide aus der Ukraine auf der Donau haben einen Personal- und Frachtraummangel sowie massiv gestiegene Frachtpreise für Rheinschiffe verursacht. Falls das im Juli eingetretene Niedrigwasser anhalten sollte, würde dies die Situation noch weiter erschweren.

Der Nationalratspräsident auf Rheintour: Stimmungsvoller Abschluss im Hafen

In einer Woche fuhr Nationalratspräsident Martin Candinas von der Rheinquelle bis zu den Rheinhäfen in Basel. Der Rhein verbindet acht Kantone, Stadt und Land, dies wollte er mit seiner Fahrt aufzeigen. Etappenweise wurde Candinas auf der Tour von Politikern der verschiedenen Kantone begleitet. Ein stimmungsvoller Abschlussanlass im Rheinhafen Basel-Kleinhüningen beendete die Tour.

Da, wo der Rhein seinen Anfang nimmt, dort hat auch Martin Candinas (42) seine Wurzeln. Der Nationalratspräsident ist unweit der Rheinquelle aufgewachsen. Gleichzeitig ist er vom Nutzen und der Effizienz des Rheins als Wasserstrasse überzeugt. Deshalb lag das Projekt «Ensemes al Rhein» nahe: Candinas reiste 444 km dem Rhein entlang, und zwar – so der oberste Schweizer – «von der Quelle bis zum Hafen in Basel».

Per E-Bike ins Rheintal

Am Oberalppass bestieg Candinas am 23. Juli sein E-Bike, um durch die Surselva hinunter ins Bündner Rheintal zu gelangen. Später ging es weiter durchs St. Galler Rheintal an der Schweizer Grenze zu Liechtenstein und Österreich entlang via Bodensee bis nach Stein am Rhein und weiter bis nach Basel zum Dreiländereck im Hafen Kleinhüningen, wo am 30. Juli im Hafenumuseum die Schlussveranstaltung stattfand. Acht Kantone in acht Tagen durchquerte der höchste Schweizer dabei mit dem E-Bike – und unterstützte dabei gleichzeitig das Projekt «Rheinwelten». Dieses, ein Tourismusprojekt an der Schweizer Ost- und Nordgrenze, soll das regionale

Gewerbe stärken. Auf dem Weg vom Quellgebiet bis Basel verbindet Rheinwelten 15 Erlebniswelten zu einem Gesamtangebot. Entlang der beliebten «Rhein-Route 2» von geht es zu regionalen Erlebnissen und zu unzähligen Attraktionen. Getragen wird das Gemeinschaftsprojekt von 18 Tourismusorganisati-

onen und den sieben Kantonen Graubünden, St.Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Zürich, Aargau und Baselland. Im Rahmen der «Neuen Regionalpolitik NRP» wird es zusätzlich durch den Bund und das Fürstentum Liechtenstein unterstützt. Mit sogenannten NRP-Projekten unterstützen der Bund und die Kantone den ländlichen Raum in deren regionalwirtschaftlichen Entwicklung. Für die Zusammenarbeit wurde die «IG RheinGenussRoute» gegründet, welcher unter anderem die beteiligten Tourismusdestinationen als Projektpartner angehören.

Leuchtturmschlüssel als «Klammer»

Eine «Klammer» zwischen Anfang und Ende von Candinas' Tour bildete ein Schlüssel, nämlich derjenige



Am 23. Juli 2023 wurde im Rahmen der Rheintour von Nationalratspräsident Martin Candinas die MS ALPSU auf dem Oberalppass eingeweiht. Das Modellschiff aus Bronze guss steht für die Verbindung von der Rheinquelle am Tomasee über die Rheinhäfen bis zum Meer.

zum Leuchtturm Rheinquelle. Dieser ist der weltweit höchstgelegene Leuchtturm und markiert symbolisch den Anfang des Rheins und

soll als Botschafter der Region Sur-selva und Andermatt/Urserntal die Menschen entlang des Rheins erreichen. Als Botschafter fungiert nun

auch Candinas, der dazu auf dem Oberalppass den entsprechenden Schlüssel gab. Schlüssel erhielten aus der Hand des Nationalratspräsidenten Regierungsmitglieder der besuchten Kantone und am Schluss auch SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür und Basels Hafendirektor Florian Röthlingshöfer.

Der Hafendirektor selbst zeigte sich begeistert von der Reise Candinas: «Wir konnten dabei das Interesse für die verkehrspolitische Bedeutung der Rheinhäfen vertiefen.» Dazu wurde auf dem Oberalppass auch das Bronzemodell eines Güterschiffs montiert (s. Bild). Candinas selbst warb für einen Besuch in der Rheinhäfen: «Es ist wichtig, dass man die Häfen auch in der übrigen Schweiz kennt. Hier ist der Anfang des Wegs zu den Weltmeeren.»



Martin Candinas überreichte unter anderem auch dem neugewählten Baselbieter Regierungsrat Thomi Jourdan und seiner baselstädtischen Kollegin Esther Keller einen Leuchtturmschlüssel.

Eine Reihe von Impressionen vom Schlussanlass findet sich auf der folgenden Seite.

Ein Oldie erzählt (II)*: Es ist nicht immer, wie es scheint



Die weisse Flagge hat einen zweifelhaften Ruf. Sie gilt als Zeichen der Kapitulation. Nicht so in der Rheinschifffahrt. Hier diente sie dem Herbeirufen eines Dienstleistungsfahrzeugs. Dazu zwei Beispiele. Die Bilder entstanden Ende September 1962 während einer Talfahrt des GMS ZAMBESI.

Oben: Vor Anker bei Lobith. Die Flagge zeigte Wirkung; das Wasserboot liegt längsseits fest und pumpt bereits. Wenn man damals in den Niederlanden Wasser bunkern musste, war es ratsam, dies in Lobith zu tun, denn in Rotterdam hatte es einen starken Chlorgesmack.

Unten: Frühmorgens auf der Höhe von Rudesheim. Zu diesem Zeitpunkt stieg auf dem Achterschiff der Gebirgslotse an Bord und das Lotsenboot legte ab.

Heute erfolgt die Bestellung von Bunkerbooten oder Lotsen über Funk, per E-Mail oder sonstwie elektronisch. Die Flagge hat längst ausgedient. Während des 2. Weltkrieges war übrigens oft auch die gelbe Flagge zu sehen – sie bedeutete Fliegeralarm.

* In dieser Rubrik schreibt der Schifffahrtsexperte- und -praktiker Urs Vogelbacher in lockerer Folge (und ebensolchem Stil) von seinen Erlebnissen und früheren Begebenheiten auf und entlang des Rheins.

Impressionen: Besuch NRP Martin Candinas im Hafen



Fachkräftemangel in der Binnenschifffahrt: Der Druck ist bereits da - und wird noch zunehmen

Binnenschiffe, die unbemannt in den Häfen liegen, oder Reedereien, die in unattraktiven Betriebsformen fahren müssen, weil die Mindestbesatzung fehlt, oder Tagespauschalen über 800 €, die an pensionierte Schiffsführer bezahlt werden. Die Debatte über den Fachkräftemangel hat die Binnenschifffahrt erreicht. Nur Ausnahmen oder Wirklichkeit? Unser Autor kommt zur Feststellung: Die Verkehrsverlagerung bis 2030 sowie die grosse Anzahl Pensionierungen verursachen bereits heute einen Mangel an fähigen Fachkräften. Dieser Druck wird überproportional zunehmen, wenn nicht gehandelt wird.



Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement SRH

Für die Bestimmung, bzw. Formulierung des mittel- bis langfristigen Bedarfs an Fachkräften innerhalb der europäischen Binnenschifffahrt sind Zahlen von den an Bord beschäftigten Nautikern und ihrer Altersstruktur notwendig. Die meisten Statistiken werden national geführt und die über EUROSTAT veröf-

fentlichten Zahlen sind zwar international und umfangreich, unterscheiden aber nicht zwischen nautischen Besatzungen, Hotelpersonal an Bord oder Fachpersonal an Land. Wir fokussieren uns mit diesem Beispiel auf die nautische Besatzung an Bord.

24'000 Beschäftigte - Tendenz steigend

Die neuste Marktbeobachtungsstudie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Europäischen Kommission (EK) kann einen brauchbaren Ansatz zur Hypothese bieten (s. Tabelle unten).

Aus der Tabelle darf man schliessen, dass derzeit der grösste Teil des nautischen Personals auf der Strecke zwischen Basel und Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, den ARA-Häfen, im Einsatz steht. Zu den erwähnten 10'256 Binnenschif-

fen kann man rund 300 Flusskreuzfahrtschiffe sowie 120 Tagesausflugschiffe hinzuzählen. Abziehen muss man 2'710 Fahrzeuge ohne Besatzung (meistens Schubleichter). Somit benötigen rund 8'000 Fahrzeuge eine Besatzung.

Für die Bestimmung der Gesamtmenge der Besatzungsmitglieder werden drei Personen pro Fahrzeug berechnet. Ergo sind 24'000 Besatzungsmitglieder auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen beschäftigt. Davon dürften ca. 2/5 eine Befähigung als Schiffsführer/in besitzen, also 9'600 Schiffsführer/innen. In der Festlegung der 3er-Besatzung pro Schiff ist der grosse Partikulier-Anteil – in Holland sind das bis nahezu 80% – berücksichtigt worden. Dort gibt es viele Schiffe, die bloss zu zweit betrieben werden. Andererseits gibt es auch viele Reedereischiffe, die eine doppelte Besatzung pro Schiff (ca. 10 Personen) vorhalten müssen.

Der Mangel verschärft sich

Schiffahrtsunternehmen suchen aktuell hartnäckig und mit hohen Lohnofferten qualifizierte Schiffsführer/innen, welchen sie die Verantwortung für Schiff und Personen an Bord übergeben könnten. Man kann davon ausgehen, dass sich dieser Trend weiter verschärft. Dies aufgrund der prognostizierten sowie beschlossenen Verkehrsverlagerungen auf die Binnenwasserstrassen, um den Verkehrsinfarkt auf den europäischen Strassen und Schienen zu vermeiden.

Zu nennen ist der sogenannte EU-Green Deal, der u. a. darauf abzielt,

GRÖSSE DER FLOTTEN NACH MAKROREGION UND STAAT IN EUROPA

TABELLE 1: FLOTTENGRÖSSE (ANZAHL DER BINNENSCHIFFE) PRO MAKROREGION UND SCHIFFSTYP IN EUROPA

	Trockengüterschiffe	Flüssiggüterschiffe	Schub- und Schleppschiffe	Gesamtzahl der Schiffe
Rheinflotte	7.445	1.453	1.358	10.256
Donauflotte	2.652	204	642	3.498
Anderere Staaten*	1.561	26 #	727	2.314
Gesamtzahl der Schiffe	11.658	1.683	2.727	16.068

Quellen: 1) Rheinstaat: VNF (Frankreich), CBS/Rijkswaterstaat (Niederlande), ITB (Belgien), Wasserstraßenverwaltung Deutschland, Nationales Flottenregister Luxemburg, Schweizer Wasserstraßenverwaltung. 2) Donaustaat: Donaukommission. 3) Andere Staaten: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Tschechisches Verkehrsministerium, Statistik Polen, Statistik Litauen.

* Andere Staaten = Polen, Tschechische Republik, Italien, Vereinigtes Königreich, Finnland, Litauen

umfasst 9 Tankschiffe in Polen, 1 in der Tschechischen Republik und 16 in Litauen, aber eine unbekannte Anzahl in den anderen Ländern.

den Anteil der Binnenschifffahrt von 2020 bis 2030 um 25% und von 2020 bis 2050 um 50% zu erhöhen. Darauf verlässt sich auch der Port of Rotterdam, der bis zum endgültigen Ausbau der Maasvlakte 2 bis 2035 mit einer Verdoppelung der Containerbinnenschiffe rechnet. Dies sind gute Perspektiven für die Binnenschifffahrt, könnte aber durch höhere Nachfrage an Transportleistungen durch die Binnenschifffahrt und wegen der aktuellen Situation bei der Akquise von Personal den Druck auf die Suche nach nautischen Fachkräften, insbesondere für die Führungsebene weiter erhöhen. Will man den EU-Green Deal rechtzeitig umsetzen, benötigt die Branche entlang des Rheinkorridors bis 2030 zum Bestand der annähernd 9'600 Schiffsführer/innen theoretisch zusätzlich 2'400 fähige Schiffsführer/innen.

Zusätzlich verschärfend wirkt die Alterspyramide. Eine vom deutschen Verkehrsministerium 2019 veröffentlichte Studie beschreibt den Zustand in Deutschland. Darin ist zu lesen, dass knapp 31% der Beschäftigten über 55 Jahre alt waren. Dies wäre zwar über dem europäischen Durchschnitt, erhärtet aber das Befinden der Überalterung an Bord und der aktuellen Situation.

Herausforderungen für die Behörden

Von 2015 bis 2021 sind durch die ZKR-Staaten pro Jahr durchschnittlich 331 Erstopatente ausgestellt worden. Die Nachfrage an Patentprüfungen wird sich erhöhen, so dass die 331 ausgewiesenen Erstopatente (Unionsbefähigungszeugnisse oder Rheinpatente) den Bedarf nicht mehr decken, weil die bis 2030 prognostizierten zusätzlichen 25% Verkehrsleistung alleine eine theoretische verdoppelnde Wirkung auf die aktuellen Erstopatente haben. Eine nahezu Verdoppelung der Prüfungstermine hätte grössere Konsequenzen für die Ämter: mehr Personal-

bedarf, mehr Fachkompetenz – beides wäre nun aufzubauen sowie heute auszubilden.

Entlang des Rheins sind die Sprachen der Rheinanlieger zu sprechen (NL, F, D). Dem entsprechend werden die Prüfungen durchgeführt. Ehemalige Besatzungsmitglieder von der Seeschifffahrt aus Italien, Kroatien, Spanien, Türkei oder Portugal haben ein grosses Interesse, sich als Quereinsteiger für die Binnenschifffahrt umschulen zu lassen. Als Quereinsteiger sind diese Leute privilegiert für die Führungsebene, jedoch scheitern sie meistens an der Prüfung, weil sie über zu wenig Sprachkenntnisse ausserhalb ihrer Muttersprache oder in Englisch verfügen.

Die Niederlande hat angekündigt, die Prüfungen auch in englischer Sprache durchzuführen zu wollen. Die Unternehmen versprechen sich davon mehr Kandidaten für die Führungsebene, die aber mindestens das Niveau B1 der deutschen Sprache erfüllen müssen. Die ZKR-Mitgliedstaaten könnten darüber eine Debatte über die Hinzunahme der englischen Sprache – mindestens für die Prüfung – führen.

Hoffungsträger «Automatisierung»

Die Bestrebung um Automatisierung wird die Binnenschifffahrt verändern! Ausserhalb des Rheins werden bereits autonome oder ferngesteuerte Fahrzeuge als Pilotprojekte betrieben. Das Realisieren dieser Technologie auf dem Rhein, der dicht befahrensten Wasserstrasse der Welt, wird weder morgen noch bis 2030 verbindlich sein. Eine Umsetzung hoch automatisierter Fahrzeuge, zumal auf dem gesamten Rhein, benötigt zuerst eine digitale Infrastruktur als Basis. Dazu gehören die lückenlose Netzabdeckung, der Schutz vor Cyber-Kriminalität und der Schutz der Daten. Ebenso ist der operative Betrieb – und dessen Interaktion – zwischen manuell und automatisiert gesteuerten Schiffen mittels internationalen Standards und Verordnungen zu regeln.

Die manuell-digitale Transformation in der Schiffsführung wird in den kommenden Jahren die Rheinschifffahrt beschäftigen.

Ein Plädoyer für die Berufsausbildung

Dabei bleibt eine solide anpassungsfähige Grund- und Fortbildung von grosser Bedeutung. Die Vorteile einer dualen Berufsausbildung liegen auf der Hand! Die Hälfte der benötigten Praxistage an Bord werden mit Schulstoff kompensiert: Das sind der Unterricht über moderne Navigationsmittel und die Trainings am Simulator – sie geben den Auszubildenden einen gründlichen Einblick in die komplexe Materie der Binnenschifffahrt.

Die Schweizer Binnenschifffahrtsbranche nimmt die Nachwuchsförderung via Berufsausbildung ernst. Ausschlaggebend ist die neue EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt gewesen. Daraus sind in Rekordzeit zwei neue nautische Berufe in der Schweiz hervorgegangen. Sie sind in früheren Ausgaben des «SVS aktuell» vorgestellt worden.

Der Beruf bietet jungen Leuten moderne Technik, «work-life-balance», Selbstständigkeit und ein Leben mit der Natur. Es gilt nun diesen Weg mit den Unternehmen in der Schweiz auszubauen – und damit könnte die Schweiz vielleicht ein Vorbild sein.

Binnenschifffahrtssektor steht vor einem Umbruch

Neben grossen Herausforderungen ist der Erhalt von fähigem Personal auf den Schiffen, das Einzige, das der Sektor direkt beeinflussen kann. Ohne Personal fahren die Schiffe nicht, und die Automatisierung kann in den nächsten Jahren auch nicht helfen.

Dafür könnten Ausbildungskooperationen zwischen Unternehmen zweckdienlich sein, doch eine hohe Qualität an gutem Personal hat ihren Preis.

Aufgrund der Landesversorgung benötigt die Schweiz eine funktionierende, sichere Rheinschifffahrt. Dabei ist es wichtig, dass die Sicherheit gewährleistet bleibt. Diese Gewährleistung ist nach wie vor vom Mensch abhängig.



**Wir
versichern so,
wie Lieblings-
jeans sitzen:
genau richtig.**

Die zuverlässige Krankenkasse, die genau das bietet, was Sie auch wirklich brauchen.
Sympany. Richtig gut versichert.

SVS-Herbstapéro mit GBN

Der traditionelle SVS-Herbstapéro findet dieses Jahr am 16. Oktober ab 17 Uhr im und (bei schönem Wetter) vor dem Hafenumuseum statt. Gastgeber ist das Konsortium Gateway Basel Nord (GBN), welches die Planung des neuen trimodalen Containerterminals im Hafen Basel-Kleinhüningen vorantreibt. Wir erfahren am Anlass den neusten Stand des Projektes aus berufenem Munde. Dazu orientiert SVS-Präsident Christoph Brutschin über das aktuelle Geschehen in Schifffahrt und Häfen und über die Aktivitäten der SVS im laufenden Jahr. Und natürlich kommt der gemütliche Teil nicht zu kurz, mit einem Apéro Riche, spendiert von GBN.

Anmeldungen nimmt die Geschäftsstelle auf info@svs-ch.ch oder via Formular auf unserer Homepage www.svs-ch.ch entgegen.

SVS-Herbstapéro 2023

16. Oktober, ab 17 Uhr
Hafenumuseum
Westquaistrasse 2
4057 Basel



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

Low Water Carrier M/T "Canaletto"

Where is the classic main engine on the M/T "Canaletto"? Nowhere!

M/T "Canaletto" is electrically powered by the batteries on board, similar to a plug-in electric car. On short distances or in port, emissions are avoided entirely.

With a length of 110 m and a width of 11.45 m at a water level of 30 cm in Kaub, M/T "Canaletto" carries about 50% more than other tankers with comparable dimensions. This makes it the best low water carrier on the Rhine.

Eight stainless steel tanks, 2 of which are rubberized for the transport of hydrochloric acid.



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



www.gefo.com