



**SCHWEIZERISCHER  
BINNENSCHIFFFAHRTS-VERBAND**

Zürich und Ostschweiz

**JAHRESBERICHT 2021**

(zuhanden der Generalversammlung 2022)

Auch das Jahr 2021 wurde Corona bedingt zu einem Jahr digitaler und schriftlicher Versammlungen. Der Vorstand hat auf digitalem Weg beschlossen, die Generalversammlung 2021 schriftlich durchzuführen. Erfreulich viele Mitglieder haben daran teilgenommen. Wir haben Sie mit dem Abstimmungsprotokoll vom 2. November darüber informiert. Das sind doppelt so viele, wie in der Regel an einer GV ihre Stimme abgeben.

2021 konnten wir ein wichtiges Projekt aus unserer Liste der vorgesehenen Aktivitäten realisieren. Eine aktuelle Studie über die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransports gegenüber dem Transport mit Bahn oder Lkw in der Schweiz. Ein Spin-Off der Uni St.Gallen, die Logistics Advisory Experts GmbH (LAE), hat als Auftragsforschung per Ende August eine Kompaktstudie erarbeitet gegen ein Honorar von CHF 22'000.00. Die Studie wurde zu je einem Drittel von unseren Schwesterverbänden VWR und ASNAV mitfinanziert. Sie ist so aufgebaut, dass die errechneten Transportkostendaten von jedermann nachvollzogen werden können und allen Kritiken standhalten sollten. Die Studie unter dem Titel "Schweizerische Binnenschifffahrt als Alternative für den Güterverkehr - Ein Kostenvergleich zwischen dem Transport auf der Strasse, der Schiene und dem Wasser in der Schweiz" umfasst 35 Seiten und zeigt auf, wie hoch die Transportkosten pro tkm für Schiff, Bahn und Lkw auf ausgewählten Strecken und Destinationen sind. Auf unserer Website [www.binnenschiff.ch/dokumente/dokumente](http://www.binnenschiff.ch/dokumente/dokumente) finden Sie eine Zusammenfassung auf 4 Seiten, Beurteilung der Ergebnisse sowie Hinweise und Kommentare. Die schriftliche Fassung der Kompaktstudie (34 Seiten) kann beim Präsidenten in digitaler Form angefordert werden. Sie hilft in erster Linie, um die Herkunft und Zuverlässigkeit des Zahlenmaterials nachzuweisen.

Ein kurzer Überblick über die Zusammenfassung: Die Kosten je Tonnenkilometer belaufen sich auf 29,5 Rp für den Lkw, auf 12,9 Rp für die Bahn und auf 7,5 Rp für das Schiff. Früher genannte Werte beliefen sich auf 9 - 50 Rp für den Lkw, auf 5,8 - 16 Rp für die Bahn und auf 4,6 - 8 Rp für das Schiff. Aufgrund der aktuell nachgewiesenen Daten ergeben sich Einsparungen auf ausgewählten Strecken, Zielorten und Mengen von jährlich zwischen 36 - 208 Mio CHF. Damit liessen sich Investitionen für den Bau von Wasserstrassen von 900 Mio CHF bis höchstens 5,2 Mrd CHF finanzieren. Sind die zu Grunde gelegten Mengen kleiner, liessen sich im schlechtesten Fall Einsparungen von jährlich lediglich 15 Mio CHF einsparen, was noch Investitionen von 375 Mio CHF rechtfertigen würde.

Die Autoren schreiben in ihrem Bericht u.a.: Der Nutzen der Binnenschifffahrt ist ausgewiesen. Ist er aber auch gross genug? Zudem können die vorangegangenen Abschätzungen zur Monetarisierung von Einsparungen nur erzielt werden, wenn eine ausreichende Infrastruktur zur Verfügung steht und die vorgegebenen Umschlagmengen erzielbar sind und Unternehmen sie auch beanspruchen. Für Lkw

und Bahn sind die nötigen Strassen- und Schieneninfrastrukturen grösstenteils gegeben, noch nicht aber für das Schiff.

Und, was heisst das für uns? Wir brauchen noch weitere Argumente, von Studien belegt, um zuständige Beamte, Politiker, Parteien, Verbände und Unternehmen und Investoren gewinnen zu können, die bereit sind, sich für die Schiffbarmachung von Rhein und Aare stark zu machen. Ideen haben wir.

3 Mitglieder aus dem Vorstand sind daran, aus früheren Überlegungen und Erfahrungen, zusammen mit den neuesten Erkenntnissen aus der Kompaktstudie, weitere Auftragsforschungsprojekte zu formulieren, die zeigen, dass es sich lohnt, Rhein und Aare schiffbar zu machen. Nach Rücksprache mit unseren Schwesterverbänden wollen wir noch dieses Jahr eines dieser Projekte an ein auf dem Gebiet Logistik spezialisiertes Institut in Auftrag geben. Eine Zusammenarbeit mit Hochschulen, die Studierende und Doktoranden einladen, solche Studien zu erarbeiten - was natürlich viel günstiger wäre - hat sich als nicht umsetzbar erwiesen.

Neues aus dem Gebiet Schweizerische Binnenschifffahrt, Berichtsjahr 2021:

Der Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen hat 2021 gegenüber dem Vorjahr um 5,5 % auf 5,41 Mio t zugenommen. Der Zuwachs im Container-Verkehr wuchs um 10,5 %. 126'042 Container wurden umgeschlagen.

Der SVS (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft) hat über den Jahreswechsel 2020/2021 eine Strategie für die Jahre 2021 - 2025 erarbeitet. Eines der 4 strategischen Geschäftsfelder, die Rheinschifffahrt, hat zum Inhalt, ein stärkeres Bewusstsein für die wirtschaftliche und ökologische Bedeutung dieses Verkehrsträgers zu schaffen, mit dem ZKR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (F, NL, B, D, CH)) die Garantie der freien Schifffahrt auf dem Rhein zu erhalten und mit strategischen Allianzen das "Greening" der Flotte voranzutreiben.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 20. Oktober 2021 "Mobilität und Raum 2050" verabschiedet, den überarbeiteten Teil Programm des Sachplans Verkehr. Darin legt der Bund seine Ziele für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen fest. Unser Verband und die Schwesterorganisationen haben 2020 im Rahmen der Anhörung schriftlich Stellung bezogen (siehe Jahresbericht 2020). Leider haben unsere Anliegen in der überarbeiteten und verabschiedeten Version keinen Eingang gefunden.

Ein Konkurrenzmodell zur Schiffbarmachung von Rhein und Aare zur Entlastung von Strasse und Bahn, ist das Projekt Cargo sous terrain. Das Parlament hat den gesetzlichen Rahmen geschaffen, damit Güter in Zukunft auch unterirdisch transportiert werden können. Am 30. November hat der Nationalrat die letzte Differenz mit dem Ständerat bereinigt. Das neue Bundesgesetz ist ein notwendiger

Schritt, um eine unterirdische Gütertransportanlage zu bauen und zu betreiben, wie es von der Gesellschaft Cargo sous terrain beabsichtigt wird. Der Termin für die Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen wird vom Bundesrat festgelegt werden. Ob dieses Projekt bessere Chancen hat, realisiert zu werden als unser Projekt Wasserstrassen, bleibt offen. Klar ist, dass deren Lobby äusserst potent ist.

Trotz des in der Kompaktstudie ausgewiesenen Nutzens der Binnenschifffahrt, sind die wirtschaftliche Daten nicht stark genug, um mit diesen an die wichtigsten Zielpersonen, Parteien, Ämter, Institutionen, Verbände, Unternehmer und Investoren heranzutreten und sie zu überzeugen sich dafür einzusetzen, Rhein und Aare zu Schifffahrtsstrassen auszubauen. Wir sind daran, Aufträge für Forschungsprojekte zu formulieren, die weitere Aspekte der Überlegenheit von Wasserstrassen aufzeigen, mit denen wir zusätzlich überzeugen können.

Obfelden, 24. April 2022

SBSV Zürich und Ostschweiz

F.Brütsch, Präsident