



**SCHWEIZERISCHER
BINNENSCHIFFFAHRTS-VERBAND**

Zürich und Ostschweiz

JAHRESBERICHT 2022

(zuhanden der Generalversammlung 2023)

Noch zu Beginn des Jahres 2022 galten Masken- und Homeoffice-Pflicht sowie 2G-Massnahmen. Kaum waren Mitte Februar die meisten **der Meinung**, das Ende der Covid-Pandemie wäre absehbar und das **Krisenniveau würde 2022 schrittweise sinken**, sah sich die Welt am 24. Februar 2022 mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine konfrontiert. Eine grosse Fluchtbewegung aus der Ukraine begann aber auch eine selten gesehene Solidarität, insbesondere in der nordwestlichen Hemisphäre. **Bald zeigten sich weitere Folgen des Ukraine-Kriegs**: Probleme in der Energieversorgung führten rasch zu steigenden Preisen für Treibstoffe, Gas, Heizöl und Strom und zu rasant steigender Inflation. Dies führte zu weitreichenden Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. **Auch die Binnenschifffahrt wurde stark betroffen**. Die Frachtraten explodierten, da der Frachtraum auf dem Rhein zur Mangelware wurde. In Deutschland wurde - und wird immer noch und vermehrt - Steinkohle per Binnenschiff en gros zu den Kohlekraftwerken transportiert, um die Energieversorgung nach dem Ausfall des russischen Gases sicherstellen zu können. Gleichzeitig wurde Schiffsraum durch die europäischen Hilfsprogramme an die Donau verlagert, um dort ukrainisches Getreide transportieren zu können.

Zu diesen Auswirkungen kam im Berichtsjahr eine **extreme Niedrigwassersituation**, welche Industrie und Handel entlang des gesamten Rheins stark unter Druck gesetzt hat.

Das **Umschlagsergebnis 2022 der Schweizerischen Rheinhäfen**, Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz zeigt ein unterschiedliches Bild. Während das Ergebnis im Containerbereich um gut 10 % über dem Vorjahr liegt, zeigt das Total des Hafenumschlags ein um fast 15 % schlechteres Ergebnis. In erster Linie ist ein massiver Rückgang des Imports von Erdölprodukten zu verzeichnen (der starke Preisanstieg führte zu einem Minimum an Importen und zu einem starken Abbau der Lager), aber auch in anderen Sektoren wurde der Umschlag gebremst, durch den Ukraine-Krieg und durch die lange Niedrigwasserperiode im Sommer.

Zwar haben schon früher **Hochwasser und Niedrigwasser** oder sogar Eisbildungen der Binnenschifffahrt zugesetzt, weniger aber in diesem Ausmass wie bei den Niedrigwasser-Perioden 2018 und 2022. In den Medien ist oft von totalem Stillstand die Rede. Die Schifffahrt war jedoch über die gesamte Niedrigwasserperiode zu keinem Zeitpunkt gesperrt. Die Schiffe können dann aber nur noch 800 bis 900 Tonnen Fracht mitführen statt 4'000 Tonnen wie das neue grosse Schiffe bei Volllast können. Der Trend geht heute wieder zum Bau von Schiffen, die auch bei extremen Niedrigwasserständen noch genutzt werden können, z.B. 500 Tonnen bei nur noch 30 cm Abladetiefe. Die Abladetiefen haben sich von 1950 bis heute von 200 cm über 345 cm in den 80er Jahren bis hin zu aktuellen 450 cm Tiefgang entwickelt. Diese Maximierung des Tiefgangs bedeutet aber auch, dass diese Schiffe einen Grossteil des Jahres ihre maximale Abladetiefe nicht ausschöpfen können, da der Rhein

selten die Wasserstände führt, die garantieren, dass mit einer Abladetiefe von 450 cm von den Seehäfen bis nach Basel gefahren werden kann.

Die im ZKR zusammengeschlossenen Rhein-Anliegerstaaten und Belgien sowie Viadonau haben sich zum Ziel gesetzt, **bis 2050 eine emissionsfreie Binnenschifffahrt** zu erreichen. Dazu gehört aber nicht nur, die Antriebsanlagen der Binnenschiffe anzupassen, sondern auch die Energieversorgung zum Betrieb der Anlagen an Bord während des Liegens an Liegestellen. Über 160 Teilnehmer aus 14 europäischen Ländern haben sich an virtuellen Workshops zusammengesetzt, um gemeinsam nach Wegen zum Ziel zu suchen.

Die **unterstützende Rolle des Bundes beim Verkehrsträger Binnenschifffahrt** wird sich in Zukunft verstärken. Dies versicherte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) an einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt im März des Berichtsjahres. Der Bund sei bisher nicht untätig geblieben. Der Moment sei sicher nicht schlecht, sich da mal grundsätzlich Gedanken zu machen. Die Ausgestaltung dieser Unterstützung sei aber noch offen und diese Fragen würden mit der Behandlung der Motion Herzog geklärt. Die Motion der Basler Ständerätin Eva Herzog beauftragt den Bundesrat, eine Konzeption für die zukünftige Förderung des Gütertransports auf dem Rhein vorzulegen.

Verbandsgeschehen

Während wir im **SBSV Zürich und Ostschweiz** den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens der Binnenschifffahrt auf Hochrhein und Aare mit wirtschaftlichen Studien erbringen möchten, sucht der **VWR** (Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt) sein Ziel auf dem Weg der direkten Kontaktnahme mit Kraftwerken am Hochrhein zu erreichen, mit Anrufen bei offiziellen Regierungsstellen, mit Nachfragen bei Ämtern zu den täglichen Autostaus im Raume Aarau und Basel, die dank Verlagerung des Transports vom Lkw aufs Schiff vermindert werden könnten und mit der Vorstellung des Projekts Hafen/Umschlagplatz Sisslerfeld beim Kanton und den Anliegergemeinden. Leider zeigt sich wenig Kompetenz und Interesse bei den meisten angesprochenen Instanzen zum Thema Weiterführung der Rheinschifffahrt oder sie ordnen die Zuständigkeit anderen Stellen zu.

Wie wir, steht der VWR dem geplanten **Ausbau des Hafenbeckens 2 und dem Neubau des Beckens 3 in Kleinhüningen** negativ gegenüber, aus technischen Gründen und weil viele Faktoren für einen Hafen/Umschlagplatz im Sisslerfeld oder weiter rheinaufwärts sprechen. Leider steht die Basler Regierung und eine kleine

Mehrheit der Bevölkerung Basels voll und ganz hinter diesem technisch und wirtschaftlich unglücklichen Projekt und treibt es zusammen mit den Initianten (Schweiz. Rheinhäfen, SBB Cargo, Conrago AG und HUPAC SA) weiter voran.

Eine kleine Arbeitsgruppe aus dem Vorstand unseres Verbandes hat sich daran gemacht, unter dem Titel **«Wie weiter nach der Kompaktstudie LAE vom August 2021»** Gedanken und Ideen zusammenzutragen und Auftragsforschungsprojekte zu formulieren, deren Ergebnisse die Erkenntnisse untermauern, dass es sich lohnt, Rhein und Aare schiffbar zu machen. Unsere Schwesterverbände VWR und ASNAV haben sich grundsätzlich bereit erklärt, die Kosten einer geeigneten Studie mitzutragen. Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, folgende Frage beantworten zu lassen: «Lassen sich Stautunden auf Schweizer Strassen reduzieren durch Verlagerung von Gütertransporten vom Lkw aufs Schiff?» und «Wenn ja, in welchem Umfang?». Die Frage basiert auf der Tatsache, dass sich die Stauzeitkosten auf Schweizer Strassen 2019 auf rund 1,67 Milliarden Franken beliefen. Fällt die Antwort in grösserem Umfang positiv aus, stellt sich die Anschlussfrage, ob damit nicht auf den Ausbau von Strassenabschnitten verzichtet werden kann, für deren Kosten je nach Strassenabschnitt gegen eine Milliarde Franken veranschlagt sind. Der Vorstand wird im Frühjahr 2023 entscheiden, wie der Studienauftrag zu formulieren und wem er in Auftrag zu geben ist.

Ein weiterer Hoffnungsträger, Ergebnisse vorgelegt zu bekommen, mit denen wir, zusammen mit den Zahlen aus der Kompaktstudie August 2021, Politiker, Parteien, Ämter, Institutionen, Verbände, Unternehmer und Investoren überzeugen können, sich dafür einzusetzen, Rhein und Aare zu Schifffahrtsstrassen auszubauen.

Obfelden, 15. März 2023

SBSV Zürich und Ostschweiz

F. Brüttsch, Präsident