

Gedanken eines Fachmanns zum Jahreswechsel: Herausforderungen in der Schifffahrt sind beherrschbar

Als Vertreter des kurzfristig verhinderten SVS-Präsidenten durfte ich unsere Vereinigung am Kolloquium der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Anfang Dezember in Strasbourg repräsentieren und dort an einem Roundtable-Gespräch zu den Themen Niederwasser und Arbeit teilnehmen. Die Notizen, die ich mir zu diesem Anlass gemacht habe, sind grundsätzlicher Natur und vielleicht gar nicht schlecht geeignet, um sich zum Jahresanfang ein paar generelle Gedanken zu machen. Gerne habe ich deshalb das Angebot genutzt, diese hier zu veröffentlichen.



von Rolf M. Vogt*

Ausdrücklich möchte ich – speziell beim Thema Klimawandel – nicht in den Chor derjenigen einstimmen, die alles schwarz und die Binnenschifffahrt als Transportträger dem Untergang geweiht sehen. Sicher, es bestehen Herausforderungen und diese sind nicht eben klein. Aber sie sind mit gutem Willen und der den Logistikern eigenen Anpassungsfähigkeit beherrschbar.

Niederwasser war schon immer

Als Betreiber eines multifunktionalen, trimodalen Umschlagsterminals in den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel leben wir seit Jahrzehnten mit Niederwasserperioden, und dies in enger Zusammenarbeit mit unserem niederländischen Reedereipartner Dubbelman Group, Befrachtungsfirmen und Partikulierschiffen. Was auffällt gegenüber früher: Niederwasser tritt schon im

März und April auf, wenn doch eigentlich die Schneeschmelze in den Alpen und den anderen Schweizer Bergen für grosse Mengen Schmelzwasser sorgen müsste, welches sich in die Seen und Flüsse ergiesst. Aber eben, wenn in tieferen Lagen bis 1600 m über Meer kaum mehr Schnee liegt, kommt das Schmelzwasser aus höheren Lagen kaum mehr in die Seen und Zuflüsse des Rheins, sondern versickert und verdunstet vorher in der Frühlingssonne.

Rhein wird immer mehr zum Regenfluss

Ähnlich verhält es sich mit den Gletschern, deren Schmelzwasser ebenso versickert und verdunstet, bevor es die Täler erreicht. Der Rhein ist demzufolge zum Regenfluss geworden! Auf längere Niederwasserperioden folgen kurzzeitige Hochwasser. Wir erleben dies zurzeit gerade. Es sind Naturereignisse, denen Transportträger, Carrier Schiff oder Rheinschifffahrt immer ausgesetzt sein werden.

Was sind die Auswirkung für die verladene Wirtschaft? So dramatisch wie es oft dargestellt wird, ist es nicht. Für manche Teile der verladene Wirtschaft mag eine solche Si-

Inhalt

Gedanken eines Fachmanns zum Jahreswechsel: Herausforderungen in der Schifffahrt sind beherrschbar	1
Impressionen vom ZKR-Kolloquium	5
Botschaft zum Gütertransportgesetz: Ein Meilenstein für die Güterschifffahrt	5
Zwei neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Port of Rotterdam Authority	6
CESNI-Tagung für Prüfungskommissionen	7
Ein Oldie erzählt: Tempi passati	8
Fasnachtsvorfreude bei BPG	9
EBU-Event in Brüssel: Robuste und klima-resistente Infrastruktur nötig	10
EBU-Event: Impressionen	11
sea chefs und Schulte spannen zusammen	11

tuation nachteilig wirken, aber ich bin der Meinung, sie bleibt nach wie vor beherrschbar und verkraftbar, und die Rheinschifffahrt muss im Kontext der gesamten Lieferkette betrachtet werden. Niederwasserperioden können zu einem gewissen Teil eingeplant werden. Hochwasser sind Naturereignisse, welche die Schifffahrt in der Regel um wenige Tage aufhalten. Der Verloader als der Kunde weiss das und sollte sich versehen. Was ist das neue Modewort der letzten zwei Jahre? Störung oder Unterbrechung von Lieferketten ist aller Munde. Und Niederwasser,

Fortsetzung auf Seite 4

oder auch Hochwasser, gehören nun einmal auch zu den Störungen von Lieferketten.

Aber, wann haben Sie das letzte Mal das alte Modewort JUST IN TIME gehört? Davon spricht heute niemand mehr! Industrie und Wirtschaft haben aus den Lieferengpässen die Konsequenzen gezogen und halten wieder vermehrt Lager für ihre betriebsnotwendigen Güter.

Grundsätzlich sollte dann transportiert werden, wenn die Wasserstände gut sind. Und wenn nicht, lebt man für einige Zeit von den Lagerbeständen und entlastet dadurch auch den Binnenschiffmarkt.

Güterarten unterschiedlich betroffen

Natürlich sind die verschiedenen Güterarten auch unterschiedlich betroffen. Bei wenig werthaltigen Massengütern und bei flüssigen Gütern ist die Schmerzgrenze schnell erreicht. Sie können oder wollen höhere Frachtra-

ten oder Niederwasserzuschläge nicht tragen.

Geringer Anteil der Transportkosten bei Containern

Bei Containern ist die Lage aber eine andere: Sie werden in globalen Lieferketten transportiert. Der Warenwert im Container ist meistens sehr hoch. Mehrkosten bei Niederwasser fallen kaum nicht ins Gewicht.

Ein Beispiel aus der Praxis: Ein Container von Antwerpen/Rotterdam nach Basel kostet 400 Euro inklusive zwei Umschlägen. Der deklarierte Warenwert im Container ist 200'000 Euro.

Der Anteil der Rheinfracht beträgt also 2 Promille. Wenn das Binnenschiff nur noch knapp einen Drittel der Ladung aufnehmen kann, kostet es das Vierfache, also 1'600 Euro, oder 8 Promille. Der Anteil der Transportkosten ist also vernachlässigbar, selbst wenn er das Achtfache kosten würde.



Zumindest teilweise kann man dem Niederwasser schiffsseitig erfolgreich trotzen. Das Bild zeigt den Koppelverband «Camaro II», der während der extremen Niederwasserperiode im Oktober 2018 bei einem Pegel von nur 27 cm mit 620 TEU und 2'000 t zu Berg bei Kaub vorbeifuhr. Die Schiffe der Camaro-Reihe zeichnen sich durch einen geringeren Tiefgang aus. Die dadurch verminderte Tragfähigkeit wird zu einem guten Teil durch ein geringeres Eigengewicht der Schiffe aufgrund des eingesparten Stahls kompensiert. Dass die Schiffe auch bei niedrigem Pegel verkehren können, ist nicht nur dem Umbau der Schiffe geschuldet, sondern auch der Fahrweise als Viererverband mit zwei Schubleichtern zur Seite. Die Camaro-Schiffe werden von der niederländischen Reederei Dubbelman betrieben. Partner für die Schweiz ist die Birsterminal AG in Birsfelden, welche unter dem Label Tango Shipping Line den Liniendienst zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und Antwerpen/Rotterdam anbietet.

Der Autor*

Rolf M. Vogt war viele Jahre CEO der in Birsfelden ansässigen Logistikfirma Birsterminal AG und ist heute deren Verwaltungsratspräsident. Ebenfalls viele Jahre war er Mitglied der Geschäftsleitung der SVS und vertrat diese in verschiedenen Gremien, unter anderem im Bereich Wirtschaftliche Landesversorgung.

Ein Container ist immer dringend, seine Reise darf nicht unterbrochen werden. Wird er unterwegs abgestellt, entstehen sofort hohe Kosten für Demurrage und Detention. Dazu kommt, dass die Güterbahn bei Niederwasser sehr schnell voll ausgelastet ist und somit nicht als Alternative zur Verfügung steht. Der LKW ist ohnehin teurer und hat in solchen Lagen keine Kapazitäten in Reserve.

Massnahmen auf Seiten Schiffsbau

Es gibt heute schon Schiffe die weniger Tiefgang haben. Nach unseren Erfahrungen können Koppelverbände auch bei sehr tiefen Pegelständen noch länger fahren, indem der vorgespante Leichter tiefer beladen wird als das schiebende Mutterschiff. 2018 passierten unsere Koppelverbände Kaub auch noch bei Pegel 30 cm mit 1/3 Ladung Container. Die Schifffahrt war nie eingestellt, wie es irrtümlicherweise durch gewisse Medien verlautet wurde. Die Schiffbauindustrie ist generell gefordert Binnenschiffe mit weniger Tiefgang zu entwerfen und zu bauen.

Massnahmen auf Seiten Wasserbau

Nadelöhr ist und bleibt Kaub im Gebirge. Vor vielleicht 40 Jahren konnte mit plus 80 cm auf den Kauber Pegel gefahren werden. Heute kann mit mindestens 110 cm, nachdem Felsen weggesprengt und die Fahrrinne abgetragen wurden. Weitere wasserbauliche