

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2012

# Die Schweizer Binnenschifffahrt

**logistikmarkt.ch**

Das Schweizer Logistik-Portal

Der schweizerische Schiffsgüterverkehr beschränkt sich in der Schweiz aufgrund des fehlenden direkten Zugangs zu Hochseegewässern fast ausschliesslich auf die über den Rhein abgewinkelte Binnenschifffahrt. Aufgrund der über den Rhein hergestellten Anbindung an die Nordsee und somit zur Hochseeschifffahrt, hat der Rhein eine hohe Bedeutung für den Aussenhandel der Schweiz, vor allem für Güter, die in den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) umgeschlagen werden.

Die für die Schweiz relevanten Güterumschlagsplätze bilden die drei

Teile der schweizerischen Rheinhäfen («Port of Switzerland») Basel Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au.

Trotz der relativ kleinen Umschlagsfläche der schweizerischen Rheinhäfen ist ihr Güterumschlag im Vergleich zu den wichtigsten Rheinhäfen Deutschlands im

**«Im Jahr 2010 wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen rund 6.5 Mio. t und 99 000 TEU umgeschlagen. Dies entspricht einem Anteil von 11 % der gesamten schweizerischen Importe sowie 5 % der Exporte.»**

Verhältnis hoch anzusiedeln. Im Vergleich: Bis auf Koblenz weisen alle aufgeführten deutschen Binnenhäfen eine wesentlich grössere Hafengesamtfläche auf. Wie Bild 1 verdeutlicht, ist auch der Containerumschlag im Verhältnis zum Güteraufkommen relativ hoch. Nur Duisburg weist ein wesentlich höheres Containeraufkommen auf, was bezogen auf die Hafengrösse und den Güterumschlag nicht verwunderlich ist.

Die Rheinhäfen werden primär von ausländischen Schiffen angefahren: 52 % der ankommenden und 64 % der abgehenden Schiffe fuhren 2010 unter niederländischer Flag-

ge. Bei den ankommenden Schiffen folgen solche schweizerischer (17 %), deutscher (16 %) und belgischer Nationalität (13 %), bei den abgehenden folgen Schiffe belgischer (13 %), deutscher (12 %) und Schweizer Nationalität (7 %). Die schweizerischen Rheinhäfen sind zudem gut mit dem Strassen- und Schienennetz verbunden.

Dies ermöglicht das Verladen der Güter auf andere Verkehrsträger und somit den Weitertransport ins Landesinnere. Vorteilhaft dabei ist die Möglichkeit des Kombinierten Verkehrs. Insgesamt wurden

im Jahr 2010 66 % der Transporte zu und von den schweizerischen Rheinhäfen per Bahn abgewickelt, 34 % über die Strasse.

Der Aussenhandel mit Mineralöl-erzeugnissen ist im Jahr 2010 jedoch – entgegen dem allgemeinen Trend – leicht rückläufig, was unter anderem auf das Preistief 2009 in

**«Mineralölerzeugnisse sind die bedeutendste Warengruppe für den Aussenhandel über das Binnenschiff.»**

diesem Segment zurückzuführen ist. Dies hat zahlreiche Kaufaktionen ausgelöst, sodass hohe Füllstände die Nachfrage im Jahr 2010 gebremst haben. Ferner ist ein allgemeiner Trend zum sparsamen Umgang mit Erdölprodukten zu erkennen. Bei wertmässiger Betrachtung der Aussenhandelsströme kommt den Warengruppen der chemischen Erzeugnissen

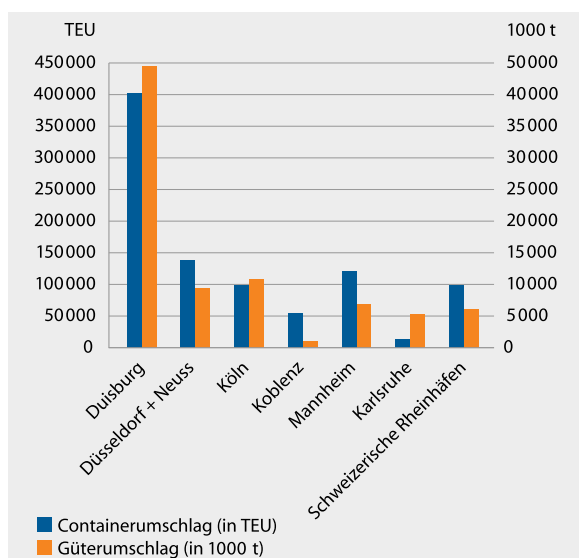


Bild 1. Güter- und Containerumschlag der Rheinhäfen (2010) im Vergleich

	Ankunft	Δ 2009	Abgang	Δ 2009	Total	Δ 2009
Güterumschlag (t)	5 541 484	-0,5%	976 792	+11,4%	6 518 276	+1,2%
Containerumschlag gesamt (TEU <sup>178</sup> )	45 347	+28,3%	53 701	+25,1%	99 048	+26,5%

Güter und Containerumschlag der schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2010

sowie Maschinen und Ausrüstungen eine wichtige Rolle zu. Im Jahr 2010 machten diese beiden Warengruppen über 75 % des gesamten Exportwarenwertes per Binnen-

**«66% der Transporte zu und von den Rheinhäfen werden per Bahn abgewickelt.»**

schifffahrt aus. Generell ist eine strukturelle Verschiebung bei den chemischen und Mineralölprodukten zu erkennen. Im Vergleich beider Warengruppen nahm der Anteil von Öl bei den Rheintransporten von 2004 bis 2010 von 67 % auf 60 % ab, die chemischen Produkte gewannen dagegen Anteile (Anstieg von 33 % auf 40 %).

in Tonnen	Anteil an gesamten Exporten/Importen		Anteil an gesamten Exporten/Importen		Anteil an gesamten Exporten/Importen		Anteil an gesamten Exporten/Importen	
	2007		2008		2009		2010	
<b>Exporte</b>								
<b>Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse</b>	260 296	35,1 %	290 169	37,8 %	265 766	40,0 %	230 431	35,6 %
<b>Sekundärrohstoffe, Abfälle</b>	70 611	9,5 %	76 514	10,0 %	71 339	10,7 %	144 279	22,3 %
<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>	47 810	6,5 %	52 306	6,8 %	66 807	10,1 %	71 318	11,0 %
<b>Metallerzeugnisse</b>	150 312	20,3 %	138 161	18,0 %	76 701	11,6 %	63 195	9,8 %
<b>Maschinen und Ausrüstungen</b>	60 688	8,2 %	51 913	6,8 %	44 858	6,8 %	40 169	6,2 %
<b>Sonstige Warengruppen</b>	151 405	20,4 %	158 956	20,7 %	138 283	20,8 %	97 577	15,1 %
<b>Gesamte Exporte</b>	<b>741 122</b>	<b>100,0 %</b>	<b>768 019</b>	<b>100,0 %</b>	<b>663 754</b>	<b>100,0 %</b>	<b>646 969</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Importe</b>								
<b>Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse</b>	2 570 952	45,1 %	2 690 985	45,8 %	3 174 276	55,9 %	2 756 350	51,4 %
<b>Bergbauerzeugnisse</b>	763 486	13,4 %	925 808	15,8 %	765 320	13,5 %	752 231	14,0 %
<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>	444 199	7,8 %	391 063	6,7 %	382 143	6,7 %	409 050	7,6 %
<b>Holz, Papier, Datenträger</b>	432 341	7,6 %	429 589	7,3 %	356 470	6,3 %	386 200	7,2 %
<b>Metallerzeugnisse</b>	405 020	7,1 %	399 066	6,8 %	230 152	4,1 %	308 531	5,8 %
<b>Sonstige Warengruppen</b>	1 085 366	19,0 %	1 038 597	17,7 %	772 881	13,6 %	747 360	13,9 %
<b>Gesamte Importe</b>	<b>5 701 364</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 875 107</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 681 243</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 359 721</b>	<b>100,0 %</b>

Entwicklung der Export- und Importtonnagen der bedeutendsten Warengruppen für die Binnenschifffahrt

Weitere Informationen sowie Detailauswertungen, u.a. zum Grad der Containerisierung und ein Vergleich der Binnenschifffahrt zu anderen Verkehrsträgern, finden sich in der Logistikmarktstudie 2012.

Autoren:  
Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St. Gallen, Kathrin Allemann, GS1 Schweiz

**Was Sie ausserdem wissen sollten**

- Rund 86 % der Importe und 94 % der Exporte werden über die Binnenschifffahrt mit den Hochseehäfen Rotterdam und Antwerpen abgewickelt. Dies zeigt die grosse Bedeutung der Hochseehäfen für die schweizerischen Rheinhäfen auf.
- Bis zum Jahr 2035 wird mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme des Containerumschlags in Rotterdam von 7,25 % gerechnet, was einer Verdreifachung des Containerverkehrs auf 18 Mio. TEU entspricht. Das Wachstum wird auch Auswirkungen auf die Schweizer Binnenschifffahrt haben: Die Betreiber der neuen Containerterminals in Rotterdam mussten sich vertraglich verpflichten, mindestens 45 % der Hinterlandverkehre (bisher 37 %) über die Binnenschifffahrt abzuwickeln. Dadurch ist auch in den schweizerischen Rheinhäfen mit einem erhöhten Containeraufkommen zu rechnen.
- Nach Schätzungen von SBB Cargo und der schweizerischen Rheinhäfen werden die Containerkapazitäten der schweizerischen Rheinhäfen zwischen 2014 und 2016 erschöpft sein. Daher wurde gemeinsam mit SBB Cargo die Planung des Containerterminals «Basel-Nord» aufgenommen. Dieser soll ergänzend zum geplanten «Gateway Limmattal» genutzt werden.

**Katalog Logistikmarkt 2012**

Der 400-seitige Katalog «Logistikmarkt 2012» ist mit der 5. Ausgabe der Logistikmarktstudie das führende und umfassende Nachschlagewerk für Logistik, Prozess- und Supply Chain Management in der Schweiz. Ein wichtiger Bestandteil des Kataloges ist zudem das umfassende Branchenverzeichnis mit Firmeneinträgen und -porträts.  
**Publikation:** Dezember 2011  
**Kosten:** GS1 Mitglieder CHF 180.–  
Mitglieder anderer Logistikverbände: CHF 320.–  
Regulärer Preis: CHF 420.–  
**Bestellungen unter:** [www.logistikmarkt.ch](http://www.logistikmarkt.ch)

