

## Trotz Havarie: Tankschiffahrt durch Basel unbedenklich

**Durch die glimpflich verlaufene Havarie eines Tankschiffs Mitte August auf dem Rhein in Basel kam wieder einmal die Frage auf, ob es nicht zu gefährlich sei, wenn Tankschiffe durch dicht besiedeltes Gebiet fahren. Entsprechende Abklärungen haben die Unbedenklichkeit aber bereits früher klar ergeben. Auch die Bevölkerung sieht dies so: In einer Umfrage sprachen fast 90% der Antwortenden der Tankschiffahrt das Vertrauen aus.**

Auf dem Rhein kam es am 17. August kurz nach 7 Uhr zu einer Schiffshavarie. Das Tankmotorschiff «Roma» war nach Löschung seiner Ladung im Auhafen Muttenz auf Talfahrt, als der Motor seine Leistung einstellte. Das weiterhin mit Hilfe der Bugstrahler steuerbare Schiff trieb nun rheinabwärts und touchierte mit dem Steuerhaus die Durchfahrtsöffnung der Mittleren Rheinbrücke.

### Rasch gesichert

Der Besatzung und dem an Bord anwesenden Lotsen gelang es un-

terhalb der Mittleren Brücke, den Anker zu werfen, aufzudrehen und das Schiff sicher vor Anker zu legen. Sofort wurde die „Roma“ mit dem Feuerlöschboot gesichert.

### Keine Verletzten, aber Steuerhaus komplett zerstört

Bei der Havarie wurde niemand verletzt, hingegen wurde das Steuerhaus total beschädigt. Die «Roma» wird nun zur Werkstatt gebracht, wo der Ursache des Motorschadens auf den Grund gegangen wird. Während der Sicherungsmassnahmen muss-

### Inhalt

Trotz Havarie: Tankschiffahrt durch Basel unbedenklich	1
Umschlag SRH: Erdöl-Minus und Waldhof-Folgen	4
Schifferkolleg Rhein: Rekord und Schweizer Erfolge	4
Demag: Kräne für den Mississippi	5
Klaus Ridder zum 70.	6
SRH-Statistik: Entscheidungsgrundlage und Medienstoff	7
Ein Kreisel für Birsfelden und den Hafen	7
Von «Petra» zu «Paradox»	8
ZKR: Neue Marktbeobachtung	9
Rhenus setzt auf Solar	9
Contargo mit neuer Container-Reparatur-Werkstatt	9
Info Hauptzollamt Lörrach: Vorsicht bei Stornierungen	10

te die Rheinschiffahrt gesperrt bleiben.

Bereits am Mittag des Ereignistages konnte der Havarist erfolgreich die Liegestelle verlassen; das Schiff wurde nach Weil am Rhein zur Reparatur verbracht und die Schiffahrt für Berg- und Talfahrt wieder freigegeben. Nähere Informationen über die Unfallursache sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt und bilden Gegenstand der laufenden Untersuchungen der Schiffsuntersuchungskommission Basel.

### Schiff ist das sicherste Transportmittel

Der Zwischenfall liess kurz die Diskussion wieder aufflackern, ob es zu verantworten sei, wenn Tankschiffe mit teilweise brennbarer oder explosiver Ladung auf dem Rhein durch das dicht besiedelte Stadtgebiet nach Birsfelden oder Muttenz fahren. Die Experten konnten rasch und konzis Entwarnung geben und



Die «Roma», nach der Havarie unterhalb der Mittleren Rheinbrücke gesichert. Nach wenigen Stunden konnte die Schiffahrt wieder freigegeben werden.

## Allianz Suisse. Ihr Schweizer Versicherer für die Berufsschifffahrt.

Verlangen Sie eine Offerte, damit Sie sich im entscheidenden Moment voll auf die Leistungen der Allianz Suisse verlassen können.

Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge  
Laupenstrasse 27, 3001 Bern, Tel. 058 358 53 53, marine@allianz-suisse.ch



### Impressum

### SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

#### Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

#### Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset,  
+41 61 631 29 19  
svs@swissonline.ch

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen.

## BIRS TERMINAL. Your partner for trimodal logistics.

BIRS TERMINAL ist Ihr Partner bei der Bildung pan-europäischer, trimodaler Transportketten Wasser - Schiene - Strasse.

Als spezialisiertes, neutrales Unternehmen für Transport-, Umschlags- und Lagerlogistik sowie Projektspedition und Industrieverpackung sind wir Ihr idealer, zuverlässiger Logistikpartner. Wir haben folgende Dienstleistungspakete für Sie entwickelt:



- Humidity sensitive: feuchtigkeitsempfindlicher Güter wie Stahl, Zellstoff, Papier, usw.
- Bulk Cargo: Baustoffindustrie, Energieversorgung und Recyclingindustrie
- Long Products: Konstruktionsstahl, Spundwandbohlen, Eisenbahnschienen, Röhren
- Container: regelmässige Abfahrten mit Linienschiffen auf Rhein und Rhône
- Project Cargo: Konzeption, Planung, Organisation und Durchführung
- Industrial Packing: Verpacken industrieller Güter nach international gültigen Normen

#### BIRS TERMINAL

Hafenstrasse 54  
Postfach  
CH-4127 Birsfelden

Tel. +41 (0)61 377 80 00  
Fax +41 (0)61 377 80 10  
www.birsterminal.ch

**BIRS TERMINAL**

auf die Abklärungen verweisen, die von den zuständigen Behörden der beiden Basler Kantone im Zusammenhang mit der Verlagerung der Migrol-Tanklager vom Klybeckquai nach Birsfelden angestellt hatten.

Vor allem wäre die Alternative von Transporten der gefährlichen Stoffe mit der Bahn oder gar auf der Strasse durch das eng besiedelte Gebiet in der Nordwestschweiz mit deutlich mehr Gefahrenpotential belastet, hatte die Stadtbasler Regierung schon vor etwa Jahresfrist auf eine Anfrage eines Parlamentariers erklärt.

### Strenge Vorschriften

In ihrer Antwort beruhigt die Basler Kantonsregierung weiter, die Gefahren seien abgeklärt und die Risiken vertretbar. Obwohl grosse Mengen Treib- und Brennstoffe in einem Rheinschiff transportiert werden können, gelte das Schiff als sehr sicheres Transportmittel; Gefahrgutschiffe unterlägen sehr strengen Bau- und Betriebsvorschriften. Der

Mehrverkehr auf dem Rhein erhöhe das Risiko nur unmerklich; gleichzeitig würden durch die Verlegung des Migrol-Tanklagers nach Birsfelden dagegen die Gefahrguttransporte auf Schiene und Strasse durch die Stadt Basel abnehmen.

### Gefahrenpotential abgeklärt

Wie die Regierung weiter erläutert, hätten die drei „Schiffahrtskantone“ Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Zug der Umsetzung der Störfallverordnung für den Verkehrsweg Rhein zusammen mit dem Hafen und dem Schiffahrtsgewerbe für den Schweizer Rheinabschnitt einen Kurzbericht und eine Risikoanalyse erstellen lassen. Organisatorisch und technisch seien in der internationalen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung Basel – Rheinfelden zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit verankert worden. Zum Beispiel müssen Benzinschiffe unter bestimmten Bedingungen (etwa Einhüllenschiffe) den Vorspanndienst

### Kein Rauchverbot auf den Brücken

*Auf die Zusatzfrage des Parlamentariers, was passiere, wenn ein Passant auf der Mittleren Rheinbrücke eine brennende Zigarette auf ein vorbeifahrendes, beladenes Tankschiff wirft, verdeutlicht die Regierung in derselben Antwort, dass auch dann keine Gefahr bestehe, da heute Benzin nur in Schiffen mit geschlossenen Systemen transportiert werden darf. Ein Rauchverbot auf den Basler Brücken sei also nicht notwendig.*

durch ein Schleppschiff in Anspruch nehmen. Als weitere Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit habe die Zentralkommission für Rheinschiffahrt beschlossen, ab 2013 Benzinschiffe und ab 2018 alle Tankschiffe nur noch in Doppelhüllenbauweise zuzulassen. Bereits heute seien überwiegend Doppelhüllenschiffe im Einsatz, welche bei Aufprallen einen sehr guten Schutz bieten.

In der Regierungsantwort wird aber auch bestätigt, dass die Mittlere Rheinbrücke in Basel ein anspruchsvolles Hindernisse auf dem schiffbaren Rhein darstellt. Das spezielle Hochrheinpatent, gefordert ab Mittlerer Rheinbrücke bis Strassenbrücke Rheinfelden, trage den Besonderheiten dieser Strecke sowie der nautisch anspruchsvollen Durchfahrt durch die Mittlere Brücke entsprechend Rechnung. Schiffsführer ohne Hochrheinpatent müssten Lotsendienste in Anspruch nehmen. Bei der jetzigen Havarie war es den auch der Lotse, der Schlimmeres verhütet hat.

### Bevölkerung erteilt Vertrauensbeweis

Die Bevölkerung der Region Basel ist sich der Sicherheit der Rheinschiffahrt offenbar bewusst und beweist Vertrauen in diesen Verkehrsträger.

In einem Online-Voting stellte die „Basler Zeitung“ nach der Havarie die Frage: „Ist die Schiffahrt auf dem Rhein sicher genug?“ 87% der Antwortenden (536 Antworten) sagten Ja, nur 13% (77 Antworten) zeigten sich skeptisch.



*Der einzige Schaden, der durch die Havarie zu beklagen war, ist das komplett demolierte Steuerhaus, da in der Hektik anscheinend unterlassen wurde, dieses vor der Mittleren Brücke abzusenken. Angesichts dieses Bildes fast unglaublich ist, dass niemand verletzt wurde, obwohl sich zum Zeitpunkt der Kollision mit dem Brückbogen durchaus Leute im Steuerhaus befanden.* Fotos: Urs Vogelbacher

## Umschlag Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2011 : Mineralöl-Minus und «Waldhof»-Folgen

**Der Gesamt-Umschlag der «Schweizerischen Rheinhäfen» im ersten Halbjahr 2011 sank um 10% gegenüber der Vergleichsperiode 2010. Dass ein negatives Ergebnis resultierte, ist in erster Linie dem deutlich geringeren Import von Mineralöl zuzuschreiben. Ebenfalls rückläufig war der Containerverkehr.**

Mit dem Juni-Monatsergebnis von 506'613 t (2010:550'276 t) summiert sich der Gesamtumschlag in den Häfen beider Basel für das erste Halbjahr 2011 auf 2,75 Mio. t. Im ersten Semester des Vorjahres

hatten noch 3,08 Mio. t resultiert. Die Verminderung beträgt 10,8%, nachdem der Vergleich nach einem Quartal noch ein fast identisches Ergebnis wie 2010 hatte erkennen lassen.

## Schifferkolleg Rhein : Rekord und Schweizer Erfolge



Nach absolviertem Schiffsmädchen- und -jungenkurs oder gehobener Ausbildung mit Fachabitur konnten diesen Sommer wieder die Abschlüsse im Schifferkolleg Rhein gefeiert werden. Bekanntlich sind immer auch viele Schweizer Absolventen darunter, werden die Schweizer Matrosen der Binnenschifffahrt doch in Duisburg ausgebildet. Mit insgesamt 137 Auszubildenden verzeichnete die Aus- und Fortbildungseinrichtung einen neuen Rekord und kam an die Grenzen. Man verfügt nämlich nur über 113 Schlafplätze. In Zusammenarbeit mit anderen Institutionen konnten aber alle untergebracht werden. Auf dem Bild sind die Absolventen dieses Jahres abgebildet, darunter sind folgende Schüler aus der Schweiz: Lüzza Giordanne Bardill von Befrag AG, Ian William Frick von Fluvia AG und Nicolai Helfenstein von Bragtank AG, die alle erfolgreich den Abschluss machten, Philipp Weiermann von Fluvia AG, der neben dem Abschluss auch das Fachabitur bestand und André Fragola, ebenfalls von Fluvia AG, der die Zwischenprüfung absolvierte.

### SVS bald im Nationalrat vertreten?

*Es bräuchte zwar eine gehörige Portion Wahlgluck - aber eine Vertretung des SVS im nationalen Parlament ist zumindest nicht ausgeschlossen: In Basel-Stadt kandidiert nämlich der SVS-Geschäftsführer André Auderet auf der Liste 3 LDP für einen Sitz im Nationalrat. Der 53jährige Jurist und nebenamtliche Journalist sitzt für die Liberal-Demokratische Partei bereits im Grossen Rat von Basel-Stadt.*

Sämtliche Anlagen der Schweizerischen Rheinhäfen hatten Rückschläge zu verkraften: In Kleinhüningen wurden 1,32 Mio. t (-4,3%) umgeschlagen, 0,64 Mio. t (-9,2%) in Birsfelden und 0,8 Mio. t (-10,8%) im Auhafen Muttenz.

### Unterschiedliche Entwicklung der einzelnen Sparten

Das Aufkommen in den einzelnen Gütersparten entwickelt sich sehr unterschiedlich. Der vor allem in den basellandschaftlichen Häfen wichtige Import von «Erdöl, Mineralerzeugnisse» erlebte ein Umschlags-Minus von über 20%. Der hauptsächlich im Basler Hafen getätigte Containerumschlag nahm im 1. Halbjahr 2010 gegenüber der Vorjahresperiode um 5% ab. Positiv entwickelten sich die Sparten Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine, Erden und Baustoffe.

### Weniger volle, mehr leere Container

7'714 TEU wurden im Juni 2011 über die Häfen beider Basel abgewickelt. Gegenüber dem Vormonat (7'264 TEU) entspricht dies zwar einer Steigerung um gut 6%, der aussagekräftigere Vergleich mit Juni 2010 (8'591 TEU) zeigt aber ein Minus von über 10%.

Entsprechend sehen auch die Halbjahreszahlen aus: Mit 44'883 TEU verzeichnete der Gesamtumschlag gegenüber der Vorjahresperiode (47'285 TEU) eine Verminderung um gut 5%. Dieses Ergebnis könnte sich angesichts der widrigen Umstände - vor allem im ersten Quartal - mit

einer rund dreiwöchigen Sperre und teilweise sehr ungünstigen Wasserständen grundsätzlich noch sehen lassen. Bedenklich stimmt aber die Entwicklung des Exportverkehrs: Die Menge der abgehenden, vollen Container nahm von 17'245 auf 14'193 TEU um fast 18% ab. Leicht verbessert hat sich gegenüber dem ersten Semester 2010 der Importverkehr (volle Behälter) mit 13'340 TEU und damit einer Zunahme um 2,7%.

Weiterhin werden viele Container leer befördert. Einkommend waren dies im ersten Semester des Berichtsjahres 8'386 TEU (-6%) und abgehend 8'964 (+10%) TEU. Dies entspricht 39 % der insgesamt umgeschlagenen Behälter. 2010 hatte dieser Wert bei 36% gelegen.

Die Verkehrsentwicklung im Containerbereich ist zum einen eine Folge des gegenüber dem Euro starken Schweizer Frankens. Während die Binnenschifffahrt die Frachten in Franken abrechnet, kalkuliert die auf der „Rheinschiene“ mit dem Binnenschiff konkurrierende Bahn in Euro. Damit hat sich ein nicht zu unterschätzender Wettbewerbsvorteil für die Schiene ergeben.

#### „Bieverlust“ beeinträchtigt Containerverkehr

Eine grosse Rolle für das Semester-Ergebnis 2011 spielte nebst den erwähnten äusseren Umständen auch der Wegfall eines bislang starken Einzelverkehrs. Eine Brauerei verschifft ihre mit alkoholfreiem Bier gefüllten Container neuerdings statt ab Basel ab Strassburg, was im Juni 2011 eine Verkehrsverminderung im Export von rund 400 TEU ergab. Da die leeren Container im Rücklauf via Basel nach Rheinfelden speditiert werden, ergab sich bei den leeren Behältern im Juni ein Plus von rund 300 TEU.

Für das gesamte 2011 hoffen die im Bereich Container tätigen Firmen darauf, dass das zweite Halbjahr zumindest nicht schlechter wird als das erste Semester. Als Unwägbarkeiten bleiben das Kursverhältnis des Schweizer Frankens zu Euro und Dollar und die im September und Oktober „traditionell“ auftretenden Niederwasser-Situationen.

#### Importschwäche bei flüssigen Treib- und Brennstoffen

Gegenüber dem Vorjahr wurden 1'025'000 t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert. Der Rückgang um 22,5% ist hauptsächlich in der rückläufigen Nachfrage begründet. Zum einen decken sich die Verbraucher von Heizöl nicht mehr wie in früheren Jahren im Sommer mit genügenden Mengen ein, sondern spekulieren permanent auf günstigere Preise. Zum anderen werden Oelheizungen vermehrt durch andere Heiz-Formen (Solaranlagen, Wärmepumpen etc.) ersetzt. Dazu war der Winter 2010/11 nicht so hart wie in der Vorsaison.

Der Rückgang im Importgeschäft ist einerseits der Rheinsituation zuzuschreiben.

Nach der havariebedingten Sperrung hat auch das nachfolgende Niederwasser mit entsprechend hohen Frachtraten erhebliche Mengen gekostet. Zudem haben in der ersten Jahreshälfte die hohen Produktpreise dazu geführt, dass in grösserem Umfang Lagermengen abgebaut wurden. Mit dem dramatisch veränderten Eurokurs ist auch der Tanktourismus zum Erliegen gekommen.

Die Branche hofft auf ein besseres zweites Halbjahr und sieht sich durch die Mengenentwicklung im Juli und August in diesem Optimismus bestätigt.

## Demag: Kräne für den Mississippi



Die Gottwald Port Technology GmbH, eine Tochtergesellschaft der Demag Cranes AG, hat einen Auftrag zur Lieferung von zwei weiteren Schwimmkränen an St. James Stevedoring Partners, LLC, Louisiana/USA, erhalten, die noch im Herbst dieses Jahres ihren Betrieb auf dem Mississippi aufnehmen werden. Anstelle eines für den Hafenmobilkran üblichen konventionellen gummibereiften Chassis sind die Schwimmkrane auf Pontons montiert. Die beiden G HPK 8400 B sind die ersten Gottwald Schwimmkrane, die bis zu 100 t. Schwerlast bewältigen können. Für das Handling von Schüttgütern verfügen sie über die stärkste 63-Tonnen-Greiferkurve, die Demag Cranes AG bisher an einem Schwimmkran ausgeführt hat. Sie erreichen damit in der Krangruppen-Klassifikation A8 bis zu 37 Meter Ausladung, in A7 sogar 39 Meter. Abhängig von den Betriebsbedingungen können die G HPK 8400 B Krane jeweils bis zu 1.850 Tonnen Schüttgut pro Stunde bewältigen. Damit sind sie die grössten und leistungsfähigsten Schwimmkrane ihrer Art auf dem Mississippi.

Im Exportbereich – vor allem schweres Heizöl – nahm die Menge zwar um 7% zu. Mit gesamthaft 122'000 t ist dieser Bereich mengenmässig aber nicht sehr bedeutend.

Für die Tankschiffahrt ist es weiterhin schwierig, einen rentablen Betrieb zu gewährleisten. Immer mehr machen sich die zahlreichen Neubauten auf dem Markt bemerkbar. Da in Zukunft gefährliche Güter (wozu flüssige Treib- und Brennstoffe gehören) nur noch in Doppelhüllentankern transportiert werden dürfen und dies heute schon von vielen Kunden verlangt wird, werden immer mehr solche Schiffe gebaut. Gleichzeitig werden aber nur wenige Einhüllentanker vom Markt genommen. Dies sorgt für Überkapazitäten und einen verschärften Preiskampf.

### Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Futtermittel im Plus

Der im 1. Quartal 2011 in Folge tiefer Zollansätze festgestellte Mengenzuwachs hat sich bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen nach sechs Monaten noch akzentuiert. Verglichen zum gleichen Zeitraum im Vorjahr konnte die Menge im ersten Semester 2011 im Import um 32,6% auf 188'797 t gesteigert

werden. Beim – mengenmässig allerdings nicht so grossen – Export beträgt die Steigerung bei einem Semestertotal von 5'382 t sogar über 80%.

Der Bereich Nahrungs- und Futtermittel lässt im wichtigen Importverkehr eine erfreuliche Steigerung um knapp 15% auf 204'936 t erkennen. Der vergleichsweise unbedeutende Exportverkehr nahm um 20% auf 59'786 t ab. Mit diesen positiven Zahlen erreicht man so langsam wieder die Werte aus 2008, nachdem 2009 in dieser Gütersparte ein ausserordentlich schlechtes und 2010 ein eher mittelmässiges Jahr gewesen waren.

### Feste mineralische Brennstoffe unter den Erwartungen

Auch im 2. Quartal 2011 blieb die Einfuhr von festen Brennstoffen unter den Erwartungen. Als Folge der bis im Monat Mai tiefen Wasserstände wurden Verladungen in den Seehäfen zurückgestellt und die immer noch hohen Lagerbestände weiter abgebaut. Die Einfuhr erfolgte auch über andere Bezugsquellen und auf dem Ganzbahnweg. Die im ersten Halbjahr eingeführte Menge von 29'720 t liegt um 39,6% unter der

entsprechenden Vorjahresperiode. Neben den tiefen Wasserständen liegt der Grund für die rückläufigen Einfuhren auch in der Substitution von Kohle durch alternative Brennstoffe (Recyclingabfälle). Wohl ist noch mit steigenden Einfuhren im 2. Halbjahr zu rechnen. Die rückläufige Preisentwicklung auf dem Energiemarkt und der tiefe US-Dollar könnten eine solche Entwicklung begünstigen. Trotzdem wird die Gesamtmenge per Ende Jahr kaum 100'000 t. erreichen.

### Rückgang bei Eisen und Stahl

Der schon nach einem Quartal festgestellte Rückgang der Stahlimporte in die Schweiz und der Transitverkehre von Stahlprodukten über die Schweizerischen Rheinhäfen nach Italien hat sich im 2. Quartal etwas vermindert. Dennoch liegt die Gesamtmenge im ersten Halbjahr 2011 mit 244'782 t um 29,1% unter dem entsprechenden Vorjahreswert.

Bei den weniger bedeutenden Exporten der schweizerischen Stahlwerke ist im ersten Halbjahr ein Rückgang von 33,5% zu beklagen (Total 29'359 t), während er im ersten Quartal noch auf Vorjahreshöhe lag. Die Exportschwierigkeiten der schweizerischen Stahlwerke infolge des hohen Schweizerfrankens sind hier deutlich zu spüren.

## Klaus Ridder zum 70.



Klaus Ridder feierte am 4. August seinen 70. Geburtstag. Der Gefahrgutexperte arbeitete 32 Jahre im deutschen Verkehrsministerium. Er war Chairman bei der ZKR sowie bei der Wirtschaftskommission für Europa. Besonders stolz ist er darauf, dass unter seiner Präsidentschaft 1993 das revidierte ADN in Genf fertig gestellt werden konnte. 2001 trat er in den „Unruhestand“. Er leitet aber weiterhin die Münchner Gefahrgut-Tage sowie die Internationalen Binnenschiffahrts-Gefahrgut-Tage und moderiert die Gefahrgut-Sicherheitstage am Nürburgring.

### Schliessung von Fabriken belastet Zellstoff-Verkehre

Die Einfuhr von Zellstoff und chemischen Produkten lag mit 227'002 t im ersten Halbjahr 2011 um 13,2% unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Mit der endgültigen Schliessung der Papierfabrik in Biberist im Juni dieses Jahres werden gegen 50% der über die Rheinschiffahrt und die Häfen importierten Zellstoffmengen wegfallen. Durch die Schwierigkeiten, in welche die übrigen Papierfabriken in der Schweiz wegen des hohen Schweizerfrankens geraten sind, muss mit zusätzlichen Mengeneinbussen in diesem Segment gerechnet werden.

## SRH-Statistiken: Entscheidungsgrundlage und Medienrohstoff

**Monatlich publizieren die Schweizerischen Rheinhäfen ihre Umschlagszahlen. Dafür braucht es viel Fleissarbeit – und ein wenig detektivisches Gespür.**

Die Bulletins werden in der Statistikkabteilung der SRH erstellt. „Dabei sind wir ganz zentral auf die Zusammenarbeit mit den Hafenfirmer angewiesen“, sagt Marina Kvirgic, die für die Bulletins verantwortlich ist. Monat für Monat erhalten die SRH von den Hafenfirmer die Umschlags-Listen. Die Zuordnung der korrekten Warengruppe sowie die Eingabe von Tonnagen und TEU erfolgt dann manuell – drei Personen sind zu je ca. 30 Prozent mit dieser Feinarbeit beschäftigt.

„Weil alle Daten – zuerst bei den Firmen, dann bei uns – von Menschen

erfasst werden, kann es zu Ungenauigkeiten kommen“, so Kvirgic. „Deshalb kontrollieren wir die Listen und fragen bei Unstimmigkeiten nach.“ Bei bis zu einem Drittel der Einträge müssen die Statistikerinnen weitere Abklärungen treffen. Das ist zeitaufwendig und braucht auch Kooperationswillen bei den Hafenfirmer.

Der Aufwand lohnt sich. Denn die Monats- und Quartals-Bulletins liefern wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Hafenvirtschaft. Die Verkehrsentwicklung abschätzen zu können ist wichtig für Planung und

Strategie der Firmen. So liess sich im Nachgang der Havarie der TMS Waldhof im Januar diesen Jahres z.B. genau beziffern, wie stark Umschlags-Rückgänge, aber auch Aufholeffekte gewesen waren. Die SRH selber nutzen die Bulletins u.a. als Hilfsmittel zur Preisgestaltung, den Kantonen und dem Bund dienen die Zahlen als Grundlagen für weitere Statistiken.

Auch die Medien arbeiten mit den Bulletins. So haben insbesondere die kommentierten Quartalsbulletins jeweils ein grosses Echo, das weit über die Region Nordwestschweiz hinaus geht und auch die Leserschaft von grossen Printmedien wie Tages-Anzeiger, Blick oder 20 Minuten erreicht.

Es zeigt sich: Die Bulletins sind unabdingbar – als Entscheidungsgrundlage genauso wie für die Öffentlichkeitsarbeit.

## Kreisel für Birsfelden und den Hafen



*Diesen Sommer wurde der neu gestaltete Kreisel Sternfeld eröffnet. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Gemeinde Birsfelden haben das Projekt gemeinsam getragen. Nebst der verkehrstechnischen Funktion hat der Kreisel auch einen symbolischen Wert: das Objekt verweist einerseits auf die Verbundenheit von Gemeinde und Hafen, bezieht sich aber auch auf die Verbindung, die von hier aus über den Rhein zu den Weltmeeren besteht.*

## G.I.B. Global Insurance Brokers



### **Vielseitig und kompetent –**

Ihr spezialisierter Versicherungsmakler in der Schweiz

Bahnhofstrasse 60  
CH-4132 Muttenz  
Phone +41 61 465 71 11  
Fax +41 61 465 71 10  
[www.gib-gtc.com](http://www.gib-gtc.com)

## Ein schwimmendes Geschichtsbuch: Von «Petra» zu «Paradox»

**Wenn dieser Tage in Basel ein Schiff mit Baujahr 1942 eingetragen wird, so lässt dies aufhorchen. Da muss ein Stück Geschichte dahinter stehen. Tut es auch! Es stellt sich aber auch die Frage, wie zeitgemäss das Schweizer Recht in dieser Hinsicht noch ist.**



von Urs  
Vogelbacher\*

Wie dem baselstädtischen Kantonsblatt zu entnehmen ist, wurde am 16. März 2011 das Schlepp-/Schubboot BO PETRA unter der Nummer 1937 im Schiffsregister Basel eingetragen. Neben dem etwas ungewöhnlichen Namen fällt vor allem sein Baujahr auf: 1942.

### Erdöl für Grossdeutschland

Damals wurden auf verschiedenen Werften an der Donau Dutzende so genannter WT-Tanks (Tankschleppkähne von rund 900 t. Tragfähigkeit) gebaut, um das Grossdeutsche Reich mit Erdölprodukten aus Rumänien zu versorgen. Darunter befand sich auch der bei Chr. Ruthof in Regensburg für den Bayerischen Lloyd gebaute TSK BL 739. Durch Kriegseinwirkung ging ein Teil dieser Schiffe verloren, andere wurden durch die Sowjettruppen erbeutet. Nach der Errichtung des Eisernen Vorhangs fanden die in deutschem Besitz verbliebenen

Donauschiffe kaum mehr Beschäftigung. Etliche wurden in der Folge auf dem Landweg zum Rhein überführt. So auch BL 739, der durch Haniel übernommen, mit 600 PS motorisiert wurde und als TMS RHEINPREUSSEN 4 ein neues Betätigungsfeld fand.

### Zwölf Eigentümer- und zehn Namenswechsel

Als sich Haniel 1967 von ihrer Tankerflotte verabschiedete, ging das Schiff an L.F. de Ruijter in Kampen, der es fortan PARADOX nannte. Ein Blick ins Internet ([www.debinnenvaart.nl](http://www.debinnenvaart.nl)) zeigt uns auf, dass dieses Schiff nach insgesamt 12 Eigentümer- und 10 Namenswechseln sowie einem Umbau zum Schubboot 2007 in den Besitz von Waal Services BV in Heijningen kam. Neuer Eigner ist nun die Nuala Consulting AG in Châtel-Saint-Denis.

### Fragen zum Schweizer Recht

Diese Mutation zeigt zwei Dinge auf. Erstens: Es gibt Fälle, bei denen das Baujahr der älteste Bestandteil eines Schiffes darstellt und zweitens: Das schweizerische Schiffsregistergesetz ist nicht mehr in allen Teilen zeitgemäss. Es mutet etwas seltsam an, dass eine Freiburger Consultingfirma mit

Zweitsitz in Zug ein Schubboot auf dem Rhein betreibt. Als das Gesetz vor 30 Jahren geschaffen wurde, waren neudeutsche Ausdrücke wie „Outsourcing“, „Spin-off“, „Sell and lease back“, „Management by handy“ etc. noch kaum bekannt.

### Schwierige Abgrenzung zwischen Reederei und Partikulier

Zudem erwies sich die Abgrenzung der Begriffe „Reederei“ und „Partikulier“ als gar nicht so eindeutig, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag.

Beides sind Schifffahrtsbetriebe und sollten demzufolge durch den Gesetzgeber gleich behandelt werden, zumal de facto ohnehin in vielen Fällen ein Finanzinstitut effektiver Eigner eines Schiffes ist. Im Übrigen ist der Begriff „Partikulier“ ein alter Zopf, der nur in der westeuropäischen Binnenschifffahrt geläufig ist. Kein anderer Wirtschaftszweig kennt ihn.

Ein unformuliertes Teilziel des Gesetzes, die einheimischen Reedereien gegen die Konkurrenz ausländischer Partikuliere zu schützen, indem man letzteren die Vorteile eines Domizils in der Schweiz (steuerergünstig, relativ niedrige Sozialabgaben) vorenthält, wurde verfehlt. Die grossen Reedereien – auch im Ausland – sind bis auf wenige Ausnahmen verschwunden.

### Enormer Vollzugsaufwand

In seiner heutigen Form beschert das Schiffsregistergesetz der Vollzugsbehörde einen enormen Aufwand, allein schon um den „lien réel“ einer neuen Firma zur Schweiz beurteilen zu können.

Im Falle einer Gleichbehandlung der Partikuliere und der Reedereien im Schiffsregistergesetz entfielen dieser Nachweis. Dann allerdings käme man dem Status quo ante wieder sehr nahe; Reine Briefkastenfirmen wären dann wieder möglich. Wollen wir das?

\*Der Autor war bis zu seiner Pensionierung leitender Mitarbeiter in den Schweizerischen Rheinhäfen. Dieser Beitrag ist seine persönliche Meinungsäusserung.



Schubboot «Bo Petra», hier noch unter niederländischer Flagge, mit einem TSL (Foto: Klaus Krüger)

## Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Neue Marktbeobachtungsstudie

**Die Publikation 2011 -1 der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt ist nun verfügbar. Sie befasst sich im Detail mit der Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes im Jahr 2010 und den 6 ersten Monaten von 2011. Nachfolgend die von der ZKR dazu veröffentlichte Zusammenfassung.**

Nach der Krise deutet alles darauf hin, dass die Güterbeförderung über die Binnenwasserstrassen wieder zum normalen Rhythmus der konjunkturellen und saisonabhängigen Fluktuation zurückgekehrt ist. Der starke Rückgang in der Stahl- und Chemieindustrie ab Herbst 2008 und der bereits früher eingetretene drastische Einbruch im Containerverkehr gehören seit der vor allem 2010 eingetretenen Erholung deutlich der Vergangenheit an. Im Rückblick zeigt sich eine durch zeitweilige Überkapazitäten geschwächte Branche, die zudem noch mit einigen Extremsituationen konfrontiert war.

Nachdem die Transportnachfrage wieder das Vorkrisenniveau erreicht

hat, bleibt festzuhalten, dass sich keine strukturellen Veränderungen ergeben haben. Die Stahlproduktion im Einzugsgebiet des Rheins bewegt sich wieder auf dem ursprünglichen Niveau, die Chemiebranche verzeichnet wieder ein Wachstum, im Energiesektor befindet sich der Kohlentransport wieder auf dem Stand von vor der Krise, während die Beförderung von Baumaterialien und der Markt für Erdöl- und Agribulk-Produkte sich in den üblichen Margen bewegt.

Die Entwicklung der Frachtraten hält allerdings nicht mit der anziehenden Nachfrage Schritt. Preisbelebungen sind nur vereinzelt und kurzzeitig erfolgt. Offensichtlich herrscht auf dem Markt durch eine relativ grosse

### Contargo mit neuer Container-Reparatur-Werkstatt

Am 31. August bezog Contargo AG ihre neu gebaute Containerwerkstatt. Initiiert durch den Rhenus-Silobau in der Südquaistrasse auf dem ehemaligen Terminalgelände sah sich Contargo AG in der Not, die Nutzung des verbleibenden Areals zu optimieren. Terminal- und Werkstattflächen galt es auf diese Herausforderung auszurichten. Mit der Ausrichtung der Containerwerkstatt auf minimaler Fläche konnten im gleichen Zuge Werkstatthalle und Sozialräume der Contargo AG ein gutes Stück modernisiert werden. Mit der Bestückung der Werkstatt durch den neuen Reach Stacker und neu auch direkt durch den Containerkran, reduzieren sich Rüst- und Leerlaufzeiten für die Depotwerkstatt erheblich. Gleichzeitig konnten die Ziele der Platzvergrößerung umgesetzt werden - mit gut 200 wieder gewonnenen Containerstellplätzen entspannt sich die aktuelle Überlast des Terminals spürbar.

## Rhenus setzt auf Solarenergie



Bei der Logistikanbieterin Rhenus in Basel entsteht diesen Sommer die nach eigenen Angaben grösste dachintegrierte Solaranlage der Deutschschweiz. Die Anlage wird auf einer Dachfläche von ca. 12 000 m<sup>2</sup> errichtet und ab Dezember 2011 in Betrieb genommen. Jährlich wird die Anlage mit 1.042 MW rund 1 050'000 kWh Strom liefern, was dem durchschnittlichen Jahresverbrauch von ca. 520 Haushalten entspricht. Mit dem Projekt betraut wurde das Jungunternehmen WindGate AG aus Wallisellen. Die Firma konnte im vergangenen Jahr bereits die grösste Photovoltaik Anlage der Ostschweiz im thurgauischen Wängi realisieren. Rhenus stellt der Firma ihr Dach für 25 Jahre zur Verfügung.

Flotte von neuen Schiffen, die trotz der Krise neu in Betrieb genommen wurden, noch ein zu starker Druck, um von einer echten Erholung sprechen zu können. Erschwerend kommt zumindest für den Trockenladungsmarkt hinzu, dass es wenig Veranlassung gibt, bestehende Schiffe der Flotte zu entziehen.

Für die Tankschifffahrt steigt zurzeit die Anzahl an Doppelhüllenschiffen auf dem Markt weiterhin an, ohne dass jedoch vergleichbare Kapazitäten an Einhüllenschiffen aus dem Markt ausscheiden. Die mittelfristige Entwicklung der Tankschiff flotte auch mit Blick auf die Übergangsregelung im Rahmen der Gefahrgutklassifizierung des Europäischen Übereinkommens für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Binnenwasserweg (ADN) und die strukturelle Entwicklung der Transportnachfrage sind Gegenstand eines zukünftigen Themenberichtes.

## Information des Hauptzollamts Lörrach: Vorsicht bei Stornierungen!

**Der Gütertransport auf dem Rhein erfolgt heute üblicherweise im Rahmen des gemeinsamen Versandverfahrens T1 oder T2. Werden die für das Versandverfahren geltenden Regelungen missachtet, kann dies - unabhängig von einer Geldbusse oder Strafe - für alle Beteiligten teuer werden, z.B. bei der sogenannten Stornierung.**

Spezifische Rechtsgrundlage für das gemeinsame Versandverfahren ist das Übereinkommen EWG/EFTA über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20.05.1987. Gem. Art. 28 Abs. 2 Buchstabe c) des Übereinkommens ist nach Überlassung einer Ware zum Versandverfahren die Berichtigung einer oder mehrerer Angaben in der Versandanmeldung durch den Hauptverpflichteten nicht mehr zulässig.

### Unzulässige Stornierung nach Abgang der Waren

In Kapitel 4.8.2.2.5 der Verfahrensweisung ist hinsichtlich der Stornierung eines Versandvorgangs u.a. Folgendes geregelt:

Nach Überlassung der Waren (zum Versandverfahren) ist eine Berichtigung oder Ungültigerklärung nicht mehr zulässig. Die Abgangsstelle hat jedoch die Möglichkeit, Versandvorgänge, z. B. aufgrund fehlerhaft erfasster Daten, zu stornieren. Die Daten der Versandanmeldung werden archiviert und die MRN ist bei allen Zollstellen für die weitere Bearbeitung gesperrt. Die Abgangsstelle nimmt das mit der Überlassung ausgedruckte VBD/VBD-S mit dem Vermerk „Storniert“ zur Belegsammlung (siehe Kapitel 3.1.1). Die Stornierung nach Absatz 1 durch die Abgangsstelle ist nicht mehr zulässig, wenn

- die Waren den Amtspatz der Abgangsstelle verlassen haben,

- bereits die Grenzübergangsanzeige von einer Durchgangszollstelle eingegangen ist oder
- die Eingangsbestätigung, ggf. zusammen mit der Kontrollerggebnisnachricht von der Bestimmungsstelle bereits eingegangen ist.

Nach automatisierter Überlassung im vereinfachten Verfahren ZV storniert die Abgangsstelle den Versandvorgang nur, wenn der Teilnehmer glaubhaft macht, dass irrtümlich fehlerhafte Angaben übermittelt wurden und keine Waren mit dem fehlerhaften VBD/VBD-S den bewilligten Gestaltungsort verlassen haben. Das ausgedruckte VBD/VBD-S wird der Abgangsstelle unverzüglich vorgelegt und von dieser mit dem Vermerk „Storniert“ versehen und zur Belegsammlung genommen. Dem Teilnehmer wird die Stornierung mitgeteilt. Auf die ausnahmsweise auch später noch zulässige Stornierung nur durch das HZA (SMV) als Ergebnis des Suchverfahrens wird nachrichtlich hingewiesen.

### Ins Leere laufende Meldungen

Im Falle von Stornierungen, die nicht hätten erfolgen dürfen, weil die Ware bereits den Amtspatz oder den zugelassenen Gestaltungsort verlassen hat, ist das Versandverfahren rückwirkend nicht mehr existent. Eine erneute oder nachträgliche Überführung in das Versandverfahren ist nicht möglich, da nur Ware angemeldet werden kann, die sich tatsächlich (noch) bei der Zollstelle oder dem zugelassenen Gestaltungsort befindet. Die neue Versandanmeldung läuft damit ins Leere und entfaltet keine Rechtswirkung.

Sollte die Ware mittlerweile schon in das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft gelangt sein, ist sie, da weder ein Versandverfahren vorliegt, noch eine andere Zollanmeldung abgegeben wurde, vorschriftswidrig verbracht worden, was in der Europäischen Gemeinschaft nach Art. 202ff Zollkodex die Entstehung aller Abgaben zur Folge hat.

**Deshalb die dringende Empfehlung: Stornieren Sie Versandanmeldungen nur, wenn die Ware sich noch nicht bewegt hat.**

**Ihr Logistikpartner  
im Dreiländereck**

**CH - Basel / Schaffhausen  
DE - Weil am Rhein  
FR - Saint-Louis**

**Wincanton ...  
... more than you think!**

Binnenschifffahrt - Container  
Schwergut - Landverkehre  
Verzollungen - Distribution  
Umschlag - Lagerung - Logistik

**Wincanton**  
www.wincanton.eu

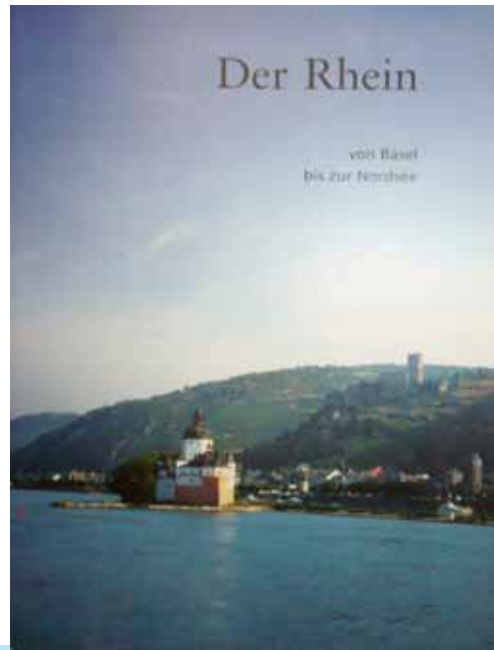
<p>Wincanton AG Südqualstrasse 14 CH-4002 Basel Tel. +41 (0)61 638 41 41 Fax +41 (0)61 638 41 80 info.basel@wincanton.eu</p>	<p>Wincanton GmbH Schiffstrasse 1 DE-79576 Weil am Rhein Tel. +49 (0)7621 7907 0 Fax +49 (0)7621 7907 111 info.weil@wincanton.eu</p>	<p>Wincanton Transp. et Sces SAS Rue des Transitaires FR-68300 Saint-Louis Tel. +33 (0)3 89 67 21 23 Fax +33 (0)3 89 70 10 82 info.saintlouis@wincanton.eu</p>
--	--	--

# ULTRA BRAG

Binnenschifffahrt und Containerdienst  
Transport, Umschlag und Lagerung  
Internationale Spedition, Industrie-Verpackung

ULTRA-BRAG AG, Südquaistrasse 55, CH-4057 Basel / Postfach  
Telefon +41 61 639 72 00, Fax +41 61 639 72 10, info@u-b.ch

[www.ultra-brag.ch](http://www.ultra-brag.ch)



Der beliebte Reiseführer für die Strecke von Basel bis zur Nordsee. 176 Seiten inkl. Rhein-Karte. Preis: CHF 10.- (plus MWST, Porto und Verpackung) Bestellungen können per E-Mail ([svs@swissonline.ch](mailto:svs@swissonline.ch)), Internet ([www.svs-online.ch](http://www.svs-online.ch)) oder Fax (+41 61 631 14 83) an die Geschäftsstelle der SVS gerichtet werden.

[www.aebo.ch](http://www.aebo.ch)

**AEGERTER & BOSSHARDT**  
Ingenieure und Planer



Wasser- und Hafenbauspezialisten

# Grosse Schiffe, grosser Service.



European Container Inland Shipping  
and Intermodal Services

Danser Switzerland AG  
Schäferweg 18, CH - 4019 Basel, Switzerland  
Tel. +41 61 639 92 33, Fax +41 61 639 92 50  
[info@danser.ch](mailto:info@danser.ch), [www.danser.ch](http://www.danser.ch)



PORT OF SWITZERLAND

WORLDWIDE CONNECTED

SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

Basel-Kleinmünchen • Birsfelden • Muttenz-Au  
 Telefon +41 61 639 95 95 • info@portof.ch • www.port-of-switzerland.ch



SPILLMANN / FESSELY / LEO BURNETT

**Ihre Versicherung sollte es Ihnen einfacher machen.**

Ihre Bedürfnisse sind individuell, unsere Produkte massgeschneidert. Profitieren Sie gezielt von flexiblen Lösungen und persönlichem Service für Private und Unternehmen. Für weitere Informationen steht Ihnen unser Kundenberater Remo Jotti gerne zur Verfügung, Telefon: 058 262 40 06, www.sympany.ch

