

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2013

Die schweizerische 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 abgewickelte Binnenschifffahrt. Aufgrund der 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, Amsterdam) umgeschlagen werden.

Im Jahr 2011 wurden rund 9% der gesamten Importe und 4% der gesamten Exporte bezogen auf die Tonnage über die Schweizer Rheinhäfen Basel-Kleinhüningen,

Birsfelden und Muttenz-Au abgewickelt. Dies entspricht einem Güterumschlag von 5 677 988 t und einem Containerumschlag von 93 371 TEU (twenty-foot equivalent unit).

Im Jahr 2010 lag der Güterumschlag bei 6 518 276 t und der Containerumschlag bei 99 048 t. Somit war im Jahr 2011 in den schweizerischen Rheinhäfen ein Rückgang des Güteraufkommens um 14% und ein leichter Rückgang des Containeraufkommens um 6% zu beobachten. Zurückzuführen ist dies ausschliesslich auf externe Faktoren wie beispielsweise die Havarie der «Waldorf», was dazu führte, dass der Rhein fast einen Monat lang gesperrt war. Hinzu kamen noch zwei Niedrigwasserperioden, in denen die Schiffe zeitweise nur ein Drittel ihres normalen Ladeaufkommens aufnehmen konnten. 2012 konnte bereits wieder

eine «Normalisierung» der Umschlagsmengen und somit ein Anstieg beobachtet werden.

Insgesamt, auch verglichen mit den deutschen Rheinhäfen, lässt sich feststellen, dass der Containerumschlag stärker ansteigt als der entsprechende Güterumschlag. Dies zeigt auch die Entwicklung der Containerisierung (siehe Bild 1).

Die Schweizer Rheinhäfen haben Anschluss an das Strassen- und Schienennetz, dies schafft gerade für den kombinierten Verkehr gute Voraussetzungen zum Umschlag und Weitertransport der Güter ins Landesinnere.

Der Hinterlandverkehr der schweizerischen Rheinhäfen, d.h. der Transport zu oder von den Häfen, wird fast ausschliesslich über die Verkehrsträger Schiene und Strasse abgewickelt. Da die Schweiz über kein Wasserstrassennetz verfügt ist ein Transport per Schiff nur bis zu den schweizerischen Rheinhäfen möglich.

Die Schiene hat im Hinterlandverkehr innerhalb der Schweiz mit 63% den höchsten Anteil, wobei dieser bei den Exportverkehren mit 85% höher liegt als bei den Importverkehren mit 59% (siehe Bild 2).

Die Hinterlandverkehrsanalyse zeigt, dass die schweizerischen Rheinhäfen für die gesamte Schweiz von hoher Bedeutung sind und nicht nur für die Nordwestregion. Mehr als 70% der in den Häfen umgeschlagenen Güter haben ihren Ursprung bzw. ihr Ziel in anderen Teilen der Schweiz als in der Nordwestregion. Erhebliche Anteile der per Binnenschiff-

Publikation Logistikmarktstudie Schweiz 2013

Die Studie ist das Nachschlagewerk für die Schweizer Logistikbranche. Mit der Publikation wird der nationale Logistikmarkt transparent und offen dargestellt. Die Logistikmarktstudie wird jährlich aufdatiert, überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Das Nachschlagewerk liefert darum wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, die einzelnen Segmente, Standorte, Potenziale und Trends im Logistikmarkt Schweiz.

Ausgabe: 6, ca. 256 Seiten, kartoniert

Publikation: Dezember 2012



	Mitglieder	Partnerverbände*	Nichtmitglieder
<input type="checkbox"/> Publikation «Logistikmarktstudie 2013»	180.–	300.–	420.–
<input type="checkbox"/> CD Logistikmarktstudie 2013	120.–	160.–	200.–
- gesamte Logistikmarktstudie			
- wissenschaftlicher Anhang			
- über 160 Grafiken und Tabellen			
- inkl. persönlichem Online-Zugriffscod			
<input type="checkbox"/> Kombi-Paket: Publikation und CD «Logistikmarktstudie 2013»	240.–	400.–	500.–

Alle Preise zzgl. MwSt. und Versandkosten (Inland: CHF 6.–, Ausland CHF 32.–).

* SSC, SPEDLOGSWISS, ASTAG, SVI, SVKTL, SVBL, SFB, SVME, SAK-CES, Swiss export

Bestellungen unter: www.logistikmarkt.ch/de/logistikmarktstudie/katalogbestellung

fahrt importierten Anteile werden in den Espace Mittelland transportiert (24%), ebenso verhält es sich bei den Exporten (35%). Ein Grossteil der Importe wird ausserdem in die Ostschweiz transportiert (13%).

Der Schiene fallen besonders in den von den schweizerischen Rheinhäfen entfernten Grossregionen hohe Anteile zu. Dies lässt sich zum einen dadurch erklären, dass die Strasse insbesondere bei kurzen Distanzen als Verkehrsträger genutzt wird. Zum anderen fördern die schweizerischen Rheinhäfen den Modalsplit zugunsten der Bahn, indem Hafengebühren nur für Ladungen fällig werden, die auf der Strasse zu- oder abgeführt werden. Der Hinterlandverkehr via Schiene ist abgabenfrei.

Ein Blick in die Zukunft: Prognose zur Entwicklung des Containeraufkommens

Weltweit wird langfristig ein hoher Anstieg des Containeraufkommens erwartet, zum einen aufgrund des allgemein zunehmenden Welthandels, zum anderen weil Container vermehrt als Ladungsträger eingesetzt werden. Das gilt auch für Waren, die ursprünglich nicht in Containern transportiert wurden, wie beispielsweise Flüssig- und Schüttgüter.

Die Entwicklung des Containeraufkommens wird von entscheidender Bedeutung für die Hochsee- und Binnenschifffahrt sein und Auswirkungen auf den zukünftigen Betrieb der schweizerischen Rheinhäfen haben. Basierend auf einer Analyse zur Entwicklung des Containeraufkommens im Rah-

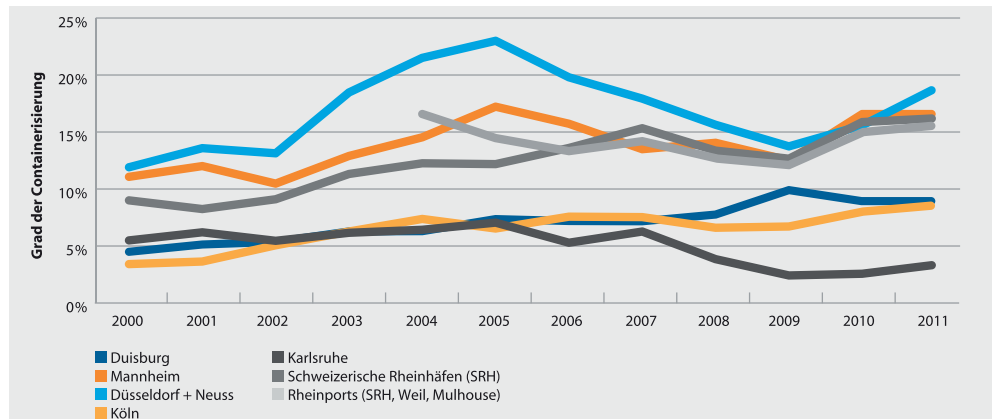


Bild 1. Grad der Containerisierung der Rheinhäfen.

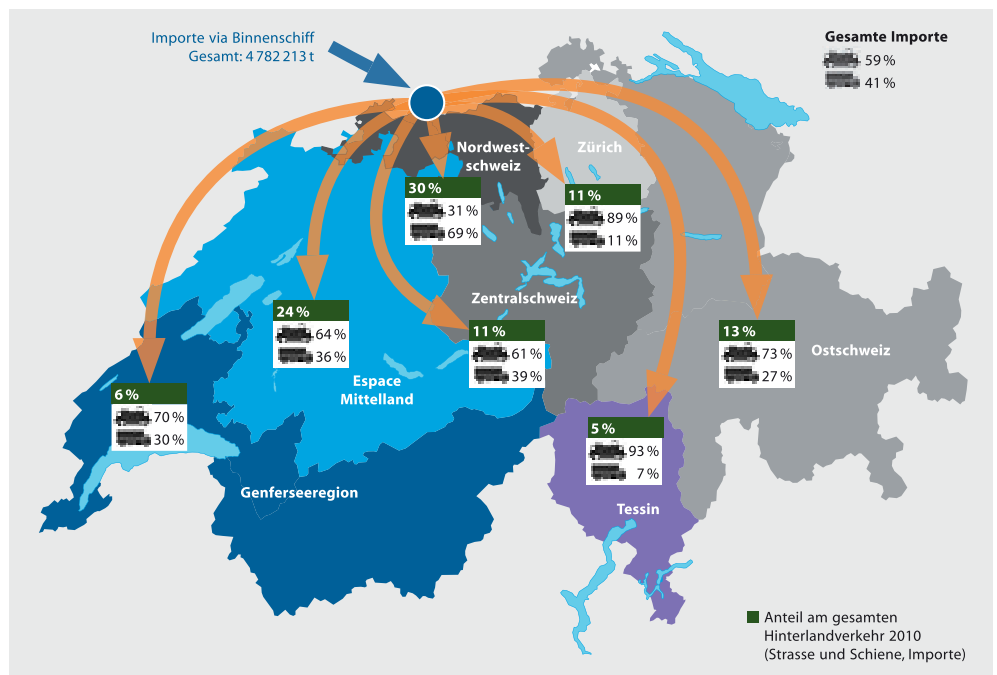


Bild 2. Bedeutende Güterströme von den schweizerischen Rheinhäfen ins Hinterland im Jahr 2010.

men der Logistikmarktstudie 2013 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum um etwa 6% erwartet. Je nach Szenario, abhängig von der Schweizer Wirtschaftslage und vom Weltwirtschaftswachstum, wird eine Vervielfachung des

Containeraufkommens um einen Faktor zwischen 2,5 und 4,4 bis zum Jahr 2030 erwartet.

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