

Rheinhäfen spannen zusammen

Vom Test- zum Normalfall: Schiffsanmeldesystem ermöglicht digitale Abwicklung

Von Patrick Griesser, Karlsruhe

Europa ist umzingelt von grünen, blauen und roten Punkten. Der Bildschirm von Nuh Irmak zeigt die Momentaufnahme auf Atlantik, Mittelmeer, Nord- und Ostsee – mit dem Automatic Identification System (AIS) für See- und Binnenschiffe wird der internationale Schiffsverkehr auf dem Wasserweg sichtbar. Auch die «Philos», einer von fünf Binnenschiffen der Rhenus-Tochter Contargo, ist auf dem Display erkennbar. Das Containerschiff fährt auf dem Rhein Richtung Ober- und Unter- und Mittelrhein, wo seine Ankunft mit dem RheinPorts Information System (RPIS) koordiniert wird.

Hinter diesem Namen verbirgt sich eine webbasierte Plattform, die den Reedereien, Transportunternehmen und Terminalbetreibern das Leben erleichtern soll und nach einer fast dreijährigen Testphase in Basel, Weil am Rhein und Mulhouse nun zum Standard in neun Häfen zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Basel wird, wie Hafenanwärtliche in der vergangenen Woche bei einem Treffen in Karlsruhe festgehalten haben. Federführend bei der Entwicklung von RPIS sind die RheinPorts, wie die Kooperation der Häfen von Basel, Weil am Rhein und Mulhouse heisst.

«Wir feiern einen wichtigen Schritt nach vorne bei der Umsetzung von digitaler Frachtabwicklung», sagte der Chef der schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, während des Treffens. Hadorn betonte, dass es keine Alternative zur Digitalisierung gebe, um mit der Entwicklung in der Industrie Schritt zu halten. Das von der EU mit einer Million Euro unterstützte Projekt ist laut Hadorn auch deshalb beispielhaft, weil erstmals neun Rheinhäfen aus drei Ländern gemeinsam ein Projekt erarbeiteten – was zumindest anfangs etwas Überzeugungsarbeit gefordert habe, wie Hadorn im Gespräch mit der *BaZ* sagte. Das Projekt wird finanziell weiter von RheinPorts, Strassburg und Karlsruhe und den übrigen Oberrheinhäfen getragen.

Containerverkehr legt zu

Bei der Präsentation des Systems im Jahr 2015 hegte Hafenchef Hadorn die Hoffnung, dass es zum Standard für weitere Binnenhäfen am Rhein werden könnte. Inzwischen ist RPIS diesem Ziel mit dem Einsatz in Strassburg zumindest einen Schritt näher. Das ursprünglich für den Seehafen in Antwerpen entwickelte System dient derzeit dazu, die Effizienz im Containerumschlag zu erhöhen.

In die Schweiz gelangen inzwischen gut 25 Prozent aller Container mit dem Binnenschiff via Rheinhafenterminals. Die Zunahme des Containerumschlages in der Oberrheinregion zwischen Basel und Mannheim-Ludwigshafen betrug



Anlaufstellen am Rhein. Containerterminals gewähren einander einen Einblick – über eine Webplattform. Foto Nicole Pont

im vergangenen Jahr neun Prozent auf 743 000 Standardcontainer (TEU), wie die Karlsruher Hafenchefin Patricia Erb-Korn sagte. Auf dem gesamten Rhein sei der Containerverkehr im vergangenen Jahr deutlich stärker gewachsen als der gesamte Verkehr.

Zurück im Kleinhüninger Hafen, wo Nuh Irmak, der als Barge Operator für Contargo tätig ist, von einer hilfreichen Anwendung spricht: Früher sei die Anmeldung der Container über E-Mail mittels Listen vergleichsweise umständlich koordiniert worden. Mit dem RPIS hat Irmak eine Anmeldemaske vor sich, in der erfasst wird, wann welche Container in den Im- oder Export gehen. Der Vorlauf beträgt bis zu einem Monat bei einem Kundenauftrag. Wenn die grossen Containerschiffe in den Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen ankommen, dauert es weitere 72 Stunden, bis die Reise gegen den Strom nach Basel geschafft ist.

Im Güterumschlag ist weltweit die harte Währung die Anzahl Hubs, also Containerbewegungen in der Stunde, wie Francesco Piraino, der stellvertretende Terminalleiter von Contargo in Kleinhüningen, sagt. Bei ihm laufen die Meldungen aus dem RPIS zusammen: «Wenn ich merke, dass es beim Umschlag knapp wird, frage ich nach», sagt er und nimmt dann Kontakt mit den Schiffsführern oder Transportunternehmen auf, wie gross der zeitliche Puffer ist und welche Alternativen sich möglicherweise anbieten. Bis zu

25 Containerbewegungen schafft ein Terminal in der Nacht, wenn nur Schiffe be- oder entladen werden. Tagsüber sind es 20 Bewegungen, sagt Piraino.

Wird die Ladung eines Schiffs gelöscht oder wird eines beladen, dann ist das auch für die anderen Terminals der Konkurrenzunternehmen erkennbar – mit einer sehr beschränkten Einsicht, um die Geschäftsgeheimnisse zu wahren und dem Datenschutz gerecht zu werden.

Alarmfunktion inklusive

Ein grosser Vorteil des Systems: Vergleichbar mit einem internen Messengerdienst können auch allfällige Probleme oder Verzögerungen direkt an andere Terminals weitergeleitet werden. Diese Funktion ist wichtig, um die Effizienz zu erhöhen und die Planung für die weiteren Terminals zu erleichtern, sagt Piraino. RPIS soll in Zukunft weiter ausgebaut werden, wie es während einer Präsentation in Karlsruhe hiess: Geplant ist es, die kompletten Ladelisten zu integrieren und auch die Pendelverzögerung in den kommenden Monaten im Dreiländereck (CH-EU-Grenze) einzubinden.

Doch dabei soll es nicht bleiben, wie Stefan Wiech vom Beratungsunternehmen Hamburg Port Consulting während seiner Präsentation in Karlsruhe ausführte. Das System soll auch auf andere Güterarten und möglicherweise auf die Personenschiffahrt angewendet werden.

Bereits in der Testphase hat das System einen guten Anklang gefunden: 80 Prozent der Schiffe seien darüber verarbeitet worden. Wiech formulierte im Rückblick zentrale Erkenntnisse aus der Einführung des Systems. Entscheidend sei unter anderem, dass die Plattform neutral angelegt sei – also Teilnehmer weder benachteilige noch bevorzuge.

Beim Terminalbetreiber Swissterminal ist man zufrieden mit dem System: Das Unternehmen, das die Entwicklung in den Schweizerischen Rheinhäfen kritisch begleitet, war von Anfang an als einer der wichtigsten Betreiber von Containerterminals in Basel am RPIS-Projekt beteiligt, hiess es in einem Statement, das in Karlsruhe verlesen wurde. Swissterminal nutzt RPIS laut eigenen Angaben seit 2015 aktiv für das Slot-Management von Binnenschiffen an den Wasserseiten seiner Terminals. Zusätzlich zum RPIS sei kürzlich ein Slot-Management-System für Camions an den Terminals eingeführt worden, das in Kombination mit RPIS einen Mehrwert schaffe.

Eine Herausforderung beim Einsatz des RheinPorts Information Systems sei die Komplexität angesichts der verschiedenen Beteiligten und insbesondere die Definition eines Betriebskonzepts des Systems gewesen, also die «Spielregeln» festzulegen. Regeln, die dann von allen Teilnehmern von RPIS gemeinsam entwickelt wurden – moderiert von den RheinPorts.

SBB schliessen weitere Schalter

Ticketverkauf übers Internet gewinnt an Bedeutung

Bern. Die SBB machen nach der Schliessung von über 100 bedienten Verkaufsstellen in den letzten Jahren auch in diesem Jahr weitere Schalter dicht. Wie die *Zentralschweiz am Sonntag* und die *Ostschweiz am Sonntag* berichten, schliessen gemäss einem konzerninternen Dokument im laufenden Jahr neun weitere Schalter. Treffen wird es Küssnacht am Rigi (SZ), Zürich Tiefenbrunnen, Erlenbach (ZH), Turgi (AG), Münchenbuchsee (BE) sowie Palézieux (VD), Saint-Maurice (VS), die ETH-Haltestelle in Renens (VD) und den Basler Flughafen. Dass es für bahnreisende Fluggäste ab dem Flughafen Basel-Mülhausen bald keine persönliche Beratung mehr gibt, wurde allerdings schon in der vergangenen Woche kommuniziert: Die SBB schliessen per 1. Juli den bedienten Schalter am Euro-Airport.

Laut *Zentralschweiz am Sonntag* und *Ostschweiz am Sonntag* beabsichtigen die SBB, im kommenden Jahr zwölf weitere Schalter zu schliessen. In den vergangenen zwölf Jahren gingen gegen 40 Prozent der Bahnschalter zu. 2017 verblieben noch 162. Die SBB machen betriebswirtschaftliche Gründe geltend. An den Schaltern würden immer weniger Billette verkauft, sagte ein SBB-Sprecher. Der Anteil der am Schalter verkauften Tickets ging in den vergangenen Jahren von 26 auf 15 Prozent zurück. Im Gegenzug stiegen die Verkäufe übers Internet. Unverändert wichtigster Absatzkanal sind die Automaten. SDA/hic

Air France droht nächster Streik

Management will sich mit Gewerkschaften treffen

Paris. Der Arbeitskampf bei Air France geht in die nächste Runde: Die Gewerkschaften der französischen Fluglinie riefen am Freitag für den 23. Juni zu einem viertägigen Streik auf. Air France kritisierte die Entscheidung. Das Management kündigte ein Treffen mit Arbeitervertretern für den 14. Juni an.

Seit Februar hat es 15 Streiktage gegeben, die Kosten für die Fluglinie belaufen sich auf bis zu 400 Millionen Euro. Hinzu kommt der Reputationsschaden: Geschäftsleute wenden sich von der Fluggesellschaft ab und buchen lieber andere Airlines, die den Flugplan auch einhalten. Im Zuge des Arbeitskampfes hatte Vorstandschef Jean-Marc Janaillac nach nicht einmal zwei Jahren seinen Hut genommen, nachdem sein Lohnangebot von den Mitarbeitern zurückgewiesen worden war. SDA/hic

Diese Woche

11.06. Montag

- > Post veröffentlicht Untersuchungsbericht zu «Postauto-Affäre»
- > Bundesamt für Statistik stellt Zahlen zur Lohnentwicklung 2017 vor
- > Ausserordentliche Generalversammlung Sika
- > Halbjahresergebnis Axpo 2017/18

12.06. Dienstag

- > Präsentation E-Commerce-Report Schweiz 2018
- > Swiss Medtech Day
- > Generalversammlungen von Sonova, Arundel und Eastern Property
- > Konjunkturforschungsstelle der ETH: Prognose Gesundheitsausgaben

13.06. Mittwoch

- > Credit Suisse präsentiert «House View Outlook»
- > Bundesamt für Statistik mit Produzenten- und Importpreisindex Mai

14.06. Donnerstag

- > Generalversammlungen von Groupe Minoteries und Kuros

15.06. Freitag

- > Konjunkturforschungsstelle der ETH: Konjunkturprognose Sommer 2018
- > Stadler Rail stellt Ergebnis 2017 vor

Fussball-WM kurbelt Wirtschaft nur kurz an

Ökonomen bezweifeln den Effekt von Grossveranstaltungen – russische Bauunternehmen profitieren

Berlin/Moskau. Bei der Fussball-WM in Russland rollt ab dem 14. Juni der Ball – aber rollt auch der Rubel? Viele Ökonomen sind skeptisch, dass das Grossereignis die russische Wirtschaft spürbar und vor allem dauerhaft ankurbelt. «Das Ereignis ist wirtschaftlich zu klein, um einen nachhaltigen Einfluss auf das Wachstum zu haben», sagt Gert Wagner vom Berliner DIW-Institut mit Blick auf die künftige Konjunktur. Auch die Ratingagentur Moody's betonte jüngst in einer Studie: «Angesichts der begrenzten Dauer der Fussball-WM und der sehr grossen Wirtschaftskraft des Landes sehen wir auf nationaler Ebene nur sehr begrenzte wirtschaftliche Auswirkungen.»

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) von Energielieferant Russland war in den Jahren 2015 und 2016 wegen des Verfalls des Ölpreises und der Sanktionen des Westens geschrumpft und erst im vergangenen Jahr wieder um rund 1,5 Prozent gewachsen. Nach Angaben

des stellvertretenden Ministerpräsidenten Arkadi Dworkowitsch haben die Vorbereitungen für die WM in den vergangenen fünf Jahren etwa 14 Milliarden Dollar oder rund ein Prozent zum BIP beigetragen. «Ich kann sagen, dass es ohne die WM momentan kein Wirtschaftswachstum geben würde», erklärte er kürzlich. Stadien wurden gebaut, Flughäfen modernisiert. Aber das sind sozusagen Einmaleffekte.

Auf Sparflamme

Ökonomen sehen dies ähnlich. «Die russische Wirtschaft kocht auf Sparflamme», sagt Russland-Experte Carsten Hesse von der Berenberg Bank. Für Schwung Sorge der gestiegene Ölpreis. «Sonst wäre es um einiges düsterer.» Denn ausser dem Geschäft mit Öl und Gas laufe vieles nicht so rund. «Es gibt wenig ausländische Investitionen und viel Kapitalflucht wegen der Sanktionen.» Notenbankchefin Elvira Nabiullina hatte jüngst betont, Russlands

Wirtschaft und Finanzsystem hätten sich der letzten Welle von Sanktionen relativ schnell angepasst. Im April hatten die USA neue Strafen gegen sieben Oligarchen und grössere Firmen verhängt. Die Notenbankchefin hält in den nächsten Jahren ein Wirtschaftswachstum von 1,5 bis 2,0 Prozent pro Jahr für möglich.

Für höhere Raten muss es laut Nabiullina Strukturreformen geben – etwa bei der Arbeitsproduktivität oder bei privaten Investitionen. «Die Frage ist, inwieweit Russland in der Lage sein wird, die Möglichkeiten der WM zu nutzen, um sein Wachstumspotenzial durch bessere Infrastruktur und bessere weltweite Anerkennung zu steigern», sagt Jaroslaw Lissowolik, Chefökonom der Eurasischen Entwicklungsbank.

Im Zuge der seit 2014 geltenden Sanktionen des Westens hat sich Russland auch etwas stärker Richtung China orientiert. Es gab in den vergangenen

Jahren einige grössere Gas- und Energieabkommen mit der Regierung in Peking. Davon hätten beide Seiten profitiert, sagt Berenberg-Experte Hesse. «Die Russen brachten marketingtechnisch die Deals.»

Der Ökonom hält zudem den wirtschaftlichen Effekt bei Sport-Grossveranstaltungen wie Olympia oder einer Fussball-WM allgemein für überschätzt. In Russland hätten vor allem Bauunternehmer profitiert, die oft Präsident Wladimir Putin naheständen. DIW-Experte Wagner schlägt in die gleiche Kerbe. «Das Geld kann nur einmal ausgegeben werden.»

Die Erfahrungen der Weltmeisterschaften 2010 in Südafrika und 2014 in Brasilien hätten gezeigt, dass das Geld besser – weil nachhaltiger – angelegt sei in Investitionen in die Infrastruktur. «Ein neues Stadion, das nach der WM kaum genutzt wird, ist schlichte Geldverschwendung im Interesse der Oberschicht.» SDA