

## MEDIENMITTEILUNG

Basel, 29. Februar 2016

### Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2015:

## Starke Zunahme bei Mineralöl – Container auf Rekordniveau gehalten

Um knapp 6% stieg der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen gegenüber dem Vorjahr an – und dies trotz prekärer Wasserverhältnisse während fast der gesamten zweiten Jahreshälfte. Hauptverantwortlich für dieses Ergebnis war die grösste Gütersparte der Häfen: die Mineralölprodukte mit einem Zuwachs um mehr als einen Drittel. Im Containerverkehr konnte der Rekordumschlag aus dem Vorjahr leicht übertroffen werden; auch dieser Bereich litt unter der langen Niedrigwasserperiode. Die Umschlagsgruppe Steine, Erden, Baustoffe wurde nach starkem Ergebnis im 2014 deutlich zurückgebunden, und auch in den Bereichen Landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel lagen die umgeschlagenen Mengen 2015 unter dem Vorjahr. Mehr als eine Verdoppelung – allerdings auf tiefem Niveau – erfuhr der Sektor feste Brennstoffe.

6,33 Mio. Tonnen (t) wurden 2015 in den Schweizerischen Rheinhäfen gewichtsmässig umgeschlagen; gegenüber den 5,98 Mio. t im Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um 5,9%. Dass dieses Ergebnis fast ausschliesslich auf den Bereich „Mineralölprodukte“ zurückzuführen ist, zeigt sich auch in den Umschlagszahlen der einzelnen Häfen. Der eigentliche „Ölhafen“ Muttenz-Au verbuchte bei 1,93 Mio. t einen Zuwachs von nahezu 20%, Birsfelden mit ebenfalls markantem Umschlag in diesem Bereich kommt bei einem Jahrestotal von 2,46 Mio. t noch auf eine Steigerung um knapp 10%, während in Kleinhüningen 1,65 Mio. t und damit gut 13% weniger umgeschlagen wurden.

*Die detaillierten Resultate nach Verkehrs- und Produktgruppen unterteilt und die entsprechenden Grafiken sind auf folgenden Seiten aufgeführt.*

Auskünfte:

#### **Schweizerische Rheinhäfen**

Simon Oberbeck, Beauftragter Kommunikation und Verkehrspolitik  
Tel. +41 61 639 95 97

#### **Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft**

André Auderset, Geschäftsführer  
Tel. +41 61 631 29 19

Weitere Informationen auf [www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch)

## Containerverkehr

102'916 TEU wurden 2015 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Gegenüber den 104'482 TEU des Vorjahres kann von einem nahezu gleichwertigen Ergebnis (-1,5%) gesprochen werden. Vor allem angesichts der ausgesprochen ungünstigen Wasserstände im zweiten Semester 2015 ist das Resultat mehr als bemerkenswert einzuschätzen. Nur in den beiden Vorjahren und 2007 war das Total höher.

Nimmt man noch den bahnseitigen Containerumschlag von 21'351 TEU dazu, resultierte ein Total von 124'267 TEU, was gegenüber dem Vorjahreswert von 123'494 TEU einer Steigerung um 0,6% und einem neuen Allzeithoch gleichkommt.

Welche Rolle die niedrigen Wasserstände im zweiten Halbjahr spielten, zeigt sich klar im monatlichen Vergleich. Nach einem verhaltenen Januar 2015 (-1,5% gegenüber Januar 2014) stiegen die Volumina in den Monaten Februar, März und April jeweils um rund 15% gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit an. Im September und Oktober dagegen resultierten Rückgänge um jeweils 10% und im November sogar um über 20%.

Nicht wie befürchtet negativ beeinflusst wurde der Containerverkehr durch den Wegfall der Frankenuntergrenze zum Euro. Der reine Exportverkehr (volle Container im Abgangsverkehr) sank gegenüber dem Vorjahr 2015 „nur“ um 2,6%, was wohl eher auf den erwähnten „Wasserfaktor“ als auf die Währungsturbulenzen zurückzuführen ist. Erklärbar ist dies durch die Tatsache, dass der Exportverkehr in Containern auf der Rheinschiene seinen Bestimmungsort meist im Fernost-Bereich oder auf dem amerikanischen Kontinent hat und damit vom aktuellen Euro-Franken-Kurs nicht stark beeinflusst wird. Dies bedeutet nun aber keineswegs, dass die Schweizer Unternehmen in der Containerschifffahrt vom Entscheid der Nationalbank nicht betroffen wären. Da die Ausgaben – vor allem die Löhne – in Schweizer Franken anfallen, die Erträge aber oft in Euro, bedeutete der Wegfall der Franken-Untergrenze auch in dieser Branche einen „Schock“ im wahrsten Sinn des Wortes.

Der reine Importverkehr – also die einkommenden vollen Container – blieb mit 33'441 TEU stärker unter dem – allerdings sehr starken – Ergebnis von 2014 (34'862 TEU), nämlich um 4,0%. Auch hier ist ein Einbruch wasserstandsbedingt vor allem in den Monaten September bis November festzustellen.

Eine weiterhin starke Rolle spielt der Leercontainer-Verkehr von und nach den Schweizerischen Rheinhäfen. Der Anteil am Gesamtverkehr hat mit 35,6% sogar noch leicht zugenommen (2014: 34,3%). Dieser Verkehr ist von den Unternehmen in den hiesigen Häfen nicht zu beeinflussen; es handelt sich um Behälter, welche die Seeredereien zum Einsatz in Fernost oder Amerika abrufen oder für Exporte ab der Schweiz zuführen. Bei insgesamt 36'593 TEU an Leercontainern ist hier gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um gut 2% festzustellen. Im abgehenden Verkehr waren es 13'772 TEU (+2,2%), im einkommenden 22'821 TEU (+2,0%).

Als Fazit kann damit gezogen werden, dass der Containerverkehr von und nach Basel trotz widrigster Umstände im zweiten Halbjahr 2015 das rekordhohe Niveau der beiden Vorjahre fast gehalten hat. Davon ausgehend, dass im 2016 nicht erneut derart ungünstige Wasserstände den Verkehr behindern, darf mit berechtigtem Optimismus davon ausgegangen werden, dass bald neue Rekordwerte resultieren.

Abhängig ist dies natürlich zu einem entscheidenden Teil von der Performance der Schweizer Exportindustrie und nicht zuletzt auch von der Inlandsnachfrage.

Angesichts der hohen Auslastung der bestehenden Infrastrukturen bestätigt sich, dass in Kürze neue Anlagen zur Bewältigung des schiffseitigen Containerverkehrs im Raum Basel erforderlich sind und die entsprechenden Anstrengungen zeitnah vorangetrieben werden müssen.

### Flüssige Treib- und Brennstoffe

Der Bereich flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt mit Abstand die wichtigste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen. Der Anteil am Total ist von 39% im 2014 sogar noch einmal deutlich angewachsen und beträgt im Berichtsjahr 48%. Nimmt man nur den einkommenden Verkehr, so ist mit einem Anteil von 52% sogar mehr als jede zweite in den Häfen umgeschlagene Tonne in dieser Gütersparte beheimatet.

Damit ist auch klar, dass es in der Umschlagsbilanz der Häfen sofort und deutlich spürbar wird, wenn sich in dieser Sparte Veränderungen ergeben – und im 2015 gab es massive Veränderungen. Auf Ende März schloss mit der Raffinerie im Wallis eine der beiden inländischen Verarbeitungsanlagen von Rohöl. Dies verstärkte mit einem erwarteten Mehrverkehr von 700'000 t bis zu 1 Mio. t massiv die Bedeutung des Rheins und der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen für die Marktversorgung der Schweiz. Und tatsächlich wurden via die Schweizerischen Rheinhäfen im Berichtsjahr 2'764'242 t importiert, was gegenüber 2014 einer Steigerung um 33,6% entspricht.

Im ausgehenden Verkehr beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahr „nur“ 13,6% bei einem Total von 281'117 t. Bemerkenswert ist, dass überhaupt ein Zuwachs resultierte. Bei diesen Ladungen handelt es sich nämlich im wesentlichen um Schweröl, das in den Raffinerien anfällt und in der Schweiz keine Verwendung findet. Und wenn es nur noch eine inländische Raffinerie gibt, wird dieser Sektor in Zukunft logischerweise an Bedeutung verlieren.

Der Zuwachs im Bereich Mineralölerzeugnisse wäre zweifellos noch deutlich grösser gewesen, hätten nicht die bereits erwähnten tiefen Wasserstände den Häfen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Dies kann leicht an den Monatsergebnissen abgelesen werden. Im April – dem ersten Monat mit nur einer inländischen Raffinerie – stieg die Importmenge via die Häfen bei den Mineralölprodukten um sage und schreibe 145% gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat an. Im Mai und Juni betragen die Steigerungsraten 88% und 91%. Im September – die Wasserstände waren bereits tief – brachen die Verkehre gegenüber September 2014 um 25% ein, und nach einem relativ konstanten Oktober im November nochmals um 14%. Und dies trotz der Tatsache, dass im Herbst auch die zweite inländische Raffinerie, diejenige im Kanton Neuenburg, reparaturbedingt einige Wochen stilllag.

Der Niedrigwasserstand im Rhein führte also im Herbst dazu, dass der Nachschub von Mineralöl über das Wasser auf ein Minimum reduziert wurde. Ausserdem wurden kurzfristig Entnahmen aus den Pflichtlagern zugelassen. Zeitweise konnten die Schiffe nur noch zu 20% beladen werden, mit anderen Worten: Für dieselbe Ladungsmengen wurde die fünffache Anzahl Schiffe benötigt, was zum einen

logistisch eine Herausforderung darstellte und zum anderen die Frachtraten in die Höhe trieb.

Eine Steigerung der Importmengen um 42% resultierte dann im Dezember. Dies zum einen, weil sich die Wasserstände nach den sehnlichst erwarteten Regenfällen deutlich verbesserten. Zum anderen war eine deutliche Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer auf Heizöl zum 1. Januar 2016 angekündigt. Dies führte zwar im Gegensatz zur letzten Erhöhung vor einigen Jahren nicht zu einem grossen Run, bewegte aber doch wohl den einen oder anderen Kunden, den Tank noch vor dem Jahreswechsel zu füllen. Die Bedeutung der Steuererhöhung war aufgrund des ohnehin äusserst tiefen Preises für Mineralölprodukte aber stark limitiert.

Des Einen Freud, des Anderen Leid: Die Tankschiffahrt, die während Jahren mit im Markt vorhandenen, strukturellen Überkapazitäten zu kämpfen hatte, konnte aufgrund der stark gesunkenen Abladetiefen nun praktisch den gesamten Laderaum in Fahrt halten – und dies erst noch zu rentablen Raten.

Für 2016 ist mit einer erneuten Steigerung der Umschlagsmengen im Bereich Mineralölprodukten in den Schweizer Rheinhäfen zu rechnen. Zum einen bleibt es auf absehbare Zeit bei nur einer inländischen Raffinerie. Zum anderen dürften die Tanks bei den Kunden aufgrund der Rekordniedrigwasser im vierten Quartal eher tiefe Stände haben und nun in der Kälteperiode aufgefüllt werden müssen, wobei das aktuelle Preisniveau ebenfalls Kaufanreize bietet.

Auch mittel- und langfristig dürfte der Anteil des Bereichs Mineralölprodukte am Gesamtumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen hoch bleiben, selbst wenn aufgrund verschiedener Faktoren (verbrauchsärmere Motoren, Ersatz von Ölheizungen durch Alternativformen, Förderung erneuerbarer Energien etc.) der Verbrauch insbesondere von Heizöl und Benzin weiter abnimmt. Eine Erhöhung der inländischen Raffinerie-Kapazität ist nicht abzusehen. Nur der Rhein und die Häfen mit ihren Umschlags- und Lagerkapazitäten ist auch künftig in der Lage, die Landesversorgung in diesem Bereich zu sichern.

#### Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, fiel das 4. Quartal mit einer Menge von rund 58'000 t weit unter dem Vorjahr aus. Grund für diesen Rückgang waren das weiter anhaltende Niederwasser sowie stark fallende Preise, was dazu führte, dass keine Reserven gebildet wurden. Aufgrund der hohen Zölle war eine Verzollung der Ware Ende 4. Quartal uninteressant, d.h. ankommende Ware musste im Transit auf Lager gelegt werden. Ausschlaggebend für den schlechten Abschluss im 4. Quartal war vor allem der Monat November, welcher im Vergleich zum Vorjahr 21'000 Tonnen resp. 61 % schlechter abschloss.

Ähnlich wie bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist der Verlauf bei den Nahrungs- und Futtermittel auch hier, haben die fallenden Marktpreise und das weiter anhaltende Niederwasser dazu geführt, dass sich die Importe auf das Nötigste beschränkten. Im Vorjahresvergleich fielen vor allem die Monate Oktober mit -16 % (-7500 t) und November mit -23 % (-11'000 t) ins Gewicht.

Insgesamt hat sich der Rückstand auf das Vorjahr im 4. Quartal um 26'000 t erhöht und liegt damit bei 42'000 t. Weiterhin weisen die Marktpreise eine fallende Tendenz auf, was dazu führt, dass sich der Handel sehr ruhig verhält und abwartet.

### Übrige Gütersparten

Mehr als eine Verdoppelung (+128,5%) resultiert im 2015 beim Import von festen Brennstoffe, dies allerdings bei einer Gesamtmenge von knapp 65'000 t, was immer noch weit entfernt ist von früheren Zahlen, als dieser Bereich ein Pfeiler des Hafenumschlags war. Es ist auch nicht anzunehmen, dass es sich um eine Trendumkehr handelt; vielmehr wurden im Frühjahr des Berichtsjahres sowie nach Verbesserung des Pegelstandes zum Jahresende einzelne Grossaufträge registriert.

Auf hohem Niveau verbleibt der Bereich Steine, Erden, Baustoffe mit gut 807'000 t im Import- und 177'000 t im Exportverkehr. Allerdings sind im 2015 Rückgänge um fast 20% im einkommenden und von knapp 8% im ausgehenden Verkehr festzustellen. Dies dürfte damit zu erklären sein, dass die Importe in dieser Sparte 2013 und 2014 über Erwarten hoch waren und nun eine gewisse Konsolidierung stattfand. Auch sind einige grosse Bauprojekte in der Region nun abgeschlossen worden.

Nach einem leichten Plus im Vorjahr verbleibt der Bereich Eisen, Stahl, NE-Metalle mit knapp 333'000 t im Berichtsjahr um 6% unter dem Vergleichswert; zu einem guten Teil sind dies Einfuhren von Stahlprodukten in die Schweiz und im Transit nach Italien sowie Aluminium-Einfuhren. Dass wieder Transitverkehre im Bereich Stahl stattfinden, ist als positiv zu werten, allerdings ist dies im Spotmarkt und noch weit von früheren Ladungsstärken entfernt. Der verwandte Sektor Erze und Metallabfälle verbucht mit +14% sogar eine deutliche Steigerung, ist aber in absoluten Zahlen bei einem Importvolumen von knapp 70'000 t nicht so bedeutend. Hier haben die inländischen Stahlwerke zum Aufwärtstrend beigetragen.

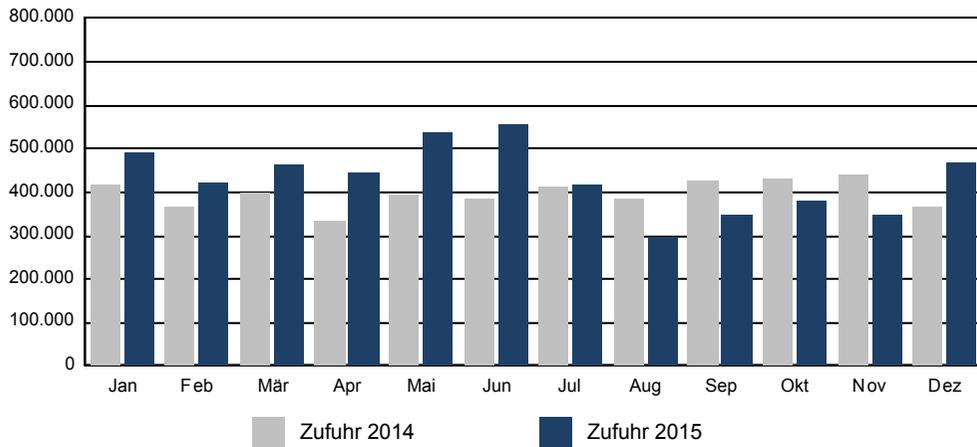
Unter den Erwartungen blieben die Importe von Chemischen Erzeugnissen mit einer Gesamtmenge von knapp 200'000 t und einem Minus von mehr als 15%. Der Exportverkehr in derselben Sparte blieb mit knapp 130'000 t (-13%) ebenfalls unter den Erwartungen. Hier ist die Frankenstärke zum Euro wohl am meisten zu spüren.

## Schiffsumschlag nach Warengattung in Tonnen

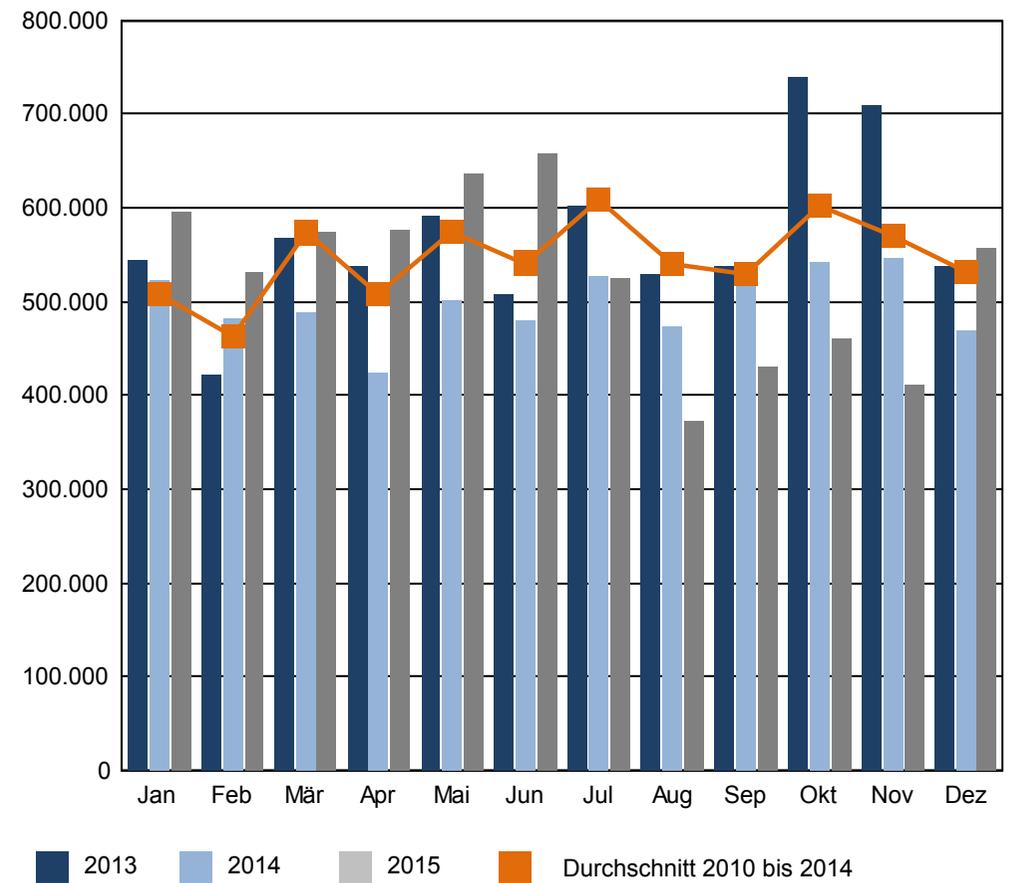
														2015
														Total
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez		
	<b>Zufuhr</b>	<b>502'493</b>	<b>434'287</b>	<b>474'358</b>	<b>455'989</b>	<b>547'847</b>	<b>566'871</b>	<b>428'085</b>	<b>307'114</b>	<b>356'510</b>	<b>389'424</b>	<b>354'353</b>	<b>477'253</b>	<b>5'294'584</b>
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	45'254	19'689	25'066	17'460	26'496	21'049	15'525	15'545	29'844	13'108	12'764	27'037	268'837
1	Nahrungs- und Futtermittel	33'620	49'001	38'542	37'202	38'099	32'631	39'456	37'441	40'615	31'764	33'971	38'124	450'466
2	Feste, mineralische Brennstoffe	0	24	182	6'193	4'185	11'388	2'391	4'245	356	0	6'831	29'240	65'035
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	282'699	213'030	234'401	242'796	324'451	325'028	217'511	126'049	138'601	208'403	175'821	275'452	2'764'242
4	Erze und Metallabfälle	3'353	8'133	8'957	13'404	10'644	9'297	5'696	2'334	0	4'615	1'494	1'382	69'309
5	Eisen, Stahl, NE-Metalle	30'541	26'872	44'385	30'013	35'250	36'281	21'580	24'509	24'203	22'793	22'631	13'811	332'869
6	Steine, Erden, Baustoffe	49'436	71'835	72'649	66'030	60'967	85'700	80'948	52'648	75'180	66'525	70'321	54'593	806'832
7	Düngemittel	7'665	6'378	5'303	6'373	10'922	12'548	11'590	10'893	11'898	11'898	13'925	7'287	116'680
8	Chemische Erzeugnisse	24'265	15'777	19'805	19'831	17'412	15'527	15'744	15'178	16'774	17'657	6'649	14'510	199'129
9	Fahrzeuge, Maschinen, etc.	13'567	12'429	13'286	7'315	9'442	8'463	7'856	8'211	8'535	5'228	3'435	6'454	104'221
99	Übrige Güter	12'093	11'119	11'782	9'372	9'979	8'959	9'788	10'061	10'504	7'433	6'511	9'363	116'964
	<b>Abfuhr</b>	<b>92'702</b>	<b>98'412</b>	<b>101'191</b>	<b>121'397</b>	<b>89'348</b>	<b>91'109</b>	<b>96'580</b>	<b>66'083</b>	<b>73'954</b>	<b>71'812</b>	<b>57'548</b>	<b>79'118</b>	<b>1'039'254</b>
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2'996	2'099	3'336	4'210	3'665	4'090	3'072	974	2'305	3'162	778	1'898	32'585
1	Nahrungs- und Futtermittel	4'691	5'599	5'114	6'398	4'941	6'983	5'697	4'619	6'060	4'549	2'622	4'824	62'097
2	Feste, mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29'363	33'266	37'184	34'810	27'869	10'843	16'321	15'728	16'927	21'375	23'172	14'259	281'117
4	Erze und Metallabfälle	4'374	3'440	2'977	4'943	5'313	7'574	4'659	6'070	5'745	6'963	4'045	6'829	62'932
5	Eisen, Stahl, NE-Metalle	10'155	4'628	4'917	3'169	1'529	4'538	5'302	514	7'077	2'385	545	7'602	52'361
6	Steine, Erden, Baustoffe	9'250	18'800	11'992	29'351	13'714	19'165	23'214	12'048	9'202	7'367	5'719	17'247	177'069
7	Düngemittel	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
8	Chemische Erzeugnisse	13'290	8'366	11'231	12'027	10'871	12'205	13'797	10'214	10'687	9'129	8'220	8'607	128'644
9	Fahrzeuge, Maschinen, etc.	10'581	12'484	14'287	15'821	13'148	14'769	13'620	7'089	7'236	7'233	5'831	9'234	131'333
99	Übrige Güter	8'002	9'728	10'153	10'668	8'298	10'942	10'898	8'827	8'715	9'649	6'616	8'596	111'092
	<b>Total</b>	<b>595'195</b>	<b>532'699</b>	<b>575'549</b>	<b>577'386</b>	<b>637'195</b>	<b>657'980</b>	<b>524'665</b>	<b>373'197</b>	<b>430'464</b>	<b>461'236</b>	<b>411'901</b>	<b>556'371</b>	<b>6'333'838</b>

Schiffsumschlag nach Warengattung in Tonnen

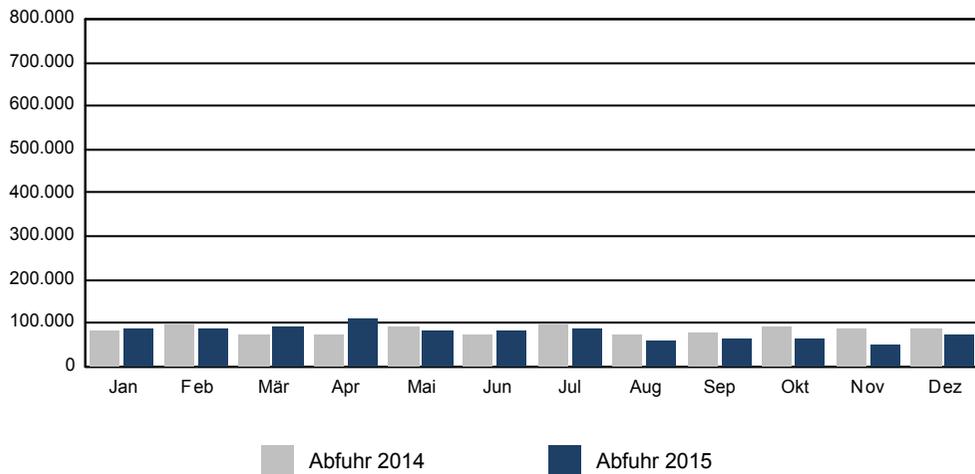
Wasserseitiger Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen  
Zufuhr 2014 und 2015



Wasserseitiger Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen  
2013 - 2015 monatlich



Wasserseitiger Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen  
Abfuhr 2014 und 2015



Schiffsumschlag nach Warengattung in Tonnen

	Umschlag im Dezember			Umschlag seit Jahresbeginn		
	2014	2015	Δ%	2014	2015	Δ%
<b>Zufuhr</b>	<b>376'393</b>	<b>477'253</b>	<b>26.8</b>	<b>4'877'512</b>	<b>5'294'584</b>	<b>8.6</b>
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	22'167	27'037	22.0	302'404	268'837	-11.1
1 Nahrungs- und Futtermittel	31'729	38'124	20.2	460'027	450'466	-2.1
2 Feste, mineralische Brennstoffe	797	29'240	***	28'462	65'035	128.5
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	194'148	275'452	41.9	2'069'340	2'764'242	33.6
4 Erze und Metallabfälle	5'349	1'382	-74.2	60'801	69'309	14.0
5 Eisen, Stahl, NE-Metalle	22'394	13'811	-38.3	354'737	332'869	-6.2
6 Steine, Erden, Baustoffe	61'902	54'593	-11.8	1'002'562	806'832	-19.5
7 Düngemittel	6'717	7'287	8.5	129'234	116'680	-9.7
8 Chemische Erzeugnisse	12'207	14'510	18.9	235'929	199'129	-15.6
9 Fahrzeuge, Maschinen, etc.	9'111	6'454	-29.2	112'255	104'221	-7.2
99 Übrige Güter	9'872	9'363	-5.2	121'761	116'964	-3.9
<b>Abfuhr</b>	<b>93'547</b>	<b>79'118</b>	<b>-15.4</b>	<b>1'104'578</b>	<b>1'039'254</b>	<b>-5.9</b>
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2'489	1'898	-23.7	25'319	32'585	28.7
1 Nahrungs- und Futtermittel	4'441	4'824	8.6	68'403	62'097	-9.2
2 Feste, mineralische Brennstoffe	0	22	0.0	0	22	0.0
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29'709	14'259	-52.0	247'516	281'117	13.6
4 Erze und Metallabfälle	6'620	6'829	3.2	80'862	62'932	-22.2
5 Eisen, Stahl, NE-Metalle	8'496	7'602	-10.5	72'110	52'361	-27.4
6 Steine, Erden, Baustoffe	8'429	17'247	104.6	191'548	177'069	-7.6
7 Düngemittel	0	0	0.0	0	2	0.0
8 Chemische Erzeugnisse	12'126	8'607	-29.0	147'290	128'644	-12.7
9 Fahrzeuge, Maschinen, etc.	12'213	9'234	-24.4	146'813	131'333	-10.5
99 Übrige Güter	9'024	8'596	-4.7	124'717	111'092	-10.9
<b>Total</b>	<b>469'940</b>	<b>556'371</b>	<b>18.4</b>	<b>5'982'090</b>	<b>6'333'838</b>	<b>5.9</b>

\*\*\* Abweichung grösser 999 %

	Umschlag im Dezember			Umschlag seit Jahresbeginn		
	2014	2015	Δ%	2014	2015	Δ%
Auhafen	126'058	192'457	52.7	1'615'542	1'930'930	19.5
Birsfelden	183'734	202'538	10.2	2'248'935	2'464'341	9.6
Kleinhüningen	139'663	138'170	-1.1	1'777'715	1'644'800	-7.5
Übrige <sup>1 2</sup>	20'485	23'206	13.3	339'898	293'767	-13.6
<b>Total</b>	<b>469'940</b>	<b>556'371</b>	<b>18.4</b>	<b>5'982'090</b>	<b>6'333'838</b>	<b>5.9</b>

<sup>1</sup> Beinhaltet die Hafenteile St. Johann und Kaiseraugst.

<sup>2</sup> St. Johann wurde am 31. Dezember 2009 zwar stillgelegt, wird noch gelegentlich für den Umschlag von Erdmaterial eingesetzt.

## Wasserseitiger Containerumschlag in TEU

	2015															Abweichung +/- zu		
	Ankunft voll			Ankunft leer			Abgang voll			Abgang leer			Total			Vor- <sub>1</sub> Mon.	VorJ- <sub>2</sub> Mon.	Vor- <sub>3</sub> Jahr
	20'	40'	TEU	20'	40'	TEU	20'	40'	TEU	20'	40'	TEU	20'	40'	TEU			
Januar	1'267	1'501	4'269	120	512	1'144	453	910	2'273	632	181	994	2'472	3'104	8'680	5.5	-1.8	-1.8
Februar	1'182	1'286	3'754	297	837	1'971	523	1'147	2'817	557	496	1'549	2'559	3'766	10'091	16.3	14.5	6.3
März	1'320	1'198	3'716	209	719	1'647	603	1'132	2'867	738	415	1'568	2'870	3'464	9'798	-2.9	13.8	8.8
April	1'250	736	2'722	234	921	2'076	694	1'433	3'560	463	312	1'087	2'641	3'402	9'445	-3.6	16.5	10.6
Mai	1'077	784	2'645	292	653	1'598	509	1'213	2'935	379	120	619	2'257	2'770	7'797	-17.4	-11.3	6.1
Juni	1'236	787	2'810	259	786	1'831	787	1'470	3'727	476	177	830	2'758	3'220	9'198	18.0	10.6	6.8
Juli	1'008	780	2'568	220	1'140	2'500	717	1'334	3'385	828	226	1'280	2'773	3'480	9'733	5.8	-6.1	4.7
August	1'042	795	2'632	271	801	1'873	328	1'025	2'378	572	242	1'056	2'213	2'863	7'939	-18.4	-6.4	3.3
September	1'002	707	2'416	141	1'073	2'287	308	1'083	2'474	676	278	1'232	2'127	3'141	8'409	5.9	-10.0	1.8
Oktober	920	561	2'042	219	901	2'021	314	1'043	2'400	557	312	1'181	2'010	2'817	7'644	-9.1	-10.8	0.5
November	681	410	1'501	160	883	1'926	253	647	1'547	750	265	1'280	1'844	2'205	6'254	-18.2	-21.8	-1.3
Dezember	968	699	2'366	165	891	1'947	543	988	2'519	860	118	1'096	2'536	2'696	7'928	26.8	-3.7	-1.5
<b>Zwischentotal</b>	<b>12'953</b>	<b>10'244</b>	<b>33'441</b>	<b>2'587</b>	<b>10'117</b>	<b>22'821</b>	<b>6'032</b>	<b>13'425</b>	<b>32'882</b>	<b>7'488</b>	<b>3'142</b>	<b>13'772</b>	<b>29'060</b>	<b>36'928</b>	<b>102'916</b>			<b>-1.5</b>
<b>Bahnseitiger Containerumschlag</b>															<b>21'351</b>			<b>12.3</b>
<b>Gesamtumschlag</b>															<b>124'267</b>			<b>0.6</b>

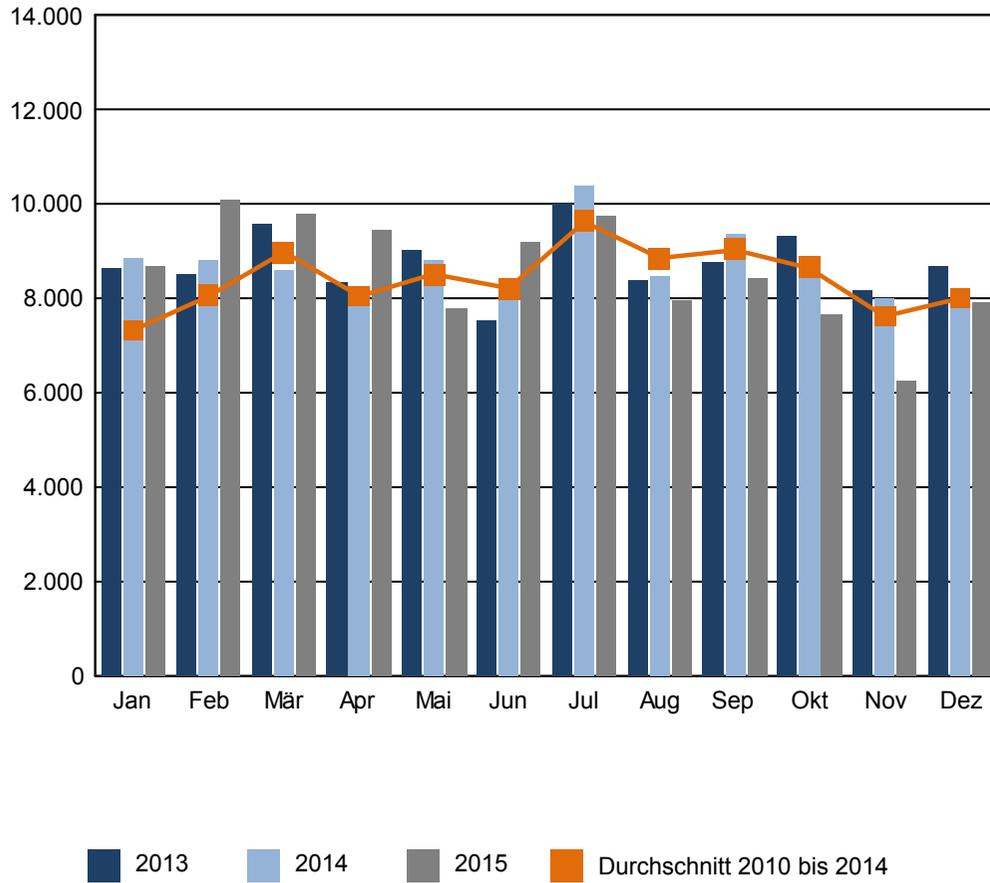
<sup>1</sup> Vergleich zum Vormonat

<sup>2</sup> Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres

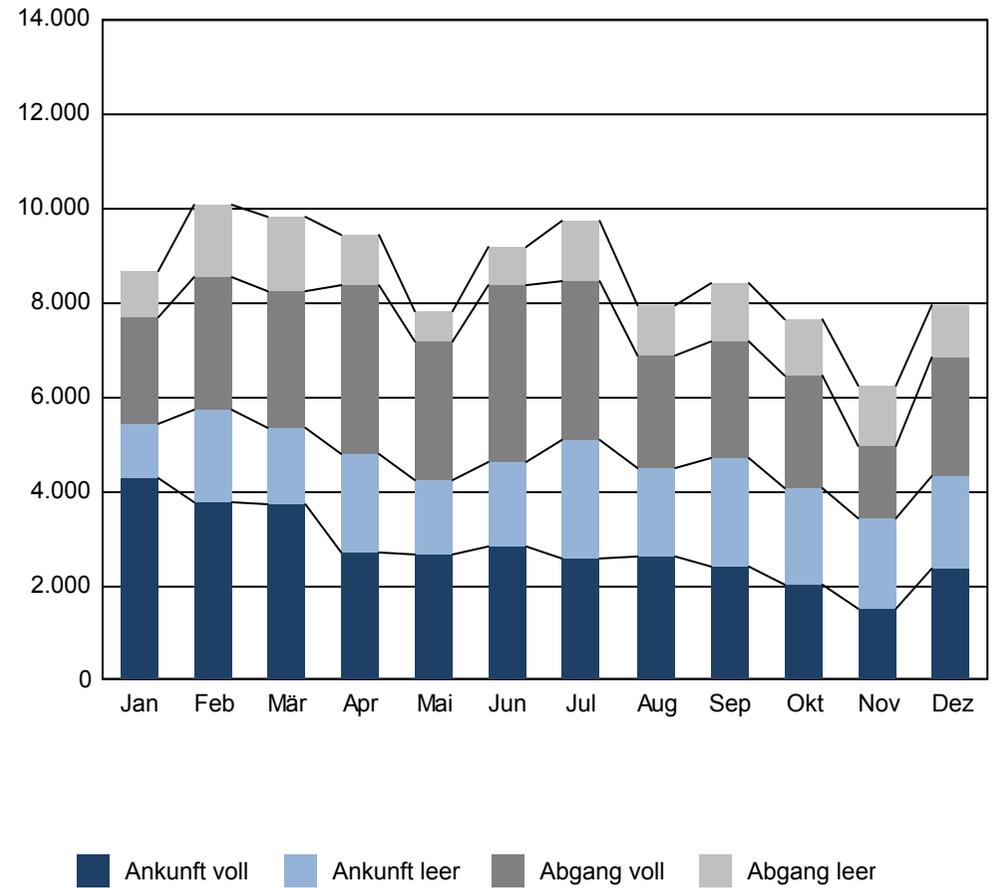
<sup>3</sup> Vergleich des kumulierten Umschlags von Januar bis zum Referenzmonat des aktuellen Jahres mit demselben Zeitraum im vorhergehenden Jahr

Wasserseitiger Containerumschlag in TEU

Wasserseitiger Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen  
2013 - 2015 monatlich



Wasserseitiger Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen 2015  
sortiert 1. nach Ankunft / Abgang - 2. nach beladen / leer



## Umgeschlagene Waren in Mengen grösser 1000 Tonnen

Pos.	Warengattung.	Zu- und Abfuhr, 01.12.2015 bis 31.12.2015		
		Zufuhr	Abfuhr	Total
011	Weizen, Mengkorn	12'381	0	12'381
014	Hafer	1'453	0	1'453
015	Mais	1'524	0	1'524
016	Reis	10'734	0	10'734
055	Sonstiges Rohholz	0	1'597	1'597
111	Rohzucker, Rüben- und Rohrzucker	1'091	0	1'091
128	Alkoholfreie Getränke	83	1'036	1'119
131	Kaffee	2'397	139	2'536
144	Butter, Käse und andere Milcherzeugnisse	0	1'004	1'004
164	Getrocknetes, gefrorenes und andere Obsterzeugnisse	1'012	86	1'098
172	Ölkuchen und andere Rückstände der Pflanzenölgewinnung	23'477	0	23'477
179	Sonstige Futtermittel a. n. g. (einschl. Nahrungsmittelabfälle)	3'531	0	3'531
182	Pflanzl.+tierische Öle+Fette (ausgenommen Speisefette)	2'722	0	2'722
211	Steinkohle	29'240	0	29'240
321	Motorbenzin u. ä. Leichtöle	25'466	0	25'466
325	Gas-,Diesel-+leichtes Heizöl	249'986	0	249'986
327	Schweres Heizöl	0	14'086	14'086
462	Eisen- und Stahlschrott zur Verhüttung	1'382	2'933	4'315
465	Eisenschlacken und -aschen zur Verhüttun	0	3'896	3'896
541	Stahlbleche und Breitflachstahl	10'585	6'689	17'274
562	Aluminium und Aluminiumliegerungen	3'208	134	3'342
612	Sonstiger natürlicher Sand und Kies	47'258	0	47'258
631	Findlinge, Schotter, Kiesel und andere zerkleinerte Steine	1'751	0	1'751
632	Marmor, Granit u.a. Naturwerksteine, Schiefer	2'601	2'500	5'101
639	Sonstige Rohminerale, a. n. g.	72	14'705	14'777
691	Baustoffe & andere Waren aus Naturstein Bims, Gips, Beton, Zement u.ä. Stoffen	1'973	42	2'015
724	Stickstoffdüngemittel	7'287	0	7'287
819	Sonstige chemische Grundstoffe (ausgenommen Aluminiumoxid und -hydroxid)	9'512	635	10'147
831	Benzol	0	4'912	4'912
841	Holzschliff und Zellstoff	4'534	0	4'534
893	Pharmazeutische Erzeugnisse, ätherische Öle, Reinigungs- und Körperpflegemittel	219	1'858	2'077
910	Fahrzeuge	533	1'144	1'677
939	Sonstige Maschinen (einschl. Fahrzeugmotoren)	414	3'759	4'173
976	Holz- und Korkwaren	85	1'164	1'249
979	Sonstige Fertigwaren	1'586	933	2'519
991	Gebrauchte Verpackungen	8'503	7'797	16'300