

## MEDIENMITTEILUNG

Basel, 12. Februar 2015

### Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2014:

## Erneut Rekordumschlag im Containerverkehr – Rückgang beim Mineralöl

**Mit knapp 124'000 TEU (20-Fusscontainer) bzw. einem Zuwachs von 5,1% wurde im bahn- und schiffsseitigen Containerimport/-export in den Schweizerischen Rheinhäfen im vergangenen Jahr ein neuer Höchststand erreicht. Dass dagegen der gewichtsmässige Gesamtumschlag gegenüber 2013 um gut 12% sank, ist hauptsächlich auf den deutlichen Rückgang im Bereich Mineralöl-Einfuhr (-30%) zurückzuführen. Das Umschlagtotal von knapp 6 Mio. t darf bei diesen Voraussetzungen als zufriedenstellend bezeichnet werden. Optimistisch stimmt, dass für 2015 und die folgenden Jahre wieder mit einer deutlichen Steigerung im Mineralölbereich gerechnet werden darf.**

5,98 Mio. Tonnen (t) wurden 2013 in den Schweizerischen Rheinhäfen gewichtsmässig umgeschlagen; gegenüber den 6,8 Mio. t im Vorjahr entspricht dies einer Verminderung um 12,4%. Dieses rückläufige Ergebnis ist zum überwiegenden Teil auf den Bereich „Mineralölprodukte“ zurückzuführen, was durch spezielle Faktoren (Abgabenänderung auf 1. 1. 2014, „warmer“ Winter) erklärt werden kann. Leichtere Rückgänge mussten auch in den Bereichen Landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel registriert werden. Einen regelrechten Boom erlebte dafür der Sektor Steine, Erden, Baustoffe. Und als besonders erfreulich kann konstatiert werden, dass im wasserseitigen Containerbereich das Spitzenresultat aus 2013 im Berichtsjahr nahezu egalisiert werden konnte.

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

### Containerverkehr

104'482 TEU wurden 2014 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Gegenüber den 104'945 TEU des Vorjahres – damals ein neuer Allzeit-Rekord – kann von einer sehr konstanten Entwicklung (-0,4%) und einem ausgezeichneten Ergebnis gesprochen werden. Erst zum dritten Mal nach 2007 und 2013 wurde die 100'000-TEU-Marke deutlich geknackt.

Betrachtet man die einkommenden und ausgehenden Verkehre separat, so zeigen sich im Importverkehr gegenüber 2013 nur wenige Veränderungen zum Vergleichsjahr. Die einkommenden Verkehre blieben mit 57'226 TEU gegenüber den 56'929 TEU des Vorjahres mit einem „Plus“ von 0,5% praktisch konstant. Die Menge der ausgehenden Container verringerte sich 2014 dagegen von 48'016 auf 47'256 TEU um 1,6%. Dies ist allerdings ausschliesslich auf die Menge der abgehenden leeren Container zurückzuführen: diese sank von 15'858 auf 13'482 TEU. Der Leercontainer-Verkehr ist von den Unternehmen in den hiesigen Häfen nicht zu beeinflussen; es handelt sich um Behälter, welche die Seeredereien marktbedingt zum Einsatz in Fernost oder Amerika abrufen. Der eigentliche Exportverkehr – also die Menge der verladenen vollen Container – nahm von 32'158 auf 33'774 TEU und damit um 5% zu.

Der reine Importverkehr – also die einkommenden vollen Container – blieb mit 34'862 TEU gegenüber dem sehr starken Ergebnis von 2013 (34'797 TEU) konstant, was zweifellos als erfreulich zu qualifizieren ist.

Zusammen mit dem bahnseitigen Containerumschlag von gut 19'000 TEU resultierte ein total von 123'494 TEU, was gegenüber dem Vorjahreswert eine Steigerung um 5,1% gleichkommt.

Durchaus optimistisch blickt die Containerschifffahrt ins 2015. Der gegenüber dem Euro starke Schweizer Franken hat zwar auch in diesem Bereich Einflüsse, allerdings nicht nur negative. Zwar fällt ein grosser Teil der Erträge in Euro an, während etwa die Lohnkosten der in der Schweiz domizilierten Unternehmen weitgehend in Franken bezahlt werden. Die in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagenen Container haben Ursprung oder Bestimmungsort aber zum überwiegenden Teil nicht im EU-Raum, sondern in Fernost oder dem amerikanischen Kontinent, so dass eher der Dollar-Kurs relevant ist. Auch ist zu vermuten, dass Schweizer Exporteure aufgrund des schlechten Währungsverhältnisses zum Euro sich nun vermehrt um Geschäfte im „Dollar-Raum“ Asien und Amerika bemühen werden, was wiederum der in diesen Bereichen hauptsächlich tätigen Containerschifffahrt zusätzlichen Auftrieb geben dürfte.

### Flüssige Treib- und Brennstoffe

Der Bereich flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt mit einem Anteil am Total von 39% auch weiterhin die bedeutendste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen. Damit ist auch klar, dass es in der Umschlagsbilanz der Häfen sofort und deutlich spürbar wird, wenn sich in dieser Sparte Veränderungen ergeben. So auch im 2014: Dieser Sektor ist zum überwiegenden Teil für die Verminderung des Gesamtumschlags verantwortlich.

2,32 Mio. t wurden in dieser Sparte 2014 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. Gegenüber den 3,30 Mio. t des Vorjahres entspricht dies einer Verminderung um knapp 30%. Der – deutlich wichtigere – Import sank von 3,0 Mio. t auf 2,1 Mio. t und damit um 31%. Die Verminderung der Exporte via Rheinhäfen nahm um gut 20% von 311'000 auf 248'000 t ab. Hierbei handelt es sich um Schweröle aus den einheimischen Raffinerien, die hier nicht weiterverarbeitet werden können und deshalb exportiert werden.

Die Gründe für diesen massiven Rückgang sind vielfältig. Zum einen musste aufgrund des eher milden Winters 2013/14 weniger Heizöl importiert werden. Zum anderen arbeiteten 2014 beide inländischen Raffinerien normal. 2012 waren zeitweise beide Betriebe „down“, worauf der Verkehrsträger Rhein in die Bresche sprang und den inländischen Markt mit den zusätzlich benötigten Importen versorgen konnte. Da dies teilweise zu länger laufenden Verträgen führte, konnten die Umschlagsfirmen in den Basler Häfen auch im 2013 noch von dieser Entwicklung profitieren. Diese Volumen fehlten im 2014, da beide Raffinerien normal arbeiteten.

Weiter zum Rückgang des Imports von Mineralölprodukten führte die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe beim Heizöl auf den 1. Januar des Berichtsjahres. Die Konsumenten füllten die Tankanlagen logischerweise noch vor dem 31. Dezember 2013, was die Importe in den ersten Monaten 2014 nahezu versiegen liess.

Auch wenn der Anteil des Bereichs Mineralölprodukte am Gesamtumschlag des Hafens um rund zehn Prozentpunkte zurückgegangen ist, bleibt dieser Sektor der wichtigste in den Schweizerischen Rheinhäfen. Dies dürfte auch in Zukunft so 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. Der voranschreitende Konsolidierungsprozess des europäischen Raffineriemarktes infolge der anhaltend schlechten Raffineriemargen hat nämlich nun auch die Schweiz erreicht. Die Betreiber der Raffinerie im Wallis haben angekündigt, den Betrieb nach dem ersten Quartal 2015 einstellen zu wollen. Dies wird die Bedeutung des Rheins und der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen für die Marktversorgung weiter stärken und dafür sorgen, dass ab 2015 wieder mit Umschlagsergebnissen in diesem Bereich in der Grössenordnung zwischen 3,5 Mio. bis 4,0 Mio. t zu rechnen sein wird.

### Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Die Steigerung im 3. Quartal bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen von 26 % hat sich im 4. Quartal nicht mehr fortgesetzt. Im Gegenteil, im 4. Quartal gingen die Importe um 30% zurück, was im Vergleich zum Vorjahr 32'000 t entspricht. Gründe für diesen starken Rückgang waren die gute Inlandernte und die hohen Importzölle, welche die Einfuhren hemmten.

Im 2013 wurden die Zölle per 1. Dezember reduziert, was zu hohen Importen Ende Jahr führte, im 2014 hingegen blieben die Zölle bis Ende Jahr auf hohem Niveau bestehen und wurden erst jetzt per 1. Februar 2015 reduziert. Diese Fiskalpolitik verhinderte die prognostizierte Erhöhung der Importe von Mahlgetreide

Auch bei den Nahrungs- und Futtermitteln hatte die Inlandernte sehr grossen Einfluss auf die Importmengen. Aufgrund des feuchten Wetters ergab die diesjährige Ernte starke Mengen an Futtergetreide, welches zuerst verarbeitet werden musste. Im Anschluss wurden dann die angestauten Lagermengen reduziert, was zu einer Drosselung der Importmenge führte. Vor allem im November und Dezember waren die Mengen zum Vorjahr stark rückläufig, so dass im 4. Quartal erneut ein Minus von fast 20 % verzeichnet werden musste, was in etwa 31'000 t entspricht.

### Feste mineralische Brennstoffe

Die Umstellung auf andere Energieträger wie Braunkohle, welche per Eisenbahn importiert wird, sowie alternative Brennstoffe, fiel die jährlich über den Wasserweg importierte Menge von festen Brennstoffen um 74,5% auf 28'462 Tonnen. Die Entwicklung im laufenden Jahr ist gegenwärtig nicht absehbar.

### Baustoffe, Eisen und Stahl, chemische Produkte

Einen enormen Zuwachs erfuhren die Importe von Baustoffen. Dies hängt mit der starken Bautätigkeit in der Region, aber auch darüber hinaus zusammen.

Die Einfuhr von Eisen, Stahl und NE-Metallen liegen mit 354'737 Tonnen um 1,5% leicht über der Vorjahresmenge. Zur Stabilisierung haben vornehmlich die Importe in die Schweiz

und Transporte in den grenznahen Raum beigetragen, während der Transitverkehr über die Rheinhäfen nach Italien nach wie vor auf sehr tiefem Niveau liegt.

Die über die Rheinhäfen abgewickelten Exporte von Stahlprodukten aus der Schweiz in den EU-Raum liegen mit einer leichten Steigerung von 2,2% auf 72'110 Tonnen ebenfalls leicht höher. Diese Konstanz ist angesichts der starken Konkurrenz im EU Raum und der Frankenstärke bemerkenswert.

Bei den in Containern hauptsächlich im Export verladenen chemischen Produkte lag das Total von 147'290 t minim über dem Rekordwert von 2013.

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)