

Seeschifffahrt – ein «Must»

Die See liegt für die meisten Schweizer in weiter Ferne – doch die Schifffahrt und ihre Transportkapazität ist für die Schweiz elementar. Die Logistics Advisory Experts (LAE), Spin-Off der Universität St.Gallen, belegte mit einem Team unter Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, dass mehr als 90% der interkontinental im- und exportierten Güter des Schweizer Aussenhandels auf See transportiert werden.

Die Seeschifffahrt spielt in den offiziellen Statistiken der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) keine Rolle, denn Seeschiffe werden nicht als Verkehrsträger für den Im- und Export von Waren in und aus der Schweiz registriert.

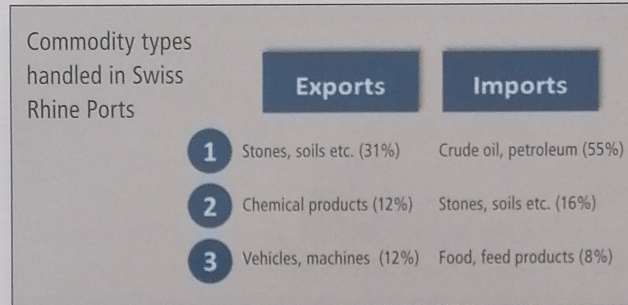
Trotzdem kann auf ihre Transportleistung im internationalen Handel nicht verzichtet werden. Die Studie «Switzerland's dependency on maritime transportation» im Auftrag der Swiss Shipowner Association (SSA) fand heraus, dass ca. 92% des gesamten aussereuropäischen Exportvolumens gemessen in Tonnen per Seeschiff in die weite Welt transportiert wird. Im Import werden sogar 94% der Güter per Seeschiff über die Weltmeere transportiert, um später per Binnenschiff, Lkw oder auf der Schiene die Schweizer Grenzen zu queren. Trotz des fehlenden Seezugangs ist der Gütertransport per Hochseeschiff somit für die Schweiz nicht wegzudenken.

Ohne Seeschifffahrt geht es nicht

Die aktuelle LAE-Studie kommt in der Betrachtung der gesamten Prozesskette der importierten und exportierten Güter zu dem Schluss, dass von einer noch stärkeren Abhängigkeit der Importe und Exporte von der Hochseeschifffahrt ausgegangen werden kann. Begutachtet man Importe von Fahrzeugen aus dem europäischen Ausland, beispielsweise Fahrzeuge aus Frankreich oder Deutschland, so wird die Abhängigkeit von der Hochseeschifffahrt offensichtlich. Aufgrund der Vielzahl von Akteuren, Handelspartnern und Produktionsschritten sind aber die Prozessketten nicht nur für die Endkunden intransparent und somit schwer nachvollziehbar.

Nordseehäfen und Rheinanbindung wichtiger massgeblich für Aussenhandel

Trotz der räumlichen Nähe zum Mittelmeer wird noch immer ein Grossteil der



für die Schweiz relevanten Handelsströme über die Nordseehäfen abgewickelt. Neben dem Hamburger Hafen sind besonders die Häfen der ARA-Range (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) von grosser Bedeutung für die Schweiz. Gerade Rotterdam mit der direkten Binnenschiffanbindung per Rhein nach Basel gilt als wichtiger Umschlagshafen für den Transport von flüssigen und trockenen Massengütern wie zum Beispiel raffiniertem Öl, Getreide oder Baustoffe. Im Containerverkehr zeichnet sich ein weiteres Wachstum, vor allem über die europäischen Nordseehäfen, ab. Umschlagskapazitäten in den Schweizer Rheinhäfen sind somit eine wichtige Komponente für den multimodalen Verkehr in, aus und durch die Schweiz.

Volume	Import	94 %	5.7 mio t	Value	Import	30 %	CHF 33.4 bn
	Export	92 %	2.3 mio t		Export	17 %	CHF 26.1 bn

Der Anteil der auf dem Seeweg transportierten Volumina der Schweizer Im- und Exporte liegt bei über 90%.

Die neue Seidenstrasse ist keine ernst zu nehmende Konkurrenz für die internationale Seeschifffahrt mit ihren mittelfristig «nur» 1 Mio. transportierter TEU pro Jahr – im Gegensatz zum aktuellen Gesamtumschlag von 46 Mio. TEU in den europäischen Nordseehäfen.

Weniger Massengut, mehr Container?

Die Richtung ist eindeutig – der Gütertransport wird sich weiter auf das Containerschiff verlagern. Wachsende Schiffgrössen und die damit verbundenen

Skalenvorteile sorgen bei gleichbleibender Nachfrage für sinkende Transportkosten pro Container.

Auch zeichnet sich ab, dass flüssige ebenso wie trockene Massengüter mehr denn je per Container transportiert werden. Eine logische Konsequenz, denn der Container erfordert weder besondere Be- und Entladeinfrastruktur noch ladungsspezifische Lagerflächen. Zudem wird eine sinkende Nachfrage nach festen und flüssigen fossilen Brennstoffen erwartet.

Bei Getreide, Futtermitteln oder Baustoffen sind keine nachhaltigen Verschiebungen zu erwarten, mit Ausnahme regionaler Ausfuhrbeschränkungen. Die Russische Föderation hat zur Sicherung der eigenen Versorgung erst kürzlich die Ausfuhrmengen für Getreide reduziert. Die Schweiz muss demzufolge aus Übersee importieren – per Seeschiff!

Bei Getreide, Futtermitteln oder Baustoffen sind keine nachhaltigen Verschiebungen zu erwarten, mit Ausnahme regionaler Ausfuhrbeschränkungen. Die Russische Föderation hat zur Sicherung der eigenen Versorgung erst kürzlich die Ausfuhrmengen für Getreide reduziert. Die Schweiz muss demzufolge aus Übersee importieren – per Seeschiff!

Hinterlandanbindung im Fokus

Für die Nutzung der Mittelmeerhäfen durch die Schweizer Eidgenossenschaft ist vor allem eine verlässliche Anbindung

mit ausreichender Kapazität von Nöten. Trotz zahlreicher Infrastrukturprojekte innerhalb der Schweiz wie der NEAT bedarf es noch der Hebung beachtlicher Potenziale durch die Entwicklung intermodaler Kapazitäten, besonders in Italien. Aber auch innerhalb der Schweiz sind geeignete Infrastrukturen künftig von eminenter Bedeutung. Zu nennen ist u.a. der Terminal Basel Gateway Nord, welches die intermodalen Umschlagskapazitäten deutlich erhöht und so Mehrwert für die gesamte Region stiftet.