

# SPEDLOGSWISS

Zirkular Nr. 201/2011

An die Mitglieder der Fachbereiche Europa und Schifffahrt

Basel, 10. Februar 2011

[thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com](mailto:thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com)

Tel. 061 205 98 12

## **Aktuell sehr schwierige Situation im Containerverkehr. Eine kurze Bestandaufnahme, die Folgen und die Aussichten.**

Sehr geehrte Damen und Herren

### **Das Problem**

Derzeit bestehen im Import wie im Export erhebliche Probleme bei der Abwicklung der maritimen Containerverkehre. Sie münden alle in derzeit grosse Unsicherheiten bei der Disposition und Verkehrsplanung, bedingt durch befristete Überlastung von Infrastrukturen auf drei Verkehrsträgern (Rhein, Bahn, Strasse/Terminal). Im vorliegenden Dokument geht es um eine kurze Darstellung der derzeitigen Situation und einer möglichen Aussicht auf Besserung.

### **Situation Bahnoperateure**

Bedingt durch die von den Shareholder beschlossene Liquidation des Bahnoperateurs ICF (Intercontainer) per 26. November 2010, welcher bis anhin die Container-Bahnverkehre zwischen den deutschen Seehäfen sowie Rotterdam und der Schweiz abwickelte, mussten für diese Verkehre innerhalb kürzester Frist neue Bahnoperatoren gefunden und mit diesen die erforderlichen Transportkapazitäten, Trassen und Traktionsleistungen definiert und auf dem Markt eingekauft werden. Parallel dazu wurde mit den Liquidatoren von ICF vereinbart, dass ICF in Liq. ihre Dienstleistung noch bis zum 15. Januar 2011 aufrecht erhalten wird. Dadurch konnte ab 17. Januar 2011 eine operative Kontinuität zwischen der Schweiz und Rotterdam mit HUPAC Intermodal und zwischen der Schweiz und den Deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven mit TFG Transfracht, sichergestellt werden.

Bedingt durch diese kurze Umstellungsphase, welche sowohl für die Operateure wie auch für die Spediteure und involvierten Terminalbetreiber eine grosse Herausforderung darstellte, mussten sämtliche systembedingten Anpassungen laufend "on the job" und ohne vorangegangene Testphase umgesetzt werden.

Zeitgleich ereignete sich auf dem Rhein eine Havarie eines Tankmotorschiffes (siehe unten). Dieses Unglück führte bei den Bahnoperatoren (sowohl HUPAC wie auch TFG) zu einem ungeplanten und unkontrollierbaren Zufluss von Transportvolumen im Import- wie auch im Exportverkehr. Die schwierige Situation, in der sich die Bahnoperatoren und Bahnterminals durch die Ende Dezember 2010, infolge intensiver Schneefälle und der damit verbundenen Zugsausfälle bedingten Transportrückstände bereits befanden, wurde dadurch noch weiter erschwert und verschlechtert. Trotz Einsatz von Entlastungszügen konnten die anstehenden Transportvolumen durch die von den Bahnen zur Verfügung gestellten Kapazitäten (Wagenmaterial, Trassen und Traktionen) nicht in dem gewünschten Ausmass bewältigt werden. Eine nachhaltige Entlastung der angespannten Situation war somit kurzfristig nicht realisierbar.

## **Situation Rhein**

In den frühen Vormittagsstunden des 13. Januar 2011 ist aus bislang noch ungeklärten Gründen auf dem Rhein bei St. Goarshausen der Edelstahl-Doppelhüllentanker TMS "Waldhof" gekentert. Das havarierte Schiff blockiert seither die Rheinschifffahrt und beeinträchtigt die Import- und Exportverkehre in die Schweiz bzw. aus der Schweiz extrem. Bis vor einigen Tagen gab es noch gar kein Durchkommen an der Unfallstelle. Derzeit ist die Berg- und Talfahrt kontrolliert an der Unglücksstelle wieder möglich.

Die Kapazität auf dem Rhein (sie macht derzeit über 40% des Volumens an Container für Import und Export aus) war damit einige Zeit faktisch inexistent. Die normalerweise via Rhein disponierten Containersendungen werden somit auf die Bahn – und in Einzelfällen auf die Strasse – umgebucht. Die Bahnkapazität reicht logischerweise niemals aus, um diesen Mehrverkehr aufzunehmen.

Mit Aufnahme der kontrollierten Durchfahrt an der Unglücksstelle normalisiert sich die Situation zunehmend. Der Rückstau ist auch bei den Talschiffen nun weitgehend aufgelöst. Mit der beabsichtigten Bergung des TMS „Waldhof“ am 13./14. Februar 2010 kann der Verkehr wieder uneingeschränkt aufgenommen werden und die volle Kapazität steht wieder zur Verfügung.

## **Situation Strasse**

Für die LKW-Unternehmer im Containerbereich ist die Situation ebenfalls extrem schwierig geworden. Insbesondere in den Containerterminal Basel SBB, Niederglatt und teilweise auch Basel Weil CT bestehen grosse Überlastungen, was auch bei den LKW-Unternehmern zu Umwegverkehren, Standzeiten und damit zu Mehrkosten führt. Durch zeitlich beschränkte Annahmesperren der Bahnterminals können angelieferte Container nicht entladen werden und verbleiben somit auf den Containertragchassis. Die dadurch blockierten Chassis fehlen deshalb für den weiteren Einsatz was zu einer dramatischen Verknappung von Transportkapazität bei den LKW-Unternehmer und hohen Kosten für Standgelder und Abstellgebühren führt.

## **Situation Terminals**

Die Container für Rotterdam, welche einen Grossteil aller Exportcontainer bildet, werden in Basel SBB Containerterminal angeliefert. Die dortige Infrastruktur ist, bedingt durch die oben beschriebenen Umstände, zur Zeit allerdings permanent überlastet. Die Folge sind Verzögerungen und damit zeitliche und finanzielle Mehraufwendungen. Durch die Einführung von speziellen Massnahmen (zeitlich beschränkte Annahmesperren, Annahme von Export-

Containern nur bei Abholung eines Import-Containers etc.) wird versucht, den totalen operativen Kollaps des Terminals zu vermeiden.

## Aussichten

Die beiden Hauptgründe für die derzeitige schlechte Situation, die Unpassierbarkeit des Rheins und die Anfangsschwierigkeiten bei den Container-Ganzzugsverbindungen zu Häfen in der Hamburg-Antwerp-Range durch neue Bahn-Operators, werden wohl in absehbarer Zeit verschwinden. Natürlich braucht es auch nach der zu erwartenden Normalisierung der Situation sowohl bei der Rheinschifffahrt als auch in den Bahnterminals einige Zeit, um die aufgestauten Containermengen wieder zu verflüssigen.

**Bis diese nachhaltige Besserung eintritt, müssen alle entlang der Logistikkette tätigen Unternehmen (Verlader, Rheinreeder, Bahnoperatoren, Spediteure, Reedereiagenten, LKW-Unternehmer, Terminalbetreiber) mit spürbaren Verzögerungen, Mehraufwand und Mehrkosten rechnen.**

Aufgrund der sich abzeichnenden Normalisierung auf der Rheinstrecke, sowie aufgrund der in der Zwischenzeit mit den Bahnoperatoren und Terminals getroffenen operativen und administrativen Massnahmen hoffen sowohl SPEDLOGSWISS als auch das GROUPEMENT-FER, Ihnen baldmöglichst einen positiven Bericht über die aktuelle Lage abgeben zu können.

Mit freundlichen Grüssen

## SPEDLOGSWISS

**Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen**

Thomas Schwarzenbach  
Geschäftsleiter

Christoph Ernst  
Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt

## Groupement Fer

Peter Bösch  
Präsident