



NEWSLETTER JUNI 2019

Niedrigwasser in der Binnenschifffahrt

Die extreme und langanhaltende Niedrigwasserperiode im Jahre 2018 schränkte die Rheinschifffahrt während 163 Tagen, d.h. während mehr als einem halben Jahr ein. Während 113 Tagen waren sogar Kapazitätsverringerungen um 30% bis 70% zu verzeichnen, was die Preise entsprechend in die Höhe trieb. Betroffen waren insbesondere der Mittel- und der Oberrhein, die Elbe und die Donau, während auf dem Niederrhein, der Seine und anderen Flüssen die Auswirkungen weniger gravierend waren.

Niedrigwasser ist allerdings kein neues Phänomen (2014: 124 Tage, 2015: 156 Tage, und auch im 19. und 20. Jahrhundert waren viele lange dauernde Niedrigwasserperioden verzeichnet worden). Die Situation im Jahre 2018 machte indes die Verletzlichkeit der Binnenschifffahrt klar ersichtlich.

Entsprechend gingen die Umschlagszahlen in den Häfen am Oberrhein um rund 20 % zurück, und nach dem Ende des Niedrigwassers dauerte es lange, bis die auf Strasse und Schiene abgewanderten Verkehre wieder zurückkehrten. Ein Umdisponieren auf

andere Verkehrsträger war zudem nur bedingt möglich, da weder die Schiene, noch die Strasse (Fahrermangel!) die bei der Binnenschifffahrt ausfallenden Kapazitäten vollständig ersetzen konnten. Etliche Unternehmen erlitten mangels Lieferfähigkeit spürbare Umsatzeinbussen und stellten sich zunehmend die Frage, ob langfristig ihr Standort noch optimal sei.

An einer *Konferenz in der CCI Alsace Eurométropole in Strassburg* wurden Lösungswege skizziert, an erster Stelle natürlich wasserbauliche Massnahmen an den bekannten Engpässen, aber auch der Ausbau der Multimodalität um das Transportsystem im Rheintal zu "kommunizierenden Röhren" zu machen, wo sich die verschiedenen Verkehrswege ergänzen und Ausfälle gegenseitig kompensieren können. Grösstes Problem sind dabei die überlangen Planungszeiträume und die unzähligen Blockademöglichkeiten opponierender Kreise. So dürfte die Beseitigung der bekannten Engpässe bei St. Goar erst etwa im Jahre 2030 erfolgt sein, obschon die Massnahme im BVP als prioritär eingestuft wurde.

Mittel- bis längerfristig muss sich die Schifffahrt an die Veränderungen bei den Wasserstrassen anpassen und

Schiffe mit geringerem Tiefgang einsetzen. Entscheidend ist ja nicht die Tiefe der Wasserrinne, sondern die vorhandene Wassermenge. Auf dem Rhein wirkt die Gletscherschmelze wohl noch bis Mitte des Jahrhunderts ausgleichend, womit keine grundsätzlichen Probleme mit der Wassermenge bestehen. Niedrigwasserperiode dürften allerdings vermehrt auftreten.

Auch die Digitalisierung und der verstärkte Informationsaustausch auf der Wasserstrasse können mithelfen, diese optimaler zu nutzen. Schon heute zeigen sich erste Verbesserungen in der Planbarkeit der Hafenankünfte dank des Einsatzes des automatisierten Positionsmeldesystems, und bei der Voraussage der Wasserstände konnten gemäss Experten "Quantensprünge" realisiert werden. Der Trend zu autonomen Schiffen dürfte weitere Verbesserungen mit sich bringen.

Gefordert sind allerdings auch die Unternehmungen. Die Niedrigwasserperioden des Jahres 2018 und der Bahnunterbruch bei Rastatt im Jahre 2017 haben deutlich gemacht, wie verletzlich das Transportsystem auf der Rheinschiene ist. Alternativpläne für den Transportmitteleinsatz und eine erhöhte Lagerhaltung für strategisch wichtige Bestandteile können mithelfen, derartige Perioden besser zu überbrücken.

Die Wirtschaft braucht in erster Linie zuverlässige und international wettbewerbsfähige Transporte, wobei die Wahl des Transportmittels in vielen Fällen sekundär ist. Mittel- bis längerfristig dürfte zudem die "Belt-and-Road-Initiative" die heutige Versorgung auf der Nord-Süd-Achse durch die Versorgung über die West-Ost-, resp. die Süd-Nord-Achse

ergänzen und damit das Risiko von Ausfällen verringern.

Schärfere Emissionsstandards für LKW ab 2025

Der EU-Ministerrat verabschiedete vor kurzem erstmals Emissionsstandards für den CO₂-Ausstoss für LKW and andere schwere Fahrzeuge. Mit den neuen Regeln werden die Hersteller verpflichtet, den CO₂-Ausstoss neuer LKW's ab 2025 um durchschnittlich 15 % und ab 2030 um 30 % gegenüber den heutigen Werten zu reduzieren.

UECC Evening Debate Brüssel

Am 25. September 2019 findet in Brüssel die mittlerweile traditionelle *UECC Evening Debate* statt, diesmal mit einem Schwergewicht auf der Diskussion mit den Mitgliedern des neuen Verkehrsausschusses des EU-Parlaments. Das Thema der Evening Debate ist «Milestone 2030 – Exploring the Future course of European Transport Policy in the 2020s».

Digitale Fahrtenschreiber

Seit dem 15. Juni 2019 müssen in der EU registrierte LKW's und Busse mit einem «smarten» digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, welcher die Aktivitäten des Fahrers aufzeichnet. Damit sollen die EU-Regeln bezüglich Arbeits- und Ruhezeiten besser umgesetzt werden.

Der neue digitale Fahrtenschreiber verfügt über zusätzliche Funktionen gegenüber den bisherigen Geräten. Er übermittelt den Behörden den jeweils aktuellen Standort des Fahrzeugs und hat auch eine Bluetooth-Funktion, mit welcher bei Kontrollen Daten an

mobile Geräte übermittelt werden können.

Damit können Verstöße gegen die Arbeits- und Ruhezeitverordnung leichter erkannt werden, und die Transportunternehmen erhalten Echtzeit-Informationen, welche ihnen die Fahrzeugdisposition erleichtern.

UECC-Agenda 2019/20

Arbeitsgruppe

25. September 2019, Brüssel (B)

5. März 2020, Zürich (CH)

Vorstand

26. September 2019, Brüssel (B)

6. März 2020, Zürich (CH)

Evening Debate

25. September 2019, Brüssel (B)

Generalversammlung 2020

6. März 2020, Zürich (CH)

Herausgeber:

Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen

Generalsekretär: r.fueeg@uecc.org

Büro Brüssel: m.ghecea@uecc.org

Internet: www.uecc.org