SVS aktuell

SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG
FÜR SCHIFFFAHRT UND HAFENWIRTSCHAFT

Nr. 4: Mai 2019

Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal 2019:

Gewichtsmässiger Güterumschlag stieg deutlich

Mit gut 1,5 Mio. t ist der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen im 1. Quartal 2019 um fast 15,5% höher als in der entsprechenden Vorjahreszeit. Dies, obwohl auch das erste Quartal des Vergleichsjahr 2018 sehr stark gewesen war (der Einbruch aufgrund anhaltend tiefer Wasserstände kam erst im 2. Halbjahr) und vom „Rastatt-Mitnahme-Effekt" profitiert hatte. Massiv zugelegt haben im Vergleich mit dem 1. Quartal 2018 im Import die Mineralölprodukte sowie Nahrungs- und Futtermittel, im Export die Bereiche Steine, Erden Baustoffe sowie Erze und Metallabfälle. Nicht ans Vergleichsquartal heran kam der Containerbereich, der in den ersten Monaten 2018 noch speziell vom erwähnten „Rastatt"-Effekt profitiert hatte.

1'535'982 t wurden im ersten Quartal 2018 umgeschlagen, 1'330'787 t waren es in der Vergleichszeit des Vorjahres. Dies entspricht einem Zuwachs um 15,5%.

Berg- und Talverkehr entwickelten sich sehr unterschiedlich: Der Import- oder Bergverkehr – der mengenmässig wichtigere der beiden Sektoren – nahm mit 1,25 Mio. t gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres um gut 200'000 t oder 19,5% zu. Der Export- oder Talverkehr blieb bei gut 283'000 t auf dem Vorjahres-Niveau (+0,3%). Erklärt werden kann dies in erster Linie mit der für den Zuwachs hauptverantwortlichen Mineralölprodukte, die fast ausschliesslich im Importbereich anfallen.

Entsprechend konnten die vor allem im Bereich Mineralölverkehre aktiven Anlagen zulegen. Der Auhafen Muttenz steigerte den Umschlag um 28,5% auf knapp 570'000 t, der Hafen Birsfelden um knapp 20% auf fast 415'000 t, während Kleinhüningen mit 417'000 t praktisch auf dem Vorjahreswert verharrte.

Gute Ergebnisse im ersten Quartal 2019 verbuchten diverse Gütergruppen im Bereich feste Massengüter.

Containerverkehr ohne „Rastatt"-Effekt

31'468 TEU wurden im Berichtszeitraum in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem 1. Quartal 2018 (36'665 TEU) bedeutet dies eine Verminderung um 14,2%. Vergleicht man die einzelnen Monate, so lag der Januar (10'708 TEU) noch um 11% über dem Vergleichsmonat des Vorjahres und der Februar (10'289 TEU) mit +1,2% auf Vorjahresniveau. Der März dagegen fiel mit 9'0345 TEU um 11,4% hinter den Vorjahrsmonat zurück.

Das gegenüber dem ersten Quartal 2018 ein Rückstand resultierte,

Inhalt

Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal: Gewichtsmässiger Güterumschlag stieg deutlich 1

Einhaltung der Strassenverkehrsregeln in den Schweizerischen Rheinhäfen 4

Eberhard Recycling AG und Ultra-Brag AG: Enge Zusammenarbeit zur Erweiterung der ARA Basel 5

Ein Oldie erinnert sich: Vom U-Boot auf's TMS 6

Jahresbericht der Schweizerischen Rheinhäfen: Ergebnis stabil – Projekte auf Kurs 7

Generalversammlung der SPEDLOGSWISS NWS 9

100 Jahre Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge: Sonderschau im Hafen Kleinhüningen 10

MUT HEISST DEM EIGENEN KOMPASS FOLGEN
Wir sind für Sie da, wenn etwas aus dem Ruder läuft. Kontaktieren Sie uns für Ihr passendes Angebot.
Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge
Seilerstrasse 8, 3011 Bern, 058 358 53 53, marine@allianz.ch
Allianz

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:
André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

Inserate und Administration:
Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Sylvie Pelloux, Simon Oberbeck, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1‘300 Exempl.

birsterminal Ihr Partner für Containerlogistik

- Reefer
- Out of Gauge
- Stuffing & Stripping
- Schwercolli bis 100 t
- 2x wöchentlich:
  Antwerpen/Rotterdam
  ↕
  Basel/Birsfelden

CH-IMPORT	ETS Rotterdam	ETS Antwerpen	ETA Basel/ Birsfelden
1. Fahrt	Sa/So		Dienstag
2. Fahrt	Donnerstag	Mittwoch	Donnerstag

CH-EXPORT	ETS Basel/ Birsfelden	ETA Rotterdam	ETA Antwerpen
1. Fahrt	Mittwoch	Sa/So	
2. Fahrt	Freitag	Dienstag	Dienstag

btcontainer
www.birsterminal.ch

ist leicht zu erklären. Als Folge des mehrwöchigen Bahnunterbruchs im deutschen Rastatt im zweiten Semester 2017 wechselten viele Kunden von der Bahn auf den Wasserweg – und einige blieben auch im 2018 vorerst bei diesem Transportträger oder hatten längere Verträge mit einem Rhein-Carrier abgeschlossen. Dieser „Mitnahmeeffekt“ fiel im ersten Quartal des Berichtsjahres natürlich weg.
Dass vor allem der Januar 2019 trotzdem über dem Vergleichsmonat 2018 lag, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass während der langen Niederwasser-Periode in der zweiten Hälfte des Vorjahres einige Container liegen blieben und nach Normalisierung der Wasserstände abgeführt wurden.
Während der Importverkehr (volle ankommende Container) mit 12‘432 TEU einigermassen im Lot war (-14,0%), schwächelte der Exportverkehr (angehende volle Container) mit 10‘528 TEU (-21,2%) deutlich.
Bei den Leercontainern sind die Schwankungen ungleich geringer: Im ankommenden Verkehr wurden 4‘300 TEU abgewickelt (-3,7%), im abgehenden Verkehr von 4‘208 (-4,0%). Der Transport von leeren Behältern zwischen Binnen- und Seehäfen dient dem Ausgleich in den Depots.

Mindestens Ergebnis auf Vorjahres-Niveau erwartet

Für den weiteren Verlauf 2019 kann man prognostizieren, dass bei guter Wasserführung mindestens ein Ergebnis auf Vorjahres-Niveau zu erwarten sein dürfte. Im 2018 versprach das Resultat des ersten Semesters ein Allzeithoch, was aber durch das anhaltende Niederwasser im zweiten Halbjahr zunichte gemacht wurde.

Nicht ans Vorjahresquartal heran kamen die Containerverkehre, wobei die Vergleichszeit ungewöhnlich stark gewesen war.

Deutliche Steigerung bei flüssigen Treib- und Brennstoffen

Im ersten Quartal 2019 sind 684’328 t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 520‘000 t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies einer Zunahme um 31,6%. Vor allem der März war stark mit einer Steigerung um mehr als 100% gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres.
Der doch deutliche Zuwachs dürfte zum einen damit zu begründen sein, dass viele Kunden aufgrund der schlechten Wasserstände im zweiten Semester 2018 und der dadurch erhöhten Transportkosten mit einem Auffüllen der Läger zugewartet haben. Dazu war die Vergleichsperiode geprägt durch eine auf 1. Januar 2018 in Kraft getretene Erhöhung der Co2-Steuer in der Schweiz. Dies motiviert die Kunden jeweils, auf Jahresende (in diesem Fall Dezember 2017) alle Heizöl-Tanks randvoll zu füllen, was entsprechende Folgen auf den Umschlag im 1. Quartal des Folgejahres zeitigt.

Prognose stark abhängig von Wasserständen

Angesichts der langen Heizperiode 2018/19 darf davon ausgegangen werden, dass das Umschlagsvolumen im 2. Quartal des laufenden Jahr auf ansprechendem Niveau sein wird. Die Prognose für das gesamte 2019 hängt natürlich stark von den Wasserständen ab.
Zurückgegangen ist die Abfuhr von Mineralölprodukten, nämlich um 12% auf knapp 31‘000 t. Dabei handelt es sich in überwiegendem Masse um Schweröl, welches in der inländischen Raffinerie anfällt. Hier fand eine Verlagerung auf die Schiene mit Direktexporten ins Ausland und nicht via Basel statt.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse auf Vorjahresniveau

Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, wurden im 1. Quartal 77‘737 t umgeschlagen, was in etwa dem Vorjahresniveau entspricht. Auch dieses Jahr trafen die Importmengen kontinuierlich ein, so dass grosse Mengenschwankungen ausblieben.

Nahrungs- und Futtermittel im Plus

Bei den Nahrungs- und Futtermitteln wurden im 1. Quartal insgesamt 123‘230 t in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen, ein Plus von 23,27% resp. 26‘455 t auf das Vorjahr. Während die Exportmengen rückläufig waren haben die Ankunftsmengen resp. Importe um 28‘100 t resp. 29,5% zugenommen. Die Mengen kamen hauptsächlich aus Übersee, aber auch via Seeweg aus Russland, was für diese Steigerung in den Schweizerischen Rheinhäfen verantwortlich war.
Der gute Start in das Jahr 2019 ist der langen Niederwasserphase im 2018 geschuldet, bei welcher grosse Mengen an Waren im Seehafen zwischengelagert und im Januar auf dem Rhein Richtung Schweiz transportiert wurden.

Übrige Güter

Einen glatten Nuller verzeichnet der Bereich feste mineralische Brennstoffe bei der Zufuhr; im Vergleichszeitraum 2018 waren es allerdings auch nur gerade mal 32 t gewesen. Kohle spielt eben in der Schweiz (im Gegensatz etwa zu Deutschland) als Energieträger eine immer geringere Rolle. Die Zementindustrie als früherer Grossabnehmer verwendet mittlerweile grosse Mengen Alternativbrennstoffe aus Abfallrecycling wie Tiermehl, Lösungsmittel, Altholz und Asphalt. Nach wie vor kann jedoch auf Steinkohle als Grundbrennstoff nicht komplett verzichtet werden.

Die Zufuhren von Eisen, Stahl und NE-Metallen sind mit 58‘000 t um 14% unter dem Niveau des Vergleichsquartals. Diese Produkte sind sehr sensitiv in Bezug auf die Transportkosten und wechseln relativ rasch auf andere Verkehrsträger. Der Export erfuhr, wenn auch auf tiefem Niveau, eine Steigerung von 3% bei einer Menge von 10‘300 t.
In der Gruppe Steine, Erden und Baustoffe liegt die Importmenge mit knapp 160’000 t nur unwesentlich unter dem starken Ergebnis des ersten Quartal 2018. Bei den Abfuhren konnte die Menge im Vergleich zum Vorjahresquartal mit gut 88‘000 t sogar um knapp 50% gesteigert werden. Hier zeigt sich das grosse Potential in den Recyclingbereichen, welches bei stabilen Wasserverhältnissen bearbeitet werden kann. Vor allem die Produkte aus sauberen Rückbauten Schweizer Abbrüche (Misch- und Betonrecyclinggranulate) sind etwa in den Niederlanden gesucht. Eine sehr sinnvolle Lösung, anstatt die in der Schweiz nicht vollständig einsatzbaren Produkte in Deponien zu verbringen.
Ein kleines Hoch verzeichneten die Chemischen Erzeugnisse mit einer Ausfuhrmenge von knapp 66‘000 t und einer Steigerung um fast 60%. Dies dürfte den hervorragenden Wasserständen in der Berichtsperiode geschuldet sein.

Einhaltung der Strassenverkehrsregeln in den Schweizerischen Rheinhäfen

Der Strassenbereich in den Rheinhäfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz/Au wird von verschiedenen Verkehrsträgern genutzt. Lastwagen, Auto, Motorräder, Velo, Gapelstapler, Fussgänger und auch von der Eisenbahn. In den vergangenen Monaten ist es an verschiedenen Stellen zu Zusammenstössen zwischen Eisenbahnfahrzeugen und Strassenfahrzeugen gekommen.
In der Aufarbeitung der Ereignisse wurde festgestellt, dass die Ursache immer menschliches Fehlverhalten war. Meist hat einer der Beteiligten die Verkehrsschilder nicht beachtet, war zu schnell unterwegs oder missachtete die Vortrittsregel, um noch rechtzeitig bremsen zu können. Gemäss Information eines Eisenbahnunternehmens werden in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) die Rangierfahrten im Bereich der Bahnübergänge regelmässig vom Fliessverkehr und von Fussgängern behindert.
Im ganzen Hafenbgebiet, wo sich die Schienen der Hafenbahn und der Strassenverkehr die Fahrbahn teilen, gelten die Regeln des Strassenbahnbetriebes mit Signalisation 1.18 gemäss Strassenverkehrsordnung. Im Strassenbereich gelten ausserdem die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung. Dies bedeutet, dass die Eisenbahn Vortritt hat.
Die Kenntnis und die Einhaltung der Verkehrsregeln ist für die Sicherheit im Strassenverkehr in den Rheinhäfen fundamental. Die Durchsetzung geltender Regeln ist daher sowohl im Bereich des fliessenden wie auch des ruhenden Verkehrs notwendig.
Zur Schaffung eines maximal hohen Masses an Verkehrssicherheit werden ganzjährig flexible und unangekündigte Kontrollen des fliessenden Verkehrs durchgeführt. Dies wird sich sowohl auf den Strassengüterverkehr, Autoverkehr, Radverkehr und den Fussverkehr erstrecken.
Seitens der Schweizerischen Rheinhäfen sind diesbezüglich Massnahmen geplant, wie bspw. eine Präventionskampagne mit Plakaten. Bei der Verkehrspolizei der Kapo wurde parallel zu den SRH-Aktionen Schwerpunktkontrollen bei den Bahnübergängen beantragt.
Wir bitten die ansässigen Firmen diese Information an die von ihnen beauftragten Transportunternehmungen sowie auch an ihre Mitarbeiter weiterzuleiten.

Schweizerische Rheinhäfen

Eberhard Recycling AG und Ultra-Brag AG:

Enge Zusammenarbeit zur Erweiterung der ARA Basel

Die bestehende Abwasserreinigungsanlage Basel – kurz ARA – soll bis zum Jahr 2024 auf einen modernen Stand gebracht werden. Dies bedingt in einer ersten Phase den Rückbau der bestehenden Anlage, verbunden mit einem umfangreichen Aushub. Dafür und für die fachgerechte Behandlung des Aushubmaterials arbeiten die Eberhard Recyling AG und das Logistikunternehmen Ultra-Brag AG eng zusammen. Konsequent wird dabei auf das System Bahn-Schiff gesetzt und damit zusätzlicher Strassenverkehr vermieden.

Die heutige ARA Basel ist seit 1982 in Betrieb, ihr sind heute rund 270‘000 Haushalte und Betriebe angeschlossen. Die Anlage entspricht aber nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und genügt den Anforderungen der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung nur noch bedingt. Grund genug, die ARA Basel auszubauen und auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

Ökologische Ziele

Ziel der neuen Anlage ist das Eliminieren von Kohlenstoff und neu auch Stickstoff sowie Mikroverunreinigungen aus dem Abwasser. Dazu werden Gesundheitsschutz, Brand- und Explosionsschutz an den neuesten Stand der Technik angepasst und die Klärschlammmenge durch den Einbau einer Schlammfaulung reduziert. Gleichzeitig wird Biogas produziert, welches in das städtische Gasnetz gelangt.

Das Gesamtprojekt ist in drei Bauphasen unterteilt:

- Phase 1 (Ende 18 – Ende 21): Rückbau, Altlastensanierung, Prozesswassergebäude, SBR-Anlage, Hebewerk, mechanische Reinigung (u.a. Rechen, Sandfang, Vorklärbecken 1 – 5)
- Phase 2 (Jan 21 – Okt 22): Neubau Mikroverunreinigung, Rückbau alte mech. Stufe, Rückbau und Neubau neues Betriebsgebäude
- Phase 3 (Okt 21 – Jan 24): Bau Vorklärbecken 6, Schlammfaulung, Prozesswasserbehandlung, Gasaufbereitung, Umgebungs- und Fertigstellungsarbeiten

Phase 1 im Fokus

Für Eberhard und Ultra-Brag im Fokus steht die Phase 1 mit dem Rückbau und der Entsorgung der Altlasten. Erwartet werden insgesamt etwa 180‘000 t Rückbau- und 130‘000 bis 160‘000 t Auffüllmaterial. Dabei gibt es die diversen Belastungsstufen des Materials und deren mögliche Verwertung zu beachten.

Das beim Rückbau anfallende Material wird entweder zur Wiederaufbereitung ins Inland geführt oder als spätere Auffüllmaterialien für die ProRheno-Baustelle in der Nähe „zwischenparkiert“.

Ultra-Brag AG führt Rangierleistungen mit eigener Lok und entsprechend ausgebildetem Personal durch.
Bilder: Ultra-Brag und Eberhard Recycling

Am einfachsten ist Typ A (unbelastet) mit ca. 40‘000 t. Material des Typ B (Inert) - das sind ca. 50‘000 t - werden mit Bahn und Lastwagen zu Inland-Deponien, transportiert.
Das Binnenschiff kommt vor allem bei Material des Typ E (stark belastet) mit rund 70‘000 t und des Typ S (Sonderabfall, stark belastet) mit etwa 17‘000 t zum Zug. Dieses Material wird mit Binnenschiffen der thermischen Verwertung in den Niederlanden zugeführt.
Der Transportablauf von Material des Typ S ab Baustelle bis zur thermischen Verwertung in den Niederlanden verläuft so, dass eine Zugskomposition mit 20 Waggons im Anschlussgleis der ARA-Baustelle befüllt wird.

Direktumschlag Bahn - Schiff

Nach entsprechender Rangierung im Anschlussgleis wird die Komposition durch SBB Cargo zum Umschlagsterminal Ultra-Brag AG Birsfelden gefahren. Dort erfolgt der Direktumschlag ab Bahnwagen via Eberhard-Schiffsbelader in die bereitliegenden Binnenschiffe, wobei die jeweilige Auslastung durch den Wasserstand gegeben ist. Der Einsatz des Schiffbeladers minimiert Geruchs- und Staubemissionen zum Wohle der Umwelt und Anwohner auf ein Minimum. Das stark belastete Material wird dann auf dem Rhein in die Niederlanden verschifft, die

leeren Zugskompositionen fahren zurück nach Kleinhüningen ins Anschlussgleis der ARA-Baustelle.
Kürzer ist der Transportablauf ab Baustelle bis zur thermischen Verwertung in den Niederlanden für Material des Typs E sowie Belag. Auch hier wird die Zugskomposition im Anschlussgleis bei der Baustelle befüllt. Diese wird dann aber durch den BAV-geprüften Rangierdienst der Ultra-Brag AG zum wasserseitigen Umschlagsort, dem Terminal von Ultra-Brag AG im Hafenbecken 2 nach Kleinhüningen verbracht und dort zum Transport in die Niederlanden aufs Schiff umgeladen. Hier noch einige Impressionen:

Ein Oldie erinnert sich: Vom U-Boot auf's TMS

Ende der Sechzigerjahre befrachtete die Cisalpina Tankreederei AG in enger Zusammenarbeit mit der Bragtank AG das TMS RUHR 51. Dadurch kam der Schreibende mit Schiffsführer Weller in Kontakt, der die Versenkung eines U-Bootes in der Biskaya überlebt hat. Das durch Wasserbomben beschädigte Boot lag in nur ca. 30 m Tiefe und der Crew gelang es, so zu trimmen, dass die überlebenden Besatzungsmitglieder durch ein Torpedorohr hinauskriechen konnten. Gemäss Wikipedia „Liste deutscher U-Boote 1939 – 1945" sind in den Jahren 1940 – 1945 insgesamt 39 deutsche U-Boote allein in der Biskaya versenkt worden. Überlebende gab es gemäss diese Quelle nur bei U 243 (8.7.44), U 373 (8.6.44), U 385 (11.8.44), U 558 (20.7.43), U 564 (14.6.43), U 607 (13.2.43), U 608 (10.8.44), U 706 (3.8.43) und U 736 (6.8.44). Nachdem U-Boote noch zu Beginn des 2. Weltkrieges als gefürchtete Angriffswaffenträger galten, wurden sie mit dem Aufkommen von Radar und Sonar zunehmend von Jägern zu Gejagten. Gegen Ende des Krieges kam eine Feindfahrt mit einem U-Boot einem Himmelfahrtskommando gleich. MS RUHR 51 (ex RUHR 21, ab 1982 QUELLENSEE, 67x8.2 m, Tfg. max. 2.65, gebaut 1958 Schiffswerft Oberwinter) am 9. August 1967.

Jahresbericht der Schweizerischen Rheinhäfen:

Ergebnis stabil – Projekte auf Kurs

Trotz des das vergangene Jahr prägenden Niederwassers bleib das Unternehmensergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im 2018 stabil. Knapp CHF 9 Mio. beträgt das Jahresergebnis, knapp 8,5 Mio. die „flexible Baurechtsverzinsung" für die von den Kantonen zur Nutzung überlassenen Flächen. Dies vermeldet die Organisation im nun veröffentlichten Jahresbericht. Dieser kann eine ganz Reihe von Infrastrukturprojekten auflisten, welche alle plangemäss abgeschlossen wurden oder im Zeitplan sind.

Das SRH-Jahresergebnis hat um rund CHF 173 000 gegenüber dem Vorjahr abgenommen - s. Tabelle auf dieser Seite. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt CHF 8 440 000.

Die Erträge aus Baurechtszinsen haben um 1,6% zugenommen. Die Erträge aus den Hafenabgaben liegen durch das langanhaltende Niedrigwasser um 4,2% unter dem Vorjahr. Auch bei den übrigen Erträgen haben die Einnahmen aus dem Lotsendienst sowie aus der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt einen Rückgang zu verzeichnen und liegen 6,1 % unter dem Vorjahr.

Der Personalaufwand liegt rund 1,2% höher als im Vorjahr. Der Infrastrukturaufwand hat gegenüber der Vorjahresrechnung um 1% abgenommen. Im Gegenzug hat die Position Fahrzeuge wegen gestiegener Kosten für Betriebsstoffe um 34,8% zugenommen. Die Zunahme bei Sachversicherungen und Schäden ist auf die Position Schäden zurückzuführen. Durch den weiterhin deutlich gestiegenen Energie- und Wasserbezug der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 5,2% im Vergleich zum Vorjahr. Die Positionen Beratung und Entwicklung sowie Werbung und Kundenbetreuung haben insgesamt um 44,5 % ab- genommen. Die Zunahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen auf Wechselkursdifferenzen zurückzuführen. Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Die Zunahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,2 %.

Fokus auf Basel Nord

Der Jahresbericht geht ausführlich auf das Projekt des trimodalen Terminals Basel Nord ein. Da darüber in den Ausgaben dieses Hefts laufend aktuell berichtet wurde, verzichten wir an dieser Stelle auf eine vertiefte Erwähnung.

Aktionsplan weitgehend abgeschlossen

Auch auf den Aktionsplan Schifffahrt, mit dem die SRH die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz fördern, wurde an dieser Stelle jeweils aktuell berichtet. So können wir uns auf die zusammenfassende Erwähnung beschränken, dass die Vertiefung der Fahrrinne, den Ersatz der Boote „Lai da Tuma" und „Vogel Gryff" durch ein modernes Schub- und Schleppschiff, die Integration des Lotsendienstes und - seit langem

ERFOLGSRECHNUNG 2018

	Anmerkung im Anhang	**2018 CHF**	2017 CHF
Arealbewirtschaftung		16 188 063	15 931 391
Hafenabgaben		4 065 605	4 242 717
Übrige betriebliche Erträge		4 001 981	4 262 960
Betriebsertrag		**24 255 649**	**24 437 068**
Personalaufwand	3	-6 349 838	-6 274 820
Abschreibungen	2	-4 355 468	-4 220 830
Reise- und Repräsentationsspesen		-144 615	-121 978
Verwaltungsrat		-79 429	-84 333
Infrastrukturaufwand		-1 379 173	-1 549 113
Fahrzeuge		-308 731	-229 104
Sachversicherungen und Schäden		-331 650	-224 585
Energie und Wasser		-830 213	-789 510
Entsorgungsaufwand		-150 780	-168 699
Büromaterial und Drucksachen		-35 969	-58 052
Telefon, Fax und Porti		-107 513	-117 923
Beiträge an Organisationen		-162 651	-171 051
Informatik		-332 060	-290 866
Beratung und Entwicklung		-361 316	-553 495
Werbung und Kundenbetreuung		-135 626	-342 645
Übrige betriebliche Aufwendungen		-311 910	-191 896
Betriebsaufwand		**-15 376 941**	**-15 388 899**
Betriebserfolg		**8 878 708**	**9 048 169**
Ausfinanzierung Pensionskasse		-	-700 000
Verkauf Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH		-	703 368
Jahresergebnis[1]		**8 878 708**	**9 051 537**

1 Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1), vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserve.

angestrebt - die Zulassung von 135m-Schiffen nach Muttenz und Birsfelden abgeschlossen wurde.
Planmässig in Betrieb genommen werden konnte im Oktober 2018 auch das neue elektronische Stellwerk für den Bahnhof Birsfelden Hafen und Auhafen Muttenz. Die Inbetriebnahme komplettiert den Umbau der Stellwerke der Hafenbahn Schweiz AG.
Form angenommen hat das Projekt der Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle. Der erste Beton floss im November 2017 – nun nach etwas mehr als einem Jahr steht das Betonbauwerk der Südanbindung zu 85%. Mit den Gleisbauarbeiten ist Ende 2018 die letzte grosse Ausschreibung publiziert worden, sodass die Gleise bis Ende 2019 im Bauwerk liegen werden. Nach der technischen Ausrüstung der Strecke und der Einbindung in das Netz des Hafenbahnhofs und der Schweizerhalle wird die Inbetriebnahme Ende 2020 plangemäss erfolgen können.

Digitalisierung betrifft auch die Häfen

Die Digitalisierung schreitet auch in der Binnenschifffahrt stetig voran, wird im Jahresbericht betont. Aufgrund der eher konservativen Standards führt dies zu deutlichen Veränderungen in naher Zukunft. Dazu gehören auf internationaler Ebene verschiedene Arbeiten rund um die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services RIS). Die SRH leistet dabei einen wichtigen Beitrag für Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt, einschliesslich der Schnittstellen zu anderen Transportarten. Das Ziel ist ein sicherer und effizienter Beförderungsablauf und damit eine intensivere Nutzung der Binnenwasserstrassen.

Themenbereich autonomes Fahren

Ein weiterer Themenbereich ist die technologische Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt (autonomes Fahren). Die grosse Bedeutung der RIS-Themen spiegelt sich auch in den Bestrebungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wider, einen eigens dafür errichteten Ausschuss (CESNI/TI), unter der bereits bestehenden institutionalisierten europäischen Zusammenarbeitsform CESNI, zu etablieren. Neben Schiff und Transportweg wird auch die Besatzung in der Rheinschifffahrt den Weg der technologischen Entwicklung bestreiten.
So sollen in naher Zukunft bestehende Bord- und Personaldokumente in elektronischer Form die heutigen Papierformen ablösen und ein umfassendes digitales Datennetzwerk, das sämtliche Dokumente über den Rheinschiffer, sein Schiff und den Verkehrsweg miteinander verbindet, geschaffen werden.

Erinnert wird im SRH-Jahresbericht auch daran, dass das Bilgenentölerschiff BIBO REGIO seit 1978 und damit 40 Jahre innerhalb der Häfen des Hochrheins im Dreiländereck von Basel, Huningue und Weil am Rhein tätig ist und eine mobile Dienstleistung für den Umweltschutz auf dem Rhein bietet. Nicht zuletzt dieses Schiff ist dafür verantwortlich, dass die hohe Wasserqualität des Rheins heute eine Selbstverständlichkeit ist.

Hans-Peter Hadorn als Direktor und Benedikt Weibel als Präsident des Verwaltungsrates präsentieren gemeinsam den SRH-Jahresbericht.

Lotsen-App...

Die Digitalisierung bietet auch bei den SRH zahlreiche Effizienzpotenziale, insbesondere bei den nautischen Dienstleistungen. So werden die Lotsen bei ihren Einsätzen mittels einer sogenannten Lotsen-App administrativ unterstützt.
Zuvor wurden die Einsätze handschriftlich mit einem Quittungsblock verrechnet, wobei ein Durchschlag an die Finanzabteilung weiterge- leitet wurde. Durch die nun neu entwickelte Lotsen-App erfolgt der Prozess digitalisiert und optimiert. Alle benötigten Daten können nun durch den Lotsen eingegeben werden. Zuschläge für Nacht- oder Sonntagseinsätze werden automatisch einberechnet. Weiterhin kann der Schiffsführer den digitalen Beleg unterschreiben.
Aufgrund der Synergienutzung stehen Teile der App für andere Einsätze zur Verfügung, wie beispielsweise für den Einsatz des Schlepp- und Schubbootes WILD MAA, dadurch konnten Entwicklungskosten gespart werden. Insgesamt wird durch die Lotsen-App eine bessere Datenqualität erzeugt, welche allen Prozessbeteiligten zugutekommt und eine zuverlässigere Statistik ermöglicht.

...und Pier Manager Lite

Ein weiterer Schritt im Digitalisierungsprozess war die erfolgreiche Einführung der Applikation Pier

Manager Lite. Die Softwarelösung ermöglicht auf elektronischem Wege einen zeitnahen und detaillierten Daten- und Informationsaustausch. Redundante Arbeitsschritte werden vermieden und potenzielle Fehlerquellen reduziert. Das Ziel, eine zeitgemässe und individuelle Softwarelösung zu entwickeln, welche eine merkliche Arbeitserleichterung und Zeitersparnis für den Pikettdienst als auch für die Sachbearbeiter der Fahrgast- und Kabinenschifffahrt darstellt, konnte somit erreicht werden.

Abschluss des Pionier-Projekts RPIS

Die Oberrheinhäfen von Basel bis Ludwigshafen-Mannheim setzen mit einem elektronischen Schiffsanmeldesystem für Containerverkehre einen Meilenstein in der Binnenschifffahrt Europas. RPIS (RheinPorts Information System) steht für die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Verkehrsmanagementsystems zur effizienten Abwicklung der Containerverkehre auf dem Rhein. Das Vorhaben wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des CEF-Programms gefördert.
Die federführenden Projektpartner, RheinPorts Basel, Weil am Rhein, Mulhouse, die Rheinhäfen Karlsruhe sowie der Port autonome de Strasbourg, haben in den vergangenen drei Jahren eine intensive Entwicklungsarbeit geleistet, und hierbei die Anforderungen der Nutzer wie Terminalbetreiber, Binnenschifffahrtunternehmen und Reedereien an die RPIS-Plattform berücksichtigt.

Hohe Transparenz für die Nutzer

Die RPIS-Plattform zeichnet sich durch eine hohe Transparenz für die beteiligten Nutzer aus und erfüllt die derzeit höchsten Sicherheitsanforderungen. Zudem bietet die Integration von Schiffspositionen über AIS-Daten (Automatic Identification System) einen erheblichen Mehrwert für alle Binnenschifffahrtsakteure.
Das Abgleichen von Reservierungsanfragen mit Schiffspositionen in einer einzigen Plattform erleichtert die Prozessplanung an den Umschlagterminals erheblich. Für Reedereien, 80 Prozent nutzen das System bereits, lassen sich über die frühzeitige Erkennung von verfügbaren Liegeplätzen an den Terminals Schiffsumläufe effizienter planen.
Seit Sommer 2018 sind alle Module von RPIS operativ im Einsatz. Diese umfassen die Planung der Schiffsanmeldungen bei den Containerterminals (Slot-Management), die Integration der elektronischen Datenübermittlung von Lösch- und Ladelisten sowie die automatische Zoll- und Pendelverkehrsanmeldung.
Die Module wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Seehafen Antwerpen entwickelt und erfolgreich umgesetzt.

Wandel der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt

Der Vollzug der internationalen Gesetzgebung zu den Patentvorschriften und die bevorstehende Reform der Berufsqualifikationen werden in der Binnenschiffahrt zu einem deutlichen Wandel führen. Die Reform sieht vollständig neue und andere Ansätze in den Bereichen der Berufsausbildung, des Erwerbs von Fahrberechtigungen für Rheinschiffer, der Kontrollmechanismen für die Behörden sowie auch im Bereich der Zertifikate der Fachkräfte vor.
Die ersten Arbeiten in diesen Bereichen konnten in enger Abstimmung mit den zuständigen Personen, die an der internationalen Reform beteiligt sind, begonnen werden und werden ihren Abschluss im Januar 2021 haben.

Generalversammlung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz

Am 10. Mai 2019 fand die 138. Generalversammlung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz im Saal der Safranzunft statt. Hanspeter Fox, Paul Leimgruber AG, langjähriges Vorstandsmitglied, trat aus dem Vorstand altershalber aus. Neu in den Vorstand gewählt wurde: Tara Fürer, Interfracht Speditions AG. Der Präsident Thomas Knopf und der Vizepräsident Thomas Herzog sowie die übrigen Vorstandsmitglieder stellten sich zur Wiederwahl. Sie wurden per Akklamation einstimmig wieder gewählt. Hier der Vorstand SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz per 10. Mai 2019 (v.l.n.r.): Thomas Suter (SPEDLOGSWISS), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Tara Fürer (Interfracht Speditions AG), Urs Rumpel (Nord-Transport AG), Thomas Knopf (Ultra-Brag AG), Thomas Rüegger (Unilogistics AG), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG). *Fotos: Judith Moser, SPEDLOGSWISS.*

100 Jahre Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge:

Sonderschau in Kleinhüningen

Unter dem Titel «100 Jahre Rheinschifffahrt unter Schweizer Flagge» findet in der Ausstellung «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» Hafen Basel-Kleinhüningen seit 15. Mai 2019 bis Ende Jahr eine neue Sonderausstellung statt. Am selben Ort gibt es nun ein Infocenter zum wichtigsten Zukunftsprojekt der Rheinhäfen: Gateway Basel Nord und Hafenbecken 3.

1919 hissten Besatzungsmitglieder des Heckrad-Dampfschleppbootes SCHWEIZ und des Güterschleppkahns AARE (ex ELLA) in Rotterdam erstmals die Schweizerflagge. Ab 1924 konnten Schiffe in das Schiffsregister Basel eingetragen werden. Allerdings führte das Peilboot RUDOLF GELPKE der SVS (damals „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein") bereits 1911 die Schweizerflagge. Unklar ist die Situation einer Serie von 1893 durch die Maschinenbaugesellschaft Basel, vormals Socin & Wick gebauten Serie von 100-t-Kanalschiffen. Auf einem Foto der BASILEA, des ersten Schiffes dieser Serie, sind zwei Flaggen zu sehen: Die Schweizerische und diejenige des deutschen Kaiserreichs.

All dies und noch viel mehr gibt es in der neuen Sonderausstellung zu sehen. Im Zentrum stehen die positiven Auswirkungen der Rheinschifffahrtsakten (Mannheimer Akte von 1868 und Vertrag von Versailles 1919) auf die Entwicklung der Schweizerischen Handels- und Schifffahrtstreibenden.

Das kantonale Schiffsregister Basel-Stadt (Grundbuch- und Vermessungsamt) und die Abteilung Planung-Wasserbau des Tiefbauamts, liefern auf Infotafeln interessante Informationen über die Entstehung und Entwicklung der Schiffsregister, deren gesetzlichen Grundlagen, die Wirkungen und Folgen der Schiffsregistrierungen sowie über die aktuellen Projekte „Elektronisierung kantonales Schiffsregister" und „Korrektur Schifffahrtsrinne".

Neu ist auch das Infocenter in der Verkehrsdrehscheibe zu Gateway Basel Nord und Hafenbecken 3. Gezeigt werden Informationen zum Projekt, ein Modell zur Visualisierung und ein informativer Film.

Der Vortrag zum Thema

Mehr über die Geschichte gibt es an folgendem Termin:

Freitag, 21. Juni 2019, 17.00 Uhr

Der bekannte Schifffahrtsexperte und Hafenführer Urs Vogelbacher spricht in der Verkehrsdrehscheibe zum Thema „Zeitenwende 1918/19 und Beginn der schweizerischen Rheinschifffahrt". Der Eintritt ist frei.

Verkehrsdrehscheibe Schweiz
Unser Weg zum Meer

Westquaistrasse 2
CH-4019 Basel
T +41 61 631 42 65
kontakt@verkehrsdrehscheibe.ch

Ihr Ansprechpartner für Hafenbesuche

- Hafenführungen
- Siloterrasse
- Ausstellungsbesuch
- Schiffsführungssimulator

Veranstaltungen, Sonderangebote und Öffnungszeiten entnehmen Sie bitte unserer Homepage.

www.verkehrsdrehscheibe.ch

PORT OF SWITZERLAND

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter 110 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe 80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze

Schweizerische Rheinhäfen
Basel I Birsfelden I Muttenz
www.port-of-switzerland.ch

excellence
Flussgenuss vom Reisebüro Mittelthurgau

50% Leser-rabatt

9 Tage ab Fr. **925.–**
inkl. An-/Rückreise und Vollpension an Bord

Reisedaten 2019

30.06.–08.07., 08.07.–16.07., 16.07.–24.07., 24.07.–01.08., 01.08.–09.08.

Preise pro Person Fr.

Kabinentyp	Katalogpreis	Leserpreis
Hauptdeck		
2-Bett	2255.–	**1125.–**
Mitteldeck		
3-Bett, frz. Balkon	1855.–	**925.–**
2-Bett, frz. Balkon	2925.–	**1460.–**
Junior Suite, frz. Balkon	3195.–	**1595.–**
Oberdeck		
2-Bett, frz. Balkon	3275.–	**1635.–**
Junior Suite, frz. Balkon	3595.–	**1795.–**

Leserpreis mit beschränkter Verfügbarkeit

Reduktionen

- Kabinen Hauptdeck hinten **–100.–**
- Kabinen Mittel-/Oberdeck hinten **–250.–**

FLUSS DES JAHRES 2019 Donau

Zu den Donaumonarchien mit Excellence Princess

Bus zum Fluss
Feinste Küche
Exklusive Landausflüge
Schweizer Qualität an Bord

Jetzt bestellen: Katalog «Reisen auf dem Fluss 2019»!

Linz, Wien, Bratislava, Budapest, Belgrad sind die Ankerplätze dieser Flussreise – Metropolen der Donaumonarchie, kunsthistorische Kostbarkeiten, Zeugnisse europäischer Historie. Staunen Sie über die Geschichte, entdecken Sie den Wandel der Gegenwart.

Tag 1 Schweiz > Linz.
Busanreise nach Linz.

Tag 2 Bratislava
Altstadtführung* in der slowakischen Hauptstadt. Erspüren Sie den Charme dieser jungen Stadt.

Tag 3 Mohacs > (Pecs)
Geniessen Sie am Morgen die Donau-Landschaften auf dem Weg nach Serbien. Ab Mohacs Ausflug* nach Pecs (Ungarn), am Fuss des Mecsek-Gebirges.

Tag 4 Belgrad
Rundfahrt* durch die Hauptstadt Serbiens am Zusammenfluss von Save und Donau. Nachmittags Ausflug Topola und Oplenac (Fr. 38).

Tag 5 An Bord

Tag 6 Budapest
Rundfahrt* in Ungarns lebensfroher Hauptstadt. Nachmittags haben Sie die Möglichkeit das Schloss Gödöllö zu besichtigen (Fr. 38).

Tag 7 Hainburg > Wien
Nachmittags führen wir Sie ins Burgenland (Fr. 48). Abends Fahrt zum Heurigen (Fr. 38) oder Besuch eines klassischen Konzerts (Fr. 80).

Tag 8 Wien
Stadtrundfahrt* mit Besuch eines Wiener Kaffeehauses. Die «Princess» gleitet entlang der Wachau.

Tag 9 Linz > Schweiz
Busrückreise zu Ihrem Abreiseort.
* Ausflugspaket

Die **Excellence Princess** bietet Platz für 186 Reisegäste. Die 81 Komfortkabinen und 12 Junior Suiten sind erstklassig und behaglich ausgestattet: Dusche/WC, Sat-TV, Minibar, Safe, Föhn, Haustelefon, regulierbare Klimaanlage/Heizung. Entree mit Lobby und Rezeption. Zwei Restaurants: Das stilvoll-elegante Panorama-Restaurant und das à-la-Carte Restaurant am Schiffsheck. Glasüberdachte Sky Lounge mit Bar. Sonnendeck mit Golfputting-Green, Fitnessbereich, geheizter Whirlpool, Liegestühle, Sitzgruppen und Schattenplätze. Wellnessbereich mit Sauna. **Willkommen an Bord!**

Zuschläge

- Alleinbenützung HD **0.–**
- Alleinbenützung MD/OD **895.–**
- Königsklasse-Luxusbus **285.–**

Wählen Sie Ihre Ausflüge

- Ausflugspaket mit 5 Ausflügen **179.–**

Unsere Leistungen

- Excellence Flussreise mit Vollpension an Bord
- An-/Rückreise mit Komfort-Reisebus
- Mittelthurgau Fluss-Plus: Komfort-Reisebus während der ganzen Reise (ausser Tag 4)
- Free WiFi an Bord
- Mittelthurgau-Reiseleitung

Nicht inbegriffen

- Auftragspauschale pro Person Fr. 20.–
- Persönliche Auslagen, Getränke, Trinkgeld
- Sitzplatz-Reservation Car 1.–3. Reihe
- Kombinierte Annullations- und Extrarückreiseversicherung auf Anfrage

Was Sie noch wissen müssen

Schweizer Bürger benötigen eine gültige Identitätskarte oder einen gültigen Reisepass.

Wählen Sie Ihren Abreiseort

06:30 Burgdorf P, 06:35 Basel SBB
06:50 Pratteln, Aquabasilea P
07:00 Aarau SBB, 08:00 Baden-Rütihof P
08:30 Zürich-Flughafen, Reisebusterminal P
08:55 Winterthur-Wiesendangen SBB
09:15 Wil P

Internet Buchungscode

www.mittelthurgau.ch **eplin1**

119_624

Gratis-Buchungstelefon **Online buchen**
0800 86 26 85 · www.mittelthurgau.ch

REISEBÜRO MITTELTHURGAU
Die Schiffsreisenmacher

Reisebüro Mittelthurgau Fluss- und Kreuzfahrten AG · Oberfeldstr. 19 · 8570 Weinfelden · Tel. +41 71 626 85 85 · info@mittelthurgau.ch