SVS aktuell

SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG
FÜR SCHIFFFAHRT UND HAFENWIRTSCHAFT

Nr. 7: September 2019

Parlamentarische Gruppe Schifffahrt:

Claude Janiak tritt als Präsident zurück

Nach sehr langer Amtszeit gibt Ständerat Claude Janiak das Präsidium der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt ab - dies deshalb, weil er bei den Neuwahlen zum Ständerat im Herbst nicht mehr antritt. Für seine grossen Verdienste wurde der Baselbieter Ständevertreter von SVS-Präsident Ralph Lewin geehrt. Für die Nachfolge wird der Ausgang der kommenden nationalen Wahlen abgewartet.

Eigentlich sei es noch zu früh, um Claude Janiak als Präsident der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt zu verabschieden, denn er sei ja noch in Amt und Würden als Baselbieter Ständerat und Präsident der ständerätlichen Verkehrskommission, begann SVS-Präsident Ralph Lewin die Ehrung des Abtretenden: „Aber das Hafenmähli ist ein derart würdiger Rahmen, um ihm zu danken, dass wir uns dies – mit seinem Einverständnis natürlich – nicht entgehen lassen wollten."

Dass er diesen Dank verdient hat, ist die „Untertreibung des Jahrhunderts", ergänzte Lewin. Mehr als ein Jahrzehnt präsidierte Claude Janiak die Parlamentarische Gruppe Schifffahrt: „Der SVS-Geschäftsführer recherchierte für diese Laudatio in den alten Ausgaben unserer Publikation «SVS aktuell», fand dort aber keine Meldung über die Übernahme des Präsidiums durch ihn – und zwar nicht, weil dies vergessen gegangen wäre – sondern, weil es das «SVS aktuell» erst seit Mitte 2008 gibt, einige Monate, nachdem Claude Janiak vom damaligen SVS-Präsidenten Ruedi Feierabend angefragt worden war, ob dieses Amt übernehmen wolle. Er sagte damals, wie es seine Art ist, unkompliziert und umgehend zu und hat seither – nicht nur in dieser Funktion - unschätzbar wertvolle Dienste für den ökologischen Verkehrsträger Schifffahrt und die Schweizerische Hafenwirtschaft geleistet."

Ständerat Claude Janiak wird am Hafenmähli 2019 von SVS-Präsident Ralph Lewin verabschiedet. *Foto: SRH.*

Inhalt

Parlamentarische Gruppe Schifffahrt: Claude Janiak tritt als Präsident zurück 1
SVS-Herbstapéro 2019 3
Verwaltungsrat SRH: Rücktritte Weibel und Dätwyler 4
Passagiersteiger: Über 500 t Müll entsorgt 4
Viel Prominenz am Hafenmähli 2019 5
Kabinen und Frachtschifffahrt am Oberrhein: Mehr Liegestellen geplant 6
Leuchtturmschiff auf Holzpark Klybeck gelandet 6
IG RiverCruise: Studie entlastet Flusskreuzfahrt-Industrie 7
Externe Kosten: Infras-Studie bestätigt gute Position der Binnenschiffahrt 8
Deymann übernimmt Fluvia Tankrode 8
Späte Gewissensbisse 8
CESNI: Es-Quin wird EU-Recht - Digitalisierung im Fokus 9
Neue IVR-Generalsekretärin 9
Workshop Niedrigwasser und die Rheinchifffahrt 10
Ein Oldie erinnert sich: Ein Nietsch 10
Anmeldetalon Herbst-Apéro 12

Für die Schifffahrt äusserst wichtige Geschäfte fielen in die Amtszeit von Claude Janiak. Es begann mit dem Schifffahrtsbericht des Bundesrates, den zwar die Basler Ständerätin Anita Fetz mit einem Vorstoss angeregt hatte, der aber von Janiak massgeblich unterstützt wurde.

Sehr unterstützt wurden Schifffahrt und Häfen von ihm vor allem bei der Ausarbeitung des nationalen Gütertransportgesetzes. Nicht zuletzt seiner unermüdlichen Unterstützung verdanken es die Schifffahrt, dass dieser Verkehrsträgerin im Gesetz die notwendige Bedeutung erhielt und bei der Finanzierung von Infra-

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, Jelena Dobric, 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

strukturen weitgehend gleich lange Spiesse bekam wie die Bahn.
Claude tritt meistens sehr ruhig, bedächtig und überlegt auf, erklärte Lewin schmunzelnd. Dass er den Ton aber auch verschärfen könne, habe das Bundesamt für Verkehr deutlich gespürt, als es bei der Ausarbeitung der Verordnung zu eben diesem Gütertransportgesetz die Vorgaben des Parlaments hinsichtlich der Finanzierung von Hafen-Infrastrukturen nur halbherzig umsetzen wollte: „Sein Brief an das BAV liess an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig – und veranlasste die Behörde zu einer klaren Verbesserung."

Auch in jüngerer Zeit durfte die Schifffahrt immer wieder auf die Unterstützung von Janiak zählen. Im langwierigen Prozess, um eine Visa-Regelung für Drittlands-Angehörige auf Schweizer Kabinenschiffe zu erhalten, begleitete er eine SVS-Delegation zum Gespräch mit dem Staatssekretariat für Migration SEM – und verfasste, als dies und auch das Gutachten eines renommierten Experten nichts fruchtete, einen Vorstoss, der von nicht weniger als drei Vierteln des Ständerats mitunterschrieben wurde. Nach einer eher ungnädigen Reaktion des Bundesrats darauf ist der Vorstoss noch hängig.

SVS-Herbstapéro 2019

Auch in diesem Jahr findet der traditionelle SVS-Herbstapéro statt. Gastgeber ist das Unternehmen Danser Switzerland AG. Zu besichtigen gibt es den Koppelverband „Eiger-Nordwand", der mit LNG betrieben wird. Dazu vermittelt SVS-Präsident Ralph Lewin einen Überblick über die aktuellen Themen der Branche. Und vor allem steht das Gesellige im Vordergrund, mit einem Apéro, offeriert von Danser:

Montag, 21. Oktober 2019, 17.00 Uhr, Dreiländereck (unterhalb „Sandoase") im Hafen Kleinhüningen

Die Einladung richtet sich an alle SVS-Mitglieder; der Anlass ist kostenlos. Der Anmeldetalon befindet sich auf der letzten Seite dieser Ausgabe.

Impressionen aus Janiaks Amtszeit

Über zehn Jahre amtierte Ständerat Claude Janiak als Präsident der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt. Logisch, gibt es das jede Menge Reminiszenzen aus über 30 Veranstaltungen. Hier eine Auswahl:

Verwaltungsrat Schweizerische Rheinhäfen:
Rücktritte Weibel und Dätwyler

Aus Altersgründen hat Benedikt Weibel seinen Rücktritt als Verwaltungsratspräsident per 31. Dezember 2019 bekannt gegeben. Aufgrund seiner Wahl in den Landrat ist Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel, per 30. Juni 2019 aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten; bereits früher ging Jürg Rämi. Die Nachfolgeplanung mit öffentlicher Ausschreibung ist im Gang.

Die am Hafenmähli verabschiedeten Mitglieder des SRH-Verwaltungsrates (v. l. n. r.): Jürg Rämi, Benedikt Weibel und Martin Dätwyler. *Fotos: Adrian Bär*

Seine letzte Ansprache als Verwaltungsratspräsident der SRH: Benedikt Weibel.

Benedikt Weibel wurde im Jahr 2008 zum Verwaltungsratspräsidenten der Schweizerischen Rheinhäfen ernannt. Aufgrund seiner langjährigen Führungserfahrung als ehemaliger CEO der SBB AG und seinen ausgewiesenen Management-Fähigkeiten, führte er die SRH mit viel Umsicht, einem feinen Gespür und herausragender Kompetenz in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik. Dr. Benedikt Weibel verlässt aus Altersgründen den Verwaltungsrat per 31. Dezember 2019. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen dankten Weibel am Hafenmähli für sein langjähriges Engagement für die Belange der Rheinhäfen und der Schifffahrt.

Am 31. März 2019 wurde Martin Dätwyler als Landrat gewählt. Gemäss dem Gesetz über die Gewaltenteilung und den Vorschriften der Public Corporate Governance können Verwaltungsräte der kantonalen Beteiligungen nicht dem kantonalen Parlament angehören. Deshalb hat Martin Dätwyler per 30. Juni 2019 seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat erklärt. Dätwyler übernahm seine Funktion als Verwaltungsrat der SRH ebenfalls mit deren Gründung 2008. Mit seinen profunden Kenntnissen der regionalen und nationalen Verkehrspolitik war Martin Dätwyler eine wertvolle Stütze für die Schweizerischen Rheinhäfen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SRH danken Martin Dätwyler für sein langjähriges Engagement, bereits auch im Vorfeld der Zusammenlegung der kantonalen Rheinhäfen.

Die Nachfolgeplanung ist im Gang. Die beiden Verwaltungsratsmandate werden öffentlich ausgeschrieben. Gemäss Rheinhafenvertrag werden die Verwaltungsräte durch die Regierungsräte der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, gewählt.

Passagiersteiger: Über 500 t Müll entsorgt

Eine immer grössere Leistung erbringen die Schweizerischen Rheinhäfen zu Gunsten der internationalen Kabinenschifffahrt hinsichtlich der Müllentsorgung. 517 t wurden allein im vergangenen Jahr an den Liegeplätzen entgegengenommen. Zum Vergleich: 2009 waren es noch 354 t gewesen. Zur Zeit stehen am Dreiländereck, am Klybeck und am Steiger St. Johann je eine Pressmulde mit 16 m3 Fassungsvermögen für den Restmüll sowie Glascontainer und-Container für Papier und Karton bereit. Aktuell noch nicht möglich ist eine Annahme von Biomüll. Doch auch hier besteht das Ziel, eine gute und praktikable Lösung für die Fahrgastkabinenschiffe zu erarbeiten.

Viel Prominenz am Hafenmähli 2019

Wie jedes Jahr (und in Wahljahren noch etwas ausgeprägter) versammelte sich auch 2019 viel Prominenz aus Politik, Wirtschaft und der Hafenbranche am traditionellen Hafenmähli. Dieses fand auf der Kraftwerkinsel in Birsfelden statt. Hier einige Impressionen (Fotos: Adrian Bär):

Kabinen und Frachtschifffahrt am Oberrhein:

Mehr Liegestellen geplant

Der Mangel an Liegestellen am Oberrhein ist erkannt und soll behoben werden. Dies erklärten die Schleusenbetrieber EDF und VNF an einer Sitzung mit dem Gewerbe Anfang September. Für die Kabinenschifffahtr bestehen bereits konkrete Projekte - für die Frachtschifffahrt soll eine Studie Klarheit bringen.

Die Schleusenbetreiber Electricité de France (EDF) und Voies Navigables de France (VNF) hätten erkannt, dass ein eklatanter Mangel an geeigneten Anlegestellen für den boomenden Kabinenschiffsverkehr bestünde, erklärten sie an einer Sitzung mit dem Gewerbe Anfang September; dies nicht zuletzt durch immer häufiger Auftreten von „wildem" Anlegen (s. Kasten rechts). Neue Anlegestellen sollen im Hafen Strassburg entstehen und vor allem im Bereich Breisach-Neuf Brisach.

Bauherr/Betreiber gesucht

Zur Zeit läuft eine Ausschreibung, um einen Bauherr zu finden, der dann gleich auch als Betreiber der neuen Infrastruktur dient. Dabei ist klar, dass die neuen Anlegestellen allen Wettbewerbern zur Verfügung stehen sollen.
Die in Frage kommenden Offerten werden bis Dezember 2019 detailliert geprüft und Anfang 2020 sollen Bauauftrag und Konzession erteilt werden. Das Pflichtenheft wird auch die Einrichtung von Landstrom-Anlagen enthalten. Das Projekt wird gemeinsam von EDF, VNF und dem Gemeindeverband Breisach vorangetrieben.

Studie soll Bedürfnisse des Frachtverkehrs ermitteln

Weiter wurde an der Sitzung bekanntgegeben, dass man auch auf Seite Frachtverkehr neue Infrastrukturen schaffen wolle. Dort ist man aber noch nicht so weit fortgeschritten. Mitte Oktober soll ein Studienauftrag vergeben werden, damit Bedarf und mögliche Standorte evaluiert werden können. Unterschieden wird zwischen Stellen zum kurzen Anhalten, zur längeren Verbleib und nach Stellen, an denen Ein- und Ausschiffen von Personen und/oder Fahrzeugen möglich ist. Man rechnet mit einer Dauer der Abklärung von 6-8 Monaten. Der Auftragnehmer für die Studie wird auf die interessierten Unternehmen der Branche zugehen. In einer Pilotgruppe mit Einsitznahme von Gewerbevertretern sollen die Studienergebnisse dann erörtert werden.
Auch andernorts ist der Mangel an Liegestellen ein Thema. Anlässlich

Lebensgefahr bei „wildem" Anlegen!

Mit Nachdruck warnten die Schleusenbetreiber vor Anlegen und Ausschiffen von Passagieren an den dafür nicht zugelassenen Stellen. Speziell trifft dies auf die Vorhäfen der Schleusen zu.
Ein gravierendes Vorkommnis ereignete sich diesen Sommer. Ein Kabinenschiff lud die Passiere bei Gerstheim „wild" auf die dem Kanal entlang führende Strasse ab. Die dorthin dirigierten Busse konnten die Passagiere zwar noch aufnehmen. Da inzwischen die Hochwassermarke überschritten war, wurden die Strasse automatisch durch Barrieren gesperrt und die Busse steckten fest. Wäre das Hochwasser stärker gestiegen, hätten die Strasse überflutet werden können.
Ein weiteres Vorkommnis ereignet sich bei Marckolsheim: Dort wurden die Passagiere via den dortigen Damm vom Schiff gelassen. Das aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht fest vertaute Schiff stiess gegen den Damm und beschädigte diesen massiv.
Die Schleusenbetreiber weisen darauf hin, dass die Strassen entlang des Kanals nur bedingt befahrtbar seien. Aufgrund eines festen Protokolls zwischen Frankreich und Deutschland werden diese bei Hochwasser automatisch gesperrt. Da gleichzeitig auch Massnahmen zur Wasser-Rückhaltung getroffen werden, um Hochwasser in den rhein-abwärts liegenden Gebieten zu vermeiden, kann der Pegel rasch steigen und die Strassen überfluten.

Leuchtturmschiff auf Holzpark Klybeck gelandet

Das rund 550 Tonnen schwere, 65 Jahre alte irische Leuchtturmschiff „Gannet 1954" wurde diese Woche am Dienstag, 6. August 2019 in einer spektakulären Hubaktion von Wasser auf Land gesetzt. Der Kranhub in dieser Dimension mit einem solchen Gewicht war eine Europa-Premiere! Die mehrere hundert Schaulustigen wurden gestern Vormittag Zeugen eines für die Schweiz einmaligen Vorganges. Dank einem eindrücklichen Zusammenspiel aller Involvierten konnte dieses rund drei stündige Spektakel ohne Zwischenfälle und mit gebührendem und erleichtertem Schlussapplaus durchgeführt werden. Die Gannet wird nun auf dem Holzpark Klybeck zu einem Kulturschiff, inklusive Radiosender und kleinem Restaurant ausgebaut werden und dann für mindestens 5 Jahre am Kleinbasler Rheinufer in Betrieb sein.

hält einer fachlichen Betrachtung nicht Stand. Eine erhebliche Anzahl an Schiffen ist inzwischen mit besonders sauberen und leisen Motoren und Abgasnachbehandlungsanlagen ausgestattet.“ Die Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes plane darüber hinaus die Errichtung der Liegestellen nach heutigen Standards, was auch Anschlussmöglichkeiten für Landstrom einschliesst. So sei gewährleistet, dass die Schiffe sich während der Liegedauer umweltfreundlich mit Strom versorgen können, ohne einen Generator in Betrieb nehmen zu müssen. Damit falle der befürchtete Lärm weg.

IG RiverCruise:

Studie entlastet Flusskreuzfahrt-Industrie

Durch die Kabinenschiffe wird keine höhere Belastung der Gewässer mit Fäkalbakterien ausgelöst. Dies stellt - zumindest für die Donau - eine neue Studie fest. Die Interessengemeinschaft IG RiverCruise verweist denn auch darauf, dass die allermeisten Schiffe mit modernsten Kläranlagen ausgerüstet seien. Die Reedereien würden auch weiterhin alles tun, um sowohl die Donau, wie auch alle andern benützten Wasserwege zu schonen.

Das Untersuchungsprogramm des Joint Danube Survey 4 hat gemäss ihrer neuesten Studie festgestellt, dass „in Österreich keine belastenden Werte“ in Bezug auf die fäkale Belastung der Donau festgestellt wurden. Diese Meldung wird von der Flussfahrt-Industrie gerne aufgenommen!

Fake News von Anwohnern

Die von Medien und Donau-Anwohnenden in regelmässiger Folge kolportierten Meldungen, dass Kreuzfahrtschiffe die „Fäkalien“ ungefiltert in die Donau entlassen, haben sich in den vergangenen Monaten hartnäckig gehalten und wiederholt. Aufmerksame Spazierende hatten sogar Bilder von Situationen aufgenommen, wo sie eine „Einleitung von Fäkalien“ gesichtet haben wollten.

Schiffe klären Schmutzwasser

Die Reedereien betonten immer wieder, dass die allermeisten Schiffe von gesetzlich vorgeschriebene, hochmoderne und leistungsfähige Kläranlagen an Bord haben, welche die Abwässer effizient reinigen. Einleitungen von Fäkalien in die Donau sind somit auch technisch gar nicht mehr möglich.

Die heutigen Kreuzfahrtschiffe auf Europas Flüssen sind mit modernen Anlagen ausgerüstet, welche das an Bord entstehende Schmutzwasser klären. Eine Verunreinigung der befahrenen Strecken wird damit wirksam verhindert.

Um den Willen der Reedereien für die Reinhaltung der Donau Ausdruck zu verleihen, haben diese am 4. April 2019 in Wien mit Bundesminister Norbert Hofer eine diesbezügliche Deklaration unterschrieben.
Die nun vorliegenden Resultate des wissenschaftlichen Teams «Joint Danube Survey 4» bestätigen eindrücklich, dass – zumindest in Österreich – die Werte für eine Fäkalbelastung des Wassers weit unter den Grenzwerten liegen. Die einzige Ausnahme war eine Probe, die direkt bei einer landseitigen Kläranlage genommen wurde.

Mangelhafte Land-Kläranlagen als Verursacher

Wesentlich schlechter sieht die Situation in Serbien, Rumänien und Bulgarien aus. Auch hier sieht die Flusskreuzfahrtbranche keinen Zusammenhang zu den Kreuzfahrtschiffen. Die Studie erklärt denn auch, dass die schlechten Werte auf die Abwasser-Klärung der Länder und ihrer Hauptstädte zurück zu führen sei. Zu den grössten Zubringern der Fäkalbakterien gehören Zuflüsse der Donau, auf welchen keine Flusskreuzfahrtschiffe verkehren können.

Reiseführer

Egal ob Rhein, Donau oder Mosel - Reiseführer, teilweise mit Karten, sind ein unverzichtbarer Begleiter auf Flusskreuzfahrten. Die SVS-Geschäftsstelle bietet eine ganze Reihe dieser Reiseführer an. Eine detaillierte Auflsitung befindet sich auf unserer Homepage.

Bestellungen unter info@svs-ch.ch. Mehr unter:
www.svs-ch.ch.

Externe Kosten:

Infras-Studie bestätigt gute Position der Binnenschiffahrt

Die Studie des Zürcher Büros Infras bezieht sich zwar „nur“ auf Deutschland, ist aber wirklich bemerkenswert: Der Güterverkehr per Binnenschiff trägt lediglich mit 0,8% (1,1 Mrd. Euro) – und damit so wenig wie kein anderer Verkehrsträger – zu den jährlichen externen Gesamtkosten des Verkehrs in Höhe von 149 Mrd. Euro bei. Darunter versteht man jene Kosten, die durch die Mobilitätsteilnehmer verursacht, aber nicht von ihnen getragen werden, z.B. durch Klimabelastung, Luftverschmutzung, Unfälle oder Lärm.

Negativer „Spitzenreiter“ ist der Strassengüterverkehr, der allein für 141 Mrd. Euro (94,5 %) der Kosten verantwortlich ist. Mit grossem Abstand folgen der Schienenverkehr mit 5,7 Mrd. Euro (3,8 %) und der inländische Luftverkehr mit 1,3 Mrd. Euro (0,9 %).

Zu diesem Ergebnis gelangt eine Studie mit dem Titel „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Strassen-, Schienen- und Binnenschiffverkehr 2017“, die im Auftrag des Verkehrsbündnisses „Allianz pro Schiene e.V.“ vom Züricher Institut Infras durchgeführt wurde. Damit wird bestä-tigt, dass die Binnenschifffahrt ein effizienter und umweltfreundlicher Verkehrsträger ist.

Untersucht wurden auch die Durchschnittskosten des Güterverkehrs in Deutschland im Jahr 2017. Eingeflossen in die Berechnung sind die für die Ermittlung der externen Verkehrskosten massgeblichen Kostenbereiche „Vor- und nachgelagerte Prozesse“, „Natur und Landschaft“, „Lärm“, „Unfälle“, „Luftschadstoffe“ und „Klima“. Die Binnenschifffahrt liegt dabei mit 2,19 Cent pro tkm nur kurz hinter der Güterbahn (2,04 Cent pro tkm). Die mit Abstand höchsten Durchschnittskosten des Güterverkehrs verursacht der Lkw mit 4,46 Cent pro tkm.

Höchste Zeit für neue Studie

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) kommentiert dazu, dass die „Allianz pro Schiene“ mit der vorliegenden Studie eine profunde und verkehrsträgervergleichende wissenschaftliche Untersuchung zu den Kosten des Verkehrs in Auftrag gegeben habe. Immerhin datiert die letzte Studie dieser Art, das sog. „Planco-Gutachten“, das seinerzeit vom deutschen Verkehrsministerium in Auftrag gegeben worden war, aus dem Jahr 2007, das Bezugsjahr für die Datengrundlagen war das Jahr 2005.

Deymann übernimmt Fluvia Tankrode

Mit am 20. August unterschriebener Vereinbarung übernimmt die in Haren (Ems) beheimatete Reederei Deymann alle Befrachtungsaktivitäten der Fluvia Tankrode für die Transporte im Nordwestdeutschen Kanalgebiet. Zudem werden vier Tankschiffe mit den dazu gehörigen Verträgen und das gesamte fahrende Personal sowie das Büropersonal übernommen. Es ist beabsichtigt, auch alle Partikulier-Schiffe in die Flotte zu übernehmen, die dann aus 20 Schiffen bestehen wird. Die Übernahme erfolgt zum 1. November 2019. Ab diesem Zeitpunkt werden die Tätigkeiten der Fluvia Tankrode durch die Deymann Tankrode Logistics GmbH in Hamburg ausgeführt. Fluvia selbst wird in Hamburg mit einer schlanken Struktur weiter vertreten sein, dies mit der Hauptaktivität langjährige Vercharterung von Tankschiffen. Mit dider Übernahm unternimmt Deymann nach eigenen Angaben einen wichtigen Schritt für die geplante Weiterentwicklung und Verstärkung der Aktivitäten im Transport von Meralölprodukten auf dem norddeutschen Markt. Fluvia ihrerseits betrachtet diese Transaktiin als ersten Schritt, um neben der Modernisierung der Mineralöl-Tankerflotte die Chemieflotte zu erweitern.

Späte Gewissensbisse

Im Präsentationsraum der Verkehrsdrehscheibe Schweiz befindet sich das Modell einer Crossair-Maschine. Zwar wird es kaum beachtet, doch neulich – anlässlich des Hafenbesuchs einer Versicherungsgesellschaft – wurde es von einer Dame fotografiert. Es ergab sich folgender Dialog: Hafenführer: „Sie interessieren sich für die Fliegerei?“ Besucherin: „Ja, ich war Flightattendant bei der Crossair“. H: „Dann muss ich Ihnen etwas beichten: Als ich vor Jahren nach einem Crossair-Flug aufstand, fand ich auf meinem Sitz ein Kaffilöffeli. Um dem Reinigungspersonal die Arbeit etwas zu erleichtern, steckte ich es in meine Fototasche.“ B: „Aha, so war das also mit dem Löffel, der uns damals gefehlt hat!“ H: „Er bewohnt seither unsere Besteckschublade, aber Ihnen werde ich ihn selbstverständlich zurückgeben“. B: Nein, bitte nicht - zuhause habe ich schon genug von dem Zeug“. Danach erzählte sie, wie sie seinerzeit einen Businessclass-Passagier beobachtete, wie er ein Cüpliglas in seinem Anzug verschwinden liess. In der Folge brachte sie ihm ein sauberes mit der Bemerkung: „Das dürfen Sie gerne mitnehmen“... *Urs Vogelbacher*

Somit bestand immenser Bedarf, endlich einen aktuellen Verkehrsträgervergleich zu erstellen.
Die Ergebnisse der nun vorliegenden Studie zu den externen Verkehrskosten in Deutschland stehen den in jüngster Vergangenheit geäusserten Vorwürfe in Richtung der Binnenschifffahrt entgegen, so etwa der Behauptung, Binnenschiffe würden massgeblich zur Schadstoffbelastung in Innenstädten beitragen oder die daraus abgeleitete Forderung nach einem „Tempolimit“ auf dem Rhein. Dies wird umso deutlicher, wenn man die nun errechneten externen Folgekosten ins Verhältnis mit der transportierten Gütermenge der einzelnen Verkehrsträger im Bezugsjahr 2017 setzt. Demnach verursacht die Binnenschifffahrt mit lediglich 4,93 Euro pro Tonne die geringsten Folgekosten. Zum Vergleich: Die externen Folgekosten pro Tonne betragen bei der Güterbahn 14,22 Euro, beim Lkw 44,59 Euro pro Tonne.

CESNI:
Es-Quin wird EU-Recht - Digitalisierung im Fokus

Am 2. August 2019 verabschiedete die Europäische Kommission (EK) den delegierten Rechtsakt zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 über Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, praktische Prüfungen, Zulassung von Simulatoren und medizinische Tauglichkeit. Damit übernimmt die EK den vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommenen Standard ES-QIN 2018 in ihren eigenen Rechtsrahmen.

Die Ausgabe 2018 von ES-QIN (Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt) enthält die 14 von CESNI am 8. November 2018 in Prag angenommenen Standards (siehe Pressemitteilung vom 8. November 2018). Sie sind in vier Kategorien unterteilt, die jeweils den in der Richtlinie vorgesehenen Kategorien entsprechen:

- Medizinische Tauglichkeitsstandards
- Befähigungsstandards
- Standards für praktische Prüfungen
- Standards für die Zulassung von Simulatoren

Eine konsolidierte Version von ES-QIN wird im Herbst 2019 auf der CESNI-Website veröffentlicht.

AG Digitalisierung nimmt Arbeit auf

Derweil hat die von CESNI eingesetzte neue ständige Arbeitsgruppe für Informationstechnologien erfolgreich ihre Arbeit aufgenommen. Vertreter der zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten der Europäische Union (EU) und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ZKR, der Verbände der Europäischen Binnenschifffahrt, der Wasserschutzpolizeien sowie der Europäischen Kommission, der Donaukommission und der ZKR entwickelten ein Arbeitsprogramm für die nächsten drei Jahre und begannen bereits mit deren Umsetzung. Ein Schwerpunkt der Diskussionen bildete die Integration der aktuell unabhängigen europäischen RIS (River Information Services) Expertengruppen in die Prozesse und Strukturen von CESNI. Die Arbeitsgruppe wird ihre anlässlich dieser Sitzung entwickelten Vorschläge dem Ausschuss vorlegen, der darüber am 15. Oktober dieses Jahres entscheiden wird.
Der Ausschuss hat mit einem Beschluss im November vergangenen Jahres die neue ständige Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI) eingesetzt, um sein Arbeitsprogramm im Bereich der Informationstechnologien umzusetzen. Diese neue Arbeitsgruppe ist bereits die dritte ihrer Art, die es ermöglicht, auf die wertvollen Erfahrungen der bestehenden Arbeitsgruppen für Technische Vorschriften (CESNI/PT) und für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) zurückzugreifen. Die Hauptaufgabe von CESNI/TI besteht darin, technische Standards im Bereich der Informationstechnologie, auch für RIS, auszuarbeiten und die ordnungsgemässe Umsetzung der Standards sowohl für die RIS als auch in anderen Bereichen der Informationstechnologie zu fördern und Leitlinien und Analysen zu den Standards in der Informationstechnologie zu entwickeln. Auf diese Weise wird CESNI/TI wichtige Weichenstellungen für die Digitalisierung und Automatisierung der Binnenschifffahrt vornehmen und damit deren nachhaltige Entwicklung unterstützen.

Neue IVR-Generalsekretärin

Frouwke Klootkijk-de Vries wurde per 1. September 2019 als neue Generalsekretärin der IVR gewählt. Sie stellt sich selbst wie folgt vor: „ich arbeite und wohne in Rotterdam mit Mann und 2 Söhnen. Nach Abschluss meiner Studien in sowohl Betriebswirtschaftslehre (Spezialisierung Marketing) als auch Jura (Spezialisierung Gesellschaftsrecht), habe ich acht Jahre an der Erasmus Universität Rotterdam gearbeitet, unter anderem als Unterrichtskoordinatorin des englischsprachigen Fachgebiets “Maritime & Transport Law”. Aufgrund meiner Position an der Erasmus School of Law hatte ich das Vorrecht, Einsicht in den Transportsektor zu erlangen und ein grosses Netzwerk innerhalb dieses Sektors aufzubauen. Ich freue mich darauf, meine Leidenschaft für Transportrecht (insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt) innerhalb der IVR ausbauen zu können und Sie alle in der Zukunft persönlich kennenzulernen.“.

Ein Oldie erinnert sich: Ein Nietsch

Ab 1983 war der Schreibende Mitglied der ZKR-Arbeitsgruppe „Gefährliche Güter". In diese Zeit fiel die Ausarbeitung der Bauvorschriften für Doppelhüllenschiffe. Dabei gab es unzählige Diskussionen, u.a. über die Mindestabmessungen der Einstiegsluken zu Wallgängen. Platz ist da nicht viel vorhanden, gleichwohl müssen diese Luken für Atemschutzgeräteträger begehbar sein. Nach längerem hin und her meinte der Vorsitzende Klaus Ridder schliesslich: „Ach Leute, schaffen wir doch eine neue Masseinheit: Ein Nietsch – wenn der Paul hindurch kommt, schaffen es alle andern auch". Paul Nietsche war Schiffbau-Ingenieur der bei der SCAR-Werft in Strassburg, Vertreter der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas und Experte der französischen Delegation bei der ZKR. Genau so gut wie im Schiffbau kannte er sich in der Gastronomie aus. Mit seinen diesbezüglichen Empfehlungen lag man nie falsch. Allerdings blieben die wirtschaftskundigen Erkenntnisse nicht ohne Auswirkung auf seine Körperfülle. Bild: Paul Nietsche (4. von links) am 5. September 1985 an Bord des WSA-Bereisungsbootes DUISBURG. *Urs Vogelbacher*

Workshop Niedrigwasser und die Rheinschifffahrt

Kaum ein Binnenschifffahrtsthema beherrschte die Medien in den letzten Monaten so sehr, wie das Niedrigwasser des vergangenen Jahres. Die ZKR möchte dem Rechnung tragen und lädt wie folgt ein:

ZKR Workshop „NIEDRIGWASSER UND DIE FOLGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT", 26. November 2019 in Bonn.

Der Workshop möchte Beiträge zur Bewältigung dieser Herausforderungen der Binnenschifffahrt liefern, in dem die wirtschaftlichen Folgen von Niedrigwassern für die Binnenschifffahrt und die gesamte Wirtschaft sowie für die nautischen Verhältnisse des Rheins analysiert, neue Erkenntnisse der Klimaforschung, insbesondere zu den Rheinabflüssen vorgestellt und Diskussionen zu den Anpassungsstrategien zur Flotte, Logistik und Infrastruktur aber auch zu den Anforderungen der Schifffahrt an eine leistungsfähige Wasserstrasse angeregt werden. Ferner werden die ökologischen Herausforderungen und Grenzen einer Anpassung der Infrastruktur sowie Fragen zur Wasserbewirtschaftung und zu digitalen Hilfsmitteln herausgearbeitet werden.

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

Sie steuern die Güterströme.

Wir den Geldfluss.

Die BLKB – Sparring Partner für leistungsstarke Unternehmen.
info@blkb.ch, Telefon 061 925 94 94

blkb.ch/firmenkunden

Basellandschaftliche Kantonalbank

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 | Birsfelden | Muttenz
www.port-of-switzerland.ch

SVS

SVS-Herbst-Apéro 2019

Sehr geehrte Mitglieder unserer Vereinigung

Auch dieses Jahr findet der traditionelle SVS-Herbstapéro statt. Gastgeber im 2019 ist das Unternehmen Danser Switzerland AG, das auch den Apéro offeriert. Zu diesem Anlass möchten wir Sie wie folgt einladen:

Montag, 21. Oktober, 17.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr, Dreiländereck, Kleinhüningen (Plattform unterhalb der „Sandoase“)

Im Rahmen eines gemütlichen Beisammenseins informiert das gastgebende Unternehmen über ihre Aktivitäten und Pläne – ausserdem liegt dort ein Koppelverband zur Besichtigung. Dazu orientieren wir Sie über die neuesten Themen der SVS.

Eintritt frei!

Es hat nur wenige Parkplätze. Es wird empfohlen, den öffentlichen Verkehr zu benutzen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und bitten Sie um Anmeldung mit untenstehendem Talon.

Mit freundlichen Grüssen

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Der Geschäftsführer

André Auderset

Anmelde-Talon

zum SVS-Herbst-Apéro vom 21. Oktober 2019

Gerne werde/n ich/wir teilnehmen: Anzahl Personen: ……..

Vorname/Name (evt. Firma): ……

Adresse: ……..……..

Datum/Unterschrift: ……

Wir bitten Sie, uns Ihre Anmeldung per Mail (info@svs-ch.ch) oder per Post (SVS, Postfach 362, 4019 Basel) **bis spätestens 14. Oktober 2019** zukommen zu lassen.