

Neue RheinSchPersV:

**Gleiche Regeln für Europas
Binnenwasserstrassen**

Am 1. April 2023 tritt die neue «Rheinschiffpersonalverordnung» (RheinSchPersV) für die Rheinanliegerstaaten und Belgien in Kraft. Nun, was bedeutet dies für die Schweiz? Hier sind für den Vollzug der neuen «RheinSchPersV» die Schweizerischen Rheinhäfen verantwortlich. Als ihr Delegierter nimmt Roland Blessinger an den jeweiligen Facharbeitsgruppen- und Ausschusssitzungen bei der ZKR teil. So erhalten wir nachfolgend Antworten aus erster Hand auf die Fragen, die wegen der neuen «Rheinschiffpersonalverordnung» aktuell sind.



Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement SRH

SVS aktuell: Warum braucht es eine neue «Rheinschiffpersonalverordnung»?

Entlang des Rheinkorridors entwickelt die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) Sicherheitsvorschriften für das Personal, das sich an Bord der Schiffe auf dem Rhein befindet. Diese Vorschriften betreffen die Befähigungen des Personals und insbesondere die erforderlichen Kompetenzen der Schiffsführer. Ferner haben sie die Zusammensetzung der Besatzungen zum Gegenstand. Der Grund, dass es nun eine neue «RheinSchPersV» gibt, liegt darin, dass die Europäische Union (EU) eine neue Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschiffahrt erlassen hatte. Folglich musste die ZKR reagieren – und sie setzt am 1. April die neue, harmonisierte «RheinSchPersV» in Kraft. Würde

dies nicht geschehen, gäbe es auf dem Rhein Regelungen, die unterschiedlich zu jenen auf den anderen Binnenwasserstrassen in Europa wären. Ab dem 1. April verweisen die EU und ZKR also auf die gleichen Standards, was ein wichtiges Gebot europaweit erfüllt, nämlich das der Einheit der Materie.

Wie kann sich die Schweiz als Drittstaat der EU und als ZKR Mitgliedsstaat verhalten?

Das zeigt das folgende Beispiel: Es lag 2006 ein Anliegen der Schweiz vor, diese beiden Aspekte zu klären und zu stabilisieren. Auf Einladung des damaligen schweizerischen Präsidiums der ZKR unterzeichneten die für die Rheinschiffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz die «Basler Erklärung». Dadurch wird eine Vertiefung der institutionellen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU im Bereich der Binnenschiffahrt angestrebt. Der Anstoss dazu ist also von der Schweiz gegeben worden.

Ein anderes Beispiel datiert von 2015. Damals ist der europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards in der Binnenschiffahrt CESNI gegründet worden. CESNI verfolgt den Zweck, technische Standards für die Bereiche Binnen-

Inhalt

| | |
|---|----------|
| <i>Neue RheinSchPersV: Gleiche Regeln für Europas Binnenwasserstrassen</i> | 1 |
| <i>Neues Schalter-Team</i> | 3 |
| <i>Schiffahrt am Rhein - wie die alten Römer</i> | 4 |
| <i>ex-«Crystal»-Luxusschiffe: Wieder auf dem Markt</i> | 5 |
| <i>Innovativer GEFO-Neubau: «Canaletto»: Niedrigwasser- Schiff mit Hybridantrieb</i> | 6 |
| <i>Tankstelle für Kleinschiffahrt im Hafenbecken I eröffnet</i> | 7 |
| <i>Häfen Ludwigshafen und Mannheim: Zufrieden mit dem Jahresumschlag 2022</i> | 8 |
| <i>Quartalsreporting LITRA: Bahngüterverkehr bleibt auf hohem Niveau</i> | 9 |
| <i>BDB und ver.di spannen zusammen: Mehr Geld und mehr Personal für den WSV</i> | 10 |
| <i>Ein Oldie erinnert sich: I: Shopping bord - à - bord II: Der Dreisprachenstempel</i> | 10 11 |

schiffe, Besatzung und Informationstechnologie auszuarbeiten und zu erlassen. Der CESNI Ausschuss setzt sich aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten der ZKR und der EU zusammen – auch die Schweiz als ZKR Mitglied kann mitgestalten.

Das heisst, die ZKR verweist innerhalb der «RheinSchPersV» auf einen europäischen Standard, der dann per 1. April auch in der Schweiz angewendet wird?

Ja, genau. In erster Linie mit dem europäischen Standard für Berufs-

SVS aktuell

Aktuelle Informationen aus Schifffahrt und Häfen

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, Jelena Dobric, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.



 **birsterminal**
Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

**IHR PARTNER FÜR
CONTAINERLOGISTIK**

TANGO SHIPPING LINE

- 2x WÖCHENTLICH
- REEFER
- GEFAHRGUT
- OUT OF GAUGE
- STUFFING & STRIPPING
- SCHWERCOLLI

Birsterminal AG **Hafenstrasse 54 / P.O. Box** **info@birsterminal.ch** **phone +41 (0) 61 377 80 00**
CH-4127 Birsfelden **Rhine Port Basel-Birsfelden** **www.birsterminal.ch** **fax +41 (0) 61 377 80 17**

qualifikationen (ES-QIN). - Der ES-QIN besteht aus fünf Teilen:

1. Befähigungsstandards,
2. Standards für praktische Prüfungen,
3. Standards für die Zulassung von Simulatoren,
4. Standards für medizinische Tauglichkeit (allgemeine Tauglichkeit, Seh- und Hörvermögen),
5. Standards für besatzungsbezogene Dokumente.

Die Schweiz hatte den Vorsitz für die Erarbeitung von Standards für die Zulassung von Simulatoren.

Also nochmals: Wir haben die EU Richtlinie, ES-QIN und die «RheinSchPersV». Ist das nicht alles kompliziert zu verstehen?

Das könnte man so sehen. Für die Schweiz ist die gültige «RheinSchPersV» massgebend. Mit dieser Verordnung haben wir eine Rechtsgrundlage für den Vollzug.

Eigentlich bräuchten in dem Fall die anderen Rheinanliegerstaaten keine «RheinSchPersV», da diese Rheinanliegerstaaten sowieso die EU Richtlinie umsetzen müssen?

Der grosse Vorteil als ZKR-Mitgliedsstaat ist die Korridorsicht von der Mittleren Rheinbrücke bis zum Meer. Auf dieser 870 Kilometer langen Strecke geht es um den Grundsatz der Einheit des Regimes und der Gleichbehandlung auf dem Rhein. Die Beschlüsse werden einstimmig entschieden – auch wenn es bei der Schweiz nur um 3.7 Kilometer Rhein geht. Nicht zuletzt geht es um die Freiheit und Marktzugang der Schifffahrt entlang des Rheinkorridors. Ich glaube nicht, dass die anderen ZKR-Rheinanliegerstaaten auf dieses völkerrechtliche Privileg verzichten wollen, das bereits über 200 Jahre alt ist.

Was sind denn die Hauptvorteile dieser neuen gesamteuropäischen Sicht?

Der ES-QIN ist der Grundbaustein für ein modernes und hochqualifiziertes Binnenschifffahrtsgewerbe. Er fördert die Mobilität der Arbeitskräfte, erhöht die Attraktivität des Schifffahrtsgewerbes und gewähr-

leistet eine sichere Schifffahrt durch anspruchsvolle Anforderungen an die Fähigkeiten und Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder. Nicht zuletzt lassen sich Standards schnell an technische und logistische Innovationen anpassen.

Letzten Herbst konnten wir an der Berufsausstellung zwei neue nautische Berufe vorstellen. Gibt es dafür einen Zusammenhang zu den europäischen Standards?

Ja, mit dem Befähigungsstandard des ES-QIN und der Einführung eines Standards für die praktische Prüfung hat dies Konsequenzen für die Ausbildung. Die alte Berufsausbildung als Matrosin/e hätten wir nicht mehr weiterführen können. Dafür haben wir nun zwei attraktive Binnenschifffahrtsberufe: «Nautische Fachfrau/mann» oder «Kapitänin, Kapitän in der Binnenschifffahrt». Hätten wir nichts gemacht, gäbe es den Nautiker-Beruf in der Schweiz nicht mehr.

Erhofft man sich so den Fachkräfte-

mangel auf der Binnenschifffahrt entgegenzutreten?

Hoffnung ist hier fehl am Platz. Die Realität zeigt uns, dass wir viel zu wenig Fachleute auf den Binnenschiffen haben. Die Rahmenbedingungen sind mit der EU Richtlinie, ES-QIN und der «RheinSchPersV» gelegt. Für Quereinsteiger wird es einfacher Fuss in der Binnenschifffahrt zu fassen. Nun braucht es den Willen der Wirtschaft, Investitionen für die Aus- und Weiterbildung zu tätigen.

Dafür wird auch innerhalb der Automation und Fernsteuerung der Schiffe gearbeitet. Glauben Sie nicht, dass dies die Schifffahrt entlasten würde?

Ja, vielleicht ... eher unwahrscheinlich. Ich kann diesbezüglich keine Prognose abgeben. Den Fachkräftemangel haben wir aber schon heute. Bis die Automation und Fernsteuerung technisch und regulatorisch soweit sind, brauchen wir vermehrt Fachkräfte. Diese Fachkräfte werden in Zukunft zu hochqualifizierte Spezialisten in der Binnenschifffahrt ausgebildet.

Neues Schalter-Team



Seit dem 1. Januar 2023 wird der Schifffahrtsschalter und die Patentprüfungen von einem neuen Team betreut. Die vier Mitarbeitenden haben die Räumlichkeiten an der Hafenstrasse 4 in Birsfelden bezogen und konnten bereits erste Kunden empfangen. Die meisten Schiffsankünfte sind in Birsfelden und Auhafen. Folglich schätzt die Kundschaft die Dienstleistungen in Birsfelden. Der Schifffahrtsschalter ist jeweils dienstags und donnerstags von 8:00-12:00 Uhr geöffnet. Ausserhalb der Öffnungszeiten können individuelle Termine per Mail vereinbart werden. v.l.n.r. Jeniffer Keller, Teamleiter Lukas Sibler, Nadja Keusch, Sandra Baumgartner

Kommen wir zurück zum Inkrafttreten der «RheinSchPersV». Nun haben wir von Ihnen gehört, dass der Rhein und die restlichen Binnenwasserstrassen in Europa harmonisiert worden sind. Es wird jeweils auf den europäischen Standard verwiesen. Das heisst, es gibt rheinische und europäische Dokumente des gleichen Standards?

Ja, das ist so. Grundsätzlich haben wir entlang des Rheines Wahlfreiheit. Die Muster der besatzungsbezogenen Dokumente sind jeweils gleich, gemäss ES-QIN Teil 5. Der grösste Unterschied ist die Titelseite. Entweder haben wir Dokumente mit EU Sternchen oder Dokumente mit einem ZKR Anker und Flagge des ZKR Mitgliedstaates. Für die Schweiz hat diese Zweiteilung einen kleinen Nachteil.

Welcher wäre was, und wie stellt sich das praktisch dar?

Der Schweiz ist es nur erlaubt, ZKR-Dokumente auszuhändigen und zu bearbeiten. D.h., Besatzungsmitglieder haben in der Schweiz keine Wahlfreiheit und können nur mit rheinischen Dokumenten bedient werden. Zusätzlich benötigen wir als Schweiz einen Zugang zu der europäischen Besatzungsdatenbank.

Neu werden die Dokumente wie Befähigungszeugnisse in einer Datenbank verwaltet. Neben der Bearbeitung der Dokumente benötigt auch die Schifffahrtspolizei Zugriff auf die Datenbank. Denn, neuerdings, kann ein Schiffsführer lediglich ein digitales Dokument mit einem QR-Code mit sich führen. Die Schifffahrtspolizei kann anhand des QR-Codes die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses überprüfen.

Sind die Schweizerischen Rheinhäfen am 1. April bereit?

Die Schweizerische Rheinhäfen haben die Dienstleistungen des Schifffahrtsschalters näher zum Kunden verlegt. Seit dem 2. Januar 2023 bieten wir die Dienstleistungen mit einem neuen Team in Birsfelden an. Neben dem Einrichten und Bestellen der neuen Borddokumente arbeiten wir mit der geltenden «RheinSchPersV», und bereiten wir uns für den 1. April vor. Danach gilt nur noch die neue «RheinSchPersV». Das Team ist aktuell gefordert, jedoch erhalten wir ein sehr gutes Feedback vom Schifffahrtsgewerbe.

Inwiefern sind die Schweizerischen Rheinhäfen als Patentprüfungskommission betroffen? Unlängst haben wir lesen können, dass keine Patentprüfungen im Jahr 2023 durchgeführt werden.

mission betroffen? Unlängst haben wir lesen können, dass keine Patentprüfungen im Jahr 2023 durchgeführt werden.

Ja, die neue «RheinSchPersV» verweist auf den Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN). Der ES-QIN fordert eine praktische Prüfung. Wir sind noch nicht in der Lage, in der Schweiz eine praktische Prüfung, sei es an Bord oder am Simulator, durchzuführen. Wie immer, eine Ausarbeitung eines neuen Prozesses benötigt Zeit.

Wo kann sich das Gewerbe über die Neuerungen näher informieren?

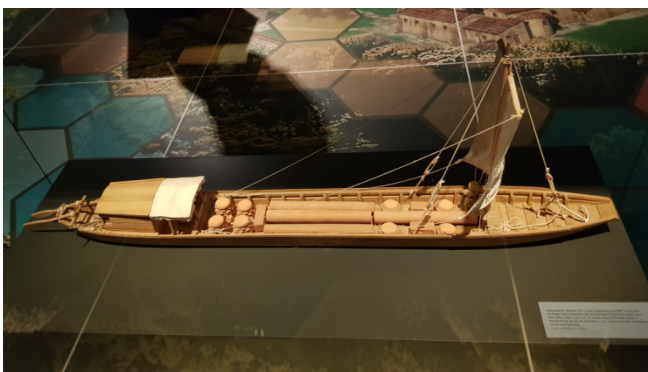
Generell bietet die ZKR sehr gute Informationen an. Jüngst hat die ZKR eine Pressemitteilung mit Links veröffentlicht:

<https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20221128de.pdf>
Persönlich finde ich die Homepage von CESNI über Berufsqualifikationen sehr hilfreich:

<https://www.cesni.eu/de/berufsqualifikationen/>

Fragen kann man gerne via patent@portof.ch per Email stellen oder telefonisch 061 639 95 95 und die SRH bieten auch individuelle Beratungstermine an.

Schifffahrt am Rhein - wie die alten Römer



Seit Herbst 2022 bis Sommer 2023 präsentiert das Netzwerk Museen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz insgesamt 38 Ausstellungen zum Thema Rhein. Die Sonderausstellung «Weidlinge» im Hafenumuseum dürfte der Leserschaft wohl schon bekannt sein. Interessant ist aber auch «Ave Caesar – Römer, Gallier und Germanen am Rhein» im Basler Antikenmuseum. Dort ist u.a. das Rekonstruktionsmodell eines römischen Rheinprahms im Massstab 1:22,5 zu sehen. Das 25 m lange und 2,5 m breite Original wurde 1997 in Veldhuizen am Leidsche Rijn entdeckt. Das verwendete Eichenholz datiert aus dem Jahr 148 n.Chr. (+/- 6 Jahre). Das Schiff blieb im Einsatz bis um 190/200 n.Chr. Als es vermutlich bei einem Anlegemanöver verunglückte. Nach der Hebung im Jahr 2003 wurde das Wrack sorgfältig konserviert. Es steht heute im Museum «Castellum Hoge Woerd» in De Meern. Foto / Text: Urs Vogelbacher.

ex-«Crystal»-Luxusschiffe:

Wieder auf dem Markt

Dank dem Zusammenspiel der in Basel domizilierten Unternehmensgruppe River Advice und den zuständigen Behörden, kommen die fünf Fluss-Kreuzfahrtschiffe der in Konkurs gefallenen Crystal Cruises wieder in den Markt. Sie vergrössern auch die Bedeutung der Schweiz in der Flusstouristik, denn vier der fünf Schiffe wurden unter Schweizer Flagge gestellt und deren Halter- sowie Betriebsfirmen in Basel domiziliert.

Zur Geschichte: Crystal Cruises war bis 2015 ein Tochterunternehmen der japanischen Reederei Nippon Yusen Kaisha. 2015 übernahm Genting Hong Kong das Unternehmen. Nebst einem Expeditionsschiff umfasste die Flotte im maritimen Kreuzfahrtbereich die beiden Schiffe Crystal Serenity und Crystal Symphony sowie im Flussbereich fünf Schiffe der höchsten Luxusklasse.

Im Januar 2022 meldete Genting Hong Kong als Folgeerscheinung der Corona-Epidemie Insolvenz an. Im Juni 2022 übernahm der britische Reiseveranstalter A&K Travel Group Ltd. (Abercrombie & Kent) die Hochseeschiffe sowie die Marke Crystal Cruise und will nach der Renovierung der beiden Schiffe die Kreuzfahrtaktivitäten im Herbst 2023 wieder aufnehmen.

River Advice übernahm

Das Unternehmen River Advice mit Sitz in Basel, hatte im Auftrag der Insolvenzverwalter aus Hongkong, Malta und Deutschland 2022 das Management der fünf Kabinenschiffe im Flussbereich übernom-

men. Dies beinhaltete die Sicherstellung der Assets, die Überführung in sichere Häfen, Inventarisierung, Bewachung, Versicherung, Zertifizierung etc.

Aufwändiges Verfahren

Nach einem aufwändigen, internationalen Bieterfahren haben nun alle fünf Schiffe den Besitzer gewechselt. Es handelt sich um

- die schon etwas ältere (Ablieferung 1987) Riverside Mozart (vorher: Crystal Mozart),
- die beiden 2017 abgelieferten Riverside Bach (vorher: Crystal Bach) und Riverside Mahler (vorher: Crystal Mahler)
- die beiden 2018 abgelieferten Riverside Debussy (vorher: Crystal Debussy) und Riverside Ravel (vorher: Crystal Ravel)

Die Riverside Mozart stammt von der Deggendorfer Werft, die anderen vier wurden von MV Werften Wismar gebaut.

River Advice als erfahrener «white label service provider», strukturierte und begleitete dieses internationale, komplexe Geschäft für die neuen Eigentümer und für ein re-

SVS-GV

Die SVS-GV findet am 4. April 2023 ab 17.00 Uhr auf dem Kabinenschiff «Grace» statt, die am Klybeck-Steiger vertäut ist. Mitglieder und Gäste sollten die Einladung bereits erhalten haben. Wer sich noch anmelden möchte, kann dies direkt auf der SVS-Homepage www.svs-ch.ch tun.

nommiertes Hotelunternehmen aus Hamburg, welches ab sofort als RIVERSIDE LUXURY CRUISES in den Flusskreuzfahrtmarkt einsteigt.

Die Erfahrung und breite Service-Palette von River Advice führte dazu, dass sowohl die Schiffshaltergesellschaft (Riverside Collection Investment) als auch die Reederei (Riverside Collection Operations) in Basel angesiedelt werden konnten. Alle Services (Nautik, Technik, Hotel, Admin) werden –«white label»- von River Advice erbracht. White Label heisst: Gegen aussen ist ausschliesslich der Brand oder Reiseveranstalter sichtbar, die Leistungen werden quasi «unsichtbar» von River Advice erbracht.

Wirtschaftliche Dimension

Die wirtschaftliche Dimension dieses Neugeschäfts ist für die Region Nordwestschweiz beachtlich: Ca 400 Crew-Arbeitsplätze auf den 5 Schiffen (alle mit Schweizer Arbeitsverträgen), ca. 50 Mio. CHF Jahresumsatz, die in Basel versteuert werden, und ca. 60 Mio. CHF Investition für den Kauf der Schiffe, betont Robert



Zwei der neu in der Schweiz eingeflaggt Luxus-Kreuzfahrtschiffe: Die «Riverside Debussy» (links) und die «Riverside Ravel».

Straubhaar, Präsident von River Advice.

Warum diese Geschäftsansiedelung gelang, sieht Straubhaar nicht zuletzt darin begründet, dass in den letzten zwei Dekaden eine Art Cluster für die Flusskreuzfahrtindustrie in Basel entstanden sei. Ohne die Kompetenz und Erfahrung der zuständigen Behörden, zusammen mit dem Know-How der besten Schifffahrtsanwälte hier vor Ort,

wäre diese «Übung» nicht gelungen, so Straubhaar.

Auch die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als zuständige Behörde waren gefordert und haben dazu beigetragen, innerhalb eines engen Zeitfensters die notwendigen Prüfungen vorzunehmen, damit die Schiffe im Schiffsregister Basel-Stadt eingetragen werden konnten. Diese Aufgabe hätten die SRH aber gerne angenommen, verdeutlicht

deren Direktor Florian Röthlingshöfer: Ein enges Zusammenspiel zwischen River Advice, dem Schiffsregister Basel-Stadt und uns war notwendig, um dem Geschäft zu einem positiven Abschluss zu verhelfen. Dank dem frühzeitigen Einbezug hat uns River Advice die speditive Prüfung der optimal vorbereitenden Unterlagen ermöglicht. Wir freuen uns, vier dieser besonderen Schiffe nun unter Schweizer Flagge in Basel begrüßen zu dürfen.»

Innovativer GEFO-Neubau:

«Canaletto»: Niedrigwasser-Schiff mit Hybridantrieb

Die GEFO Shipping Group hat den Neubau «Canaletto» in Fahrt gesetzt, ein für extreme Niedrigwassersituationen optimierter, hoch innovativer Tanker. Die „Canaletto“ ist ausgestattet mit einem dieselelektrischen Hybridantrieb, dessen Generatoren die neueste EU-Abgasnorm «Stage V» deutlich unterschreiten. Damit leistet das Schiff einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und zur Stärkung des Verkehrsweges Wasserstrasse.

Innovation und Umweltfreundlichkeit standen bei der Entwicklung dieses Niedrigwasser-Tankschiffes

im Vordergrund. Die aktuelle EU-Abgasnorm «Stage V» schreibt in der relevanten Motorenklasse die Re-

duzierung der Emissionen von Feinstaub um 65% und von Stickoxiden um 50% im Vergleich zu den herkömmlichen Schiffsmotoren vor. Die hocheffiziente Motorisierung der Canaletto wird diese Vorgaben weit übererfüllen. Die Grenzwerte für Stickoxide werden nochmals um mehr als 50% und für Feinstaub um mehr als 70% unterschritten.

Zudem verfügt das Schiff über speziell entwickelte wassergekühlte Schiffsbatterien, die durch ein intelligentes Powermanagementsystem zum effizienteren Betrieb der Generatoren beitragen und zeitweise vollelektrisches Fahren sowie die komplette Energieversorgung im Liegebetrieb ermöglichen.



Maximale Flexibilität

Für die maximale Flexibilität bei den zu transportierenden Chemieprodukten ist das Schiff mit acht Edelstahltanks ausgerüstet, davon zwei Spezialtanks mit besonderer Beschichtung in abgetrennten Tanksektionen. Drei getrennte Lade-/Löschsysteme bedeuten zusätzliche Flexibilität. Durch dieses innovative Design ist die Canaletto in der Lage, gleichzeitig sowohl verschiedene Chemieprodukte als auch Spezialprodukte mit hoher Dichte wie Säuren und Laugen zu transportieren.

Im Falle von extremem Niedrigwasser kann die Canaletto ihre Stärke besonders gut ausspielen. An kritischen Stellen wie z.B. am Mittel- und Oberrhein kann es selbst bei einem Stand von 30 Zentimetern am Pegel Kaub mit einer Ladung von rund 500 Tonnen noch verkehrssicher manövrieren.

ren, was einer Mehrmenge gegenüber konventionellen Tankschiffen in dieser Grössenklasse von über 50% entspricht. Das Schiffskonzept wurde von der GEFO in Zusammenarbeit mit Neptun Ship Design, Rostock, und nach Anforderungen der BASF in Ludwigshafen entwickelt. Für die BASF wird die GEFO das Schiff langfristig betreiben.

Das neue Schiffsdesign wurde im Hinblick auf Tragfähigkeits-, Strömungs-, Widerstands- und Propulsionsverhalten für einen effizienten Betrieb unter speziellen Anforderungen in der Versuchsanlage beim Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. berechnet und in Modellversuchen getestet und optimiert.

Kanal-tauglich

Eine weitere Besonderheit ist, dass der Spezialtanker mit den üblichen Standard- Abmessungen (110 Meter Länge x 11,45 Meter Breite) alle gängigen Lade- und Löschstellen anfahren kann und darüber hinaus in der Lage ist, die west-

deutschen Kanäle zu befahren. Für die Fahrten auf den Kanälen werden mit Hilfe von weiteren technologischen Innovationen neue Sicherheitsstandards gesetzt. Ein neu entwickeltes Frühwarnsystem zum Schutz vor Brückenanfahrungen und eine echolotbasierte Tiefenlinienaufzeichnung zur Unterstützung einer optimierten Abladung tragen zur erhöhten Sicherheit bei.

Neben der Canaletto wird GEFO in diesem Jahr noch 8 weitere Edeltankanker in Fahrt bringen, zwei hiervon mit 86m Länge. Diese werden von modernen Dieselmotoren nach der neuesten EU-Abgasnorm „Stage V“ angetrieben und sind ebenfalls für Niedrigwassersituationen optimiert.

Investitionen über 400 Mio.

Die Investitionen sind Teil eines Investitionsprogramms über insgesamt € 400 Mio., das mit der Ablieferung der 8 Edeltankanker seinen Abschluss findet. Zum Investitionsprogramm gehören neben 26 Neubauten, hiervon 10 Seetanker, auch 13 Ankäufe von modernen Gebräuchttankern.

Im Bereich der Seetanker wurde die Flotte mit 6 Edeltankankern à 3.800 tdw und 4 Edeltankankern à 7.500 tdw auf insgesamt 25 Einheiten ausgebaut.

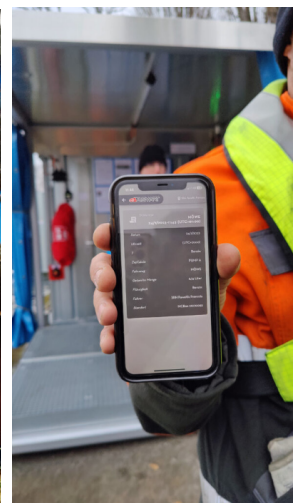
Ausbau der Gastankerflotte

Zudem erfolgte im Jahr 2022 ein weiterer Ausbau der Gastankerflotte durch die drei Neubauten Slot Dover, Slot York und Schloss Tramontana. Im laufenden Jahr werden noch die beiden Gastanker Schloss Imola und Schloss Quedlinburg die Flotte von insgesamt 24 Gastankern komplettieren.

Die GEFO-Flotte besteht aus insgesamt 150 eigenen und gecharterten Tankern, hiervon 25 Seeschiffe. Der Einsatz erfolgt in den 5 Geschäftsbereichen: Chemicals DeepSea, Chemicals Coating Rhein/ARA, Chemicals Stainless Steel Rhein/ARA, Gastanker Rhein/ARA und Oilshipping Rhein/ARA.

Im Jahre 2022 transportierte die GEFO Shipping Group rund 17 Mio. Tonnen flüssige Chemiegüter und Mineralölprodukte. Es wurde insgesamt ein Umsatz von 650 Mio. Euro erwirtschaftet.

Tankstelle für Kleinschiffahrt im Kleinhüninger Hafenbecken I eröffnet



Seit Ende Januar ist die Tankstelle für Kleinboote im Hafenbecken I eröffnet. Per Mobiltelefon können sich die Bootsführer einloggen und selbstständig ihre Boote tanken. Bei der Eröffnung wurde eine kurze Ansprache vom Bereichsleiter für Schifffahrt und Hafenbetrieb Daniel Kofmel gehalten, gefolgt von einer kurzen Demonstration mit dem Arbeitsboot MÖWE. Achtung: Für die Nutzung der Tankstelle sowie das Befahren des Hafenbeckens I muss eine Bewilligung der Schweizerischen Rheinhäfen vorliegen. Bewilligungen für das Befahren des Hafenbeckens I werden auf Antrag und nach Prüfung auf Bewilligungsfähigkeit nur an die gewerbliche, motorisierte Kleinschiffahrt erteilt.

Häfen Ludwigshafen und Mannheim: Zufrieden mit dem Jahresumschlag 2022

Die Häfen Ludwigshafen und Mannheim blicken auf ein zufriedenstellendes Geschäftsjahr 2022 zurück: insgesamt wurden 13'244.767 t Güter wasserseitig umgeschlagen, davon 5,7 Millionen t Güter in Ludwigshafen und 7,5 Millionen t in Mannheim. Auf den wasserseitigen Containerumschlag entfielen insgesamt 1.484.095 t; davon 752.355 t in Ludwigshafen und 731.740 t in Mannheim. Die Binnenschiffe entlasteten damit die Strassen um rund 3'750 LKW pro Tag.

„Die aktuellen Zahlen belegen die Bedeutung der Binnenhäfen in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Häfen sind nicht nur das „Tor zur Welt“ für Import- und Exportgüter. Sie bieten der regionalen Wirtschaft ein umweltschonendes Logistikangebot.

Erfolgreiche Verlagerung

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Schiff und die Bahn wird hier seit Jahrzehnten erfolgreich praktiziert. Die Binnenhäfen stehen damit für Arbeitsplätze, regionale Produktion, Handel und die sichere Versorgung der Bürgerinnen und Bürger mit Gütern und Energie.“ Sagte am Mittwoch, den 25.01.2023, der Direktor des Hafens Mannheim Uwe Köhn.

„Für das Jahr 2023 haben sich beide Häfen vorgenommen, gemein-

sam die ebenfalls umweltrelevanten Themen City-Logistik und den möglichen Einsatz von Wasserstoff weiter zu forcieren. Unsere stadtnahen Logistikflächen werden hier eine wichtige Rolle spielen können.“ blickt Franz Reindl, Chef des Hafens Ludwigshafen nach vorne.

Der wasserseitige Güterumschlag in den Mannheimer Häfen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 254.551 t (+3,50 %) von 7.271.551 t auf 7.526.102 t Güter. Der wasserseitige Güterumschlag im Ludwigshafener Hafen fiel um 1.147.502 t von 6.866.167 t auf 5.718.665 t Güter (-16,71 %).

Die Tonnage im Containerumschlagsverkehr in Ludwigshafen sank um 130.796 t auf 752.355 T. Das sind 14,8 % weniger als im Vorjahr. In den Mannheimer Häfen sank die Tonnage von 853.740 t auf 731.740 T. Dies ist ein Rückgang im

Vergleich zum Vorjahr um 14,24 %. Ursache ist die Komplettsanierung einer Hafenbrücke, die als wichtige Zufahrt dient.

In welchen Gütergruppen der Umschlag am höchsten ist, hängt stark von den ansässigen Hafenunternehmen ab und ist daher in den Häfen sehr unterschiedlich. In Ludwigshafen machen die chemischen Erzeugnisse den grössten Teil des Umschlags aus, gefolgt von Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase. Die drittgrösste Gütergruppe sind Steine und Erden. In Mannheim wird der höchste wasserseitige Umschlag im Bereich „Feste mineralische Brennstoffe“, erzielt, gefolgt von der Gütergruppe „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Chemische Erzeugnisse“.

Unterschiedliche Entwicklung

In den Gütergruppen entwickelte sich der wasserseitige Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahr im Hafen Ludwigshafen wie folgt: Die Gütergruppe „Chemische Erzeugnisse“ verzeichnete einen Rückgang von 455.929 t auf 2.552.080 t (-15,16 %). Die Gütergruppe „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sank ebenfalls von 1.824.768 t auf 1.552.035 t (14,95 %). Die drittstärkste Gütergruppe „Steine und Erden“ sank um 121.122 t auf 800.423 t (-13,14 %).

In Mannheim gab es in zwei Gütergruppen einen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr: Die Gütergruppe „Feste mineralische Brennstoffe“ stieg um 32,77 % von 2.099.514 t auf 2.787.450 t. Die Gütergruppe „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ stieg um 2,59 % von 1.581.345 t auf 1.622.376 t. Einen minimalen Rückgang um 2,33 % verzeichnet die Gütergruppe „Steine und Erden“ von 661.987 t auf 648.579 t.

Durch den Transport der Güter mit dem Binnenschiff tragen die Häfen aktiv zur Vermeidung von LKW-Verkehren und damit zur Reduzierung von Lärm und schädlichen Abgasen bei: Insgesamt haben die Häfen die Strassen und Brücken in den Stadtgebieten um etwa 3.750 Lastkraftwagen pro Tag, bei einer durchschnittlichen Ladung von rund 10 t pro LKW, entlastet.



Zufrieden mit dem Ergebnis des letzten Geschäftsjahres zeigen sich die Verantwortlichen der süddeutschen Häfen Ludwigshafen und Mannheim (Bild).
Foto.: Hinderfeld PR Office.

Quartalsreporting LITRA:

Bahngüterverkehr bleibt auf hohem Niveau

Die gefahrenen Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr liegen im vierten Quartal 23,6% über dem von der Coronapandemie geprägten Vorjahresquartal. Sie liegen damit nur noch 4,9% unterhalb des Niveaus von 2019. Sehr hoch bleiben die Verkehrsleistung im Güterverkehr und die Nachfrage bei den Trassenkilometern. Dies zeigt das neuste Quartalsreporting Bahn der LITRA und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV).

Die gefahrenen Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr betragen im vierten Quartal 2022 5,20 Milliarden Personenkilometer. Die im letzten Quartalsreporting erhoffte Steigerung gegenüber dem Vorquartal ist ausgeblieben. Insgesamt befinden sich die gefahrenen Personenkilometer im vierten Quartal 2022 auf ähnlichem Niveau wie in den Jahren vor der Coronapandemie. In der Bilanz

bleiben sie kumuliert auf das gesamte Jahr jedoch rund 10% unter dem Wert des Rekordjahres 2019. Im Schienengüterverkehr bleibt die Verkehrsleistung hoch, ohne aber gegenüber dem dritten Quartal 2022 weiter zu wachsen. Es wurden 3.02 Milliarden Nettotonnenkilometer zurückgelegt. Der Vergleich mit dem Vorjahresquartal zeigt erstmals seit zwei Jahren keinen Zuwachs, sondern einen leichten

Über LITRA

Seit fast 90 Jahren setzt sich die LITRA (=Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic) für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz ein. Präsident ist Nationalrat Martin Candi-

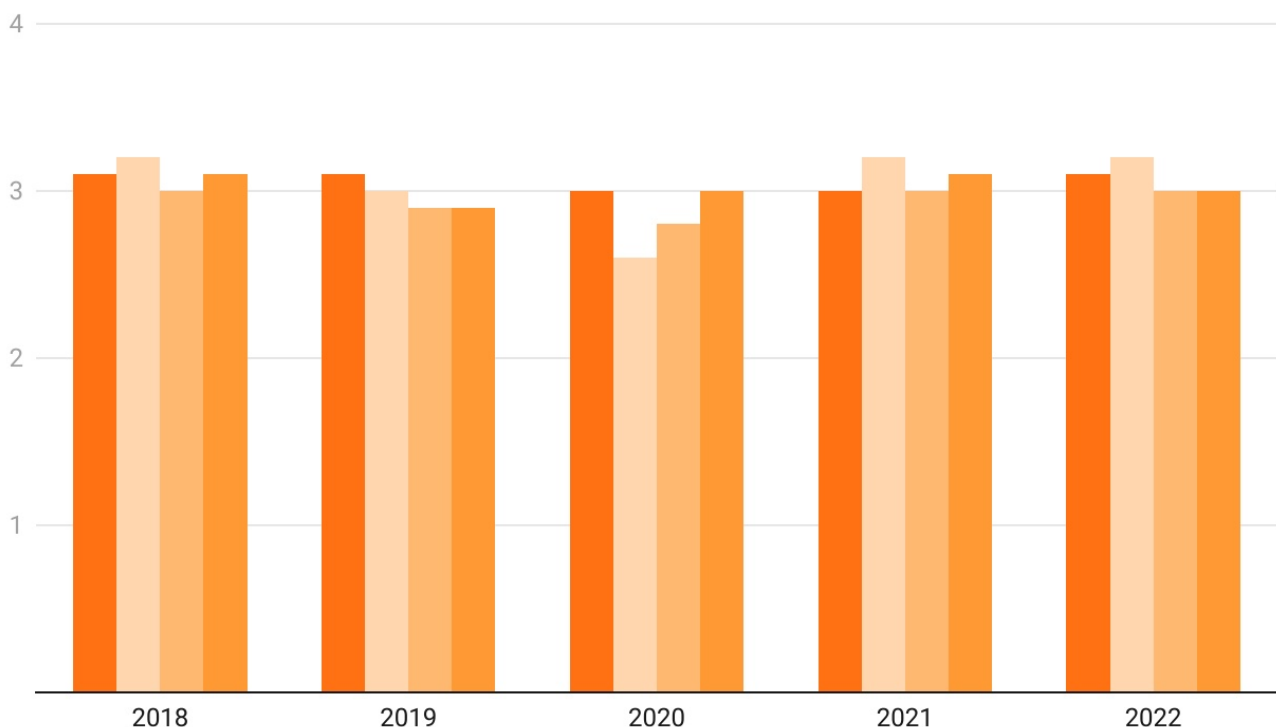
Rückgang von -3.6%. Der Rückgang ist insbesondere bei den Transitverkehren am Simplon zu beobachten, während die Gotthardachse im Vorjahresvergleich stabil geblieben ist.

Die vom Personen- und Güterverkehr nachgefragten Trassenkilometer bewegen sich weiterhin auf Rekordniveau. Sie haben sich gegenüber dem dritten Quartal kaum verändert und sind gegenüber dem Vorjahresquartal nochmals um 0,8% gestiegen. Kumuliert über das ganze Jahr ergibt sich gegenüber 2021 somit eine Steigerung von 1.8%, gegenüber dem Niveau von 2019 sogar ein Wachstum um 3,7%.

Schienengüterverkehr: auf hohem Niveau, aber kein Wachstum

Tonnenkilometer in Milliarden

Q1 Q2 Q3 Q4



Quelle: LITRA • Erstellt mit Datawrapper

BDB und ver.di spannen zusammen: Mehr Geld und mehr Personal für den WSV

Damit der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht baden geht und die Klimaschutzziele erreicht werden, müsse die Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit mehr Mitteln und mehr Personal ausgestattet werden. Dies steht in einem gemeinsamen Appell, mit dem sich der deutsche Binnenschifffahrtsverband BDB und die Gewerkschaft ver.di im Februar 2023 an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung wenden.

Dass sich der Branchenverband und die Gewerkschaft zusammen an die Öffentlichkeit wenden ist eher ungewöhnlich und zeigt eine

gewisse Dramatik auf. Entsprechend klar sind die Worte des Appells: «Die Flüsse und Kanäle mit ihren über 700 Wehren, Schleusen

und Hebewerken, Talsperren und Brücken in Deutschland werden seit Jahrzehnten auf Verschleiss gefahren. Die Bauwerke sind inzwischen überaltert und der Zustand ist miserabel», heisst es. Tagtäglich drohe der Zusammenbruch einer Schleuse oder eines Wehres. Dann drohe nicht nur ein schwerer Schaden für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die dort beheimatete Grossindustrie, die auf eine verlässliche Wasserstrassenlogistik angewiesen ist. Und weiter. «Dann drohen auch Gefahren für Leib und Leben, denn Wehre verhindern Überschwemmungen und sind Bevölkerungsschutz. Mehr Klimaschutz durch eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr auf das Wasser oder die rasche Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie erfordern nun ebenfalls ein energisches Handeln.»

Zuständig für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle und für die ökologischen Bewirtschaftungsziele sind die rund 12.000 Beschäftigten in der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Diese würden unter dem Motto «Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen» handeln, betonen BDB und ver.di. Damit sie diese Aufgaben erfüllen könnten, bräuchten sie politischen Rückhalt, mehr Finanzmittel und mehr qualifiziertes Personal.

Alle drei Erfordernisse werden nach Ansicht von BDB und ver.di aktuell nicht erfüllt. Der Bund kümmere sich nicht ausreichend um seine Wasserstrasseninfrastruktur: «Der aktuelle Haushaltsansatz der rot-gelb-grünen Bundesregierung reicht nicht einmal aus, um den Substanzverlust der Infrastruktur zu stoppen. Ausbaumassnahmen finden gar nicht oder nur mit jahrzehntelanger Verzögerung statt. Anstatt die WSV personell aufzustocken und fit für die neuen Zusatzaufgaben zu machen, werden erneut Stellen gestrichen.»

Die konkreten Forderungen

1. Der drohende Systemkollaps an den Bundeswasserstrassen mit allen ökologischen und ökonomischen Konsequenzen muss verhindert werden. Die Bundesregierung ist verpflichtet, den jahrelangen Substanz-

Ein Oldie erinnert sich: Shopping bord-à-bord



Auf diesem Bild von 1962 sehen wir das Proviantboot HANS TONI. Bis weit in die Siebzigerjahre waren Proviantboote auf dem Rhein eine bei den Schiffsbesatzungen gerne gesehene Erscheinung. Schon vor dem 2. Weltkrieg begannen in den Niederlanden geschäftstüchtige Kleinunternehmer («Parlevinker» genannt) – anfangs noch mit Ruderbooten - von Schiff zu Schiff zu fahren und Waren des täglichen Bedarfs zum Verkauf anzubieten. Nach dem Krieg boomte dieser Geschäftszweig, es entstanden derartige Betriebe auch in Deutschland und in der Schweiz. Die Proviantboote boten eine grosse Auswahl an Lebensmitteln, Hygieneartikeln, Zeitungen, kastenweise Bier und verschiedene Spezialitäten. In Basel war es Mäni Lagler, der in den Sechzigerjahren ein – zeitweise sogar zwei – Proviantboot(e) betrieb. Er kannte die Wünsche seiner Kunden genau – sein Sortiment umfasste u.a. auch Uhren und Schweizer Souvenirs. Mit dem Aufkommen grosser Einkaufszentren in Hafennähe, die ihre Ware wesentlich kostengünstiger anbieten konnten, kam das Ende der Proviantboote auf dem Rhein. Auf der Galerie des Hafensemuseums ist ein Modell eines Proviantbootes ausgestellt. In der daneben liegenden Schublade befinden sich Fotos und ein Bildschirm, auf dem ein Kurzfilm über Mäni's Boot zu sehen ist. Text/Foto: Urs Vogelbacher.

verlust sofort zu stoppen und die baulichen Anlagen längs der Flüsse und Kanäle zu sanieren und sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.

2. Der Bund muss eine angemessene hohe Finanzierung der Wasserstrasseninfrastruktur langfristig sicherstellen! Benötigt wird eine flexible Finanzausstattung von mindestens 2 Milliarden Euro. Nur dann kann die Vielzahl der verkehrlichen und ökologischen Aufgaben der WSV tatsächlich erbracht werden.

3. Damit die Beschäftigten der WSV ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben sachgerecht und zeitnah erfüllen können, muss der Bund ausreichend Stellen schaffen und die Zahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöhen! Um die geschaffenen Stellen mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzen zu können, muss der Bund als attraktiver Arbeitgeber marktübliche Löhne und Gehälter anbieten, die

dem Wettbewerb mit der Privatwirtschaft Stand halten.

In einem gemeinsamen Positionspapier erläutern BDB und ver.di, wie gross der Handlungsdruck im Hinblick auf das Alter und die Baufähigkeit der Anlagen an den Bundeswasserstrassen ist, welche Finanzmittel erforderlich sind, damit die Beschäftigten in der WSV die vielfältigen Aufgaben erfüllen können, und was im Bereich der Personalausstattung und bei der Entwicklung der Löhne und Gehälter notwendig ist.

Ein Oldie erinnert sich (II): Der Dreisprachenstempel

Am 14. Oktober 1962 lag das GMS ZAMBESI in Strassburg, kurz unterhalb der Kehler Brücke, im Nebel. Die Lebensmittel wurden allmählich knapp. Daher beauftragte mich der Schiffsführer, Fritz Erni, in Kehl Milch und Brot einzukaufen. Hierfür gab er mir zwei Einkaufstaschen mit, sowie einen D-Mark-Vorschuss. Nachdem ich auch die Wünsche der beiden Matrosen, Robi und

Karl-Heinz, notiert hatte, marschierte ich los. Den mir empfohlenen Lebensmittelladen und die Bäckerei fand ich auf Anhieb. Der Rückweg führte am französischen Zollgebäude vorbei. Die beiden vollen Taschen erregten die Aufmerksamkeit einer Douanière, die wissen wollte, was ich da so alles mitführe. Nachdem ich ihr den Inhalt der Taschen zeigte, befand sie, dass die zulässigen Freimengen überschritten seien. Darauf erklärte ich ihr, dass ich die Ware nicht nach Frankreich einführen, sondern an Bord eines schweizerischen Rheinschiffes bringen wolle und auf dem Weg dorthin nur ein paar hundert Meter französischen Territoriums begehen müsse. Dann wollte sie meinen Pass sehen. Diesen blätterte sie von vorn bis hinten durch und stellte fest, dass da kein Dreisprachenstempel drin sei. Als Büroschmelzer, der ganz kurzfristig zu diesem Job kam, hatte ich aber keinen solchen und auch noch kein Schifferdienstbuch. Das interessierte die Dame herzlich wenig; sie bat mich zur Kasse. Betrag bezahlbar in Francs français. In meinem Portemonnaie befanden sich jedoch nur D-Mark und Schweizerfranken. Ergo musste ich erst mal eine Wechselstube aufsuchen, um den Zoll bezahlen zu können. An Bord löste meine Schilderung des Vorfalls allgemeines Kopfschütteln aus, sowie ein paar nicht ganz salonfähige Bemerkungen über sture Beamte. Weit übler erging es Jahre später einem Matrosen der Cisalpina Tankreederei AG. Er war Türke und hatte sehr wohl einen Dreisprachenstempel in seinem Pass. Auf dem Weg per Bahn nach Antwerpen, wo er auf einem Tankmotorschiff anmustern sollte, wurde er in Luxemburg aus dem Zug geholt. Er hatte kein luxemburgisches Visum. Das Wochenende verbrachte er in einer Arrestzelle. Erst nach Intervention der Reederei konnte er seine Fahrt fortsetzen. Der Fall hatte ein Nachspiel im Zollausschuss der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens landete der Dreisprachenstempel im Mülleimer der Geschichte. Text/Foto: Urs Vogelbacher.





PORT OF
SWITZERLAND

 port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor

Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter

125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe

80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze

