

EBU, ETF und IG RiverCruise: Rahmenvereinbarung unterzeichnet

EBU, ETF und IG RiverCruise unterzeichneten am 6. März während der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) in Berlin eine verbindliche Rahmenvereinbarung, um die Arbeitsbedingungen an Bord von Flusskreuzfahrtschiffen zu verbessern und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Branche zu gewährleisten.

Die Verhandlungen über eine Rahmenvereinbarung begannen nach der Unterzeichnung einer Absichtserklärung im Sommer 2019, in der die Parteien gemeinsam vereinbarten, eine Reihe von Problemen in der Flusskreuzfahrtbranche anzugehen. Nach einigen fruchtbaren Treffen mussten die Verhandlungen 2020 aufgrund der COVID ausgesetzt werden.

Die Verhandlungen wurden im Herbst 2022 wieder aufgenommen

und haben nicht nur zu einer verbindlichen Rahmenvereinbarung geführt, sondern auch zu einem gemeinsamen Verständnis der Komplexität in der Flusskreuzfahrtbranche und zu einer guten Arbeitsbeziehung zwischen der Flusskreuzfahrtbranche einerseits und den Gewerkschaften andererseits.

Ziel des Rahmenabkommens ist es, einen sozial nachhaltigen Flusskreuzfahrtsektor mit gleichen Wettbewerbsbedingungen für die Betrei-



Die Vertretungen der Vertragspartner bei der Unterzeichnung des Abkommens (v. l. N. R.): Daniel Buchmüller, board member IG RiverCruise, Maira van Helvoirt, representative of EBU; Jacques Kerkhof, President ETF Inland Waterways Section; Arno Reitsma, President IG RiverCruise; Myriam Chaffart, team Inland Waterways Section ETF.

Inhalt

<i>EBU, ETF, IG RiverCruise: Rahmenvereinbarung unterzeichnet</i>	1
<i>Ein Oldie erzählt (I): Gliederschiff und Ankersalat</i>	3
<i>Nautische Berufsbildung: ABV übernimmt SVS-Mandat</i>	4
<i>SVS-GV 2024</i>	4
<i>Ein Oldie erzählt (II): Eisvogel</i>	5
<i>Schiffahrt & Rheinhäfen im Verkehrshaus: Neue Ausstellung als Erlebnis für Jung und Alt</i>	6
<i>Hafen Rotterdam: 2023 als Jahr des Wandels</i>	7
<i>Erste Ladestation für Elektro-LKW eröffnet</i>	8
<i>Studie «Der Flusskreuzfahrt-Markt 2023»: Flusskreuzfahrtindustrie wieder auf Erfolgskurs</i>	9
<i>Scylla setzt auf Madeira</i>	9

ber zu schaffen, im Interesse sowohl der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer des Sektors. Die Vereinbarung befasst sich mit den Grundrechten der Arbeitnehmer in der europäischen Flusskreuzfahrtindustrie, der sozialen Sicherheit, den Gehältern, den Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen, den Gebühren für Besatzungsmitglieder, den Vertrags- und Reisedokumenten, dem Zugang zu Schiffen und den Beschwerdeverfahren.

EBU, ETF und IG RiverCruise sind stolz auf das erzielte Ergebnis: "Wir sind sehr zufrieden mit der Art und Weise, wie wir auf ein gemeinsames

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 Roth, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch

Ziel hingearbeitet haben: die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten an Bord von Flusskreuzfahrtschiffen. Schliesslich profitieren sowohl die Arbeitgeber als auch die Arbeitnehmer von einem sozial nachhaltigen Flusskreuzfahrtsektor», sagte Theresia Hacksteiner, Generalsekretärin der EBU.

Neues Kapitel der Zusammenarbeit

Arno Reitsma, Präsident der IG River Cruise, fügte hinzu: «Wir freuen uns, dass wir heute ein neues Kapitel in unserer Zusammenarbeit aufschlagen können, die auf dem Verständnis gründet, dass die Crew an Bord von Passagierschiffen die Grundlage für den Erfolg unserer Branche ist.» Laut Jacques Kerkhof, dem Vorsitzenden der ETF-Sektion Binnenschifffahrt, ist diese Vereinbarung ein erster wichtiger Schritt zur Verbesserung der Lebensbedingungen tausender Arbeitnehmer. «Die ETF begrüsst insbesondere die erneute Bestätigung der Anwendbarkeit der Sozialversicherungsvorschriften, des Arbeitsschutzes, eines belästigungsfreien Umfelds sowie der Freiheit, einer Gewerkschaft beizutreten und den Zugang der Gewerkschaften zum Arbeitsplatz. Wir hoffen, dass wir durch die Umsetzung dieser Vereinbarung weiterhin einen fairen eu-

ropäischen Flusskreuzfahrtsektor und gegenseitiges Vertrauen mit unseren Arbeitgebern aufbauen können.»

Die Partner

Die **Europäische Binnenschiffahrtsunion (EBU)** vertritt die europäische Binnenschiffahrtsindustrie sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Ihre Mitglieder sind die nationalen Verbände der Binnenschiffseigner und -betreiber von 9 europäischen Binnenschiffahrtsländern (Österreich, Belgien, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Niederlande, Rumänien und Schweiz). Ausserdem vertritt er die Interessen einer Reihe internationaler Organisationen, die sich mit der Binnenschiffahrt und dem Kurzstreckenseeverkehr befassen.

Die **Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)** ist eine paneuropäische Gewerkschaftsorganisation, der Transportgewerkschaften aus der Europäischen Union, dem Europäischen Wirtschaftsraum und den mittel- und osteuropäischen Ländern angehören. Die ETF wurde 1999 gegründet, hat aber ihre Wurzeln in paneuropäischen Transportgewerkschaftsorganisationen, die über 60 Jahre zurückreichen. Heute vertritt die ETF mehr als 5 Millio-

nen Verkehrsbeschäftigte aus mehr als 200 Verkehrsgewerkschaften und 38 europäischen Ländern. Diese Arbeitnehmer sind in allen Bereichen des Transportwesens zu finden, zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Wir sind ein anerkannter Sozialpartner auf EU-Ebene in 7 Ausschüssen für den sektoralen sozialen Dialog, einschliesslich der Binnenschiffahrt. Wir sind auch stolzes Mitglied des EGB und der ITF-Familie.

Die **IG RiverCruise** wurde im Jahr 2000 von drei Schweizer Reedereien gegründet. Inzwischen ist die IG RiverCruise ein eingetragener Verein mit Sitz in Basel und vertritt rund 90% der europäischen Schiffsbetreiber. Die IG RiverCruise vertritt die gemeinsamen, grundsätzlichen und für die Flusskreuzfahrt relevanten Interessen und Anliegen der Mitglieder gegenüber Dritten und versteht sich gleichzeitig als Ansprechpartner und Vertreter der europäischen Flusskreuzfahrtbranche. Zu den weiteren Aufgaben gehören die Förderung und Weiterentwicklung des Images der Flusskreuzfahrtbranche unter besonderer Berücksichtigung der Themen Ausbildung, Sicherheit und Umweltschutz sowie die Kontaktpflege zu Organisationen, Institutionen, Dachverbänden und branchennahen Vereinen.

Ein Oldie erzählt (I): Gliederschiff und Ankersalat



Diese Bilder entstanden 6. März 1965, den ich an Bord des Hafenschleppers SCHWYZ verbrachte. Auf diese Weise konnte ich den Rotterdamer Hafen kennen lernen, ein «handje geven» (hin und wieder einen Draht annehmen und dazwischen ein Weilchen das Ruder führen), von Kapitän und Maschinist viel aus ihrem Berufsleben erfahren und die Sprachkenntnisse erweitern. An jenem Tag galt es, die mit Kohle beladenen «Leberwürste» URSA/EDELWEISS 16, AURIGA/EDELWEISS 13 sowie den GSK EDELWEISS 17 vom Waalhaven zur IJsselmonde zu schleppen. Die an der IJsselmonde liegenden Schiffe mussten neben dem Buganker auch den Heckanker setzen, damit sie beim Gezeitenwechsel nicht geschwojt wurden. Aufpacken konnten die mit bis zu acht Stranglieren ausgerüsteten Streckenschlepper nur bei Ebbe. Wenn mehrere Kähne auf Schleppkraft warteten, konnte es vorkommen, dass mit dem Anker auch die Ankerkette des Nachbarschiffes hoch kam. Mit etwas Glück konnte man diese mit dem Fliegerhaken herausholen. Andernfalls musste man den Anker so lange fallen lassen bis er von der fremden Kette befreit war. Hektik kam auf, wenn dies kurz vor dem Gezeitenwechsel geschah.

Text und Fotos: Urs Vogelbacher.

Nautische Berufsbildung:

ABV übernimmt SVS-Mandat

Die SVS hat dem Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (ABV) per 1. Januar 2024 ein Mandat in der nautischen Berufsbildung übertragen. Der ABV wird damit zur ersten Anlaufstelle für Interessierte an den nautischen Berufen und berät diese in Kooperation mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) bei offenen Fragen.



Von Thomas Suter, Ausbildungsverbund Spedlogswiss und André Auderset, SVS-Geschäftsführer

Die beiden Ausbildungen zur nautischen Fachfachfrau/ zum Fachmann EFZ und zur Kapitänin/zum Kapitän EFZ werden von der Schweizerische Vereinigung der Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) verantwortet. Diese bildet die Organisation der Arbeit (OdA) für die nautischen Berufe der Schweiz und kooperiert mit der Berufsfachschule «Schiffer-Berufskolleg RHEIN» in Duisburg.

Mandat statt Inhouse-Lösung

Im Zusammenhang mit der Neuzertifizierung der beiden Ausbildungen und der Ausweitung des Angebots stellte sich der SVS die Frage, ob er die administrativen und inhaltlichen Aufgaben künftig aus eigenen Kräften erbringen oder einen externen Dienstleister damit beauftragen soll. Eine vom SVS-Vorstand eingesetzte Arbeitsgruppe erkannte im vergangenen Jahr bald, dass eine «Inhouse-Lösung» die aktuellen Strukturen des Verbandes überfordern würde. Eine Aufstockung der Geschäftsstelle wäre zum einen sehr kostenintensiv gewesen und hätte zum anderen die Anforderungen einer dauernd besetzten Kontaktstelle nur schwer erfüllt (Ferienabwesenheiten, Krankheitsfälle etc).

Aufgrund der guten Zusammenarbeit mit Spedlogswiss Nordwestschweiz war dem SVS aber bekannt, dass der regionale Logistikverband bereits über langjährige Strukturen und

grosses Know-how in Form eines Ausbildungsverbundes verfügte. Es lag deshalb nahe, hier ein «Andocken» zu evaluieren.

Nach umfangreichen Abklärungen konnte nun eine entsprechende Lösung gefunden werden: Der ABV wird künftig den SVS und die Ausbildungsbetriebe hinsichtlich der Ausbildung in den nautischen Berufen unterstützen.

Diese Unterstützung umfasst folgende Dienstleistungen:

Akquisition

- Kontaktaufnahme mit potentiellen Ausbildungsbetrieben, Reederei-Unternehmen mit Sitz in der

SVS-GV 2024

Letzte Gelegenheit zur Anmeldung: Die GV der SVS findet am 15. April 2024 ab 17 Uhr statt. Der Anlass wird auf der «Christoph Merian» der BPG durchgeführt, die am Dreiländereck (Seite Hafenbecken) vertäut ist. Die Einladungen wurden versandt. Anmelden kann man sich ab sofort direkt via Homepage www.svs-ch.ch.

Schweiz aber ohne Bezug zur Berufsbildung.

- Kundenbesuche vor Ort mit konkreter Beratung: Was sind die Rechte und Pflichten eines Ausbildungsbetriebes? Wer darf an Bord ausbilden? Wie überprüft man die Lern- und Leistungsdocumentation?
- Aufbau einer SVS-internen Lehrstellenliste.
- Systematisches Nachfassen bei interessierten, aber noch nicht aktiven Betrieben.

Rekrutierung

- Unterstützung bei der Ausschreibung von Lehrplätzen auf digitalen Plattformen (z. B. auf www.berufsberatung.ch).
- Anlaufstelle für interessierte Bewerberinnen und Bewerber "Single point of contact" – bei Berufsmessen, Ausstellungen etc.



An Info-Anlässen und später in Schupperlehren können die jungen Menschen erkunden, ob sie für die nautische Ausbildung geeignet sind.

- Beratung der Interessierten bezüglich der nautischen Berufe.
- Organisation von vier Informations-Nachmittagen mit Eltern im Hafen.
- Entgegennahme der Bewerbungsdossiers.
- Organisation von 4 Schnuppertagen bei den SRH, inkl. kleiner Test.
- Sichtung der Dossiers, Triage, Priorisierung.
- Bewerbungsgespräche durchführen.
- Eignungstests durchführen und auswerten.
- Schnupperlehren in Ausbildungsbetrieben organisieren.
- Rückmeldungen und Einschätzungen zu den Schnupperlehren einholen.
- Zusagen bzw. Absagen erteilen.

Administration, Beratung und Unterstützung der Betriebe in Ausbildungsfragen

- Beratung der Ausbildungsfirmen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen.
- Unterstützung bei der Ausfertigung von Lehrverträgen.
- Unterstützung bei den Ausbildungsinstrumenten und der Ausbildungsplanung.
- Unterstützung für die Unternehmen hinsichtlich Handhabung der Lern- und Leistungsdokumentation.
- Instruktion zum Umgang mit digitalen Ausbildungsplattformen.
- Beratung bei der Beurteilung von Lernentwicklungen der Lernenden.
- Unterstützung bei der Vorbereitung von Beurteilungsgesprächen und Zielsetzungen.
- Durchführung von 2 Kurstagen für Ausbilder der Betriebe.
- Karriereplanung - aufgrund der Anzahl von Fahrtagen. Nautische Unterstützung für die Planung der Weiterbildung (Aufzeigen von Perspektiven).

Weiter ist der ABV im Bereich Kriseninterventionen erste Anlaufstelle bei Problemen während der Lehre für Lehrbetriebe und für Lernende.

Seit dem 1. Januar 2024 ist der ABV nun 1. Anlaufstelle für Interessierte an den nautischen Berufen und berät diese in Kooperation mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) bei offenen Fragen.

Aufgrund des bisherigen Tätigkeitsbereichs des ABV verfügt dieser naturgemäss nicht über vertiefte Kenntnisse im nautischen Bereich. Dabei kommen nun die Schweizerischen Rheinhäfen zu Hilfe, die hier ihre Kernkompetenzen haben. Zusammen wird den Lehrbetrieben und den Auszubildenden eine umfassende Lösung geboten. Die Ausbildungsfirmen werden deutlich entlastet. Die SVS erhofft sich, dadurch mehr Firmen für die Ausbildung gewinnen zu können.

Als nächsten Schritt werden ABV und SRH noch dieses Frühjahr einen einen Informationsanlass durchführen. An diesem Anlass erhalten die Teilnehmenden Informationen zu den Voraussetzungen und den Rahmenbedingungen der nautischen Ausbildungen und können im Hafemuseum erste Seemannsluft schnuppern.

Nach einer ersten Selektionsphase finden im Anschluss daran Schnuppertage statt, in denen ein erstes Kennenlernen eines Schiffsbetriebes stattfindet und die Eignung der Interessierten abgeklärt wird. Nach dieser Selektionsphase können wir den Ausbildungsbetrieben fertige Dossiers von Interessenten vorlegen, so dass diese mit einem schlanken internen Rekrutierungsprozess fortfahren und die Lehrverträge unterschreiben können.

SVS, ABV und SRH freuen sich, diese zweck- und sinnvolle Kooperation bei der Ausbildung ins Leben gerufen zu haben und sind überzeugt, dadurch dem Arbeitsmarkt mehr qualifiziertes nautisches Personal zur Verfügung stellen zu können.

Ein Oldie erzählt (II): Eisvogel



Am 16. Juni 1978 weilten die Teilnehmenden einer SVS-Studienreise mit dem damaligen Präsidenten, Dr. Kurt Jenny, in Wien. Nach Besichtigung der Schiffswerft Korneuburg waren sie zu Gast beim Hafen Wien. Dort entstand diese Aufnahme des Mehrzweckschiffes EISVOGEL. Im Rahmen einer Sitzung der Fédération Européenne des Ports Intérieurs in Wien am 2. Oktober 2002 gab es ein Wiedersehen mit diesem Schiff. Der Hafen Wien lud zu einer Rundfahrt. Gebaut wurde der EISVOGEL 1955 in der Schiffswerft Linz zum Eisbrechen, als Zugschiff (Schleppboot), Berge- und Feuerlöschboot sowie für Gästefahrten. Seine Daten: 31.71 x 6.5 m, Tfg. 1 m, 520 PS. Während der Fahrt durfte auch das Steuerhaus betreten werden. Von diesem Angebot machte ich gerne Gebrauch. Auf die Frage, ob ich Lust hätte, das Ruder zu übernehmen, konnte ich schlecht mit «nein» antworten, zumal der EISVOGEL einen ähnlichen eisernen Haspel hatte wie weiland das GMS ZAMBESI. Allerdings hatte ich den Eindruck, dass das Ruder etwas schwerer ging. Zum Andenken erhielt ich ein spezielles Glas mit blauer Eisvogel-Gravierung, das seither in Ehren gehalten wird. Auch der EISVOGEL existiert noch, hat aber ein neues Steuerhaus und wird nur noch für Gästefahrten eingesetzt. Text und Bild: Urs Vogelbacher.

Schifffahrt & Rheinhäfen im Verkehrshaus: Neue Ausstellung als Erlebnis für Jung und Alt

Eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitenden des Verkehrshauses und der Schifffahrtsbranche hat ein Konzept für eine Ausstellung rund um die Binnenschifffahrt und Schweizer Rheinhäfen ausgearbeitet. Dies als Ersatz für die zum Thema bestehende Ausstellung, die in die Jahre gekommen ist. Geplant ist eine neue, erlebnisreiche und interaktive Ausstellung im 1. Stock der Halle Schifffahrt. Für die Realisierung ist aber weiterer Support aus der Branche notwendig.

AUSSTELLUNG BINNENSCHIFFFAHRT & RHEINHÄFEN



Das Verkehrshaus in Luzern lockt jährlich etwa 600'000 Besucherinnen und Besucher an. Im Jahr 2023 knackte es mit seinen zusätzlichen Attraktionen – wie dem Filmtheater, dem Planetarium und dem Swiss Chocolate Adventure – die Marke einer Million Eintritte.

Mit seiner neuesten Ausstellung über die Binnenschifffahrt und die Schweizerischen Rheinhäfen möchte das meistbesuchte Museum der Schweiz seinen Besuchenden die zentrale Bedeutung des Rheins für

das Land in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft verdeutlichen. Insbesondere junge Menschen können hier spannende Einblicke in die Welt der nautischen Berufe und deren Zukunftsaussichten gewinnen. Besuchende haben die Möglichkeit, interaktiv zu erfahren, wie Binnenschiffe als Schlüsselverkehrsträger fungieren und warum Basel als die wichtigste Logistikkreuzung der Schweiz gilt. Die Ausstellung bietet Informationen in vier Sprachen: Deutsch, Französisch, Italienisch



Die Pläne für die neue Ausstellung sind weit vorangeschritten. Noch fehlt es an benötigten Mitteln. Die entsprechenden Anstrengungen laufen.

Facts & Figures

- Interaktive Ausstellung rund um die Binnenschifffahrt & Rheinhäfen
- Standort: Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, 1. Stock Halle Schifffahrt,
- Ausstellungsfläche: ca. 220m²
- Ausstellungskosten: rund CHF 1 Mio.
- Zeitplan: schrittweise modulare Umsetzung der Ausstellung im Verlauf von 2024 & 2025

Kontaktperson Verkehrshaus der Schweiz: Jean-Luc Rickenbacher (Kurator/Projektleiter ÖV, Schifffahrt, Energie & Logistik); jean-luc.rickenbacher@verkehrshaus.ch

und Englisch. Ziel ist es, das Verkehrshaus als zentrale Plattform für den Austausch und die Kommunikation in der Schifffahrts- und Logistikbranche landesweit zu stärken. Zudem steht den Partnern in Verbindung mit der Ausstellung eine moderne Konferenzinfrastruktur zur Verfügung.

Die Ausstellung besteht aus verschiedenen Themeninseln. Eine digitale Karte bietet dem Publikum eine Übersicht über die Standorte der Rheinhäfen sowie die wichtigsten europäischen Wasserstrassen. Ein chronologischer Zeitstrahl zeigt anhand von Bildern, Videos und Modellen die wichtigsten Meilensteine der Geschichte auf und bietet einen Blick in die Zukunft. Mit Simulatoren erhält das Publikum einen realitätsnahen Eindruck, wie es sich anfühlt, ein Rheinschiff zu steuern oder in einem Führerstand zu sitzen. Das bestehende Modell der Schleuse Birsfelden erhält eine digitale Erweiterung zur Stromgewinnung mittels Wasserkraft. Die Berufswelten, die Massnahmen für einen sauberen Rhein und die Versorgungssicherheit sind weitere Schwerpunkte. Ein weiteres Highlight der Ausstellung bildet die Passagier- und Kabinenschifffahrt: Eine begehbare Kabine lässt die Besuchenden eine Rheinfahrt und die kulturellen Attraktionen entlang des Flusses aus unmittelbarer Nähe erfahren.

Hafen Rotterdam: 2023 als Jahr des Wandels

Der Güterumschlag ging 2023 aufgrund anhaltender geopolitischer Krisen, geringem Wirtschaftswachstum und hoher Inflation zurück, vermeldet die Verwaltung des Hafens Rotterdam. Sichtbare Fortschritte seien aber bei der nachhaltigen Gestaltung der Industrie und Lieferkette erfolgt, wobei als Beispiele der Baubeginn für ein nationales Wasserstoffnetzwerk und die Realisierung neuer Landstromanschlüsse genannt wurden.

Der Gesamtumschlag im Rotterdamer Hafen betrug im Berichtsjahr 438,8 Mio. t. Das ist ein Rückgang um 6,1% im Vergleich zu 2022 (467,4 Mio. t). Der Rückgang betraf vor allem den Umschlag von Kohle, Containern und sonstigem trockenen Massengut. Der Umschlag in den Segmenten Landwirtschaftliche Güter, Eisenerz & Schrott sowie LNG stieg an.

Wichtige Investitions-Entscheide

Im vergangenen Jahr wurden wichtige Investitionsentscheidungen getroffen, die dazu beitragen, den Hafen und die Lieferkette von und nach Rotterdam nachhaltiger zu gestalten. Stabile Finanzergebnisse ermöglichen es der Port of Rotterdam Authority, auch in den kommenden Jahren weitere Investitionen für einen zukunftsicheren Hafen zu tätigen, erklärt dazu Boudewijn Siemons, CEO Port of Rotterdam Authority: «Wir haben die endgültige Investitionsentscheidung für den Bau des CO₂-Transport- und -Speicherprojekts Porthos getroffen. Der Bau des nationalen Wasserstoffnetzwerks im Hafen von Rotterdam hat ebenfalls begonnen. Und wir haben in diesem Jahr eine Reihe wichtiger Entwicklungen im Logistiksegment gefeiert, wie die Ankündigung der Erweiterungen der Containerterminals durch APMT und RWG und die Inbetriebnahme der CER.»

Insgesamt investierte die Port of Rotterdam Authority 295,4 Mio. Euro. Das sind fast 15% mehr als (257,0 Mio. Euro). Die grössten Investitionen des Jahres 2023 betrafen die Kai-mauern für den Containersektor (72,9 Mio.), Landgewinnung Prinses

Alexiahaven (23,1 Mio.) und in das Leitwerk der Rozenburg-Schleuse (12,8 Mio.).

Nextlogic einsatzbereit

Ein Problem, dass sich – auch für die Containerschifffahrt von und nach Basel – noch immer stellt, ist die oft schleppende Abfertigung der Binnenschiffe. Die Hafenverwaltung verspricht Besserung: Nach einer intensiven Pilotphase seien die Signale für Nextlogic im Januar 2023 auf Grün gestellt worden. Durch Nextlogic sollen Containerbinnenschiffe schneller abgefertigt und die Kais optimal ausgelastet werden. Im vergangenen Jahr schlossen sich weitere Parteien an, was dazu geführt habe, dass 1 Million Containerbewegungen abgewickelt wurden und die Verweildauer im Hafen um über 20 % gesunken sei.

In den kommenden Jahren werden immer mehr und immer grössere Containerschiffe durch den Yangtze-kanal zu den Maasvlakte-Terminals

fahren. Um den derzeitigen Schiffen mehr Platz zu bieten und auch den immer grösser werdenden Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, wird die Fahrrinne des Yangtze-kanals in den kommenden Jahren auf ihrer gesamten Länge verbreitert. Das Projekt besteht aus drei Teilprojekten. Das erste Teilprojekt, das im September 2023 anläuft, umfasst den Bau von 500 Metern Kai direkt an der Einfahrt zum Rotterdamer Hafen. An diesem Kai werden Liegeplätze für zwölf Schlepper einschliesslich Landstrom gebaut. Fertigstellung und Inbetriebnahme sind für Anfang 2025 geplant.

Bau eines nationalen Wasserstoffnetzes

Der Bau des nationalen Wasserstoffnetzwerks hat am 27. Oktober im Rotterdamer Hafen offiziell begonnen. Das Netz, das allen Lieferanten und Abnehmern von Wasserstoff offensteht, wird bald 1.200 Kilometer lang sein und fünf niederländischen Industrieclustern Zugang zu grünem Wasserstoff bieten. Der erste, mehr als 30 Kilometer lange Abschnitt, führt vom Konversionspark Maasvlakte nach Pernis. Im Konversionspark wird nun die erste von vier Wasserstoffanlagen gebaut. Diese 200-MW-Wasserstoffanlage, Holland Hydrogen 1, erzeugt grünen Wasserstoff mit Strom aus Offshore-Windparks und wird voraussichtlich 2025 den ersten



Das Hafen- und Industriegebiet Maasvlakte im Hafen Rotterdam. Foto: Martens Multimedia

grünen Wasserstoff an den Produktionsstandort in Pernis liefern können. Der geplante Delta Rhine Corridor wird zudem eine Verbindung zu Deutschland herstellen.

Landstrom-Implementierung kommt voran

Anfang Juni wurde mit dem Bau der Landstromanlage für Kreuzfahrt-

schiffe am Holland-Amerika-Kai begonnen. Das Ministerium für Infrastruktur & Wasserwirtschaft, die Gemeinde Rotterdam und die Port of Rotterdam Authority ermöglichen den Bau in finanzieller Hinsicht. Im November hat Boskalis an seinem Standort Waalhaven eine grosse Landstromanlage in Betrieb genommen. Einige der DFDS-Schiffe, die in Vlaardingen anlegen, erhalten seit Ende 2023 Strom über eine Landstromanlage. Die Nutzung von Landstrom reduziert sowohl die CO₂- als auch die Stickstoff- und Feinstaubemissionen. Ausserdem gehen die Lärmemissionen der Schiffe deutlich zurück.

Erste Ladestation für Elektro-LKW eröffnet



Die Port of Rotterdam Authority hat gemeinsam mit Truckparkings Rotterdam Exploitantie (TRE) die erste Ladestation für Elektro-Lkw im Hafen eröffnet. Auf dem Lkw-Parkplatz Bodaanweg im Waalhaven können jetzt bis zu acht Elektro-Lkw gleichzeitig laden. Die Lkw-Parkplätze sind für einen sicheren, komfortablen Aufenthalt konzipiert. Die Park- und Ladebuchten werden rund um die Uhr überwacht. Für den Ladevorgang ist noch keine Reservierung erforderlich. Elektro-Lkw können sich direkt an der Sprechanlage an der Einfahrt melden. Für Elektro-Lkw werden keine Parkgebühren erhoben, sie können jedoch alle Einrichtungen des bewachten Lkw-Parkplatzes nutzen. Das Projekt im Waalhaven wurde in Zusammenarbeit mit ABB E-mobility, Batenburg Techniek, KWS Infra, Stedin sowie mit VARO Energy realisiert, die für TRE den Betrieb der Ladesäulen übernimmt. Darüber hinaus ist die Initiative Teil des Wissensprogramms Living Lab Heavy Duty Loading der nationalen Strassen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat. Vincent Karremans, Beigeordneter für Umsetzung, öffentlichen Raum und Mobilität der Stadt Rotterdam: «Je mehr leise, saubere und nachhaltige Lkw in Stadt und Hafen verkehren, umso positiver ist das. Mit diesem Ladeplatz setzen wir einen weiteren Schritt hin zu einer nachhaltigeren Lkw-Flotte und einem lebenswerteren Rotterdam um.» Boudewijn Siemons, CEO der Port of Rotterdam Authority: «Nachhaltige Logistik ist ein wichtiger Pfeiler unserer Strategie für einen zukunftssicheren Hafen mit Netto-Null-CO₂-Emissionen. Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Lkw kann die Transportbranche nachhaltiger machen. Der elektrische Güterverkehr trägt auch direkt zur Verbesserung der Luftqualität im Hafen bei.» Ton Barten, Direktor von TRE: «Spediteure können smarte Kombinationen planen, indem sie zum Beispiel ihre Lkw aufladen, während die Fahrer auf dem Parkplatz ihre gesetzlich vorgeschriebene Ruhepause einlegen. So kann der Übergang zum nachhaltigen Transport ohne Zeitverlust komfortabel, sicher und einfach umgesetzt werden. Dies ebnet den Spediteuren den Weg, nachhaltiger zu werden und in einen elektrischen Fuhrpark zu investieren.»

Unterstützende staatliche Massnahmen erforderlich

Der Rotterdamer Hafen schaffe grosse wirtschaftliche und gesellschaftliche Werte für Rotterdam, in den Niederlanden und Europa, betont die Port of Rotterdam Authority. Die Investitionen der Hafengewirtschaft konzentrierten sich auf zahlreiche Projekte, die den Übergang zu einer neuen, nachhaltigeren Wirtschaft erleichtern. Es sei daher von grosser Bedeutung, dass den damit verbundenen Themen staatlicherseits angemessene Priorität eingeräumt werde, wie z. B. ausreichende Kapazitäten im Stromnetz, ein zugänglicher Hafen, eine entschlossene Stickstoffpolitik, genügend gut ausgebildetes technisches Personal, um den Übergang in Gang zu halten und ein gestärktes Investitionsklima. Diesbezüglich hat Siemons Bedenken: «Wir sind sehr besorgt über die Verschlechterung des Investitionsklimas und der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den Niederlanden. Der Sektor leistet einen entscheidenden Beitrag zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft. Um mit der Energie- und Ressourcenumstellung Schritt zu halten, muss die Regierung schwierige Entscheidungen treffen. Die Unternehmen müssen wissen, woran sie sind, und die Niederlande müssen wieder der Standort für innovative und nachhaltige Chemie werden.»

Studie «Der Flusskreuzfahrt-Markt 2023»: Flusskreuzfahrtindustrie wieder auf Erfolgskurs

Die Flusskreuzfahrtindustrie ist wieder auf Erfolgskurs. Beeindruckend sind die erhobenen Zahlen: 1,22 Millionen Passagiere aus aller Welt waren 2023 auf den europäischen Flüssen unterwegs. Es wurde weltweit ein Brutto-Ticket-Umsatz von 3,115 Mrd. EUR erzielt und rund 9 Mio. Übernachtungen produziert. Das sind alles positive Entwicklungen gegenüber 2022. Die Aussichten für 2024 sind laut der Studie noch einmal vielversprechend.

Im letzten Jahr hat die IG RiverCruise beschlossen, ihre jährliche Studie aussagekräftiger und erweitert zu gestalten und hat damit das Institut Centouris von der Universität Passau mit den Personen Brigitte Franz und Dr. Stefan Mang beauftragt. Das Team hat die Studie neu arrangiert und auch mit Nachhaltigkeitsthemen erweitert. An der ITB 2024 wurde die Studie durch die IG RiverCruise und das produzierende Institut vorgestellt.

An Qualität zugelegt

Herausgekommen ist ein Werk, welches sowohl optisch wie auch inhaltlich an Qualität zugelegt hat. Neben den klar dargestellten Kennzahlen der Flusskreuzfahrtindustrie (Personal, Umsätze, Reisedauer, Passagierzahlen etc.), wird auch auf Besonderheiten der Quellmärkte Bezug genommen.

Ein vollkommen neues Kapitel in der Studie bezieht sich auf die Nachhaltigkeitsmassnahmen in der Flusskreuzfahrtindustrie. Es wurde unter-

sucht, wie viele Schiffe bereits mit alternativen Kraftstoffen unterwegs sind (oder gar elektrisch), welche Technologien im Fokus der Reedereien stehen, wie mit Abfällen an Bord umgegangen wird, wie der Einkauf der Lebensmittel gestaltet wird und anderes mehr.

Die Fakten im einzelnen:

In der Saison 2023 waren 368 Passagierschiffe auf Europas Flüssen unterwegs. Laut der Erhebung (73 % Marktabdeckung) liegt das Durchschnittsalter der Schiffe bei 11,5 Jahren. In der vergangenen Saison wurden vier neue Schiffe in Dienst gestellt. Für die kommende Saison 2024 sind sogar acht Indienststellungen vorgesehen, davon drei auf dem Douro. Innerhalb der Flusskreuzfahrtbranche beschäftigen Unternehmen aus der Schweiz bei weitem die meisten Mitarbeiter an Land (52% aller Mitarbeiter an Land). Die Mitarbeiter an Bord kommen hauptsächlich aus Osteuropa, aber auch aus anderen Ländern wie

Scylla setzt auf Madeira



Die Schweizer Reederei Scylla AG und EUROMAR, die Agentur des internationalen Schiffsregisters von Madeira, sind eine strategische Partnerschaft eingegangen. Ziel dieser Partnerschaft ist es, Madeira zum Heimathafen aller neuen, für den Douro eingesetzten Scylla-Schiffe zu etablieren und die Douro-Flotte der Schweizer Familienreederei weiter auszubauen. Dazu werden künftig alle Schiffe unter portugiesischer Flagge registriert und von einer neuen Gesellschaft im International Madeira Business Center in Funchal verwaltet werden.

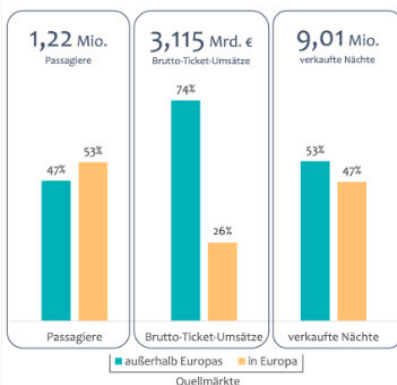
Als erstes Schiff wurde die 2020 gebaute MS Andorinha (Bild) offiziell in Madeira registriert. Der nächste Flottenzuwachs für den Douro, die Porto Mirante, wird in diesem Mai in Deutschland getauft und anschliessend ebenfalls unter portugiesischer Flagge unterwegs sein.

Scylla AG gilt seit 1973 als Pionier der Flusskreuzfahrt und hat sich mit dem Bau innovativer Schiffe nicht nur im Charter-Geschäft erfolgreich einen Namen gemacht. Seit der Gründung wurde das Reisegebiet vom Rhein auf nahezu alle wichtigen Wasserstrassen Europas ausgeweitet, darunter die Seine, der Rhein und seine Nebenflüsse, Holland und Belgien, Deutschlands Nordosten, Rhône und Saône sowie Donau und der Main. Die Flotte besteht aus 35 Schiffen. Auf den Schiffen finden zwischen 88 und 220 Passagieren Platz, die in grosszügig geschnittenen und modernen Aussenkabinen reisen. Die Schiffe werden im Time-Charter von verschiedenen Reiseveranstaltern wie Phoenix, Nicko Cruises, TAUCK und Riviera Travel eingesetzt. 2018 gründete das Familienunternehmen mit VIVA Cruises einen eigenen Flussreiseveranstalter.

Kennzahlen 2023 – Überblick

IG RiverCruise

Basis: Flusskreuzfahrten in Europa



- Die Herkunft der Gäste (Europa vs. außerhalb Europas) ist nahezu ausgeglichen.
- Der Brutto-Ticket-Umsatz wird jedoch überwiegend mit Passagieren aus Übersee erzielt.
- Obwohl mehr Passagiere aus Europa kommen, werden insgesamt mehr Übernachtungen in Überseemärkten verkauft.

den Niederlanden, Indonesien, Deutschland und den Philippinen. Flusskreuzfahrten werden in erster Linie in den europäischen Quellmärkten verkauft (hier wiederum in Deutschland, Österreich und der Schweiz). Aber auch der Quellmarkt USA/Kanada spielt eine sehr wichtige Rolle. Neben den Flüssen in Europa sind auch der Nil und andere aussereuropäische Flüsse für einige Veranstalter von Bedeutung. Innerhalb des europäischen Kreuzfahrtgebiets werden die Donau und der Rhein an erster Stelle genannt, gefolgt von den französischen Flüssen. Der Douro ist für neun Veranstalter ein relevantes Fahrtgebiet.

Luxus-Nachfrage je nach Quellmarkt

In den Überseemärkten werden vor allem Reisen im höheren Qualitätssegment gebucht (überwiegend «Ultra-Luxus» mit Tagessätzen von 350 € und mehr), wohingegen in den europäischen Quellmärkten die Nachfrage im Premium-Segment sehr hoch ist. Im DACH-Markt ist die Kategorie Standard (Tagessatz 126€-190€) die beliebteste Preiskategorie. Etwas aus dem Rahmen fällt innerhalb Europas der Quellmarkt UK

& Irland, da hier die Kategorien „Luxus“ und «Ultra-Luxus» eine besonders wichtige Rolle spielen. Kreuzfahrten mit einer Dauer von 5-7 Nächten dominieren in allen Quellmärkten mit Ausnahme von Australien/Neuseeland und China, wo die Passagiere im Durchschnitt mehr Nächte auf dem Schiff verbringen (8 bis 12 bzw. 15 Nächte). Die überwiegende Mehrheit der Passagiere aus Überseemärkten fällt in die Alterskategorie 66 bis 75 Jahre. Etwas jüngere Passagiere (56 bis 65 Jahre) kommen vor allem aus anderen aussereuropäischen Quellmärkten und aus europäischen Quellmärkten, insbesondere aus der DACH-Region, Frankreich und anderen europäischen Ländern.

Fazit: Überall Plus gegenüber 2022

Im Vergleich zur Saison 2022 haben sich sowohl die Passagierzahlen als auch der Umsatz (jeweils bezogen auf europäische Fahrtgebiete) positiv entwickelt. Auch die Prognosen für die kommende Saison 2024 sind für europäische Fahrtgebiete überwiegend positiv: Die Mehrheit der Befragten geht davon

aus, dass in der kommenden Saison mehr Reisen verkauft werden und auch der Umsatz steigen wird. Die Flusskreuzfahrt-Branchenumfrage 2023 zeigt, dass die aktuelle Geschäftslage seit Beginn der Befragung im Frühjahr 2021 zunehmend positiver eingeschätzt wird – und zwar sowohl bei den Akteuren der Land- als auch der Fluss-Seite. Die Geschäftserwartungen für die jeweils kommende Saison sind besonders positiv. Auch hier zeichnet sich nach einem Rückgang im Herbst 2022 ein positiver Trend ab. Und auch die allgemeine Stimmung innerhalb der Flusskreuzfahrtbranche ist erfreulich. Besonders beeindruckend ist der hohe und kontinuierlich steigende Wert bei «zuversichtlich».

Schwerpunkt Nachhaltigkeit

Drei Viertel aller Schiffe auf europäischen Flüssen können theoretisch mit synthetischen Kraftstoffen fahren. Etwa jedes zweite Schiff kann bereits mit biogenen Kraftstoffen betrieben werden. Aber: Nur 8 von 250 Schiffen sind mit einem Elektroantrieb ausgestattet. Fast jedes Schiff, das auf europäischen Flüssen fährt, ist mit Land-

Indienststellungen in Europa



2023 (4 Indienststellungen)

Reederei	Schiffs-Name	Betten	Region
Scylla/VIVA	VIVA TWO	190	Donau
Rijfers/Phoenix	ALISA	190	Rhein
Lüftner Cruises	AMADEUS RIVA	158	Rhein-Main-Donau
United Rivers/Thurgau Travel	THURGAU GOLD	182	Rhein

2024 (8 Indienststellungen)

Reederei	Schiffs-Name	Betten	Region
Rijfers/Phoenix	AMINA	190	Rhein-Main-Donau
Scylla/VIVA	VIVA ENJOY	190	Donau
Lüftner Cruises	AMADEUS NOVA	158	Rhein-Main-Donau
Scylla/Riviera + Phoenix	PORTO MIRANTE	120	Douro
United Rivers/Avalon	AVALON ALEGRIA	102	Douro
United Rivers/APT + TM	ESTRELA	120	Douro
Van Loon/1A-Vista	GENTLEMAN	172	Rhein
Van Loon/	noch nicht bekannt	172	noch nicht bekannt

stromanschlüssen ausgestattet. Nicht ganz jedes zweite Schiff verfügt über ein selektives katalytisches Reduktionssystem. Mehr als die Hälfte der Schiffe, die derzeit auf europäischen Wasserstrassen verkehren, sind in der Lage, die NOx-Grenzwerte der Stufe III einzuhalten. Fast jedes Schiff hat ein fortschrittliches Wasseraufbereitungssystem an Bord.

Recycling hoch im Kurs

Bei mehr als drei Vierteln der Schiffe werden die Hotelabfälle an Bord für das Recycling vorbereitet oder direkt an Bord recycelt. Einige Befragte berichten jedoch, dass mancherorts der gesamte Müll in einem Container entsorgt wird, obwohl an Bord sorgfältig vorsortiert wurde. Generell seien die Bedingungen an Land sehr unterschiedlich. Eine einheitliche Regelung hinsichtlich der Abfallentsorgung wäre zumindest innerhalb eines Landes sehr sinnvoll.

Der Grossteil der an Bord benötigten Lebensmittel wird nicht regional eingekauft (71 %). Die Anteile sind jedoch sehr unterschiedlich: Es gibt Akteure, die 100 % ihrer Lebensmittel regional beziehen. Bei anderen liegt der regionale Anteil bei 0 %, weil Regionalität oft nicht mit anderen Anforderungen vereinbar ist (z.B. gleichbleibende Qualität, grosse Mengen, Konzentration auf wenige Ansprechpartner, zeitliche Flexibilität). Die meisten Befragten können nicht beurteilen, ob die von ihnen gekauften Lebensmittel regional erzeugt wurden.

Mehrheitlich barrierefrei

Die Reiseveranstalter geben an, dass im Durchschnitt 59 % ihrer Schiffe auf europäischen Wasserstrassen barrierefrei sind. Die Spanne reicht von 0% (n=10 Reiseveranstalter, Anteil der Passagiere auf europäischen Flüssen: 29%) bis 100% (n=4 Reiseveranstalter, Anteil der Passagiere auf europäi-

schen Flüssen: 44%). Einige Befragte weisen darauf hin, dass sich die Barrierefreiheit oft nur auf einen Teil des Schiffes bezieht. Dabei ist Voraussetzung, dass sich Passagiere mit eingeschränkter Mobilität auf dem Schiff zurechtfinden und alle Decks und Einrichtungen erreichen können, die für sie wichtig sind.

Nachhaltige Ausflüge

Rund zwei Drittel der Landprogramme beruhen auf einem nachhaltigen Konzept. Nach Ansicht einzelner Befragter gibt es in diesem Bereich noch viel Verbesserungspotenzial. Vor allem die Agenturen, die die Landprogramme organisieren, seien hier gefragt. Nur fünf der 30 Flusskreuzfahrtunternehmen, die auf die Frage nach der Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichts geantwortet haben, geben an, dass sie im Jahr 2023 freiwillig einen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht haben. Keines der Unternehmen war zur Berichterstattung verpflichtet.



AEGERTER & BOSSHARDT
Ingenieure und Planer

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Ihr Planungsspezialist für Hafen- und Wasserbau

- ✓ Ufersicherungen
- ✓ Dalben, Steiger, Schiffsanlegestellen
- ✓ Nassbaggerungen
- ✓ Infrastrukturen für Umschlagfirmen
- ✓ Wasserbau, Renaturierungen

www.aebo.ch

SVS



 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