

SVS-GV 2023:

**Ausbildung bleibt Jahres-
Schwerpunkt**

Der Bereich der Ausbildung und die damit verbundene Rolle der SVS als «Organisation der Arbeitswelt» (OaA) war im letzten Jahr DER Schwerpunkt der Verbandstätigkeit und wird es auch im 2023 bleiben. Darüber nicht vergessen werden sollen aber auch andere Projekte wie das Hafenbecken 3 und die Anstrengungen um eine faire Abgeltung der Leistungen für die Landesversorgung durch die Binnenschifffahrt. Diese Akzente setzte SVS-Präsident Christoph Brutschin an der Generalversammlung 2023.

Es sei sicher nicht übertrieben, den Bereich der Ausbildung als wichtigstes Betätigungsfeld der SVS im vergangenen Jahr zu bezeichnen, betonte der Präsident: «Es war eine Parforce-Leistung, die wir als OaA erbringen mussten, um die neuen Lehrgänge für die nautische Ausbildung rechtzeitig vom Bund zertifizieren zu lassen. Was normalerweise bis zu zwei Jahre dauert, gelang uns in rund sechs Monaten.» Es sei nur

dank der Hilfe vieler Personen bei Bund und Kanton sowie dank der Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen zu erreichen gewesen, dass die Schweizer Auszubildenden auch in Zukunft den theoretischen Teil in Duisburg absolvieren und dann das Eidgenössische Fähigkeitszeugnis erhalten könnten, ergänzte Brutschin: «Geholfen haben uns die pragmatisch und in jeder Hinsicht unterstützend handeln-



Viel politische Prominenz durfte SVS-Präsident Christoph Brutschin an der GV 2023 begrüßen, so (v. l. n. r.) Patricia von Falkenstein und Mustafa Atici aus dem Nationalrat, Regierungsrat Thomas Weber (BL), Landratspräsidentin Lucia Mikeler Knaack, Grossratspräsident Bülent Pekerman, Regierungsrat Kaspar Sutter (BS) und den Hafendirektor Florian Röthlingshöfer.

Inhalt

<i>SVS-GV 2023: Ausbildung bleibt Jahresschwerpunkt</i>	1
<i>Basler Regierung steht für den Hafen ein</i>	4
<i>Digitalisierung und Automation: Fluch oder Segen für die Binnenschifffahrt?</i>	4
<i>Personeller Wechsel bei der Hafenbahn</i>	7
<i>Markt Insight - April 2023</i>	7
<i>Impressionen von der SVS-GV 2023</i>	8
<i>F-Schleusen-Streiks: Von der Belästigung zur schweren Last</i>	9
<i>Ein Nachruf: Heinz Merzweiler †</i>	10
<i>3 neue SVS-Vorstandsmitglieder</i>	10
<i>Marcich neue GD DG Move</i>	10
<i>Hafen Rotterdam präsentierte sich in Basel</i>	11

den Vertretungen im Bund und beim Kanton, namentlich Odile Fahmy vom Staatssekretariat für Forschung, Bildung und Innovation, und Markus Gsell von der Lehraufsicht Basel-Stadt. Und ein ganz grosses Merci gebührt Roland Blesinger von den SRH, der die Sache mit viel Sachverstand und noch mehr Herzblut so energisch vorangetrieben hat.»

Viele Interessenten

Seit August des letzten Jahres würden also die ersten jungen Leute als nautische Fachfrau und nautischer Fachmann ausgebildet oder als Ka-

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:

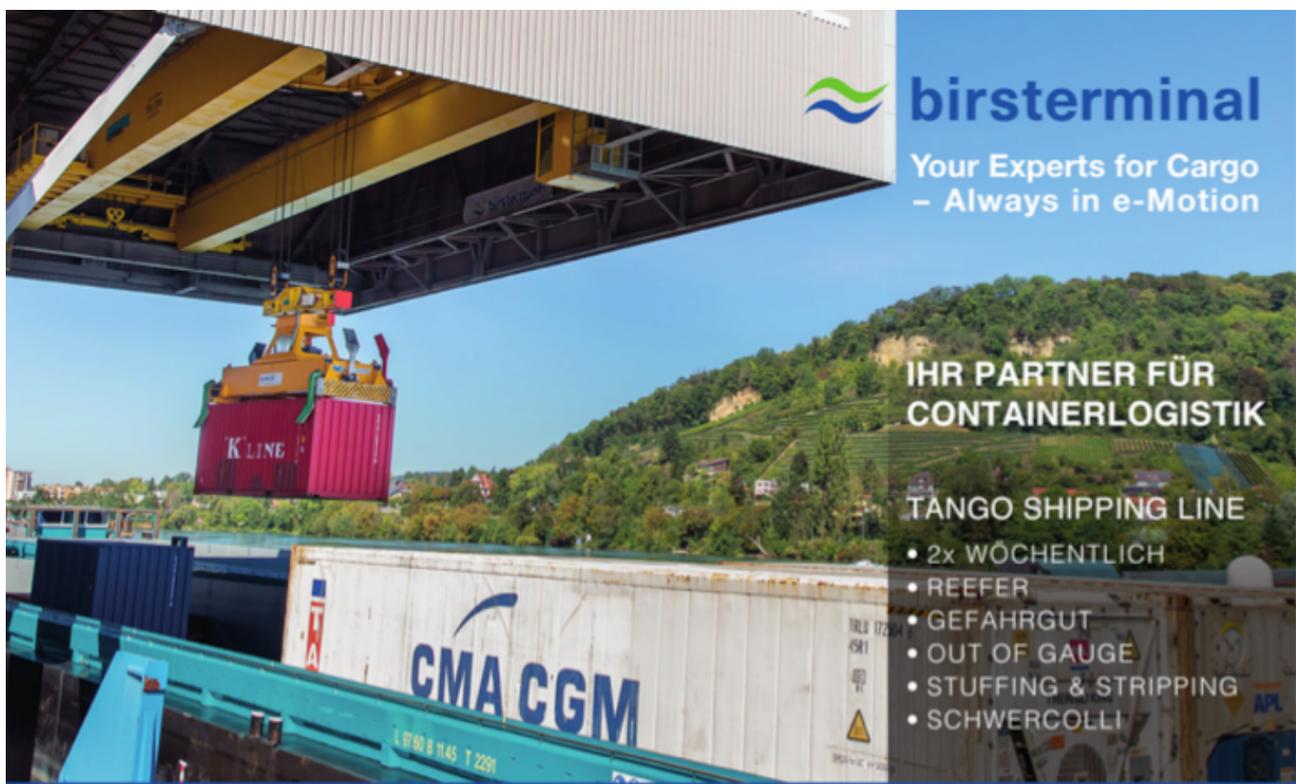
Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

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**



Christoph Brutschin bei seiner Präsidentsprache.

pitänin respektive Kapitän. «Damit Ausbildungswillige auch in Zukunft für diese Berufe interessiert werden, hat die Branche unter Führung von SRH und SVS einen stark beachteten Auftritt an der Berufsbildungsmesse Basel hingelegt – mit dem Erfolg, dass wir von Interessentinnen und Interessenten geradezu überrannt wurden und heute noch werden.»

Erfolg fordert Massnahmen

Dies habe zur Folge gehabt, dass die SRH mit der Betreuung der Homepage und der Behandlung von Anfragen nach Schnupperlehren und Lehrstellen bis an die Leistungsgrenze gehen mussten. Wobei Brutschin klarstellte, dass es so nicht weitergehen könne. Als Sofortmassnahme habe man deshalb eine Fachperson in Person von Kathrin Bühler mandatiert, sich dieses Feldes anzunehmen. Sie war früher mit Erfolg für den Ausbildungsverbund von Spedlogswiss tätig und hat seit jeher viel Herz für die Schifffahrt.

Die nautischen Berufe scheinen also bei jungen Leuten – so Brutschin – gerade auf viel Anklang zu stossen. Um diese Entwicklung auszunutzen, soll eine auch langfristig passende Struktur geschaffen werden. Dazu habe der SVS-Vorstand eine Arbeitsgruppe geschaffen, welche Lösungen erarbeiten und mit einem Preisschild versehen wird – und dann natürlich auch eine Lösung für die Finanzierung finden

muss. Und der Präsident warnte: «Ich kann Ihnen schon jetzt sagen: Das alles wird nicht billig werden. Aber wenn nicht hier – in die Ausbildung junger Menschen und in die Sicherung des Nachwuchses der Branche – wo dann ist Geld gut investiert?»

HB3 bleibt Thema

Trotz der Bedeutung dieses Bereichs soll aber ein Thema nicht vergessen werden, das in den letzten Jahren immer an der Spitze der SVS-Themen stand: Das Hafenbecken 3: «Der Geschäftsführer und auch ich wurden in letzter Zeit immer wieder gefragt, wo das Projekt eines neuen trimodalen Containerterminals denn aktuell stehe, man höre so nichts mehr. Ich bin froh, mit Überzeugung sagen zu können, dass dieses Projekt weiterhin vorangetrieben wird.» Es habe hinter den Kulissen lange und anspruchsvolle Prozesse der Abstimmung unter verschiedenen Bundesämtern gegeben – vor allem hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsmassnahmen gegeben. Diese Phase sei nun abgeschlossen: «Wir erwarten eigentlich täglich die entsprechenden Verfügungen des Bundesamtes für Verkehr.»

Leider würden die Bagger auch dann nicht sofort auffahren können. Trotz grosser Anstrengungen habe man die Umweltverbände nicht davon überzeugen können, dass das Projekt für die Landesver-

sorgung von hoher Bedeutung ist und dass alles Menschenmögliche getan wurde, um die Umweltschäden abzubilden. Brutschin zeigte sich besorgt: «Wie die meisten von Ihnen wissen, läuft die Planung für ein Konkurrenzprojekt in der elsässischen Nachbarschaft. Wenn dieses wegen der juristischen Extraschlaufen für GBN zuerst zum Fliegen kommt, erwartet uns eine neue Lawine von Lkws an der Grenze, denn der Elsässer Terminal hat kaum eine vernünftige Bahnanbindung, während dies bei GBN ein Hauptargument ist. Wer also für eine ökologische Abwicklung des Gütertransports von und nach den Seehäfen ist, der muss eigentlich für GBN sein.»

Leistungen korrekt abgelten

Als weiteres wichtiges Thema nannte der SVS-Präsident, dass die Häfen und die Hafenunternehmen eine Infrastruktur im Interesse der Landesversorgung bereithalten, aber für diese Funktion im Interesse der ganzen Schweiz noch nicht angemessen entschädigt würden. «Das muss sich ändern, wenn die Schifffahrt als ökologischer Verkehrsträger trotz Klimawandel und dem damit verbundenen Risiko ungenügender Wasserstände auch in Zukunft ihre für die Versorgungssicherheit unabdingbare Rolle spielen soll.» Die bereits im letzten Jahr erwähnten Forderungen der Motion von Ständerätin Eva Herzog seien nun in ein Paket von Massnahmen geflossen, welche unter dem Ti-



Mehr als 80 Mitglieder und Gäste nahmen an der SVS-GV auf dem MS «Grace» teil. Mehr fotografische Impressionen auf Seite 8. Fotos: A. Auderset.

tel «Zukunft des Güterverkehrs» zur Jahreswende 2022/23 in Vernehmlassung waren: «In Sachen Häfen wird vorgeschlagen, dass diese in Zukunft Leistungsvereinbarungen mit dem Bund abschliessen. Wir halten dies für eine ausgesprochen gute Idee und haben uns auch entsprechend vernehmen lassen.» Zum Schluss seiner Ausführungen brach Brutschin noch eine Lanze für

die Kreuzfahrtbranche, ein Bereich, in dem die Schweiz europäisch eine herausragende Rolle spielt. Sie habe im 2022 die Corona-Krise noch nicht überwunden, sei aber auf dem Weg zu alter Grösse oder gar noch mehr.

«Für unsere Region mit einem eigentlichen Cluster der Flusstouristik ist dies eine ausgesprochen gute Nachricht.

Digitalisierung und Automation: Fluch oder Segen für die Binnenschifffahrt?

Mit der Mannheimer Erklärung haben die zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten im Jahr 2018 ein Ziel gesetzt, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben. Diese Fortentwicklung hat zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt beizutragen. – Knapp fünf Jahre später hat am 1. und 2. März 2023 in Karlsruhe ein Kolloquium stattgefunden, dessen Thema geheissen hat: «Digitalisierung in der Binnenschifffahrt – Herausforderungen und aktuelle Entwicklungen». Ein Redner brachte es so auf den Punkt: «Ist die Digitalisierung und Automatisierung ein Fluch oder ein Segen?» – Nachfolgend eine Einschätzung:



von Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement SRH

Die Fakten sind klar und liegen auf dem Tisch: Wir haben ein unverkennbares Problem wegen zu wenig Fachkräften in der Binnenschifffahrt. Es ist noch nicht lange her, als die grossen Reedereien für ihren Nachwuchs selber besorgt waren und eigene Laufbahnberatungen für die Angestellten an Bord durchführten. Die nautischen Besatzungen fühlten sich wertgeschätzt und hatten ein Ziel vor Augen: Die Übernahme eines eigenen Schiffes und

fühlten das Vertrauen der Reederei – *Tempi passati!* – und das Resultat kennen wir.

Abwerbungen mit Versprechen von 30% mehr Lohn sind leider Alltag geworden. Durch den plötzlichen Personalverlust sind die Reedereien gezwungen, die Schiffe ohne Besatzung liegen zu lassen oder reduziert einzusetzen. Das heisst: A1 Fahrt zu 14 H/Tag statt B Fahrt zu 24 H/Tag. Fieberhaft werden nautische Besatzungen, besonders solche mit Patent, gesucht. Tagesansätze über Euro 500.– geben einen netten Zustupf für pensionierte Patentinhaber, mit Rollator nicht ausgeschlossen.

Bedenke die Alterspyramide

Die Alterspyramide lässt nichts Gutes ahnen! Schätzungen gehen davon aus, dass ein Grossteil der heute aktiven Schiffsführer in 10 Jahren nicht mehr aktiv ist. Neben

Basler Regierung steht für den Hafen ein

Die Basler Regierung ist es bei allen Transformationsprojekten von grosser Wichtigkeit, dass der Hafen in Kleinhüningen seine Funktionen auch in Zukunft erfüllen kann. Dies betonte Basels Wirtschaftsminister Kaspar Sutter als Gastredner an der SVS-GV. Ein klares Bekenntnis gab er dabei auch zum Projekt Gateway Basel Nord (GBN) mit dem künftigen Hafenbecken 3 ab: «Zu diesem trimodalen Vorhaben gibt es ein klares politisches Bekenntnis nicht nur des Parlaments, sondern auch des Volkes. Diesen politischen Willen sollten nun auch diejenigen Verbände anerkennen, die das Vorhaben noch immer bekämpfen.» Es gebe neben dem Zugang zum Rhein auch einen klaren Grund, warum die nationale Drehscheibe des Güterverkehrs in diese Region und nicht woanders hinkomme: «Die Logistik hat im Raum Basel die nötige Akzeptanz. Eine solche Akzeptanz war etwa beim früher ebenfalls verfolgten Projekt Limmattal nicht erkennbar.»

Sutter erwähnte die geplante Verlegung des Hafenbahnhofs als weiteres Beispiel für das Entstehen der politischen Instanzen für die Funktionsfähigkeit des Hafens. Es bestehe der klare Wunsch, am Rhein Flächen für andere Zwecke als die Logistik freizumachen. Dies gehe aber nicht auf Kosten des Hafens; die Ostquai-Verlegung des Hafenbahnhofs biete gegenteils Vorteile, und dazu – so Sutter – „ist es immer von Vorteil, wenn der Kanton auf Gelände bauen kann, dass ihm oder mit ihm verbundenen Unternehmen gehört.“

Trotzdem dürfte es bei diesem Vorhaben wie auch bei der Realisierung des Hafenbeckens 3 noch einiges an Geduld brauchen: «Es stimmt, Infrastrukturbauten brauchen sehr lange bis zur Verwirklichung. Aber sie sind ja auch auf lange Zeit konzipiert, da ist es sicher richtig, umsichtig und unter Einbezug möglichst aller Interessen zu planen.»

Als weitere Herausforderung nannte Sutter den Ersatz fossiler Energie als Antrieb und Transportgut: «Hier wird Wasserstoff im Vordergrund stehen.»



Der Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (SAB)

all diesem Schlamassel für das Personal sucht die Branche alternative Energiequellen als Lösungen für den Schiffsantrieb. Und zur Krönung dürfen wir regelmässig im Sommer, aufgrund der niedrigen Wasserstände, den Untergang der Rheinschifffahrt in den Zeitungen lesen. Wohin soll das noch führen?

Ein Marschhalt – zur Orientierung!

Es gibt keine Alternative als die Gegebenheiten, wie sie sind, wahrzunehmen und sich über die Zukunft Gedanken zu machen. Das ist gut und schon lange notwendig! Mancher Gedanke hat schon gute Ansätze beinhaltet. In Karlsruhe am Kolloquium «Digitalisierung in der Binnenschifffahrt – Herausforderungen und aktuelle Entwicklungen» ist demonstriert worden, wie weit die Überlegungen mit Unterstützung der Digitalisierung und Automation gehen.

EuRIS und RPIS – Fundament für die Pionierarbeiten!

Ziel des EuRIS Korridormanagements ist die Bereitstellung von Binnenschifffahrtswasserstrassen (RIS) zur Unterstützung von Wasserstrassennutzern und Logistikdienstleistern, nicht nur lokal, sondern auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Sie ergänzt das bestehende RIS mit neuen Dienstleistungen im Korridormanagement und unterstützen das Navigations- und Transportmanagement im Verkehrsnetz. Die Plattform www.eurisportal.eu wird zu-

künftig der Binnenschifffahrt helfen ihre Reise- und Ankunftszeiten in ganz Europa in einem benutzerfreundlichen Portal zu planen.

Bislang mussten die Schiffer zahlreiche Websites und Informationsquellen konsultieren, um alle relevanten Informationen für ihre Reiseplanung zu erhalten. EuRIS bietet eine zentrale Anlaufstelle an und stellt massgeschneiderte Informationsdienste für alle relevanten Fahrwasser- und Verkehrsinformationen in und von 13 Ländern zur Verfügung. Gerade bei niedrigen Wasserständen sind diese Informationen viel Geld wert!

Digitale Vernetzung

RiverPorts Planning and Information System (RPIS): Es ist der Weitsicht des ehemaligen Hafendirektors Hans-Peter Hadorn zu verdanken, der die digitalen Notwendigkeiten einer Verbindung zwischen Schiffen, Häfen und allen Verkehrsträgern gesehen und in einer Kooperation mit den Oberrheinhäfen vorangetrieben hat. Heute ist RheinPorts GmbH ein Startup und entwickelt das RPIS System, das die Binnenschifffahrt mit dem dazugehörigen Hafengewerbe digitalisiert vernetzt, um sie effizienter in die Logistikketten zu integrieren.

Dafür will sich das RPIS als nachhaltiges Standardsystem für Binnenhäfen und multimodale Logistikcluster am Rhein und im europäischen Hinterland etablieren.

Die beiden grossen RheinPorts-Stakeholder Duisburger Hafen AG und Schweizerische Rheinhäfen haben sich dazu bekannt, dass die RPIS-Plattform in erster Linie allen an der Logistikkette Beteiligten zugänglich sein muss und keine Gewinnmaximierung betrieben werden soll. Also eine sachliche, kostenneutrale Plattform! Die Synergien zwischen EuRIS und RPIS sind unverkennbar! Die Informationen der beiden Plattformen können zusammen die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stärken.

Digitale Infrastruktur ist unverzichtbare Pionierarbeit!

Wenn wir von Infrastrukturen entlang des Rheins reden, denkt man zuerst an Bauten wie Brücken und Häfen. Mit dem Zeitalter der Digitalisierung benötigt die Branche entlang der Wasserstrasse auch eine funktionierende digitale Infrastruktur! Eine verlässliche und sichere Netzabdeckung, Cyber-Sicherheit und der Schutz von Daten sind dabei unabdingbar, um eine zukünftige automatisierte Schifffahrt zu ermöglichen.



Aktuell Fahrwasser Dienste Über

NACHRICHTEN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Suchen 12/04/2023 17:39

400km Kartendaten: © OpenStreetMap contributors

Das EuRIS-Portal.

Fernsteuerung als Massnahme gegen den Fachkräftemangel?

Das belgische Unternehmen SEAFAR hat sich der Sache des Fachkräftemangels angenommen und verfolgt deshalb den Gedanken, Schiffe mittels Fernbedienung in Zentralen an Land zu steuern.

Dies hätte einen positiven Einfluss auf die negativen Umstände, die ein Leben an Bord mit sich bringen. Zum Beispiel könnte ein Schiffsführer zu Hause ein normales soziales Leben führen, ohne dass man sich alle drei Wochen für die Schicht an Bord von seiner Familie verabschieden muss.

Attraktivitätssteigerung dank SEAFAR

SEAFAR erhofft sich damit, die Attraktivität des Berufes als Schiffsführer an und für sich sowie an Land zu steigern. Der Plan geht jedoch weiter. Ein Binnenschiff benötigt für den Betrieb je nach Anzahl Betriebsstunden pro Tag und Art des Schiffes eine Mindestbesatzung, die heute schwer zu finden ist. Zum Beispiel benötigt ein Gütermotorschiff von 110 Meter, das 24 H an 7 Tagen betrieben wird, fünf Besatzungsmitglieder, davon zwei patentierte Schiffsführer. SEAFAR ist bestrebt, die technischen, betrieblichen und schulischen Vorgaben zu erfüllen, damit ein Schiffsführer an Bord durch einen Operator an Land ersetzt werden kann. Im aktuellen Konzept greift SEAFAR auf bereits bestehende innovative Geräte wie z.B. den «Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (SAB)» zu.

Der SAB – eine bereits praktizierte Pionierarbeit!

Der SAB, kurz für «Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt», ist ein System zur selbsttätigen Schiffssteuerung eines Fahrzeuges entlang einer vorgegebenen Fahrspur. Es dient der Unterstützung und der Entlastung des Schiffsführers bei seinen Steuerungsaufgaben an Bord des Fahrzeuges.

Vor zehn Jahren wurde die Innovation des Spurführungsassistenten in der Binnenschifffahrt gestartet. Heute sind bereits über 600 SAB-Systeme im Einsatz. Der SAB verbindet alle notwendigen Navigationsmittel im Steuerhaus, so dass sich der Schiffsführer während des Betriebs ausschliesslich auf das Umfeld des Schiffes und, bei unsichtigem Wetter, auf das Radar konzentrieren kann. Resultierend kann festgehalten werden, dass der SAB die Sicherheit erhöht und die Schiffsführung entlastet. Dafür benötigen wir weiterhin eine erfahrene Schiffsführung an Bord.

Grade 1 bis 5 entscheidend

Mit voller Energie initiiert, fördert und testet man derzeit Pilotprojekte von automatisierten Schiffen. Ausserhalb des Rheins, in ruhigen Gewässern und Kanälen, können wir die Entwicklung beobachten und sehen, dass in technischer Hinsicht bald eine höhere automatisierte Schifffahrt möglich ist. Mit einer höheren automatisierten Schifffahrt ist ein Automatisierungsgrad >3 gemeint. Die höheren Automatisierungsgrade werden in Zukunft auf die Entwicklungen einer künstlichen Intelligenz zu-

Quellenverweis

Die ZKR führt ein Verzeichnis der Pilot- und Forschungsprojekte im Bereich der automatisierten Schifffahrt, siehe:

<https://automation.ccr-zkr.org/1000-de.html>.

Per April 2023 sind dies 40 Pilot- und Forschungsprojekte. Es lohnt sich, diese Pilotprojekte näher kennenzulernen!

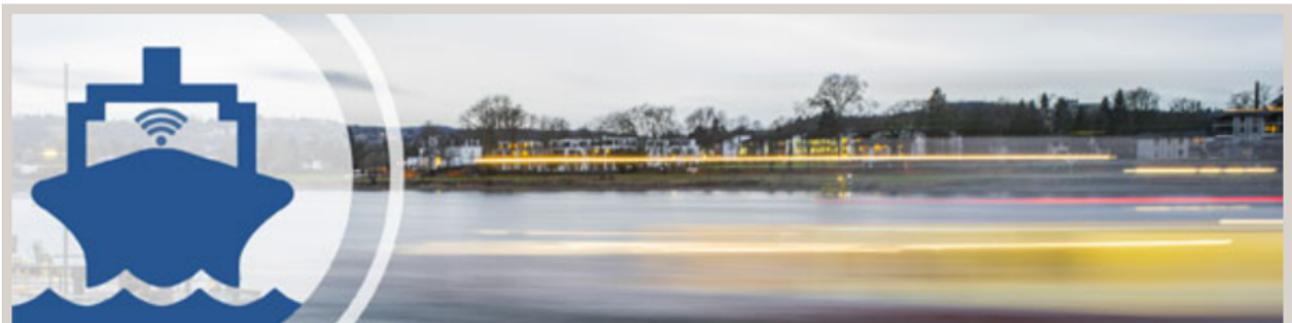
rückgreifen. Heute werden die Maschinen schon fleissig mit Navigationsdaten gefüttert, um einmal ein Schiff selbständig zu steuern.

Neben den regulatorisch-technischen Fragen, wie z.B. die Regulierung zur Schnittstelle des Ruders oder des Antriebs sowie betriebliche Fragen, wie Haftung, Interaktion mit manuell gesteuerten Fahrzeugen, benötigen wir nach wie vor Facharbeitskräfte – Menschen, die für die zukünftige Technik befähigt werden müssen.

Wie oben aufgeführt und alle diese Themen übergreifend, ist eine verlässliche digitale Infrastruktur entlang des Rheines notwendig. Und es braucht Zeit, um die regulatorischen Vorgaben zu beschliessen, sowie Projekteorganisation und ständigen Erfahrungsaustausch. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bietet die besten Voraussetzungen für die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt auf dem Rhein.

Pragmatische Pionierarbeit statt Entweder-Oder

In der Einleitung wurde die Frage gestellt: Ist die Automation und Digitali-



Automatisierungszeichen der ZKR – Ein Binnenschiff mit WLAN-Piktogramm

sierung in der Binnenschifffahrt ein Fluch oder Segen? Ich glaube diese Frage stellt sich gar nicht, da wir keine Alternative haben. Die Herausforderungen in der Binnenschifffahrt sind zu gross. Die Automation und die Digitalisierung sind Teile der pragmatischen und praktischen Lösungen, die sich bald positiv für die Branche auswirken können:

- Der Schiffsbau wird sich den Gegebenheiten der Wasserstrassen bei tiefen Pegelständen anpassen. Ebenfalls werden die Fahrinnen ertüchtigt und die Wasserstandsvorhersagen werden schneller und genauer.
- Saubere Antriebssysteme mit alternativen Energiequellen für Schiffe werden den vorgegebenen Bestimmungen gerecht. Reparaturen und Unterhaltsplanung können mittels Cloud-Lösungen

effizient geplant und durchgeführt werden.

- Die Automation wird die Mindestbesatzung an Bord teilweise kompensieren oder in weiter Zukunft ersetzen.

Ist folglich die Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt gerettet, das Problem also gelöst?

«Human Factor» nicht unterschätzen

Die manuelle-digitale Transformation in der Schiffführung wird in den kommenden Jahren die Schifffahrt von den o.g. drei Lösungsansätzen am meisten beschäftigen. Wer sich bei diesem Thema mit den psychischen, kognitiven und sozialen Einflussfaktoren, die zwischen Menschen und technischen Systembestandteilen wirken, nicht beschäf-

tigt, wird schon bald den Anschluss verlieren.

Menschliche Fehlbarkeit ist die statistisch grösste Fehlerquelle im komplexen Zusammenhang von Mensch und Maschine. 70% bis 80% aller unvorhergesehenen Störungen und Krisen werden auf den Human Factor zurückgeführt. Umgekehrt betrachtet, es ist der Mensch derjenige Faktor, der Fehler auszugleichen und Zwischenfälle aufzufangen vermag. Für die Zukunft sind die Bildung und das Bewusstsein der Interaktion zwischen Mensch und Maschine ausschlaggebend für den Erfolg der Branche. Dies sind jedoch schlechte Nachrichten für Unternehmen, die gedacht haben, die Personalkosten in Zukunft reduzieren zu können. Quantitativ wird sich der Bedarf vermutlich reduzieren, qualitativ werden motivierte nautische Fachexperten benötigt und wertgeschätzt – wie früher.

Personeller Wechsel bei der Hafentbahn



Kurt Keusch (links) geht nach 45 Jahren bei der SBB und davon 15 Jahre als Operativer Leiter bei der Hafentbahn, diesen Mai in den wohlverdienten Ruhestand. Er hat die Hafentbahn schon vor der Gründung im Jahr 2010 begleitet und das neue Unternehmen als Hafentbahn Schweiz AG bis heute massgeblich mit aufgebaut und geprägt. Über all diese Jahre hat Kurt Keusch immer für einen stabilen, zuverlässigen und sicheren Betrieb auf der Schiene im Hafen gesorgt und einen guten und engen Kontakt mit Hafentfirmen und Bahnunternehmen gepflegt. Dafür sind die Schweizerischen Rheinhäfen und die Hafentbahn Schweiz AG Kurt Keusch sehr dankbar und wünschen ihm alles Gute für den Start in den (Un-) Ruhestand. Die Schweizerischen Rheinhäfen zeigen sich weiter glücklich, mit Denise Hausherr (Foto rechts) eine neue Operative Leiterin gefunden zu haben. Sie ist bereits seit 2015 für die Hafentbahn tätig. Zuletzt hatte sie auch die Stellvertretung des Operativen Leiters wahrgenommen. Denise Hausherr verfügt über eine ausgewiesene eisenbahnbetriebliche Erfahrung aus mehr als 30 Jahren Betriebszugehörigkeit bei der SBB und kennt den Eisenbahnbetrieb und die Bahnproduktion in den Rheinhäfen bestens. Sie wird Ihre Funktion per 1. Mai 2023 aufnehmen.

Markt Insight - April 2023



Der neue Bericht zur europäischen Binnenschifffahrt, welcher in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erstellt wurde, ist nun verfügbar. Der vollständige Bericht kann im PDF-Format in Englisch heruntergeladen oder online angezeigt werden unter <https://inland-navigation-market.org/?lang=en>

Zusätzlich können Exemplare in Papierform bei folgender Adresse bestellt werden:

ccnr@ccr-zkr.org

Impressionen von der SVS-GV 2023



Schleusen-Streiks in Frankreich: Von der Belästigung zur schweren Last

Von den seit Wochen andauernden Streiks in Frankreich sind immer wieder auch Schleusen am Rhein betroffen, obwohl diese aufgrund der Mannheimer Akte gar nicht bestreikt werden dürfen. Nach amtlichen Interventionen werden die Schleusen zwar meist nach relativ kurzer Zeit wieder freigegeben. Die Häufung solcher Aktionen stellt aber nicht mehr nur eine Belästigung des freien Güterverkehrs dar, sondern wird immer mehr zu einer schwertragbaren Last für die internationalen Schifffahrtsunternehmen. Die EBU engagiert sich mit deutlichen Demarchen bei ZKR und EU, leider bislang ohne Erfolg.

Die Mannheimer Akte garantiert als völkerrechtlicher Vertrag die hindernisfreie Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Basel. Eine Bestreikung der Schleusen am Rhein ist damit per se illegal. Trotzdem kamen streikbedingte Schleusensperren auch in der Vergangenheit immer wieder vor. Nach einer Intervention der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bei der zuständigen Präfektur und deren Intervention war die Blockade aber jeweils schnell zu Ende.

Durch die seit Wochen anhaltenden Streiks in Frankreich gegen die Anhebung des dortigen Rentenalters hat sich die Situation aber verschärft und aus der gelegentlichen Belästigung der Schifffahrt ist eine schwer tragbare Last für die in der

Schifffahrt tätigen Unternehmen geworden.

Zum einen stellt die Häufung der Schleusen-Streiks eine neue «Qualität» dar: Kaum ist eine Schleuse geräumt, wird bereits die nächste blockiert. Dazu ist die Streikdauer von nunmehr schon mehreren Wochen ein ernstes Problem. Die Planbarkeit der Schifffahrt ist kaum mehr gegeben, die Fahrpläne können nur schwer eingehalten werden. Dies führt zu zusätzlichen Kosten.

Deutliche Reaktion der Branche

Die Branche hat denn auch reagiert. Der Dachverband Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) gelangte im März an die Generalsekretärin der ZKR, Lucia

Luijten, mit der Forderung, solche Streiks als klare Verletzung des Prinzips der freien Schifffahrt auf dem Rhein gemäss Mannheimer Akte zu benennen und alle Massnahmen zu ergreifen, um den legalen Zustand wieder herzustellen. Luijtens Reaktion war eher zurückhaltend. Man habe das Problem anhand einer Analyse der Rechtsabteilung an einer Sitzung am 15. März geprüft und zurecht angesichts der komplexen Rechtslage etwas schwer: «Das Recht auf ungehinderte Schifffahrt steht hier dem Streikrecht gegenüber. Dazu gibt es ja auch andere Gründe für eine kurzfristige Sperre einer Schleuse. Die ZKR hält es deshalb für nicht leicht, die Kriterien zu definieren, nach welchen ein Schleusen-Unterbruch eine Verletzung der Mannheimer Akte darstelle.» Man habe deshalb – so Luijten weiter, in Zusammenarbeit mit den französischen Behörden ein pragmatisches Vorgehen gewählt: «Wir stellen dabei fest, dass die französischen Behörden die Mannheimer Akte sehr ernst nehmen und alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um die jeweiligen Streiks so rasch wie möglich zu beenden.»

Sehr wichtig ist laut der Generalsekretärin der ZKR die aktuelle Information des Gewerbes, welche man nun mit Hilfe der Behörden gewährleistet habe.

Hilfe bei der EU gesucht

Zufriedenstellen konnte diese Antwort die Branche nicht. Konsequenterweise haben sich EBU und die europäische Verlader-Organisation European Shippers Council (ESC) an die Europäische Kommission gewandt. Die Generalsekretäre Godfried Smit (ESC) und Theresia Hacksteiner (EBU) verweisen darauf, dass gemäss einem Entscheid des Europäischen Gerichtshofs (C-265/97) jedes Mitgliedsland die Pflicht habe, Massnahmen gegen internationale Rechtsverletzungen zum Schaden Privater zu ergreifen. Die EU-Kommission wird aufgefordert, Frankreich an diese Pflicht zu erinnern und dessen Behörden anzuhalten, die Beeinträchtigung des freien Güterverkehrs zu unterbinden.



Werden seit Wochen von französischer Seite immer wieder bestreikt: Die Schleusen am Oberrhein.

Ein Nachruf:**Heinz Merzweiler †**

«Man kannte ihn als gesellig und gerne unter den Leuten», schloss die Riehener Zeitung ihre Gratulation zum 80. Geburtstag von Heinz H. Merzweiler. Tatsächlich traf man ihn seiner aktiven Zeit nicht nur zuverlässig in E.E. Zunft zu Safran und den «Alte Schnooggekerzli», sondern auch an den regionalen Gesellschaftsanlässen vom Offiziellen Tag der Muba bis zum «Mai-bock»-Anstich. Und überall wurde der Bankverein-Mann, anders als viele heutige «Banker», auch als volksnaher Sympathieträger seiner Bank wahrgenommen.

Nach der Lehre bei der Bank Sarasin hatte sich Merzweiler in Marke-

ting und Kommunikation weitergebildet und heuerte 1968 beim damaligen Schweizerischen Bankverein an. Dort prägte er mit seiner Abteilung jahrelang das visuelle Erscheinungsbild der Bank. 1989 lancierte er etwa das Füchlein Topsy, bis auf den heutigen Tag das Maskottchen der kleinsten UBS-Kunden.

In der Freizeit galt Merzweilers Faszination dem Segeln an der Küste und auf See. In den Jahren 1991 bis 1996 stand er als Commodore dem Cruising Club der Schweiz CCS vor. Diese Leidenschaft motivierte ihn 1992 zur Gründung des Vereins «Verkehrsdrehscheibe Schweiz»,

mit dem er die Ausstellung «Unser Weg zum Meer» im Basler Rheinhafen zu einer viel beachteten Darstellung von Rheinschifffahrt und Hafenwirtschaft weiterentwickelte. Damit legte er auch den Grundstein zum heutigen Hafenmuseum, wofür ihn der Verein zum Ehrenmitglied und Ehrenpräsidenten ernannte.

Heinz H. Merzweiler-Wittendorfer (geboren am 12. November 1935) starb am 18. April 2023.

Daniel und Roger Thiriet



Heinz Merzweiler (rechts) mit seinem Nachfolger als Präsident des Vereins Verkehrsdrehscheibe, Jean Hulliger (links).

Bakran Marcich neue Generaldirektorin DG Move

Die Kroatin Maja Bakran Marcich ersetzt seit dem 1. April 2023 Hendrik Hololei als Generaldirektor der DG Move und damit der auch für die Binnenschifffahrt wichtigsten EU-Direktion. Marcich war seit 2016 Hololeis Stellvertreterin. Sie war speziell involviert in die sogenannten Solidarity Lines zur Abfuhr von ukrainischem Getreide auf der Donau. Hololei musste sein Amt abgeben, weil er unerlaubt und ohne Meldung Freiflüge angenommen hatte, wie das Magazin «Politico» meldet. Noch nicht klar ist, ob Marcich ihr Amt nur ad interim oder auf Dauer ausüben wird.

**Drei neue SVS-Vorstandsmitglieder**

Der SVS-Vorstand wurde an der diesjährigen GV mit drei neuen Mitgliedern verstärkt. Es handelt sich - von oben nach unten um Daniel Buchmüller, River Advice AG, Severin Plüss, Oel-Pool AG, und Peter Stalder, BPG AG.

Hafen Rotterdam präsentierte sich in Basel



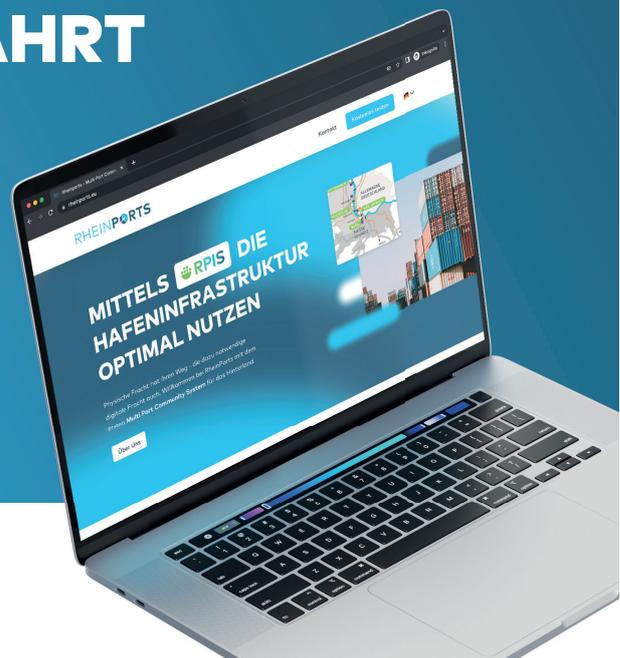
Am 29. März präsentierte sich der Port of Rotterdam mit zahlreichen dort vertretenen Unternehmer in Basel. Dies geschah nicht ohne Grund. Die Handelsbeziehungen zwischen Rotterdam und Unternehmen in der Schweiz sind intensiv. Aufgrund der starken Position der Binnenschifffahrt könnten Verlager in den Niederlanden und der Schweiz von attraktiven trimodalen Lösungen profitieren, sagte Howard Lamb, der Vertreter des Rotterdamer Hafens in Österreich und der Schweiz. Er nannte sowohl die Stärken als auch die Herausforderungen der wechselseitigen Zusammenarbeit: «Rotterdam spielt in dem trimodalen Mix, der für die Unternehmer in der Schweiz so bedeutsam ist, eine wichtige Rolle. Der Rhein ist eine grossartige natürliche Verbindung. Ausserdem ist es immer gut, Alternativen wie Schiene und Strasse zu haben.»

GEMEINSAM FÜR EINE DIGITALE BINNENSCHIFFFAHRT

RHEIN
PORTS

Informationen in Echtzeit.

Bei RheinPorts vernetzen und digitalisieren wir die Binnenschifffahrt mit den Seehäfen und dem dazugehörigen Hafengewerbe, um sie effizienter in die Logistikketten zu integrieren.



 www.rheinports.eu



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

