

BAV-Direktor Füglistaler: Häfen und Bahn bedingen einander

Ohne Güterverkehr auf der Schiene gibt es keine Häfen und ohne Häfen keine Güterbahn; dies waren die apodiktischen Worte von Peter Füglistaler, dem scheidenden Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Für das Schicksal der Güterbahn ohne Revision des Güterverkehrsgesetzes (GüTG) sieht er schwarz: «Es ist eine Frage von Leben und Tod». Nachfolgend einige Ausschnitte aus seinem Referat, gehalten an der Juni-Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt in Bern.

Wir haben zur Zeit drei zentrale Pfeiler beim Gütertransport: Das GüTG wird aktuell von den Kommissionen der Räten beraten, das Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) ist in Vernehmlassung und das Güterverlagerungsgesetz (GVVG) in Evaluation mit Verlagerungsberichten. «Wo

bleibt das Gesamtkonzept?» werden Sie fragen. Ich versichere Ihnen, wir haben es im Kopf.

Das GüTG von 2016 hatte seinen Fokus auf der Eigenwirtschaftlichkeit der Angebote und beschränkte die Fördertatbestände. Es diente der Sicherung von Trassenkapazitätä-



Der Referent, BAV-Direktor Peter Füglistaler zwischen dem Co-Präsidium der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt, Ständeratspräsidentin Eva Herzog und Nationalrat Jon Pult.

Inhalt

<i>BAV-Direktor Füglistaler: Häfen und Bahn bedingen einander</i>	1
<i>Nationale Güterschifffahrt berücksichtigen</i>	4
<i>Bootsbesitzer organisieren sich</i>	5
<i>Von Moret zu Zaugg</i>	5
<i>Neue Entladebescheinigung tritt am 1. 7. 2024 in Kraft</i>	5
<i>Rhenus Port Logistics: Terminal 4 «voreröffnet»</i>	6
<i>Interview mit Sascha Gill : Flusskreuzfahrt ist viel besser als ihr Ruf</i>	7
<i>Zwei neue Mehrzweckboote für die Berufsfeuerwehr Basel</i>	8
<i>Ahoi Captain: Schnuppertag im Hafen</i>	9
<i>time2learn: Zentrale Plattform für die nautische Ausbildung</i>	10
<i>SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz: Vorstand bestätigt</i>	12

ten und Anlagen für den Güterverkehr. Dazu wurde die Anlagen-Landschaft in Abstimmung mit Ausbauschritten entwickelt. Wir hatten damals das Gefühl, dass es gut kommt, wenn der Staat die Voraussetzungen schafft – das Gefühl trug. Im Laufe der Jahre ergaben sich neue Herausforderungen und Handlungsbedarf. So sinkt der Marktanteil der Schiene aufgrund der Wettbewerbssituation zur Strasse, was zu einem schrittweisen Rückzug der

Fortsetzung auf Seite 4

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

HYSTER

NOVA CURA

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

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





Rhein-Reise:

Der GEFO Gastanker „Schloss Gripsholm“ vor den Rheinstränden bei Mannheim

24 GEFO-eigene Gastanker auf dem Rhein und in ARA (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam), Abmessungen: 110 m Länge und 11,45 m Breite, 6 Gastanks, 2.280 Kubikmeter Kapazität



Warum ist es am Rhein so schön
am Rhein so schön?
Weil so heiß dort das Blut ist,
und der Wein dort so gut ist,
darum ist es am Rhein so schön!

Warum ist es am Rhein so schön
am Rhein so schön?
Weil die Mädels so lustig
und die Burschen so durstig
darum ist es am Rhein so schön!

Wilhelm von Sattel, 1921

Fortsetzung von Seite 1

Bahn aus der Fläche führte und die Gefahr einer Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLK) mit sich brachte. Dazu kamen wachsende energie- und umweltpolitische Anforderungen.

Der Handlungsbedarf wurde auch im nationalen Parlament erkannt und es wurden verschiedene Vorstösse eingereicht und auch überwiesen:

- Motion Dittli «Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren»
- Motion Dittli «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses»
- Motion Herzog «Förderung des Gütertransports auf dem Rhein»
- Postulat Julliard «Gütertransport: Warum nicht die bestehenden Eisenbahnanlagen besser nutzen?»

Gesamtvorlage - erstmals mit Schifffahrt

Der Bundesrat nahm diese Vorstösse zum Anlass, eine Gesamtvorlage zu erstellen. Die Ziele bestehen darin, den Schienengüterverkehr in der Fläche und die Güterschifffahrt durch gezielte Massnahmen zu stärken und den Schienengüterverkehr durch die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) technisch zu modernisieren. Während einer Übergangszeit soll der Einzelwagenladungsverkehr finanziell unterstützt werden. Damit sollen das gesamte Güterverkehrssystem leis-

tungsfähiger und die Versorgungssicherheit in allen Regionen gewährleistet werden. Um es an dieser Stelle zu betonen: Das vorgeschlagene GüTG 2024 ist das erste mit Einbezug der Güterschifffahrt.

Für ein flexibles multimodales Netzwerk

In der Revisionsvorlage wird ein ganzes Massnahmenpaket vorgeschlagen. Die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung eines Netzwerkangebots im Schienengüterverkehr soll mittels Leistungsvereinbarung mit der Netzwerkanbieterin die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Angebots zu einem offenen, flexiblen und multimodalen Netzwerk ermöglichen. Die Förderung multimodaler Transportketten und der verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr geschieht durch Entwicklung und Finanzierung multimodaler Umschlagsplattformen sowie Anreize für Nutzung der Schiene durch Umschlags-/Verladebeiträge.

Die Raumplanung der Kantone und des Bundes sollen den Gütertransport stärker berücksichtigen. Ziel ist ein multimodales Güterverkehrskonzept des Bundes mit verpflichtender Umsetzung durch die Kantone, welche die Standorte für Anlagen in der Richtplanung ausweisen müssen. Und dann eben die Einführung und Mitfinanzierung der DAK, denn die Automatisierung ermög-

Nationale Güterschifffahrt berücksichtigen

Einen neuen Aspekt brachte Ueli Jud vom Verband der Schweizer Bagger- und Lastschiffbesitzer (VBL) ein: Die Güterschifffahrt auf den Schweizer Binnengewässern finde in der Revisionsvorlage gar nicht statt. Dabei würden die VBL-Mitglieder eine Menge an Trockengütern transportieren, die immerhin etwa 10% des Aufkommens in dieser Sparte in den Schweizerischen Rheinhäfen entspreche. Eine Erwähnung im Art 32 des geplanten Gesetzes würde den Bund nichts kosten, aber die Position des Gewerbes gegenüber den Kantonen und Gemeinden stärken, da diese Ablade- und Anlegestellen in der Raumplanung berücksichtigen müssten. BAV-Direktor Füglistaler und Nationalrat Jon Pult als Co-Präsident der Parlamentarischen Gruppe versicherten, dass dieser Punkt nun gehört worden sei.

licht produktivere Abläufe und schnellere Produktionsabläufe.

Rheinschifffahrt wird gestärkt

Was hier natürlich besonders interessiert, sind die Massnahmen bezüglich der Rheinschifffahrt und der Häfen. Die Rheinschifffahrt soll im Rahmen multimodaler Transportketten gestärkt werden. Bund, Standortkantone und Betreiberin der Hafeninfrastruktur legen Flächen und Anlagen der Hafeninfrastruktur fest. Dazu ist ein Vertrag Bund - Standortkantone - Betreiberin zu erarbeiten. Anschliessend werden Leistungsvereinbarungen über vier Jahre mit Festlegung der Leistungen, Möglichkeit von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen mit der Betreiberin der Rheinhafeninfrastruktur geschlossen. Erstmals vorgesehen ist dies für die Periode 2029 - 2032.

Wie im Schienengüterverkehr soll es Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Güterschifffahrt geben. Dies umfasst die Möglichkeit finanzieller Beiträge an Bau von Schiffen, die arm an Treibhausgas-



Rund 40 Personen, Stände- und Nationalräte sowie Vertreter von interessierten Organisationen, nahmen an der Veranstaltung teil.

emissionen oder für Niedrigwasser geeignet sind, und an Umrüstung und Erneuerung von Schiffen auf dekarbonisierte Antriebe. Aufgrund Unsicherheiten hinsichtlich Entwicklung und Standardisierung zukünftiger dekarbonisierter Antriebstechnologien werden aktuell nur die Rechtsgrundlagen geschaffen. Sobald entsprechende Technologien marktreif sind, kann ein Verpflichtungskredit beantragt werden. Das revidierte Gesetz wird damit zur Rechtsgrundlage für die Mitfinanzierung solcher Antriebe durch den Bund.

Vor zu viel Optimismus ist zu warnen. Diese Vorlage ist noch lange nicht in trockenen Tüchern.

In der anschliessenden Fragerunde sprach Peter Füglistaler klare Worte. Nichtstun sei keine Option, da dann das Sterben des Wagenladungsverkehrs in Kauf genommen werde.

«Pflästerli» nützt einer Leiche nichts

Auch eine «Pflästerlipolitik» mit ein paar unkoordinierten Massnahmen verspreche keinen Erfolg: «Einer Leiche nützen Pflaster nichts!» Die Branche rief der Referent zum Zusammenstehen auf: «Wenn der Schienenpersonenverkehr etwas will, so agieren alle Player gemeinsam und stellen zusammen ihre Forderungen. Wenn es um den Schienengüterverkehr geht, hat jeder Akteur noch einen Sonderwunsch anzubringen. Das schadet dem gemeinsamen Ziel» Es sei klar, dass die geplanten Massnahmen Geld kosteten, aber dies sei nötig und auch zu verantworten, denn – so die Schlussworte des Referenten: «Es gibt auch noch andere Ziele als eine schuldenfreie Schweiz.»



Zum Abschied erhielt Peter Füglistaler von SVS-Präsident Christoph Brutschin eine Schiffsglocke und einen Anker.

Von Moret zu Zaugg



Der bisherige Leiter des Zollabschnitts Nord, Oberst Marc Moret (Bild), hat eine neue Funktion in der Direktion in Bern angenommen. Das Kommando übernimmt ab sofort der bisherige Stellvertreter, Roger Zaugg, der vom Direktor des BAZG unter gleichzeitiger Beförderung zum Oberst ernannt wurde.

Neue Entladebescheinigung tritt am 1. 7. 2024 in Kraft

Ab 1. Juli 2024 kommt eine neue Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt zur Anwendung. In dieser wird die vorschriftsmässige Durchführung des Entladeverfahrens für Ladungsrückstände (Teil B) dokumentiert. Sie bietet insbesondere den verschiedenen beteiligten Parteien einen Nachweis über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen und die ordnungsgemässe Abgabe der Abfälle.

Bootsbesitzer organisieren sich



Die Inhaber von historischen Schiffen, Gastronomie- und Kulturschiffen, Sport- und Freizeitbooten, sowie die gewerblichen Betreibenden von Wassertaxis und Fahrschulen organisieren sich im neu gegründeten Verein Interessengemeinschaft Kultur- und Freizeithafen (IG KuF). Der Verein mit seinem Präsidenten Rolf Schleich (Bild) setzt sich für den Fortbestand und die Unterstützung des Betriebs einer Hafenanlage für Kultur- und Freizeitschiffe in Basel ein. Als Vertreterin und Ansprechpartnerin für den Kanton und die Schweizerischen Rheinhäfen nimmt die IG KuF aktiv an den Diskussionen um die Neuordnung der Schiffs Liegeplätze und Koordination der Rheinnutzung auf. Dabei steht auch ein neuer Standort für den Kleinboothafens in Basel-Stadt zur Debatte. Darüber hinaus positioniert sich der Verein als potenzieller Betreiber des Hafens. Die IG KuF bündelt weiter die Anliegen der betroffenen Liegeplatzmieter in der aktuellen Diskussion mit der Betreiberfirma des Regioports.

Rhenus Port Logistics: Terminal 4 «voreröffnet»

Auch wenn der neue Terminal 4 noch nicht ganz fertiggestellt ist, wurde an der Eröffnungsfeier Ende Mai festgehalten. Die neuen Hallen mit insgesamt 7300m³ sind eindrücklich. Eindrücklich ist vor allem die laut Rhenus grösste Photovoltaikanlage Basels, die rund 2,4 Mio. kWh Strom pro Jahr produzieren soll (vgl. «SVS aktuell» Mai 2024).

«Eröffnung tönt hier in der Baustelle etwas seltsam», gab Rhenus-CEO Andreas Stöckli zu. Trotz der Verspätung sei er stolz auf den neuen Komplex: «Dies setzt neue Standards in ökonomischer wie ökologi-

scher Hinsicht und stärkt den Standort Basel.» Dem pflichtete Basels Wirtschaftsminister Kaspar Sutter bei, der vor allem die PV-Anlage mit einer Produktion lobte, die dem Verbrauch von 600 Einfamili-

enhäuser entspreche: «Der Terminal 4 ist ein Paradebeispiel für Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger. Diese wichtige Funktion wird von den Regierungen und den Parlamentsvertretern aus den beiden Basel anerkannt und unterstützt.» Dass es nicht mehr lange bei einer Baustelle bleiben werde, versprach Lukas Curschellas, Geschäftsführer von Rhenus Port Logistics: «Wir sind zuversichtlich, den neuen Terminal im Herbst dieses Jahres eröffnen zu können.»

Nachfolgend einige Eindrücke von der «Eröffnungs»-Feier:



Interview mit Sascha Gill : Flusskreuzfahrt ist viel besser als ihr Ruf

Die Flusskreuzfahrt hat zu Unrecht mit einigen Vorurteilen zu kämpfen. Gerade in ökologischer Hinsicht wurde schon viel getan und weitere Initiativen laufen, betont Sascha Gill, CEO der United Waterways. Das Unternehmen betreibt über 120 Schiffe und hat sich zu einem führenden Anbieter von Dienstleistungen für Kreuzfahrt- und Eventschiffsbränden entwickelt, so United Waterways. Dieses Frühjahr hat der Konzern mit Hauptsitz in Basel sein Management mit Sascha Gill verstärkt. Gill stand uns für das nachfolgende Interview zur Verfügung.



SVS: Sie sind seit Anfang April neuer CEO der United Waterways und damit eines Unternehmens, das ausserhalb der Branche nicht unbedingt bekannt ist. Wie würden Sie das Unternehmen in kurzen Worten beschreiben?

Gill: Gerade diese «Unbekanntheit» ist unser grösster Sellingpoint! Unsere Firma ist eine White-Label Plattform für die Schifffahrt. Das heisst, wir stellen Schiffe, Systeme, Kompetenzen bereit für alle, ob gross oder boutique, Anbieter von Kreuzfahrten, Tagesschiffahrten und auch Frachtschiffahrt. Dabei ist es uns nicht wichtig, unsere Marke vorzuzeigen, sondern die Marke, das Produkt und den Service des Kunden in den Vordergrund zu stellen. Wir kümmern uns darum, dass die Schiffe bereit sind, den Fahrplan einhalten und der Service der Marke des Kunden gerecht ist. Der Kunde kümmert sich um die Vermarktung und den direkten Kontakt zum Passagier vor und nach der Buchung. Wir finden also nicht – wie etwa bei Viking – den Firmennamen an Bord der Schiffe?

Das ist richtig, unser Marke, United Waterways ist ein Business to Businesskonzept (B2B), unsere Kunden sind die Reiseveranstalter und deren Firmenname ist an Bord der Schiffe sichtbar. United Waterways schreibt nicht die Kunden der Reisebüros an. Mit diesem Konzept hat der Reiseveranstalter oder auch eine Logistik Firma Ihren Kundenstock selbst in der Hand und muss sich keine Sorgen machen, dass hier Daten weitergeben werden oder ein unlauterer Wettbewerb stattfindet.

In der Öffentlichkeit hat die Kreuzschiffahrt nicht nur den besten Ruf – Stichwort Ökologie. Ist eine ökologisch vertretbare Kreuzschiffahrt überhaupt möglich? Was tut United Waterways dafür?

«Perception becomes Reality» das ist der grosse Challenge im Kreuzfahrtmarkt. Die Schifffahrt ist über viele Jahre als Umweltsünder hingestellt worden. Leider hat sich dieses Image bei vielen Menschen so eingebrannt. Aber das ist de facto nicht so. Wussten Sie das der Transport von Mensch oder Gütern bei Schiff, den niedrigsten per Kilometer Verbrauch an Energie hat gegenüber jeglicher andere Fossilen angetrie-

ben Transportmittel? Das heisst wir sind jetzt schon extrem effizient, was den Energieverbrauch angeht. Spezielle die Kreuzfahrtindustrie hat bereits vor dem Millennium die ersten Akzenten der Nachhaltigkeit mit Mülltrennung, Wasseraufbereitung und alternativen Brennstoffen gesetzt. Wir haben uns vor dem EU Fit for 55 Green Deal bereits zu einem Net-Zero verpflichtet.

Wie machen Sie das in der Zukunft? Gemeinsam mit der Interessensgemeinschaft River Cruise (IGRC) in Basel, wo fast alle Kreuzfahrtunternehmen vertreten sind, arbeiten wir an einer Studie, die uns helfen wird, alle 300+ Kreuzfahrtschiffe in Europa zu katalogisieren. Als zweiter Schritt werden alle Fahrtgebiete untersucht und die Möglichkeiten der verschiedenen Energieträger geprüft. Zum Beispiel gibt es Regionen in Europa, wo Wasserstoff eine grosse Rolle spielen wird. Andere Fahrtgebiete haben eine gute Methanol, Infrastruktur usw.

Sobald wir diesen Überblick haben, werden alle IGRC-Mitglieder zu einem Workshop eingeladen. Bei diesem Workshop versuchen wir dann uns für einige wenige Technologien zu entscheiden. Das sollte uns helfen, einmal die Infrastruktur voranzutreiben, aber auch die Investitionen für die Technologien zu bündeln. Ich denke, dass wir Ende 2024 hier eine sehr klare Antwort haben. Die Frage ist also nicht mehr, ob wir Net Zero in 2050 erreichen, sondern können wir es leistbar schneller machen?

Ein weiterer «Fleck» im Image ist der «Overtourism» mit Bildern, etwa aus Dubrovnik, wenn sich unglaubliche Massen durch die pittoresken Gassen drücken. Was kann die Branche dafür tun, hier den Druck von den Städten etwas zu nehmen?



Dubrovnik ist eigentlich ein Vorzeige-Projekt. Warum? Dubrovnik hatte über lange Jahre Probleme mit Über-tourismus, und ja, der Andrang ist immer noch stark. Jedoch ist der Stadt ganz klar geworden, dass es Tourismusformen gibt die man sehr leicht lenken kann, ohne sie zu verbannen und andere, die sehr schwer zu lenken sind. Kreuzfahrttourismus ist eine Form des Tourismus, die sehr leicht lenkbar ist. Wir nennen das «managed tourism». Das heisst, wir können oft bis zur Minute sagen, wo unser Gast ist. Dubrovnik hat sich dies zu Nutzen gemacht und ganz klar und in den Dialogen mit den Kreuzfahrtlinien Slots abgemacht,

die sich weniger um das Docking kümmern, sondern ganz genau festlegen, zu welcher Zeit, welche Gästegruppe sich wo in der Stadt aufhalten soll. Mit diesem Model konnte die Stadt nicht nur den Flow von Gästegruppen managen, sondern hat es auch möglich gemacht, sich auf die Präferenzen der Einwohner zu fokussieren und das Hinterland weiter zu bearbeiten.

Jetzt geht es darum, in Dubrovnik die individuell ankommenden Touristen zu organisieren. Diese sind jedoch schwer zu handhaben, dass Sie nicht gebündelt werden können und es wenig Information darüber gibt, wann individuell Reisende vor

Ort eintreffen. Jedoch haben wir es geschafft, die lokale Infrastruktur gemeinsam mit der lokalen Behörde so vorzubereiten, dass zumindest Gruppen leicht manövrierbar sind und der Tourismus Flow gelenkt werden kann. Es muss uns klar sein, dass wir den Tourismus nicht verbieten können, aber wir können ihn sehr gut organisieren.

Amsterdam sieht dieses Thema als sehr schwierig an. Haben Sie hier Vorschläge?

Amsterdam hat ca. 20 Mio. Touristen aus verschiedensten Tourismusformen. Weniger als 3% davon kommen aus der Flusskreuzfahrt. Aber genau diese 3 % können sehr genau in der Stadt gemanagt werden. Diese 3% verbringen auch 365.000 Nächte direkt in Hotel in der Stadt und hinterlassen 212 Mio. Euro an Revenue. Warum würden Sie diese Gästegruppe verbannen, wenn Sie diese sehr leicht in der Stadt lenken können? Genau diese Gruppe kann in den Dialogen zwischen den Kreuzfahrtanbietern und der Stadt sehr genau geplant und geführt werden. Dies kann ein Vorreiter sein für andere Tourismusformen in der Stadt. Auch sogenannter «Slow Tourism»

Ein kurzer Blick zurück: Die Flusskreuzfahrt – und auch die maritime – hat während der Pandemie stark gelitten, einigen Unternehmen mussten sogar die Flagge streichen. Wie sieht es heute aus, ist die grosse Erholung eingetreten?

Die Kreuzfahrtindustrie (Fluss und Ozean) sieht einem Jahr entgegen, das über 33 Millionen Passagiere generieren wird. Das ist weit über dem Vor-Pandemie-Level. Die Schwierigkeit liegt nicht darin, dass es nicht genügend Kunden gibt. Es ist das Gefüge von Preis, Kapazität und die Veränderungen der Märkte, die den Unternehmen zu schaffen macht. Der DACH-Markt hat sich an niedrige Preise gewöhnt, der asiatische Markt hat eine sehr lange Vorlaufzeit, klassische Kunden aus Australien waren sehr lange abgeschottet vom Tourismusmarkt und der US-Markt hat ein immer grösseres Angebot an Tourismusbrands.

In der Pandemie wurde sehr viel Geld verloren, das jetzt fehlt, um in Marke-

Zwei neue Mehrzweckboote für die Berufsfeuerwehr Basel



Die Berufsfeuerwehr Basel bekommt zwei neue Mehrzweckboote vom Fabrikat FAS-TER Cat 73. Jedes hat eine Länge von 7,40 m und ist 2,45 m breit. Das Freibord beträgt in unbeladenem Zustand ca. 78 cm und der Tiefgang liegt bei ca. 40 cm. Die Boote wiegen bei voller Ausrüstung 2'000 Kg. Es dürfen 12 Personen oder 1800 Kg Zuladung mitgeführt werden. Der Rumpf, ein Katamaran aus Marinealuminium, wurde in Helsinki hergestellt, Ausbau, Ausrüstung und Erstellen der Fahrbereitschaft erfolgen in Rostock. Die beiden Mehrzweckboote sind jeweils mit zwei SUZUKI 115 PS Aussenbord Motoren ausgerüstet. Zur Ausrüstung gehört eine hydraulische, absenkbare Bugklappe mit einer Breite von 1,50 m. Ein SideScan Sonar SIM-RAD inkl. GPS-Plotter „NSX 3012 AIXDCR-REIHE“ und zwei Binnenfunkgeräte SIM-RAD „RS40“ sowie ein AIS- mit Transponderfunktion gehören zur Standardausrüstung dazu. Beide Boote sind mit Solar Paneelen ausgerüstet, um die Grundversorgung des Bordstromes sicherzustellen, wenn die Mehrzweckboote nicht im Einsatz sind. Die Auslieferung ist auf Ende 2. Quartal 2024 angedacht.

ting, Investitionen und Risiken zu investieren. Aber auch das werden wir gemeinsam in der Branche gut lösen, um diesen Sektor gut voranzubringen.

Wie sieht der Blick in die Zukunft aus – bleibt der aktuelle Boom oder sind dem Wachstum Grenzen gesetzt?

Der Kreuzfahrtmarkt wird weiter wachsen und es werden über 40 Millionen Passagiere innerhalb der nächsten 10 Jahre vorhergesagt. Am Fluss wird dies nicht in dieser Größenordnung zutreffen. Hier ist das Wachstum aufgrund der Infrastruktur gedrosselt. Das heisst, Wachstum ja, aber nicht mit derselben Geschwindigkeit. Hier gibt es drei grosse Teilbereiche, an denen bereits gearbeitet wird. Erstens die Infrastruktur der Wasserwege (Erneuerung von Schleusen, Fahrtrinnen, Liegeplätze, zweitens der Neubau von Schiffen, der in der Pandemie stark

gedrosselt wurde, und drittens die Entscheidung, welche Technologie und welcher Treibstoff in Zukunft verbaut werden soll. Der Markt hat nach wie vor sehr grosses Ausbaupotenzial, jedoch muss die Infrastruktur nun aufholen.

Grenzen setzt der Branche auch das Wetter. Man hört immer öfter von Reisen, die wegen zu niedrigen Wasserständen stark geändert oder gar abgesagt werden müssen. Ist hier eine Tendenz feststellbar und das Risiko für die Kunden grösser geworden?

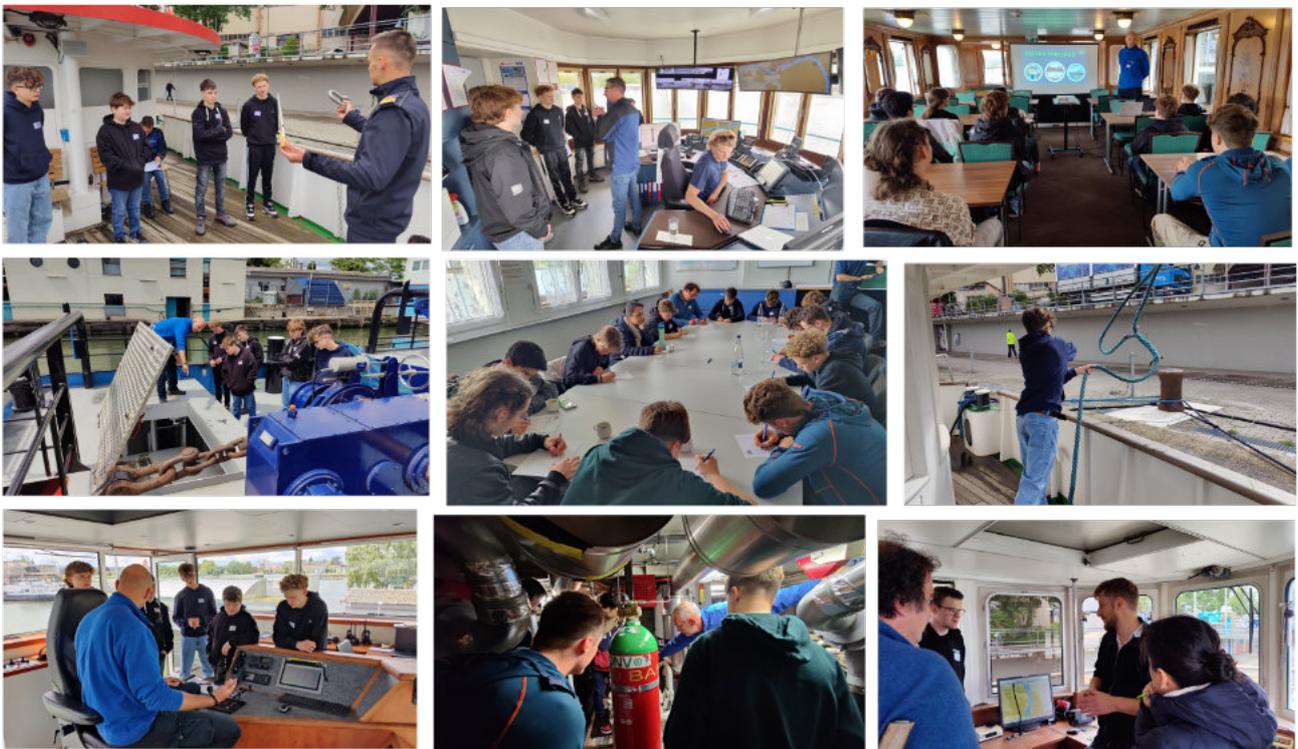
Ich denke, dass die Branche dieses Thema sehr gut im Griff hat. Wir haben mittlerweile sehr gute Wege gefunden, alternative Programme anzubieten die in der Kombination mit Schiffswechsel, lokalen Hotels und alternativen Touren sehr gut funktionieren. Ich denke es ist wichtig, dass der Kunde versteht, dass wir

keinen Postauto Fahrplan halten, sondern eine Tourismusform anbieten, die auf Erlebnissen fokussiert, die mit einer Destination verbunden sind. Das heisst, Fahrpläne müssen flexibel sein und das Wetter kann hier Einfluss nehmen, zu welchem Zeitpunkt diese «Erlebnisse» erfahren werden sollen.

Zum Schluss: Wenn Sie ein guter Freund um einen Rat bittet, welche Kreuzfahrt er unternehmen soll – was würden Sie ihm raten?

Die Kreuzfahrtunternehmen haben sich in den letzten Jahren sehr stark spezialisiert. Daher kann ich alle Marken empfehlen, jedoch sind es persönliche Präferenzen und Vorstellungen, die das Schiff zur Nummer eins machen. Also, wichtig ist, dass man sich genau am Markt umschaue welche Marke zu einem passt.... glauben Sie es mir, jede Marke ist die Nummer 1 für den richtigen Kunden!

Ahoi Captain: Schnuppertag im Hafen



Einige Eindrücke vom ersten AHOI CAPTAIN-Schnuppertag am 22. Mai 2024. Dieser wurde vom Ausbildungsverbund SPED-LOGSWISS Nordwestschweiz in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen organisiert. Insgesamt «schnupperten» 14 Interessierte in die Welt der Rheinschifffahrt. Ziel der Veranstaltung war den Teilnehmenden einen vertieften Einblick in die Arbeitswelt auf dem Schiff zu ermöglichen sowie offene Fragen zu den Ausbildungen zu beantworten. Dann gab es Einblicke in verschiedene Arbeitsbereiche: das Steuerhaus, den Maschinenraum und die Arbeit an Deck. Hier übten die Schnuppernden unter anderem das Tauwerfen, das Ankerlösen und das Füllen des sogenannten Pütz (Eimer) im fließenden Gewässer. Dazu stand eine kleine Rundfahrt auf dem Programm, bei der einige Teilnehmende sich schon als Kapitän versuchen durften.

time2learn:

Zentrale Plattform für die nautische Ausbildung

Die SVS hat zusammen mit dem Anbieter die Möglichkeiten geschaffen, damit time2learn auch für die nautische Ausbildung eingesetzt werden kann – und soll. Der Ball liegt nun bei den Ausbildungsbetrieben, denen dringend empfohlen wird, die Ausbildungs- und Lernplattform auch zu nutzen.

Die Schweizerische Binnenschiffahrt braucht dringend Nachwuchs und möchte den Anteil der Lernenden in den nächsten Jahren ausbauen und die duale Grundbildung fördern. Dazu hat die Schweizerische Vereinigung für die Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) eine Software-Lösung gesucht, um die Lernenden beider Berufe über eine zentrale und digitale Plattform einheitlich zu verwalten und fördern zu können.

Eine umfassende Lösung

Gefunden wurde diese Lösung in time2learn, der umfassenden Plattform für die gezielte Vorbereitung, Planung, Begleitung und Überwachung der Ausbildung von Lernenden aller Berufe. Die App «time2learn Young Talents» ermöglicht dazu Lernenden jederzeit einfach und schnell den Zugriff auf die wichtigsten Informationen wie z.B. die Lerndokumentation oder die An-

zeige des Ausbildungsprogramms. Durch die Integration der beiden Berufe Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ und Kapitän/-in EFZ in time2learn Young Talents stehen den Lernenden und Lehrbetrieben Ausbildungsinstrumente für die Lerndokumentation, die Arbeitssicherheit und die Bildungsberichte zur Verfügung. Einen grossen Mehrwert bietet time2learn durch die zusätzlichen Standard-Funktionen, welche natürlich auch in diesen Berufen genutzt werden können.

Instrumente der Lern-Dokumentation

Die Lernenden dokumentieren den Lernfortschritt regelmässig im time2learn. Die zuständige praxisbildende Person hat Einblick in die Lerndokumentation. Mit den integrierten Formularen können Auszubildende sehr effizient und elegant die Bildungs- und Probezeitberichte

Kontakte

Bei der Einrichtung und allfälligen Schwierigkeiten helfen der Anbieter selbst (time2learn.ch) oder unser Partner für die Ausbildungsabwicklung Ausbildungsverbund SPED-LOGSWISS Nordwestschweiz (teamabv@spedlogswiss.com).

ausfüllen. Lernende haben ebenfalls Zugang zu diesen Informationen und können jederzeit Einsicht in die bewerteten Berichte nehmen. Die im Bildungsplan definierten Gefahren sind hinterlegt. Sie wahren mit time2learn die Übersicht über die Ausbildungsmassnahmen und Nachweise bei gefährlichen Arbeiten (Jugendarbeitsschutz).

Mehrwert time2learn

time2learn stellt viele zusätzliche Funktionalitäten digital bereit:

- Verwaltung der Accounts
- Abbildung der Firmenstruktur
- Einsatzplanung
- Ausbildungsprogramm
- Zeugnisse
- E-Dossier zur Datenablage
- Vorlagen und Lehrmittel
- Umfassendes Lerncontrolling
- Senden von Nachrichten

time2learn ist berufsfeldorientiert aufgebaut, damit können alle Berufe Ihres Lehrbetriebs über das gleiche Tool geführt werden. Bereits sind mehr als 100 Berufe integriert und weitere kommen dazu. time2learn wird in einem Schweizer Rechenzentrum betrieben und die Daten in der Schweiz gespeichert – ein wichtiger Faktor in Bezug auf Datenschutz.

Die SVS hat die gesamten Kosten für Implementierung der beiden Berufsgänge in time2learn übernommen. Nun ist es an den Ausbildungsunternehmen zu handeln. Sie sollen für die jeweiligen Lehrverhältnisse bei time2learn Lizenzen lösen. Die Kosten liegen bei CHF 260.- pro Lehrverhältnis.

Die Verwendung von time2learn ist nicht vorgeschrieben, wird jedoch dringend empfohlen.



Eine spannende Ausbildung für einen abwechslungsreichen Arbeitsplatz: die nautischen Berufe.



UNITED
WATERWAYS

We
serve
all
waters

unitedwaterways.com

SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz: Vorstand bestätigt



Am, 3. Mai 2024 hat in der Safranzunft in Basel die 143. Generalversammlung SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz stattgefunden. Der Vorstand wurde wieder gewählt. V.n.l.r.: Thomas Suter (SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz), Mario Caccivio (Dachser Spedition AG), Thomas Knopf (Ultra-Brag AG), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Tara Fürer (Eurosped AG), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG), Thomas Rügger (Unilogistics AG). Nicht auf dem Bild ist Vorstandsmitglied Vinko Castrogiovanni (Fiege Logistik (Schweiz) AG).

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