

Verbesserung der Wasserstrassen:**Deutschland steht weiter auf der Bremse**

Der dringende Ausbau der Wasserstrassen in Deutschland wird in den kommenden Jahren nicht vorankommen. Der Bedarf – etwa zur Verbesserung der Fahrrinne im Mittelrhein – ist zwar erkannt, doch werden auch im Bundeshaushalt 2024 nicht ausreichend Mittel gesprochen. Dazu fehlen solche Projekte im geplanten Gesetz zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens. Für die Güter- und Kabinenschiffahrt von und nach der Schweiz hat dies ungünstige Folgen, wird sie doch durch Niederwasser im Mittelrhein regelmässig behindert.

Die Mittel für den Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland werden im nächsten Jahr erneut nicht ausreichen, um sämtliche dringend erforderliche Massnahmen im Wasserstrassennetz in Angriff zu nehmen. Das geht aus dem Entwurf des Bundeshaushaltes 2024 hervor. Der schon geringe 2023er-Ansatz von 595 Mio. Euro für «Ersatz-, Ausbau- und Neubaumassnahmen an Bundeswasserstrassen» wird lediglich um rund 130 Mio. Euro auf 724 Mio. Euro angehoben. Für Er-

haltungsmassnahmen sind zusätzlich 450 Mio. Euro vorgesehen.

BDB ernüchert

Den Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) stellt das nicht zufrieden: Die Bundesregierung habe im Mai 2023 auf eine Anfrage im Bundestag mitgeteilt, dass sie für die Wasserstrassen rund 1,7 Mrd. Euro benötigt, und dass der geringe Mittelansatz im laufenden Jahr bereits die Verschie-



Wenn es beim Nadelöhr Mittelrhein «klemmt», ist auch die Güter- und Kabinenschiffahrt von und nach der Schweiz von den Niederwassern stark betroffen.

Foto: BAW; BDB Report 2/2023.

Inhalt

Verbesserung der Wasserstrassen: Deutschland steht weiter auf der Bremse	1
Kommentar: Wenn Deutschland hustet...	4
Nachfolge für SVS-Geschäftsführer gesucht	6
IG RiverCruise: Reitsma neuer Präsident	7
«Nicole»: Weidlingstaufer beim Hafenmuseum	7
CDNI: F unterzeichnet, CH folgt bald	8
Kopczynska neue Leiterin DG Move	8
Hafen Rotterdam: Neugestaltung der Verwaltungsführung	9
duisport stösst zu BÖB	9
Thurgau Travel: «Goldene» Taufe	10

bung und Streckung von Investitionsmassnahmen erfordere. Es bestehe laut Auskunft der Bundesregierung kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf an 70 Wehranlagen, 130 Schleusenanlagen und 160 Brücken.

Erkenntnis Ja - Handeln Nein

«Obwohl der Zustand der Wasserstrassen und die Investitionsnotwendigkeiten der Regierung bestens bekannt sind, werden die erforderlichen Mittel erneut nicht

Fortsetzung auf S. 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, 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

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

The most modern fleet, shaping a sustainable future

M/T "Cavalli" fully loaded with Caustic Soda in the north-sea. One new building from a series of six identical chemical tankers of GEFO with a streamlined and optimised underwater hull in order to reduce fuel consumption by up to 30% and to lower pollutants by 30%. Each tanker with 12 stainless steel tanks.

One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO.
26 new buildings to reduce pollutant emissions.
Which tanker will sail for you?



www.gefo.com

Fortsetzung von S. 1

zur Verfügung gestellt» beklagt der BDB. Die wenigen Ausbauprojekte, die im Wasserstrassenbereich vorgesehen sind, würden sich damit deutlich verzögern. «Das ist unbefriedigend und wird einmal mehr dazu führen, dass die Güterschiffahrt ihr Leistungspotenzial nicht entfalten kann. Das visionslose Kaputtsparen der Wasserstrasse wird die unter der Ampel-Regierung eingeleitete Deindustrialisierung und Verkehrsverlagerung hin zur Strasse weiter befeuern. So wird das nichts mit der schnellen Beseitigung von Engpässen und der erhofften Verkehrsverlagerung und dem Klimaschutz im Gütertransport», kommentiert BDB-Präsident Martin Staats den Haushaltsentwurf.

Vergebenes Entlastungspotential

Gerade das System Wasserstrasse bietet – so der BDB – doch exzellente Voraussetzungen, noch deutlich mehr Güter umweltschonend zu transportieren und damit sowohl Strasse als auch Schiene vom beständig wachsenden Güterverkehr zu entlasten. Allerdings müssen hierfür die rund 30 Ausbaumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen, die im Wasserstrassenausbau-

gesetz aufgelistet sind, schnellstmöglich realisiert werden. Zu nennen seien etwa die Abladeoptimierung der Fahrhinne am Mittelrhein.

Diese Massnahme wäre auch für die Schweizer Rheinschiffahrt von übertragender Bedeutung. Wann immer die Schweizerischen Rheinhäfen wegen Niederwasser nur noch mit reduzierter Ladung, verteilt auf mehrere Schiffe, angefahren werden können, liegt das nicht an der Schweizer (Kurz-)Strecke. Hier wurde die Fahrhinne jüngst ausgebaggert und von Hindernissen befreit, so dass eine Fahrt nach Muttenz-Au oder Birsfelden eigentlich dauernd gewährleistet ist. Was aber nichts nutzt, wenn der Pegel Kaub die dortige Durchfahrt nicht mehr erlaubt.

BÖB: Wenigstens keine Kürzungen

Etwas freundlicher ist die Beurteilung des Haushaltsentwurfs durch den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), der sich erleichtert zeigt, dass es nicht noch schlimmer gekommen sei. Es sei ein Entwurf mit Licht und Schatten, schreibt der BÖB. Angesichts der allgemeinen Haushaltslage und den Verteilungskämpfen innerhalb der Bundesregierung im Rahmen der Haushaltskonsolidierung habe es zwischenzeitlich



«Wir halten unsere Wasserstrassen, Kanäle und Schleusen in Schuss und machen sie krisen- und klimafest», versprach der deutsche Verkehrsminister Volker Wissing noch vor rund Jahresfrist am Parlamentarischen Abend des BDB. Der Haushaltsentwurf 2024 spricht eine andere Sprache... Foto: BDB.

Kommentar:

Wenn Deutschland hustet...

«Wenn Deutschland hustet, ist die Schweiz bald erkältet» hiess es bei den Ökonomen schon immer. Wenn die deutsche Wirtschaft kränkelt oder die Staatsfinanzen nicht im Lot sind, bekommt es auch die Schweizer Wirtschaft zu spüren. Dies trifft auch auf die Verkehrsinfrastrukturen zu. Schon die Neat, von der Schweiz pünktlich und innerhalb des Kostenrahmens fertiggestellt, konnte und kann ihre Wirkung nicht vollständig entfalten, weil die von Deutschland seit langem versprochenen Zufahrtsstrecken nicht fertiggestellt, ja nicht einmal wirklich in Planung sind.

Und genauso geht es auch dem für die Schweizer Wirtschaft unverzichtbaren Verkehrsträger Wasserstrasse. Eine sauber ausgebaggerte Schifffahrtsrinne von Kleinhüningen bis zur Schleuse Birsfelden ist toll und moderne Infrastrukturen, etwa für den Container-Umschlag (die hoffentlich bald an die Hand genommen werden können) sind wichtig.

So richtig nutzen kann man die guten inländischen Rahmenbedingungen aber nur unzureichend, wenn der nördliche Nachbar seinen Rhein-Abschnitt vernachlässigt und dadurch immer wieder Perioden von Niederwasser vernünftige Abladetiefen auch in Kleinhüningen oder Birsfelden und Muttenz verhindern.

Eine Lösung wäre, Deutschland bei den für die Schweiz wichtigen Infrastruktur-Projekten eine Mitfinanzierung anzubieten. Schliesslich wurden in der Vergangenheit auch schon Bahnterminals in Norditalien oder Belgien aus Schweizer Steuermitteln mitfinanziert.

Das würde allerdings nicht gegen das zweite Problem bei der Schaffung oder Ausbesserung von Infrastrukturen helfen, denn hier ist die Schweiz «im selben Spittel krank». Egal, ob ein neuer Container-Terminal in Basel, ein drittes Gleis zwischen Basel und Karlsruhe oder Austiefungen bei Rhein oder Elbe - der Wutbürger und die Verhinderer-Organisationen stehen schon bereit. Denn in beiden Ländern herrscht immer mehr eine neue Landessprache vor: die Einsprache.

André Auderset

sogar Befürchtungen gegeben, dass es zu Haushaltskürzungen im Bereich der Wasserstrasse kommen könne. Mit den 1,77 Mrd. Euro für die Wasserstrasse – rund 400 Mio. Euro mehr als 2023, liegt man aber auch nach Ansicht des BÖB etwa 200 Mio. Euro unter dem tatsächlichen Bedarf von jährlich 2 Mrd. Euro.

BÖB-Präsident Joachim Zimmermann zeigt sich trotzdem einigermaßen optimistisch: «Die Anhebung des Wasserstrassenetats auf 1,77 Mrd. Euro ist ein Schritt in die richtige Richtung, der zeigt, dass das System Wasserstrasse in der bundespolitischen Wahrnehmung wieder an Bedeutung gewinnt. Wir haben uns, gemeinsam mit dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen (VBW), in vielen Gesprächen mit Bundesregierung und Bundespolitik nachdrücklich für mehr Mittel starkgemacht. Diese Gespräche haben offensichtlich gewirkt. Gut sind insbesondere die zusätzlichen Mittel für Erhaltungsaufgaben und Aus- und Neubau. Auch die Ankündigung einer Förderung für Linienverkehre für Grossraum und Schwergut auf der Wasserstrasse begrüßen wir.»

VBW: Verfahren beschleunigen

Die fehlenden Mittel sind das Eine. Das Andere sind die überlangen Verfahren der Planung und deren Genehmigung. Um diese Probleme zumindest teilweise zu entschärfen, ist zur Zeit ein sogenanntes Genehmigungsbeschleunigungsgesetz in Beratung. Zum Entsetzen der interessierten Verbände ist die Güterschifffahrt aber nicht mehr in der Kategorie «im überragenden öffentlichen Interesse und der öffentlichen Sicherheit dienend» aufgeführt. Der VBW befürchtet, dass diese fehlende Berücksichtigung zu weiteren langen Verzögerungen bei wichtigen Ausbau- und Neubauprogrammen führt. «Für uns ist klar, dass der einzige Verkehrsträger, der noch freie Kapazitäten für Güterverkehre hat und zudem erwie-

senermassen deutlich umweltfreundlicher als die Strasse ist, die Beschleunigungsinstrumente erhalten muss, die auch für Strasse und Schiene eingeführt werden sollen.» Konkret setzt sich der VBW dafür ein, dass die im Bundeswasserstrassenausbaugesetz (WaStrAbG) aufgeführten Vorhaben des «Vordringlichen Bedarfs» und die hervorgehobenen Vorhaben mit dem Prädikat Engpassbeseitigung ebenso wie die laufenden und fest disponierten Vorhaben als im überragenden öffentlichen Interesse und der öffentlichen Sicherheit dienend ausgewiesen werden. Unter anderem werden im Gesetz aufgezählt:

- Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein
- Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg
- Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen
- Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen
- Bau von sieben 2. Schleusenkamern an der Mosel.

Aufgaben gilt nicht

VBW und BÖB wollen keineswegs schon aufgeben. Das Gesetz befindet sich im parlamentarischen Verfahren. Daher hätten sich viele der Mitglieds-Häfen an ihre regionalen Bundestagsabgeordneten gewandt, um für die Berücksichtigung der Wasserstrasse zu werben. Die ersten Rückantworten der Abgeordneten seien

positiv, trotzdem warnt der VBW: «Sollte das Gesetz ohne den Status 'überragendes öffentliches Interesse' für Bundeswasserstrassen beschlossen werden, wäre dies ein fatales Signal für alle, die sich für diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger engagieren. Dass beispielsweise die Abladeoptimierung am Mittelrhein, zu der seit Monaten Experten aus der Bundesverwaltung und den Fachverbänden in der Beschleunigungskommission Vorschläge für Beschleunigung erarbeiten, und die ein sagenhaftes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30 zu 1 aufweist, für das öffentliche Interesse weniger wichtig sein soll als zahlreiche Ortsumgehungen, ist auf der Sachebene nicht nachvollziehbar.»

BDI unterstützt

Unterstützung kommt auch vom Bundesverband der Deutschen Industrie, der unmissverständlich fordert, dass Projekte, die akute Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur beseitigen sollen wie eben die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein angesichts ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland ebenfalls von einer entsprechenden Beschleunigung profitieren können sollten: «Die erneut fehlende Berücksichtigung der Wasserstrassen ist in diesem Kontext äusserst unverständlich, zumal der sehr schlechte Zustand neuralgischer Punkte auf den Binnen- und Küstenwasserstrassen den vielerorts maroden Strassenbrücken in nichts nachsteht.»



Präzedenzfälle für die (Mit-)Finanzierung von Infrastrukturen im Logistikbereich durch die Schweiz gibt es bereits seit längerem. Im Bild des Hupac-Containerterminals in Busto Arsizio nahe Mailand. Foto: Hupac.

Haben Sie Freude an einer lebhaften und abwechslungsreichen Tätigkeit und allenfalls bereits Erfahrungen in den Bereichen Schifffahrt und/oder Logistik? Dann sind Sie vielleicht unser/e neue/r

Geschäftsführer/in (80%)

Die Aufgaben sind im wesentlichen:

- Sie führen die Geschäftsstelle im Rheinhafen Kleinhüningen,
- unterstützen Präsidium und Vorstand,
- organisieren Mitgliederversammlungen,
- betreuen die Redaktion des monatlichen Informationsmagazins «SVS aktuell».
- weiter vertreten Sie die Interessen der Schifffahrts- und Hafenbranche bei kantonalen und eidg. Gremien und die SVS in nationalen und internationalen Organisationen.

Sie haben ein einnehmendes Wesen, sind auch in Krisensituationen belastbar und von rascher Auffassungsgabe. Idealerweise haben Sie eine Hochschule absolviert und/oder berufliche Erfahrungen im Verbandswesen oder in der Logistik sowie Führungserfahrung. Fremdsprachen sind Ihnen nicht fremd, genauso wenig wie die gängigen EDV-Applikationen (Word, Excel, Powerpoint, DTP). Hilfreich wäre auch Interesse an der Schweizer (Wirtschafts-)Politik oder gar Erfahrungen mit politischen Mandaten.

Die SVS hat sich jüngst organisatorisch neu aufgestellt und verfügt über schlanke und moderne Strukturen. Die Geschäftsstelle umfasst aktuell den Geschäftsführer und eine Assistentin (50%). Wir bieten Ihnen einen Arbeitsplatz (Einzelbüros) an Hafenanlage, ein offenes und kooperatives Betriebsklima und ein Betätigungsfeld, welches fast wöchentlich neue Herausforderungen mit sich bringt und deshalb viel Befriedigung bietet.

Der Posten der Geschäftsführung ist aufgrund der Pensionierung des heutigen Stelleninhabers neu zu besetzen. Wünschbarer Vertragsbeginn ist der 1. August 2024, um eine rund einmonatige Einarbeitung zu ermöglichen.

Bitte senden Sie die üblichen Unterlagen bis zum 15. September 2023 – wenn möglich elektronisch – an praesidium@svs-ch.ch oder postalisch an SVS, Postfach, 4019 Basel.

Für Fragen wenden Sie sich an den SVS-Präsidenten Christoph Brutschin (praesidium@svs-ch.ch, Tel. 079 661 83 54) oder an den SVS-Geschäftsführer André Auderset (auderset@svs-ch.ch, Tel. 061 631 27 27).

IG RiverCruise: Reitsma neuer Präsident

Die Interessengemeinschaft führender Flusskreuzfahrtreedereien IG RiverCruise (IGRC) hat seit 1. Juli 2023 einen neuen Präsidenten: Der CEO und Eigentümer der Scylla AG – Arno Reitsma löst den bisherigen Präsidenten Daniel Buchmüller (River Advice) ab.

Der bereits im Frühling vorgeschlagene und gewählte Nachfolger ist kein Unbekannter: Arno Reitsma, der mit seiner Scylla AG zu den «Big Players» gehört, wurde in den vergangenen Monaten eingearbeitet, sodass die Übernahme des Präsidiums am nahtlos erfolgen konnte.

Aus einer Dynastie

Reitsma (55) ist verheiratet, hat drei Kinder und ist seit 15 Jahren als CEO der SCYLLA- Gruppe tätig. «Es ist für mich eine Ehre, unsere

Branche zu vertreten und ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit mit dem bisherigen Vorstand» lässt sich der neue Präsident zitieren. Reitsma stammt aus einer wahrhaftigen Flusskreuzfahrten-Dynastie: Vater André Reitsma ist der Gründer von SCYLLA und sein Bruder Robert ist der Erbauer der Scylla-Schiffe.

Alle wichtigen Player dabei

Daniel Buchmüller (52) hatte das Präsidium im Oktober 2016 übernommen und die IGRC mit Bedacht und Diplomatie geführt. Er hat einer-

seits dafür gesorgt, dass sich praktisch alle wichtigen Flusskreuzfahrtreedereien, die ihre Schiffe auf den westeuropäischen Flüssen betreiben, der IGRC angeschlossen haben und diese somit zu einer starken Stimme für die Anliegen der Flusskreuzfahrt geworden ist. Unter Buchmüllers Leitung hat sich die IGRC wichtige Themen auf die Fahne geschrieben: Bekämpfung von Personalmangel, Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung.

Vollwertige Vertretung

Daniel Buchmüller hat die IGRC während seiner Präsidenschaft als vollwertige Vertretung der Flusskreuzfahrt- Industrie etabliert, die inzwischen u.a. auch als Verhandlungspartnerin der Sozialpartner auf EU-Ebene anerkannt ist. Buchmüller bleibt dem Vorstand der IGRC vorläufig als einfaches Mitglied erhalten. Um die Kontinuität sicherzustellen,

«Nicole»: Weidlingstaufe beim Hafenumuseum



Zur feierlichen Taufe eines frischgebauten «Waidligns» wurde Anfang Juni an den Gelpkebrunnen beim Hafenumuseum eingeladen. Der Weidling wurde im Rahmen und als Projekt der Sonderausstellung «Der Rhein und seine Weidlinge» mit dem Verein «Waidlig Basilea» und der Bevölkerung zusammen vom 25. März bis zum 6. Mai 2023, jeweils am Samstag, gebaut. Im Andenken an die kürzlich verstorbene Nicole Hächler wurde das Boot von Taufpatin Amarante Vitra auf den Namen «Nicole» getauft. Frau Hächler war Präsidentin beim Verein «Waidlig Basilea» und wesentlich an der Projektierung beteiligt. Ermöglicht haben den Bau auch zwei grosszügige Spender, der «Freiwillige Museumsverein Basel» und der «Lions Club Basel», welche die ganze Finanzierung übernahmen. Hier einige Impressionen vom Taufakt, begleitet von den beiden Schifferseelsorgern Alex Wyss und Walter Schär sowie dem Bootsbauer von «Waidlig Basilea» Urs Arlt.

haben sich die übrigen Mitglieder des Vorstandes (Ben Wirz/Uniworld, Daniel Thiriet/AMAWATERWAYS, Lucas Sandmeier/Excellence Cruise, Sascha Gill/CLIA und

Daniel Buchmüller/River Advice) für eine weitere Amtszeit verpflichtet. Die Adresse der IGRC bleibt bestehen (IG RiverCruise, Uferstrasse 90, CH-4057 Basel).

Um die vielfältigen Interessen der Flusskreuzfahrt-Reedereien zu vertreten, wurde die zunächst lose organisierte Interessengemeinschaft IG RiverCruise im Jahr 2000 von drei Schweizer Reedereien gegründet. Inzwischen ist die IG RiverCruise ein eingetragener Verein mit Sitz in Basel und vertritt mittlerweile über 90 % des europäischen Marktes. Die IG RiverCruise vertritt die gemeinsamen, grundsätzlichen Interessen und Anliegen der Mitglieder in Bezug auf Flusskreuzfahrten gegenüber Dritten und versteht sich gleichzeitig als Ansprechpartner und Vertreter der europäischen Flusskreuzfahrtbranche. Zu den weiteren Aufgaben gehören die Förderung und Entwicklung des Images des Flusskreuzfahrtsektors unter besonderer Berücksichtigung der Themen Ausbildung, Sicherheit und Umweltschutz sowie die Kontaktpflege zu branchennahen Organisationen, Institutionen, Dachverbänden und Vereinen.



Arno Reitsma (links) übernimmt von Daniel Buchmüller (rechts).

CDNI: F unterzeichnet, CH folgt bald



Frankreich hat die Änderung des Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) angenommen. Diégo Colas, Leiter der Direktion für Rechtsfragen des französischen Ministeriums für Europa und auswärtige Angelegenheiten, übergab die Ratifikationsurkunde am, 7. Juni 2023 in Strassburg an die Generalsekretärin der ZKR, Lucia Luijten. Die Änderung des Übereinkommens hat zum Ziel, durch eine strenge Regelung für die Entgasung von Binnenschiffen den Schutz der Umwelt und der Luftqualität zu gewährleisten. In der Schweiz ist das Ratifizierungsverfahren noch im Gange; die Hinterlegung der Urkunde wird voraussichtlich bis Ende des Jahres erfolgen. Die Änderung tritt sechs Monate nach der Hinterlegung der letzten (also Schweizer) Ratifizierungsurkunde in Kraft.

Kopczynska neue Leiterin DG Move



Die Polin Magda Kopczynska wird neue Leiterin der DG MOVE, der für Verkehr zuständigen Abteilung der EU-Kommission. Es ist ein Comeback: Kopczynska war mehr als ein Jahrzehnt unter dem früheren Generaldirektor Hendrik Hololei bei DG Move tätig, bevor sie Anfang dieses Jahres neue Aufgaben als stv. Generaldirektorin für Agrarpolitik und ländliche Entwicklung übernahm. Hololei selbst stolperte über unerlaubt angenommene Freiflüge und war im April provisorisch durch die Kroatin Bakran Marcich ersetzt worden.

Hafen Rotterdam: Neugestaltung der Verwaltungs-Führung

Boudewijn Siemons (58) fungiert seit dem 15. Juli 2023 als Interims-CEO der Port of Rotterdam Authority. Vivienne de Leeuw (48) bleibt weiterhin CFO, ihre Amtszeit wurde um vier Jahre verlängert. Siemons zeichnet als COO des Hafensbetriebs zugleich für Infrastruktur und maritime Angelegenheiten verantwortlich. Bis zur Ernennung eines neuen CEO wird er beide Positionen bekleiden. Siemons tritt damit die Nachfolge von Allard Castelein an, der im Sommer nach fast einem Jahrzehnt als CEO zurückgetreten ist.



Miriam Maes, Vorsitzende des Aufsichtsrats (SB), sagte: „Wir sind dankbar, dass Boudewijn Siemons und Vivienne de Leeuw die Leitung des Hafensbetriebs für die kommende Zeit gemeinsam übernehmen wollen. Der Prozess der Suche nach einem neuen CEO ist noch nicht abgeschlossen. Wir brauchen dafür mehr Zeit als bis zum 15. Juli, dem Ende der Amtszeit von Allard Castelein. Mit der Ernennung eines Interims-CEOs und der Verlängerung der Amtszeit der CFO stellen wir in der Zwischenzeit die Kontinuität des Vorstands sicher.“

Boudewijn Siemons

Der Maschinenbauingenieur Boudewijn Siemons ist seit Oktober 2020 COO bei der Port of Rotterdam Authority. Davor verantwortete er bei Royal Vopak als Präsident

die Region Nord- und Südamerika. Zuvor war er Mitglied der Geschäftsleitung dieses Unternehmens und in Europa, im Nahen Osten und in den Vereinigten Staaten tätig. Von 1998 bis 2006 hatte Siemons verschiedene Führungspositionen bei Royal VolkerWessels inne. Boudewijn Siemons begann seine berufliche Laufbahn 1987 bei der Königlichen Marine der Niederlande, wo er bis 1998 tätig war. Er studierte am Königlichen Marineinstitut und an der TU Delft.

Vivienne de Leeuw

Die Wirtschaftswissenschaftlerin Vivienne de Leeuw ist seit dem 1. Juli 2019 CFO bei der Port of Rotterdam Authority. Zuvor war sie CFO bei RTL Netherlands und CFO bei KPN Consumer Residential. Sie begann ihre berufliche Laufbahn 1999 und bekleidete leitende Positionen in den

Bereichen Corporate Finance und Investor Relations u.a. bei Arthur Andersen/Deloitte und Unibail-Rodamco. Vivienne de Leeuw studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Maastricht.

duisport stösst zu BöB



Im Frühsommer besiegelten die Duisburger Hafen AG (duisport) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen den Eintritt von duisport in den Bundesverband. „Der Duisburger Hafen ist unabweisbar ein Branchenriese mit grosser Strahlwirkung im In- und Ausland. Er ist ein Paradebeispiel für einen modernen Full-Service-Hafen. Umso mehr freuen wir uns, duisport als aktiven Mitstreiter in unseren Reihen begrüßen zu können. Wir wollen die Binnenhäfen noch besser im politischen Bewusstsein positionieren und gemeinsam eine noch stärker vernehmbare Stimme im politischen Raum für multimodale (Hafen-)Logistik und Infrastruktur sein“, erklärt BöB-Präsident Joachim Zimmermann. Markus Bangen (Vorstand duisport) dazu: „Die Häfen stehen vor einer Vielzahl von Herausforderungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie am Wirtschaftsstandort Deutschland zu erhalten. Wir treten in den Bundesverband Öffentlichen Binnenhäfen ein, um dies gegenüber der Gesellschaft und der Politik noch viel deutlicher und selbstbewusster zu formulieren. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit wird dann funktionieren, wenn die Häfen, aber auch alle an der intermodalen Kette beteiligten Akteure, sowie unsere Kunden ihre wesentlichen Forderungen gemeinsam und offensiv vertreten.“

(Bild v. l. n. r.: Jan Sönke Eckel, Franz Reindl, Lars Nennhaus, Markus Bangen, Joachim Zimmermann und Marcel Lohbeck)

Thurgau Travel: «Goldene» Taufe



Eine im Wortsinn «goldene» Taufe beging Thurgau Travel Anfang Juli in Basel: Getauft wurde mit der «Thurgau Gold» das nach Unternehmensangaben «das umweltfreundlichste Flussschiff sein, das derzeit auf Europas Flüssen unterwegs ist.» Motoren der neuesten Generation tragen zu einer substantziellen Kraftstoffeinsparung bei und ein fortschrittliches Katalysatorsystem sorgt für eine deutliche Reduktion der Emissionen. Das innovative Design der MS Thurgau Gold und modernste Technologie ermöglichen es auch, die Energieeffizienz des Schiffes zu verbessern. Es verfügt etwa über in die Reling eingebaute Solarpanels und rund 85% der Abwärme der Motoren wird im Zuge der Wärmerückgewinnung wieder in Energie umgewandelt. Darüber hinaus wurden ressourcenschonende Materialien und Konstruktionsweisen gewählt, um den Verbrauch von Rohstoffen während des Baus und des Betriebs zu minimieren. Die Kabinen und öffentlichen Bereiche sind stilvoll gestaltet und mit diversen Annehmlichkeiten ausgestattet. Alle 87 Kabinen und die vier Suiten auf dem Mittel- und Oberdeck verfügen über grosszügige und absenkbare Panoramafenster. Kulinarisch punktet das neue Schiff mit Restaurants und Bars sowie mit Highlights wie dem «Private Dining» oder Grill und Bar auf dem grossen Sonnendeck. Angeboten werden aktuell überwiegend Reisen auf dem Rhein.

INRAG AG: Ihr **Experte** für Anlagenbau und Automation

Mehr Effizienz, weniger Kosten, bessere Prozesskontrolle: Wir unterstützen Sie bei der Planung, Ausführung und Steuerung Ihrer Anlagen und Systeme.



Messtechnik | Automation
Rohrleitungs- Apparatebau

www.inrag.ch



Erdöl

Vielleicht nicht sexy, dafür erfolgreich.

Wie es dazu kommt:



SVS



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**