

Bundesgericht zu GBN:**Teilentscheid zu Gunsten des Projekts**

Auf dem Weg zum Gateway Basel Nord ist ein weiterer wichtiger Entscheid gefallen. Das Bundesgericht in Lausanne weist eine Beschwerde von Swissterminal ab. Die Einsprache bezog sich auf ein vorgängiges Urteil des Baselbieter Kantonsgerichts zur Ausschreibungspflicht der Schweizerischen Rheinhäfen für das Hafenbecken 3. Im juristischen Hin und Her ist dies ein bedeutender Zwischenerfolg für das Gateway Basel Nord und wird von der Hafenbranche ausdrücklich begrüsst.

Wie der SVS-Präsident an der Herbstveranstaltung 2023 treffend sagte, es braucht einen langen Schnauf bei den Projektverantwortlichen für das Gateway Basel Nord und das Hafenbecken 3. Getreu der fünften Landessprache in der Schweiz: der Einsprache, mussten schon einige Gerichte über Teilbereiche des Projekts befinden. Mit

dem jüngsten Bundesgerichtsurteil haben das Konsortium GBN und die Schweizerischen Rheinhäfen einen Teilsieg feiern können. Die Beschwerde von Swissterminal zum Urteil des Baselbieter Kantonsgerichts betreffend Ausschreibungspflicht für das Hafenbecken 3 wurde abgewiesen.

Materiell ging es bei der Beschwer-

SVS mit neuer Homepage

Die SVS hat sich eine neue Homepage gegeben. Sie ist unter derselben Adresse erreichbar wie die bisherige: www.svs-ch.ch. Sinn der Neugestaltung ist ein frischeres und moderneres Aussehen. Ausserdem wurde die dahinterstehende Software vom Hersteller nicht mehr unterstützt. Die neue Homepage bietet diverse neue Möglichkeiten. Unter anderem können Sie sich darauf direkt für den Herbstapéro 2024 vom 14. Oktober anmelden. Schauen Sie doch mal rein!

Inhalt

<i>Teilentscheid zu Gunsten des Projekts</i>	1
<i>SVS mit neuer Homepage</i>	1
<i>SRH im 1. Halbjahr 2024: Güterumschlag nahezu unverändert</i>	4
<i>Mein letztes «SVS aktuell»: Eine spannende Lebensphase Geht zu Ende</i>	5
<i>Ein Oldie erzählt: Saalrunde</i>	7
<i>GEFO Zwei Edeldahlstahltanker in China bestellt</i>	8
<i>SVS-Herbstapéro</i>	8
<i>Absichtserklärung für nachhaltige Schifffahrt</i>	9
<i>Schulschiff „Rhein“ auf der Werft</i>	9
<i>Finanzierung der Wasserwege: Weckruf aus Deutschland</i>	10
<i>Scylla-Nachwuchs auf dem Douro</i>	10
<i>Ein Oldie erinnert sich: Als es noch die MUBA - und dort Hotelschiffe gab</i>	11

de um den Schiffsanschluss an GBN, das Hafenbecken 3. Das entsprechende Unternehmen stellt sich auf den Standpunkt, dass die Schweizerischen Rheinhäfen für das Hafenbecken 3 gemäss Binnenmarktgesetz ausschreibungspflichtig seien. Die SRH hätten das kantonale Nutzungsmonopol auf dem Hafengebiet und ihrer Infrastruktur an Private übertragen sollen. Das Bundesgerichtsurteil kommt klar zu einem anderen Schluss: Da das Ha-

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

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

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





Rhein-Reise:

**Der GEFO Mineralöl-Tanker „Bohemia II“
vor der mittleren Rheinbrücke in Basel/Schweiz.**

Eine Skulptur von Andy Picci über der mittleren
Rheinbrücke im Rahmen der ARTour Basel.



Fortsetzung von Seite 1

fenbecken 3 als Teil einer öffentlichen Wasserstrasse allen Nutzen zur Verfügung stehen wird und damit ein freier Zugang gewährleistet sei, müsse auch keine Übertragung an Private vorgenommen werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind als Hafengebiete für die öffentliche Infrastruktur wie Hafenbecken, Quaianlagen, etc. zuständig, stellt das Bundesgericht in Lausanne klar.

Wohl nicht das letzte Urteil

Es ist bestimmt nicht das letzte Urteil, das bei diesem für die Weiterentwicklung des Hafens eminent wichtigen Projekt, ergehen wird. Es wäre aus Sicht des SVS an der Zeit, dem Projekt nicht weiter Steine in den Weg zu legen. Der politische Entscheid der Basler Stimmbevölkerung für das Hafenbecken 3 und die er-

teilte Plangenehmigung für das Bauprojekt Gateway Basel Nord, sind längst erfolgt. Weitere Verzögerungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen und schwächen den Hafen als Ganzes.

Hafenfirmen und SRH zufrieden

Auch die Hafenfirmen und die SRH sind mit dem Urteil des Bundesgerichts zufrieden. Andreas Stöckli, CEO Rhenus Alpina AG sagt: «Wir begrüßen das Urteil des Bundesgerichtes und haben dieses auch so erwartet. Unsere Arbeit geht somit weiter. Wir werden für die Versorgungssicherheit der Schweiz und für eine nachhaltige Verkehrspolitik als Gateway Basel Nord zusammen mit unseren Partnern eine leistungsfähige Umschlagsmöglichkeit zur Bewältigung der zunehmenden Güterströme zwischen der Schweiz, den Seehäfen sowie den

kontinentalen Verkehrszentren aufbauen.»

Hafendirektor Florian Röthlingshöfer äussert sich in der bz ebenfalls positiv: «Wir sind einen wichtigen Schritt weitergekommen und hoffen, dass es in diesem positiven Modus weitergeht.»

Noch Einsprachen hängig

Die Jurisprudenz wird weiterhin mit Einsprachen beschäftigt sein. Derzeit sind eine Beschwerde des Unternehmens gegen GBN zur Finanzierungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sowie Einsprachen der Umweltverbände Pro Natura und WWF im Zusammenhang mit den ökologischen Ersatzmassnahmen hängig. Immerhin sind mit dem vorliegenden Bundesgerichtsurteil nun alle laufenden Verfahren zwischen Swissterminal und den Schweizerischen Rheinhäfen abgeschlossen.

SRH im 1. Halbjahr 2024: Güterumschlag nahezu unverändert

Der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen blieb im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Der Umschlag erreichte 2,7 Mio. Tonnen. Das sind 1,9 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 2023 (2,75 Mio. Tonnen). Der Rückgang ist vor allem auf einen etwas geringeren Umschlag im Bereich der Mineralölerzeugnisse zurückzuführen.

Deutlicher nahm der Umschlag von Containern im Vergleich zum Vorjahr ab (-15%) und liegt per Ende Juni bei 50'175 TEU (59'111 TEU). Im Containerbereich hat die Hochwassersituation sich bemerkbar gemacht, welche gleichzeitig auf eine geringere Kapazität im den Rheinhäfen gestossen ist. Neben den noch durch den Umbau fehlenden Kapazitäten im Hafenbecken 2, wurde im Juni zusätzlich eine Kranrevision durchgeführt, welche die Kapazitäten für die Binnenschifffahrt nochmals schmälerte.

Im Bereich der flüssigen Mineralölerzeugnisse waren die Umschläge

auf einem stabilen und teilweise hohen Niveau. Während der technischen Revision der Raffinerie in Cressier (NE) konnten im Monat Mai sogar über 300'000 t Importe abgewickelt werden. Durch den hohen Nachholeffekt im 2023 fällt das Umschlagsergebnis zum Halbjahr 2024 im Bereich der Mineralölerzeugnisse jedoch insgesamt rund 4% (etwa 60'000 t) geringer aus.

Beim Umschlag von trockenem Massengut zeigt sich kein einheitlicher Trend. Während die Entwicklung bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (v.a. Getreide) verhalten

Hinweis

Aufgrund der Umstellung der Erhebung der Statistikdaten bei den Schweizerischen Rheinhäfen und einer Neustrukturierung der Gütergruppen, sind die Vergleiche zum Vorjahr nur mit den Zahlen nach NST 2007 möglich. Durch die Umstellung kam es in den ersten Monaten des Jahres bei der Verarbeitung der Daten zu fehlerhaften Zuordnungen von Gütern im System der Warengruppen. Daher wurden die Bulletins der vorangegangenen Monate überarbeitet und angepasst. Diese Anpassungen betreffen ausschließlich die Zuteilung von Umschlägen in die verschiedenen Warengruppen. Am Gesamtvolumen des Güterumschlags hat sich nichts verändert. Alle Bulletins von Januar bis Juni 2024 stehen ab sofort in ihrer aktuellen Version in unserem Mediacenter zur Verfügung:

<https://port-of-switzerland.ch/rheinhaefen/mediacenter/zahlen-fakten/>

ist (-13,5% auf 70'478 t) da die Importeure auf bessere Preise und Zollkonditionen warten, konnte im Bereich der Metallerzeugnisse ein positiver Zuwachs von 9 % auf 138'148 t verzeichnet werden. Sehr positiv entwickelte sich im Import der Umschlag von Recyclinggütern, der hier vorwiegend durch Stahlschrott als Rohstoff für die Schweizer Stahlwerke dominiert wird (+131% auf 76'610 t). Der Export von Recyclinggütern (v.a. Abbruchmaterial und Erdaushub) nahm jedoch auf einem

guten Niveau leicht ab (-7,7% auf 160'609 t). Im Gegensatz hierzu stagnierte der Umschlag der Gütergruppe «Steine und Erden» (-3% auf 233'278 t) vor dem Hintergrund einer nach wie vor verhaltenen Baukonjunktur.

Ausblick auf das ganze Jahr

Für das gesamte Jahr 2024 wird ein leichter Anstieg des Umschlagsvolumens erwartet. Erste Anzeichen hierfür sind die steigenden Contai-

neraufkommen in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Gleichzeitig wird erwartet, dass sich Verkehre durch die Totalsperrung der deutschen Bahnstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt (Riedbahn) bis Mitte Dezember 2024 auf den Rhein verlagern.

Gleichzeitig ist die Pegelsituation des Rheins durch die hohen Wasserstände in den Seen auf einem stabilen, guten Niveau, so dass nicht mit Niedrigwassersituationen gerechnet werden muss.

Mein letztes «SVS aktuell»:

Eine spannende Lebensphase geht zu Ende

Die jetzige Ausgabe des «SVS aktuell» ist die letzte unseres Verbandsorgans, die ich noch zu verantworten die Ehre habe. Knapp 17 Jahre durfte ich als Geschäftsführer die SVS leiten – da erinnert man sich an eine unglaublich spannende Zeit mit vielen Höhen, aber auch der einen oder anderen schmerzlichen Niederlage. Ein kleiner Rückblick und einige Hoffnungen für die Zukunft:



Von André Auderset,
(noch-)Geschäftsführer SVS

Als früherer Redaktor beim Transport-Journal und späterer Korrespondent der Deutschen Verkehrs-Zeitung war «Logistik» kein Fremdwort für mich und auch von der Binnenschifffahrt und den Schweizerischen Rheinhäfen (damals noch nicht fusioniert) wusste ich als externer Mitarbeiter am damaligen «SVS Journal» schon einiges, als ich Anfang 2008 die Aufgabe des SVS-Geschäftsführers übernahm. Trotzdem merkte ich bald: Ich hatte noch viel zu lernen – und das galt eigentlich bis zum heutigen Tag. Ein Glück, hat-

te ich mit dem langjährigen Präsidenten Rudolf Feierabend, der sein Büro nahe dem meinen hatte, den perfekten Lehrmeister. Denn einen Vorgänger, der ich einarbeiten hätte können, hatte ich nicht. Nach einer früheren und etwas unglücklich verlaufenen Episode mit einem Geschäftsführer hatte nämlich der Präsident (eben besagter Ruedi Feierabend) gleich auch noch die Geschäftsführung übernommen.

Dank des grossen Erfahrungsschatzes und der ruhigen Hand des heutigen Ehrenpräsidenten konnte ich mich in relativ kurzer Zeit «freischwimmen» und für den Verband von Nutzen sein. Und ich hatte in Ruedi nicht nur den perfekten Lehrmeister, sondern auch jemanden, der mich ermunterte, eigene Ideen einzubringen und den damals ein klein bisschen angestaubten Verband etwas zu modernisieren. Das betraf etwa die EDV, den optischen Auftritt mit einem neuen Signet und vor allem den Wechsel vom zweimonatlich erscheinenden «SVS Journal» zum heute noch bestehenden «SVS aktuell» mit zehn jährlichen Ausgaben.

Gewöhnungsbedürftige Änderung

Den Übergang vom gediegenen Mattglanz-Magazin zum journalistischen «Schnellfutter» ohne künstlerischen Anspruch, aber dafür mit der



Ihm hatte der SVS-Geschäftsführer viel zu verdanken: «Lehrmeister» und Ehrenpräsident Ruedi Feierabend an der GV 2009

Verpflichtung zur Aktualität und zur Beschränkung auf das Wichtige, fand zu Beginn nicht bei Allen in der Leserschaft Anklang. Man erinnerte mich, dass die früheren Publikationen in vielen Büroregalen gesammelt und als Jahresausgaben der damaligen «Rheinquellen» sogar in Leder gebunden wurden. Auf meine Nachfrage gestand dann allerdings mancher Kritiker, dass der Inhalt kaum und schon gar nicht von vorne bis hinten gelesen wurde – wer hatte schon Zeit für 40 und mehr Seiten –. Das «SVS aktuell» wanderte zwar schnell ins Altpapier, wurde aber vorher doch meist gelesen und etablierte sich auch bald bei den kritischeren Geistern. Und das mit dem «Altpapier» hat sich in den letzten Jahren auch mehrheitlich erledigt, wird doch der grössere Teil der Abonnenten heute elektronisch bedient. Dies entlastete auch den Posten «Portospesen» massiv – man stelle sich vor: Das «SVS Journal» wurde noch postalisch zum Beispiel an sämtliche Schweizer Botschaften auf der Welt verschickt!

Vom «NWS-Hobby» zum CH-Transportträger

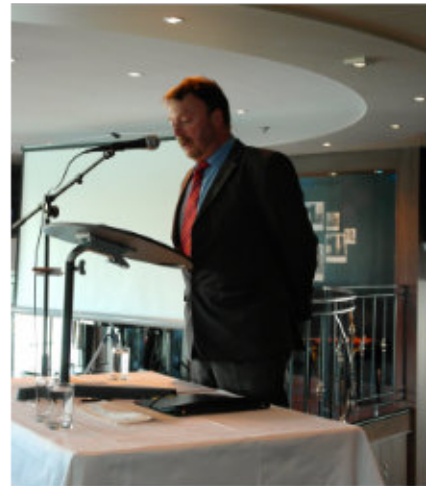
Weit mehr als diese äusserliche Veränderung freut mich aber auch heute noch, dass Binnenschifffahrt und

Häfen in den letzten anderthalb Jahrzehnten eine deutlich bessere Wahrnehmung bei den Behörden, Politikern in der ganzen Schweiz und in der breiten Öffentlichkeit erfahren. Die frühere Verkehrsministerin Doris Leuthard nannte die Schifffahrt humorig ein «Nordwestschweizer Hobby», an dem sie viel Freude habe, da die Häfen und Hafenunternehmen im Gegensatz zur Konkurrenz von Schiene, Luft und Strasse nie Subventionen verlangten. Und im ersten Entwurf des seinerzeitigen Gütertransportgesetzes kam die Rheinschifffahrt genauso wenig vor wie die Häfen.

Bohren dicker Bretter

Es war das berühmte «Bohren dicker Bretter» nötig, um diese, auf mangelhaftem Kenntnisstand beruhende Vernachlässigung zu ändern, doch nach und nach gelang es – und heute muss man kaum einem National- oder Ständerat mehr erklären, dass es unter den wichtigen Pfeilern der Landesversorgung auch die Häfen Basel, Muttenz und Birsfelden gibt.

Dass dies gelang, darf sicher zu einem guten Teil den beharrlichen Bemühungen der SVS zugeschrieben werden, was mich zugegebenermassen ein klein wenig stolz macht. Vor



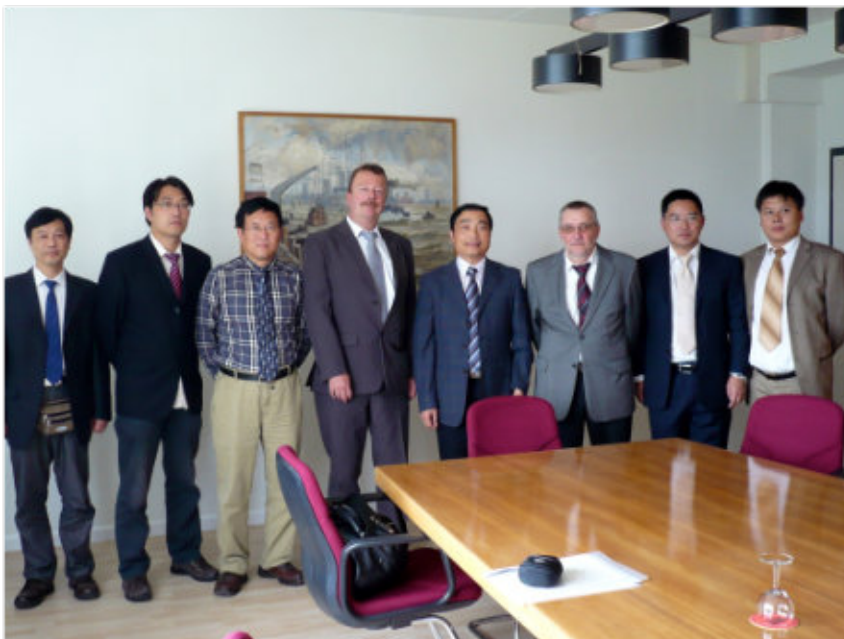
Eine der Aufgaben des Geschäftsführers an jeder SVS-GV: Das Verlesen von Verbandsrechnung und -bilanz.

allem aber war es einigen Exponenten zu verdanken, die gegen alle Widerstände Schifffahrt und Häfen bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf das politische Parkett hieften und durch alle Böden verteidigten. Da ist sicher einmal der bereits erwähnte Ruedi Feierabend zu nennen, der zusammen mit dem damaligen Baselbieter Ständerat Hans Fünfschilling die Parlamentarische Gruppe Schifffahrt gründete. Dank dieser Institution und deren Veranstaltungen im Berner Hotel Bellevue wurden bei vielen Bundesparlamentariern ausserhalb der Nordwestschweiz das Bewusstsein für die Bedeutung dieses Transportträgers geschaffen.

Grosser Dank an Janiak und Herzog

Genauso grossen Dank ist dem späteren Baselbieter Ständerat Claude Janiak zu leisten, der mit vielen Vorstössen immer wieder für die Bedürfnisse dieses Transportsektors kämpfte und bei den entsprechenden Gesetzesvorlagen dafür sorgte, dass die Binnenschifffahrt nie mehr sang- und klanglos unter den Tisch fiel. Schön und beruhigend ist, dass die heutige Basler Ständerätin Eva Herzog nahtlos in die Fussstapfen Janiaks trat und eine ebenso energische Verfechterin von Schifffahrt und Häfen in Bundesbern ist.

Dank all diesen Bemühungen und der daraus resultierenden Anerkennung des «Landesversorgers» Bin-



Unter den vielen spannenden Begegnungen war diejenige mit einer chinesischen Delegation, die sich über die Rheinhäfen informieren wollte. 3. V. R. Ist übrigens er seinerzeitige SRH-Vizedirektor Christian «Chrigu» Baumann

nenschiffahrt war es neben der Schaffung von gesetzlichen Grundlagen auch möglich, diverse Infrastrukturprojekte in den Häfen an die Hand zu nehmen, von der Rheinvertiefung durch Basel über die bessere Bahnanbindung der BL-Häfen bis zum Gateway Basel Nord.

GBN wird kommen

Das bei letzterem Projekt die Bagger noch nicht auffahren konnten, ist bedauerlich, vor allem, weil ein Teil der Obstruktion dagegen aus den «eigenen Reihen» kommt. Angesichts der Rechtslage, der Unterstützung durch Bevölkerung und Behörden sowie dank des unbeirr-



Auf unzähligen Podien referierte der SVS-Geschäftsführer quasi als «Wanderprediger» über die ökologischen und ökonomischen Vorteile der Binnenschiffahrt.

Ein Oldie erzählt: Saalrunde



Im Hafenumuseum hängt die Original-Glocke des S/S CALANDA. Sie hat einen guten Klang und eignet sich trefflich wenn es darum geht, um Aufmerksamkeit zu bitten. Allerdings animiert sie auch den einen oder andern Besucher, ihr ein paar Töne zu entlocken. Bei Schulklassen kann es leicht zu einem Domino-Effekt führen, so nach dem Motto «wer hat noch nicht, wer will noch mal». Um solche Situationen zu vermeiden, hat sich ein Hafenfürer dazu entschlossen, bei verdächtigen Gruppen vorab kund zu tun, dass das unbefugte Anschlagen einer Schiffsglocke mit einer Saalrunde sanktioniert wird. Das zeigt Wirkung.

ten Festhaltens der Initianten am Projekt darf man aber optimistisch sein, dass der neue Terminal mit einem 3. Hafenecken rechtzeitig zum Wegfall der Baurechte am Westquai bereit sein wird.

Es bleibt noch was zu tun

Neben grösseren und kleineren Erfolgen muss der Schreibende aber auch mit einem «Nichtgelingen» seine Tätigkeit als SVS-Geschäftsführer abschliessen, die ihn schmerzt. Und diese betrifft ausgerechnet den Teil des Geschäftsbereichs, der für den Verband, unsere Region und unser Land eine immer grössere Bedeutung erlangt hat: die Kabinenschiffahrt. Die Schweiz ist mittlerweile die führende Flaggennation in dieser Sparte und im Raum Basel hat sich ein regelrechtes Cluster gebildet. Trotz grosser Anstrengungen bis hin zum Einreichen einer (leider nur im Ständerat erfolgreichen) Motion gelang es nicht, für die Unternehmen eine rechtliche Lösung in Bezug auf die an Bord der Schweizer Schiffe befindlichen Arbeitnehmer von ausserhalb der EU zu finden, die ein vernünftiges Geschäft und gleich lange Spiesse mit den deutschen oder niederländischen Konkurrenten erlaubt. Ich wünsche meinem Nachfolger in dieser Frage mehr Glück und

vor allem den Erfolg, der mir leider verwehrt blieb. Die Kabinenschiffbranche als Schweizer Visitenkarte auf den europäischen Flüssen und mit ihrer grossen Wertschöpfung für unser Land hätte es verdient!

Fast jeder Tag ein Erlebnis

Trotz diesem Wermutstropfen, ich durfte als SVS-Geschäftsführer knapp 17 Jahre erleben, von denen ich kaum einen Tag missen wollte. Viele neue Erfahrungen waren mir vergönnt, viele interessante Persönlichkeiten durfte ich kennenlernen und eine breite Vielfalt an Aufgaben durfte ich erfüllen. Die Spannweite ging von Konferenzen mit EU-Kommissaren über das Organisieren und Verteilen von Masken und Desinfektionsmitteln an die Unternehmen während der Coronazeit bis zum Bierausschank an diversen Hafenfesten.

Dafür werde ich ebenso dankbar sein wie ich «meinen» Ruedi Feierabend, Ralph Lewin und Christoph Brutschin dankbar dafür bin, dass sie mich selbständig werkeln liessen, aber immer da waren, wenn es ihrer Unterstützung bedurfte. Ihnen – und allen, die ich hier des beschränkten Platzes wegen nicht berücksichtigen konnte: E ganz grosses Merci!

GEFO investiert weiter: Zwei Edeltanktanker in China bestellt

Die GEFO Shipping Group mit Sitz in Hamburg ergänzt ihr aktuelles Investitionsprogramm um weitere Schiffsneubauten. Die Aufträge für zwei neue 7'900 dwt Tanker mit Edeltanktanks und der höchsten Eisklasse 1A sowie zwei Optionen wurden jetzt unterzeichnet. Die Schiffe werden auf der Werft Nantong Xiangyu in Nantong, China, gebaut und sollen Ende 2026 sowie Anfang 2027 ausgeliefert werden.

Die Schiffsrümpfe werden auf die im Einsatzgebiet in Nordsee und Ostsee häufig anspruchsvollen Wetterbedingungen hin optimiert. Gleichzeitig wird die Leistung der verbauten Hauptmaschinen gesenkt. Dadurch kann im idealen Drehzahlbereich gefahren werden, was ebenfalls Treibstoff spart. Darüber hinaus sind die Schiffe mit ihrer speziellen Stahlkonstruktion und Stabilität für die Installation von treibstoffsparenden Flettnerrotoren zwecks Nutzung der Windenergie vorbereitet. Die Neubauten sind zudem so ausgelegt, dass in der Zukunft auf einen Methanolantrieb umgerüstet werden könnte.

Energieeffiziente Neubauten

Mit einem innovativen Design der Neubauten zeigt GEFO erneut, dass der Energieeffizienz höchste Priorität eingeräumt wird. Dank besonderer konstruktiver Massnahmen wird

der Treibstoffverbrauch radikal gesenkt.

Die Schiffswerft Nantong Xiangyu gehört in China zur staatlichen Unternehmensgruppe Xiamen Xiangyu (XMXYG) und ist die Nummer 42 der umsatzstärksten Unternehmen in China und Nummer 142 der „Fortune Global Top 500“.

Konsequente Erweiterung der GEFO-Flotte

Mit den zwei aktuellen Neubauten führt die GEFO ihr hohes Investitionsvolumen konsequent fort. Bereits im Januar diesen Jahres 2024 wurden zehn Stainless Steel-Tanker mit treibstoffsparender Konstruktion geordert.

Insgesamt umfasst die Flotte der GEFO rund 150 Spezialtanker, einschliesslich der Chemie-, Gas und Mineralöltanker, die auf dem Rhein von Holland bis in die Schweiz eingesetzt werden. Die GEFO erzielt einen



Bei der Unterzeichnung der Verträge, Sven von Appen, Managing Director GEFO (rechts), und Jason Yang, Commercial Director Nantong Xiangyu.

jährlichen Umsatz von bis zu 600 Mio. Euro.

300 Mio. Euro Investition

Das neue Investitionsprogramm der GEFO beträgt 300 Mio. Euro. Neben den bestellten 12 Seeschiffen umfasst es für die Fahrt auf dem Rhein 1 Gastanker als Low-Water-Carrier, 2 Chemietanker mit Coatingtanks und 2 bereits getätigte Ankäufe. In den Jahren zuvor ist bekanntlich von der GEFO ein 400 Mio. Euro Investitionsprogramm durchgeführt worden, unter anderem mit 13 neuen Edeltanktern für die Etablierung eines neuen Geschäftszweigs auf dem Rhein.



Einer der beiden Tanker, den die GEFO in China bestellt hat, im Modell.

SVS-Herbstapéro

Auch im Jahr 2024 wird der traditionelle SVS-Herbstapéro stattfinden. Gastgeber ist Rhenus Port Logistics AG, der das Terminal 4 vorstellen wird:

Montag, 14. Oktober 2024, 17.00 Uhr, Terminal 4, Südquaistrasse 31

Im Rahmen eines gemütlichen Beisammenseins informiert der Gastgeber über den neuen Terminal 4. Dazu orientiert Sie unser Präsident über die neuesten Themen der SVS. Vor allem aber stehen Geselligkeit und Kontaktpflege bei einem Apéro Riche im Vordergrund. Wir bitten Sie um Anmeldung via

www.svs-ch.ch.

Rheinkonferenz 2024:

Absichtserklärung für nachhaltige Schifffahrt

An der diesjährigen Rheinkonferenz wird voraussichtlich eine Absichtserklärung «Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030» verabschiedet. Es wird ein Massnahmenkatalog für die Transformation zu einer klimagerechten, wirtschaftlichen und zuverlässigen Rheinschifffahrt erarbeitet.

Das Verkehrsministerium des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen richtet im Wechsel mit den anderen rheinliegenden Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz die Rheinkonferenz aus, um die Bedeutung der Wasserstrasse "Rhein" für die Wirtschaft zu verdeutlichen. 2024 findet der Anlass am 5. September in Düsseldorf statt. In Mannheim wurde letztes Jahr die Umsetzung wichtiger Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans der «Düsseldorfer Liste» prominent eingefordert. In diesem Jahr hat das Ministerium unter Beteiligung der anderen Bundesländer, der ostniederländischen Provinzen, der Häfen, von Logistik- und Wirtschaftsverbänden sowie Planungsverbänden die erwähnte Absichtserklärung vorbereitet.

Ziel ist ein Anreizsystem für einen grünen Binnenschifffahrtskorridor Rhein zu schaffen.

Grüne Binnenschifffahrt fördern

Auf Basis von Modellbeispielen für mehr kombinierten Verkehr und neue Transportgüter, wie erneuerbare Energien, Produkte der Kreislaufwirtschaft oder Grossraum- und Schwerlasttransporte, sollen die Anstrengungen und Massnahmen der unterzeichnenden Organisationen betont werden. Damit sollen klimagerechte Technologien beleuchtet, der Flächenbedarf für Umschlagsanlagen aufgezeigt sowie effiziente Planungs- und Genehmigungsprozesse im „System Wasserstrasse“ entwickelt werden. Selbstverständlich wird auch die Finanzierung der Massnahmen eingefordert, Allen Akteuren des „Systems

Wasserstrasse“ soll letztlich eine Vision für eine nachhaltige, zuverlässige und konkurrenzfähige Schifffahrt auf dem Rhein und den verbundenen Wasserstrassen zur Verfügung stehen, welche Planungssicherheit schafft. Dauerhaft funktionierende und klimagerechte Logistikketten sollen die Strassen von LKW-Verkehr entlasten und die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft gewährleisten.

Konkrete Massnahmen

Die Unterzeichnenden erklären sich konkret bereit, die Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ innerhalb der nächsten zwölf bis fünfzehn Monate nach Unterzeichnung dieser Erklärung aktiv zu unterstützen. In der Perspektive sollen Ziele und Massnahmen zur Erreichung von klimagerechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt am Modal Split um mindestens 25 Prozent ausgearbeitet werden.

Zur Umsetzung werden in drei Arbeitsgruppen Themen vertieft angeschaut, so zum Beispiel

- Häfen (z.B. Hafenplanung, Flächen für hafenauffine Nutzung und Energiewende, Ansiedlung schiff-

Schulschiff „Rhein“ auf der Werft



Das Schulschiff «Rhein» kehrt zum Ort seiner Erbauung im Jahre 1984 auf die Meidericher Schiffswerft zurück. Im Zuge der ersten Hellingnahme seit dem Jahr 2016 wird das Attest routinemässig verlängert. Darüber hinaus soll das gesamte Schiff abgestrahlt, entrostet und neu lackiert werden. Auch der Tausch von 17 Fenstern im Oberdeck findet in den kommenden drei Wochen statt. Das Schiff liegt sonst im Homberger Freihafen vor Anker und ist eine bedeutende Aus- und Weiterbildungseinrichtung für die Binnenschifffahrt. Rund 300 Auszubildende pro Jahr, darunter auch die künftigen Matrosinnen und Matrosen aus der Schweiz leben während des dreimonatigen Berufsschulunterrichtes (Blockunterricht) an Bord des Schulschiffes und werden dort in praxisbezogenen Kursen auf das spätere Leben und Arbeiten an Bord eines Binnenschiffes vorbereitet.

fahrts- und bahnaffiner Betriebe, Infrastruktur), Liegeplätze, Landstromversorgung,

- Anreizsystem für klimafreundliche Schiffe, Digitalisierung);
- Antriebe und Flotte (z.B. alternative Antriebe und Nutzungskonzepte, Pilotprojekte zur Technologieerprobung, innovative Schiffstypen, Standardisierung, Business Case,
- Finanzierung, Begleitung der Etablierung und Akzeptanz von Schiffszertifizierungen)

- Korridorentwicklung und Logistikketten (z.B. Verknüpfung der Verkehrsträger Wasserstrasse und Schiene in Verkehrskorridoren, klimagerechte und wettbewerbsfähige Transportkosten, sichere Transportwege in Zeiten des Klimawandels, Digitalisierung, Verantwortung der Akteure).

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird die Erarbeitung der Perspektive nachhaltige Binnenschifffahrt 2030 koordinie-

ren. Es sollen bis 2030 sichtbare Ergebnisse erzielt werden, welche als Etappenziel den Weg zur vollständigen Klimaneutralität der Binnenschifffahrt auf dem Rhein bis 2050 ermöglichen.

Verschiedene Organisationen haben bereits bekanntgegeben, sich der Absichtserklärung anzuschließen, so der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen e.V. Der Europäische Dachverband der Binnenschifffahrt EBU ist noch in der Entscheidungsfindung.

Finanzierung der Wasserwege: Weckruf aus Deutschland

Rund zwanzig deutsche Verbände aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft und Logistik melden sich und artikulieren ihre Sorge um die Finanzierung und den Unterhalt der Wasserstrassen, nicht zuletzt des Rheins. In einem Positionspapier «Weckruf der Verbände: Bundeshaushalt muss der verkehrlichen Realität standhalten», wird ein dringender Appell an die Regierung gerichtet, die Budgets für die Erhaltung der Verkehrswege im Bundeshaushalt 2025 auf dem Niveau des Jahres 2024 fortzuführen.

Hintergrund ist, dass die Ampelkoalition nach Informationen der Verbände plant, die Verkehrsinvestiti-

onen ab 2025 zu kürzen. Dies stehe im krassen Widerspruch zum von der Regierung formulierten Ziel, die

verkehrlichen Infrastrukturen klimaresilient und leistungsfähig aufzustellen, um diese fit für die Zukunft zu machen, auch im Bereich der Digitalisierung, heisst es in dem Papier. Neben Strasse und Schiene wären auch die Wasserstrassen massiv von weiteren Kürzungen betroffen, zum Beispiel bei der nicht mehr aufschiebenden Sanierung der Schleusen im westdeutschen Kanalnetz. Dies hätte enorme Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und die an den Wasserstrassen liegenden Industrie- und Wirtschaftsstandorte. Insbesondere die Grossindustrie in den Bereichen Chemie, Stahl und Mineralöl sei essenziell auf die Güterschifffahrt als verlässlichen Logistikpartner angewiesen. Gleiches gelte für den Transport von Agrargütern, Baustoffen sowie Halb- und Fertigwarenerzeugnissen in Containern.

Schon 2024 zu wenig

Bereits im laufenden Haushaltsjahr 2024 habe die für Erhalt, Aus- und Neubau der Wasserstrassen zur Verfügung stehende Summe von rund 725 Mio. Euro nicht einmal ausgereicht, um den Substanzerhalt zu finanzieren. Der Bedarf hierfür wurde im Jahr 2015 von der damaligen Regierung auf rund 900 Mio. Euro pro Jahr beziffert. Dabei seien dringend benötigte Aus- und Neubauvorhaben wie die «Abladeoptimierung Mittelrhein» noch nicht einmal berücksichtigt. Gemeinsam mit der Gewerkschaft Verdi hatte der BDB bereits Anfang des Jahres 2023 darauf hin-

Scylla-Nachwuchs auf dem Douro



Mit einer feierlichen Zeremonie taufte Scylla das neueste Schiff ihrer Flotte, die Porto Mirante. Das 40. Flusskreuzfahrtschiff der Schweizer Traditionsreederei ist speziell auf die Besonderheiten des Douro und seiner Schleusen angepasst, daher lag es für Geschäftsführer Arno Reitsma nahe, die Generalkonsulin der Portugiesischen Republik Lídia Nabais (2.v.l.) als Taufpatin zu gewinnen. Das Bild wird komplettiert durch Dorothea Hohn (Geschäftsführerin Global Communication Experts) und Andrea Kruse (CCO Scylla). © Scylla/Tom Jasny

gewiesen, dass eine Finanzausstattung von deutlich über 2 Mrd. Euro jährlich nötig ist, damit die zuständige Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit ihren 12'000 Beschäftigten ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben tatsächlich erbringen kann.

Als notwendige Massnahmen definiert das Papier:

- Weiterführung der Budgets für die Erhaltung der Verkehrswege auf dem Niveau von 2024 zuzüglich der anzusetzenden Baukostensteigerungen.

- Weiterführung des Investitionshochlaufs der Verkehrsträger, so wie er im Regierungsentwurf vom Herbst 2023 für den Bundeshaushalt 2024 geplant war, zuzüglich Inflationsausgleich.
- Ausbau der für die Transformation notwendigen Infrastruktur, so wie im Herbstentwurf 2023 für den Klima- und Transformationsfonds im Jahr 2024 ursprünglich vorgesehen, zuzüglich Inflationsausgleich.
- Hochlauf der Digitalisierung der Verkehrsträger als Basis für mehr Effizienz und Leistung.

- Planungssicherheit durch ausreichende Verpflichtungsermächtigungen und Finanzierungsvereinbarungen, langfristig durch Entkoppelung der Investitionen von der Kameralistik über neue Finanzierungsstrukturen.

Die beteiligten Verbände appellieren an die deutsche Regierung, ihre Verantwortung ernst zu nehmen und die Investitionsentscheidungen nicht weiter zu verschleppen, sondern die Investitionslücke in vollem Umfang zu schliessen, so lange dies noch möglich sei.

Ein Oldie erinnert sich:

Als es noch die MUBA - und dort Hotelschiffe gab



An der Mustermesse Basel (MUBA) 1966 lag die MS Ursula als Hotelschiff am Blumenrain auf der Grossebasler Rheinseite. Die Kabinen waren immer restlos von Stammgästen ausgebucht und die Gäste schätzten besonders das Fehlen jeglicher Polizeistunde. Barman Georges Tarko verstand sein Handwerk und machte gute Umsätze. Es waren immer aufregende Tage zum Beginn der neuen Saison, wenn für alle, alles noch neu war. Es waren auch jene Tage, in denen sich unter den Be-

satzungsmitgliedern sehr schnell Freundschaften und Beziehungen anbahnten, die oft das ganze Leben hielten.

Der Liegeplatz der MS Ursula, am Rheinufer unterhalb des berühmten Hotels «Les trois Rois» war wohl etwas speziell, denn es gab keine feste Verbindung zum Land. Der Zugang erfolgte nur über die Gangway mit beidseitiger Reling vom Sonnendeck aus. Unter Kapitän Robert Kauder hatte die Besatzung beide Anker schräg abgesetzt und

«Neuer» Oldie

In der Rubrik «Ein Oldie erinnert sich» veröffentlichen wir in loser Folge Geschichten unseres Mitarbeiters Urs Vogelbacher. Mit Heiri Hüsler ist nun ein weiterer «Oldie» dazugekommen, der uns an seinen Erinnerungen teilhaben lässt.

am Vorschiff zwei Stränge voraus und einen zurück an Land gebracht. Ein weiterer Draht quer zum Schiff stabilisierte es zusätzlich. Auch das Heck wurde sorgfältig gemeert. Strom und Wasser kamen direkt von Land.

Das Restaurant und die Bar waren öffentlich, von jedermann zugänglich und gut frequentiert. Ein Entrecôte Maître d'Hôtel mit Garniture de Légumes, Pommes frites und Salade, kostete Fr. 7.50, ein Tournedos Rossini Fr. 9.–. Nachts und am Wochenende war der Zugang zum Schiff immer von einem Matrosen oder auch vom Steuermann bewacht. Sie hatten nicht nur die Aufgabe, Gäste, falls nötig, sicher über die Gangway an Land oder von dort aufs Schiff zu geleiten. Sie übergaben auch spät ankommenden Hotelgästen ihre Zimmer und hatten vom Chef de Service gelernt, was man tun musste, um Trinkgeld zu «machen».

Das Bild weckt bei allen, welche damals als Besatzungsmitglieder auf der MS Ursula waren, grosse emotionale Erinnerungen. Es geht uns wie «Rose» im Film «Titanic», als sie sich zurückerinnerte. Auch wir sagen. «Es sind jetzt fast 60 Jahre her und ich rieche immer noch die frische Farbe».

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