

## SVS-Herbstapéro bei TAU in Muttenz: Erdölprodukte dominieren Umschlag noch lange

**Der Sektor Erdölprodukte nimmt in den Häfen Muttenz-Au und Birsfelden tendenziell kontinuierlich ab, wird aber auf lange Zeit seine dominierende Rolle beim Hafenumschlag behalten. Dies war eine der Erkenntnisse beim traditionellen SVS-Herbstapéro, dieses Jahr mit dem Gastgeber TAU Tanklager AG. Als Schwerpunkte im SVS-Jahr 2022 wurden die Themen Ausbildung und Energielage genannt.**

Dass der traditionelle SVS-Herbstanlass ein Bedürfnis ist, zeigte die grosse Präsenz. Mehr als 90 Personen hatten sich eingeschrieben – das zeige Interesse an den Häfen, an der Schifffahrt und auch an der SVS, äusserte sich SVS-Präsident Christoph Brutschin zufrieden.

### Zum Glück im Herbst

Zufrieden war er auch, dass es bei dieser Tradition um einen Herbst- und nicht um einen Winteranlass oder einen Weihnachts-Apéro handelt: «Dies nicht nur, weil es ja wirklich genug Weihnachts- und Neujahrs-Apéros der verschiedenen Verbände gibt – so dass die guten Vor-

sätze an Silvester von wegen Verminderung von Kalorien und Alkoholkonsum schon nach wenigen Tagen regelrecht runtergeschwemmt werden.» Vor allem aber sei es diesen Winter ja gar nicht sicher, ob überhaupt grosse Anlässe stattfinden könnten: «Hat dann Corona ein Comeback und zwingt uns unter Masken und zu Abstand? Haben wir genügend Strom, um diese Halle zu beleuchten und die Getränke zu kühlen?»

### Durchführung sicher richtig

Und dann stellt sich ja auch immer die Frage, ob es angebracht ist, sich mit dem Weinglas in der Hand in lo-



Gegen 90 Personen lauschten am SVS-Herbstapéro den Ausführungen von SVS-Präsident Christoph Brutschin.  
Fotos: André Auderset.

### Inhalt

<i>SVS-Herbstapéro bei TAU in Muttenz: Erdölprodukte Dominieren Umschlag noch lange</i>	1
<i>Dank an den Gastgeber</i>	3
<i>Briefkastenfirmen in der Schifffahrt: Echtes Problem oder Einzelfall?</i>	4
<i>Gewerbe und Behörden: Vorwürfe nicht stichhaltig</i>	5
<i>Birsterminal greift zu: Deponie-Halle zügelt in den Birsfelder Hafen</i>	6
<i>Impressionen vom SVS-Herbstapéro</i>	8
<i>Online-Plattform EuRIS: duisport, SRH und Hafen Ludwigshafen als neue Nutzer</i>	9
<i>Hafenmähli 2022: Schifffahrt und Hafenbranche trifft Politik und Behörden</i>	10

ckerer Plauderei zu üben, wenn in Europa ein Krieg herrscht.»

Diese letzte Frage wollte der SVS-Präsident auch gleich mit einem klaren Ja beantworten: «Ich bin überzeugt, dass gerade die ernsthafte Sorge und Betroffenheit um die Situation zwischen den Flüssen Dnister und Donez es nötig machen, dass wir unsere Gedanken wieder einmal durchlüften und uns der Geselligkeit widmen.»

### Passende Location

Und es passe durchaus, dass man als Gäste der TAU Tanklager AG den SVS-Herbstapéro einnehme – ein Unternehmen, welches in erster Linie mit dem Import von Energieträ-



Mut heisst dem  
eigenen Kompass folgen

Wir sind für Sie da, wenn  
etwas aus dem Ruder läuft.

Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge

Seilerstrasse 8 | 3011 Bern  
058 358 53 53 | marine@allianz.ch

## 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

**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**





Die Bedeutung der flüssigen Energieträger erläuterte Olivier Waldner, CEO der TAU Tanklager AG.

gern in Form von Mineralölprodukten beschäftigt ist.

### Bedeutung Mineralölprodukte sinkt - aber langsam

Zunehmend sei zwar vom Wechsel von karbonisierter Energieversorgung zu erneuerbaren Energieträgern die Rede. Entsprechend dürfte sich die Bedeutung von Heizöl wegen anderen Heizformen wie Fernwärme, Wärmepumpen und Pellet-Heizungen tendenziell verringern. Ähnliches lasse sich sagen von Benzin und Diesel, deren Verbrauch durch die zunehmende Elektromobilität mittel- bis langfristig ebenfalls sinken dürfte. Aber – so Brutschin – man sei kein Prophet um vorauszusagen, dass die Mineralölprodukte auch in den nächsten Jahren einen dominierenden Anteil am Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen haben werden.

In dieselbe Kerbe schug auch Olivier Waldner, CEO der TAU Tanklager AG: «Wir sind überzeugt, dass flüssige Energieträger auch in Zukunft eine wichtige Rolle in der Energieversorgung der Schweiz einnehmen werden. Wir glauben daran, dass neben den bestehenden Bio-Treibstoffen noch weitere dazukommen, welche den Anteil der fossilen Brennstoffe nach und nach ersetzen werden.» Die Partner der TAU hätten sich dar-

um in den letzten Jahren entschieden, einen zweistelligen Millionenbetrag zu investieren. Es seien umfangreiche Erneuerungen in der Löschwasserversorgung und im Brandschutz realisiert worden, aber auch in die Erneuerung von Füllsicherungen, Fernmessungen und Kapazitätserweiterungen für den Umschlag.

### Im Zeichen der Oda

Brutschin erörterte danach noch kurz die Schwerpunkte des laufenden und wohl auch des kommenden Jahres. Im Vordergrund stehe natürlich das Problem der Energieversorgung in diesem Winter, dass auch für die Häfen als Glied der Landesversorgung von essentieller Bedeutung sei. Entsprechend sei der SVS-Geschäftsführer mit den betreffenden kantonalen Krisenstäben in engem Kontakt.

Vor allem aber – so Brutschin weiter – stand 2022 für den SVS ganz im Zeichen der sogenannten Oda. Diese Abkürzung bedeutet «Organisation der Arbeitswelt» und definiert die Rolle eines Verbandes bei eidgenössisch geregelten Grundbildungen. Da die Definition des Berufsbildes «Matrose» in der EU angepasst wurde und die Schweizer Auszubildenden die Schule bekanntlich in Duisburg besuchen, war der Verband sehr gefordert, die neuen Ausbildungslehrgänge innert eines Dreivierteljahres auf die schweizerischen Anforderungen anzupassen – oder, wie es der SVS-Präsident ausdrückte: «autonomer Nachvollzug

### Dank an den Gastgeber!

Den diesjährigen SVS-Herbstapéro möglich gemacht hat die Firma TAU Tanklager AG. Dem Gastgeber sei seitens des SVS-Vorstandes und der Redaktion ein herzliches Dankeschön für die Zurverfügungstellung des Ortes und den feinen Apéro Riche. An dieser Stelle ergeht auch gleich der Aufruf an die Unternehmen, sich als Gastgeber für einen der nächsten Apéros zu melden. Sie erhalten die Möglichkeit, vor Ort einer kompetenten Zuhörerschaft Geschäft und Ziele Ihres Unternehmens vorzustellen - und beim geselligen Beisammensein neue Kontakte zu knüpfen. Weitere Infos per Mail an [info@svs.ch](mailto:info@svs.ch) oder tel. 061 631 27 27.



im Schnellzugstempo! Dank grosser Unterstützung durch die zuständigen Stellen bei Bund und Kanton und vor allem einem Einsatz von SRH-Vertreter Roland Blessinger, den ich schon als «generös» bezeichnen muss, ist dies gelungen.» Junge Schweizerinnen und Schweizer könnten sich nun als «nautische Fachfrau/Fachmann EFZ» oder direkt zum Kapitän oder Kapitänin EFZ» ausbilden lassen und hätten dank dem aktuellen Fachkräftemangel äusserst gute Berufschancen.



«Manne mit Büüch» sorgten für köstliche Würste vom Grill.

## Briefkastenfir­men in der Schifffahrt: Echtes Problem oder Einzelfall?

**Mit markigen Worten traten die Gewerkschaften Nautilus und SEV an ihrem jüngsten Seminar auf: In der Schweizer Schifffahrts- und Hafenbranche würden sich «intransparente und prekäre» Arbeitsbedingungen kumulieren, die Häfen würden sich zu einem «Hub von Briefkastenfir­men» entwickeln. Behörden, Verband und Gewerbevertreter widersprachen diesen Vorwürfen vehement unter Verweis auf Rechtslage und intensive Kontrolltätigkeit. Eine gemeinsame Resolution, deren Entwurf Nautilus den Anwesenden am Anlass selbst in die Hand drückte, kam denn auch nicht zu­stande.**

Es ginge um eine stattliche Zahl von Arbeitnehmern, betonte Nautilus-Vertreter Holger Schatz, würden unter Schweizer Flagge doch rund 50 Güter und 200 Kabinenschiffe auf Europas Flüssen verkehren. Dazu käme eine grössere Anzahl von ausländischen Schiffen mit Schweizer Ausrüsterbescheinigungen und Arbeitsverträgen. Man spreche also von etwa 1'500 Arbeitsplätzen in der Güter- und von gut 10'000 in der Passagierschifffahrt – und dies in einem eher tiefen Lohnsegment, auch angesichts der Arbeitsbedingungen.

Schatz beklagte, dass die Unternehmensstrukturen oft undurchschaubar seien. Auch herrsche ein «toxi-

sches Klima», wie Weisungen ans Personal bestünden, nicht mit Gewerkschaftsvertretern zu sprechen. Und es gebe eine zunehmende Zahl von Unternehmen in der Schweizer Schifffahrtsszene, die keinen Bezug zur Schweiz hätten und als eigentliche Briefkastenfir­men bezeichnet werden müssten. Die Lohnbuchhaltung sei dort oft chaotisch, die Zuständigkeiten unklar und Rechtsansprüche nur schwer durchsetzbar. Es gäbe eine Fülle von Insolvenzen und Kündigungen.

### Zu wenig Kontrollen?

Die rechtlichen Rahmenbedingungen seien – so Schatz – zwar gut

und klar, doch würden viel zu wenige Kontrollen gemacht.

Um diesen (behaupteten) Missständen zu begegnen sollten die Teilnehmer des Seminars – nebst Gewerkschaftern auch Vertreter von Gewerbe, Verband und Behörden – eine gemeinsame Resolution verabschieden, war die Forderung von Nautilus. Darin werde zum einen bessere Kontrollen und «Lizenzentzug» bei Scheinfir­men verlangt. Weiter sollen die politischen Instanzen die Einführung einer Kautionspflicht prüfen. Und schliesslich sollen sich alle Beteiligten zu «ausbeutungsfreien» Häfen bekennen.

### Widerspruch vom Verband...

Den gewerkschaftlichen Ausführungen folgte massiver Widerspruch von verschiedener Seite. SVS-Geschäftsführer André Auderset verwies darauf, dass die Gründung eines Unternehmens grundsätzlich legal und wirtschaftliche sogar erwünscht sei. Die Schweizer Schifffahrtsbranche stelle faire und soziale Arbeitgeber, «weil sie das wollen und weil sie das müssen». Man habe eine Reputation zu verteidigen und agiere auf einem Markt mit grossem Mangel an Fachpersonal. Nur wer gute Arbeitsbedingungen anbiete, könne seinen Personalbedarf decken. Dazu würden Neugründungen von den Behörden intensiv auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften überprüft. Von systemischen Mängeln könne – so Auderset – nicht die Rede sein, allenfalls von einigen schwarzen Schafen, die man auch im Interesse der Branche sanktionieren soll.

Auderset verwies darauf, dass die Gewerkschaft mit denselben Behauptungen betreffend Missstände schon beim Verwaltungsausschuss für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer (CASS) aufgelaufen sei und zitierte aus einem Schreiben der CASS-Vertreterin Kati Fré­chelin vom Bundesamt für Sozialversicherungen: «Wir teilen die Ansicht, dass die in der Rheinschifffahrt tätigen Schweizer Unternehmen regelkonform handeln und dass ihre Ange­stellten angemessen versichert sind.»



Das Gewerkschaftspodium mit (v. l. N. R.) Mark Dickinson, Generalsekretär Nautilus International, Wolfram Siede vom SEV, Kevin Rowan vom englischen Gewerkschaftsdachverband TUC und Holger Schatz, Nationalsekretär Nautilus International Schweiz. Fotos: André Auderset.



**... von den Behörden...**

SRH-Vertreter Roland Blessinger verwarfte sich namens der Rheinschiffahrtsbehörde gegen den Vorwurf, es würde nicht oder nur wenig kontrolliert. Man prüfe jede Neuein-

tragung und gehe auch jedem Hinweis auf Verfehlungen nach. Dies bestätigte auch Michael Mauerhofer, Geschäftsleitungsmitglied des Basler Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA).  
Es gebe auch immer wieder Gross-

kontrollen auf Schiffen, doch seien diese aufwendig und müssten gut vorbereitet sein. Dazu würde jeder Arbeitsvertrag eines ausländischen Mitarbeiters auf Schweizer Schiffen vom AWA und als oberste Behörde  
*Fortsetzung auf Seite 6*

**Gewerbe und Behörden: Vorwürfe nicht stichhaltig**

Zu den auf diesen Seiten beschriebenen Themen befragte «SVS aktuell» zwei Persönlichkeiten, die es wissen müssten: Hafendirektor Florian Röthlingshöfer und Daniel Buchmüller, Präsident der IG RiverCruise.

**Nautilus behauptet, es gäbe viel zu wenige Kontrollen bei Neugründungen und bei Hinweisen auf rechtliche Unzulänglichkeiten. Ist das so?**

F. R.: Nein. Als Prüfbehörde zur Eintragung eines Rheinschiffes in das Schweizer Schiffsregister checken wir minutiös alle geltenden gesetzlichen Anforderungen. Und wie dort gefordert prüfen wir, ob der Eigentümer des Schiffes oder der Ausrüster über eine zweckmässige Organisation für Betrieb, Ausrüstung und Besatzung des Schiffes in der Schweiz verfügt sowie den Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit in der Schweiz besitzt und von dort aus den Betrieb des Schiffes leitet. Wir führen hierzu immer individuelle Gespräche mit den Firmen und besuchen im Zweifelsfall sogar die Firmen vor Ort. Von zu wenig Kontrolle kann also keine Rede sein. Im Gegenteil: das Gewerbe spiegelt uns, dass wir viel genauer sind als die Partnerbehörden entlang des Rheins. Gerne rufe ich auch in Erinnerung, dass die Schiffseigentümer per Gesetz verpflichtet sind uns alle relevanten Veränderungen in der Erfüllung der Anforderungen der Schiffsregistrierung zu melden. Ebenso nehmen wir jeden externen Hinweis ernst und gehen diesem nach.

**Es wurde am Seminar von einer grossen und zunehmenden Zahl von Briefkastenfirmen gesprochen. Wie viele Fälle sehen die Behörden so pro Jahr?**

F. R.: Generell können wir konstatieren, dass das Gewerbe auf hohem Niveau arbeitet und es wenige Unternehmen gibt, mit denen wir uns intensiver auseinandersetzen müssen. Uns sind dieses Jahr eine Handvoll Unregelmässigkeiten gemeldet worden. Wir gehen dann unverzüglich in Kontakt mit den genannten Unternehmungen, um zu klären, ob die Anforderungen für das Schiffsregister noch erfüllt werden.

**Was tun die SRH konkret, wenn sie einer Briefkastenfirma auf die Schliche kommen?**

F. R.: Wie gesagt, zuerst besteht eine gesetzliche Meldepflicht über Veränderungen für die Schiffseigentümer. Wir sind keine Ermittlungsbehörde, aber wir verfolgen trotzdem sehr engmaschig alle Veränderungen im Handelsregister der Schiffahrtsunternehmen. Wir bekommen so Hinweise wo gegen die Meldepflicht von Veränderungen (Firmensitz, Zeichnungsberechtigungen etc.) der Unternehmen verstossen wird und gehen in den Dialog mit den Firmen bis alle Anforderungen nach dem Schiffsregistergesetz wieder erfüllt sind.

**Wie sieht es diesbezüglich im Ausland aus – werden die Schweizer Schiffe auch in -Deutschland oder den Niederlanden kontrolliert?**

D. B.: Auf sämtlichen Wasserstrassen Europas werden die Schiffe von Behörden regelmässig kontrolliert, auch in Deutschland und den Niederlanden. Die unangekündigten Kontrollen fokussieren mal auf technische Mängel, mal auf Verstösse gegen Umweltvorschriften, mal auf arbeitsrechtliche Themen. Wir haben manchmal den Eindruck, als gehöre die Binnenschiffahrt zu den am strengsten kontrollierten Branchen. Vergehen werden mit sehr hohen Bussgeldern geahndet.

**Warum siedeln sich so viele Firmen in der Schifffahrt eigentlich in der Nordwestschweiz an?**

D. B.: Alle reden vom Pharmacluster. Dass sich in der Nordwestschweiz ein Binnenschiffahrtscluster über Jahrzehnte gebildet hat, weil hier viel Know-how sitzt, wissen viele nicht. Internationale Logistikfirmen in der Frachtschiffahrt haben in Basel eine lange Tradition und Präsenz, weshalb sich mit dem einsetzenden Boom der Passagierschiffahrt auf Europas Flüssen vor rund 25 Jahren viele Firmen für eine Niederlassung in der Schweiz entschieden haben. Das schiffahrtsfreundliche Umfeld und die kurzen Wege zum Schiffsregister und zu Port of Switzerland haben dazu geführt, dass die grössten Betreiber von Flusskreuzfahrtschiffen in Europa fast alle in der Nordwestschweiz ihren Sitz haben. Diese Firmen beschäftigen landseitig einige hundert Mitarbeitende.

**Nautilus behauptet, das Lohnniveau sei in der internationalen (Kabinen-)Schiffahrt prekär. Ist dies so – und warum zahlt man nicht mehr? Dann würde man doch mehr und bessere Leute bekommen.**

D. B.: Ein Kapitän verdient mehr als ein ICE Lokführer. Der Beruf des Schiffsführers ist daher auch aus der Salär-Optik sehr attraktiv. Im Hotelbereich steht die Schifffahrt im Wettbewerb mit jedem Hotel- oder Restaurantbetrieb an Land. Wer keine marktgerechten Löhne in der Gastronomie zahlt, findet keine Mitarbeitenden. Ohne Hotelcrew fährt kein Passagierschiff. Die Löhne sind in der Europäischen Flussschiffahrt stets im Europäischen Kontext zu sehen und dürfen nicht mit dem Schweizer Lohnniveau verglichen werden. Der deutsche Mindestlohn liegt seit dem 1. Oktober 2022 bei zwölf Euro brutto in der Stunde.

vom Staatssekretariat für Migration (SEM) geprüft.

### ...und vom Gewerbe selbst

Regelrecht empört über die Vorwürfe der Gewerkschaften zeigte sich Rolf Vogt, Verwaltungsratspräsident der Birsterminal AG, als langjähriger Vertreter der Hafenvirtschaft. Man unternehme grosse Anstrengungen, um die Mitarbeitenden zu halten und neues Personal zu gewinnen. Dies ginge gar nicht, wenn man schlechte Bedingungen anbieten würde: «Das Problem von Nautilus besteht darin, dass die Hafenmitarbeiter nicht mehr Mitglied werden wollen, weil ihnen diese 'internationalisierte' Gewerkschaft nichts mehr zu bieten hat». Nicht hilfreich fand Vogt auch die angestrebte Resolution: Die geforderte Kautionspflicht sei etwa von Partikulieren gar nicht zu stemmen. Und sehr gefährlich sei es, den geplanten Terminal Gateway Basel Nord (GBN) nun mit arbeitsrechtlichen Forderungen zu

verknüpfen: «Im Elsass ist ein Konkurrenzprojekt geplant. Im Gegensatz zu GBN würden dort günstige französische Löhne bezahlt und die Ladungen dann – statt mit der Bahn – von ausländischen «Billig-Lkws» in die Schweiz gekarrt.»

Das Seminar endete mit der Erkenntnis, dass die Sachlage von den Teilnehmenden maximal unterschiedlich eingeschätzt wird.

Die von den Gewerkschaften angestrebte gemeinsame Resolution war damit vom Tisch.



*Die einen erstaunt, andere konsterniert und irritiert: Die am Seminar von Nautilus vorgebrachten Behauptungen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen polarisierten auf alle Fälle.*

### Birsterminal greift zu:

## Deponie-Halle zügelt in den Birsfelder Hafen

**Nach Abschluss der 240 Mio. CHF teuren Sanierung der Deponie Kesslergrube in Grenzach-Wyhlen wird die schallgedämmte Aushubhalle des Chemiekonzern Roche über den Rhein zum Hafen Birsfelden abtransportiert und vom Logistikunternehmen Birsterminal AG für Lagerzwecke genutzt.**

Der Pharmakonzern Roche setzt bei der Sanierung von Altlasten neue Massstäbe. Nach Abschluss der jahrelangen Sanierungsarbeiten in der Deponie Kesslergrube erhält Grenzach-Wyhlen nicht nur ein sauberes und gänzlich altlastenfreies Grundstück zurück, sondern auch eine von Roche gesponserte Rheinpromenade. Selbst die 2017 aufgestellte, luftdichte und schallgedämmte Aushubhalle, die notwendig war, um die Umwelt bei den Deponiearbeiten zu schützen, verschwindet.

Die Birsterminal AG in Birsfelden, die über die grösste zusammen-

hängende Umschlagsanlage in den Schweizerischen Rheinhäfen verfügt, hat die 19'000 Quadratmeter grosse Halle von Roche käuflich erworben. Sie soll in den nächsten Wochen über den Rhein in über den Rhein in den Birsfelder Hafen transportiert und dort neu aufgestellt werden.

### Weder Risiken noch Altlasten

«Zu diesem Zeitpunkt wird die Halle vollständig gereinigt sein. Keine Spur von Kontamination mehr», sagt Rolf Vogt, Präsident von Birsterminal.

### Quellenverweis

*Der nebenstehende Beitrag ist der Nachdruck eines Artikels von Kurt Tschan in der Basler Zeitung vom 15. Oktober 2022.*

Für CEO Martin Ticks entspricht die Lösung einer Win-win-Situation. Es handle sich um eine äusserst nachhaltige Lösung, da der Hallenkomplex mit neuem Nutzungszweck in unmittelbarer Nachbarschaft auf Schweizer Seite des Rheins zu stehen komme.

### Neues Logistik- und Lagerzentrum in Birsfelden

Dies bestätigt auch der Projektleiter des Roche-Sanierungsprojektes in Grenzach-Wyhlen. Die Lösung sei optimal, sagt Richard Hürzeler. Im schlimmsten Fall hätte die Halle vollständig rückgebaut oder aber in deutlich weiter gelegene Orte transportiert werden müssen.



Über den Preis wurde Stillschweigen vereinbart. Vogt bestätigt lediglich, dass im Birsfelder Hafen ein neues Logistik- und Lagerzentrum für zehn Millionen Franken geplant sei. i-Log hätte ursprünglich in Etappen gebaut werden sollen. Durch den Deal mit Roche wird das Zentrum bereits 2023 fertiggestellt sein.

### Ein Fussabdruck ohne Schadstoffe

Mit dem Abschluss der Sanierungsarbeiten in der Kesslergrube setzt Roche neue Massstäbe bei der Tilgung von Deponie-Sünden und kommt seinem Ziel, das nachhaltigste Unternehmen der Welt zu werden, einen Schritt weiter. Zu erreichen sei dieses Ziel nur durch inno-

vatives und langfristiges Denken, sagte Roche-Vizepräsident André Hoffmann beim Festakt zur Sanierung von Perimeter 1/3 der Altablagerung Kesslergrube. Es erfülle ihn mit Stolz, wie Roche in diesem Fall agiert habe.

Er sprach von einem grossen Fussabdruck, der entstanden sei – ein Fussabdruck frei von jeglichen Schadstoffen. «Wir hinterlassen keine Risiken und Altlasten», sagte Hoffmann.

### Happy End einer «trüben Geschichte»

Der Skandal um verschwundene Fässer mit Chemie-Müll in Seveso im Jahr 1982 hat Hoffmann nach eigenen Angaben geprägt. Es sei

keine ruhmreiche Zeit für das Unternehmen gewesen. Diese Zeit habe auch sein Verhältnis zu den Medien nachhaltig geprägt, sagte er. Diese hatten nämlich die Vermutung in den Raum gestellt, sein Vater habe die hochgiftigen Fässer in einem von ihm initiierten Naturschutzgebiet in der Camargue verbuddelt, was erwiesenermassen falsch gewesen sei. Nachhaltigkeit ist nach Aussagen von Hoffmann eines der Ziele von Roche. 2050 werde man absolut frei von klimaschädlichen Stoffen sein. Das entspricht einem grossen Unterschied zu netto null. Einen Begriff, den Hoffmann mit dem britischen Agenten James Bond in Verbindung brachte. «Bond ist ein Killer. Er tötet für Königin oder König. Also ist es gut, dass er tötet. Das ist netto null», sagte Hoffmann. Roche werde also nicht netto null, sondern einfach null. Für ihn ist klar: «Nachhaltigkeit ist Teil der wirtschaftlichen Prosperität.»

### Roche setzt Benchmark für Sanierung

Von deutscher Seite gab es durchs Band nur lobende Worte. Die Freiburger Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer findet es «unheimlich gut, bei einem solchen Projekt ein Unternehmen wie Roche an unserer Seite zu haben». Die Böden bezeichnete sie als Schatzkammern von Baden-Württemberg. Für kommunale Altlasten-Entsorgungen habe das Bundesland jährlich 14 Millionen Franken zur Verfügung. Roche habe für ihre Sanierung 240 Millionen eigenständig gestemmt.

Die Lörracher Landrätin Marion Dammann sagte, das Basler Pharma-Unternehmen habe gezeigt, was es bedeutet, Verantwortung zu übernehmen. «Roche hat eine Benchmark für Sanierungsprojekte gesetzt», sagte sie.

Der Bürgermeister von Grenzach-Wyhlen, Tobias Benz, zeigte sich beeindruckt, für ein Areal in der Gösse von einigen Fussballfeldern so viel Geld in die Hand zu nehmen. Nicht nur die geplante Uferpromenade sei ein Geschenk von Roche, sondern auch das Besucherzentrum, das zu einem Jugendhaus in der Gemeinde umfunktionierte werden soll.



Kaufen die Aushubhalle und nutzen sie neu: Der CEO von Birsterminal, Martin Ticks (li.), und VR-Präsident Rolf M. Vogt (re.) mit dem Leiter des Sanierungsprojektes, Richard Hürzeler von Roche (Mitte).



# Impressionen vom SVS-Herbstapéro





## Online-Plattform EuRIS:

# duisport, SRH und Hafen Ludwigshafen als neue Nutzer

**duisport, die Schweizerischen Rheinhäfen und der Hafen Ludwigshafen nutzen künftig das weiterentwickelte RiverPorts Planning and Information System (RPIS) der RheinPorts GmbH. Die Verantwortlichen unterzeichneten diesen Herbst in Duisburg die entsprechenden Nutzungsverträge. Das erste umfassende Hafenkommunikationssystem vernetzt und digitalisiert die Binnenschifffahrt mit dem dazugehörigen Hafengewerbe.**

Durch einen ersten gemeinsamen Use Case mit dem RiverPorts Planning and Information System (RPIS) von RheinPorts beziehen Nutzer zukünftig in einem System behördliche Wasserstrasseninformationen und operative Planungsdaten der Binnenhäfen, planen gleichzeitig ihre Reise und übermitteln die Daten zwischen den einzelnen Teilnehmern barrierefrei. Damit ist RPIS das erste (Multi-)Port-Community-System in der Binnenschifffahrt, welches behördliche Daten von EuRIS verwendet.

Die Digitalisierung hilft Binnenschiffern und Logistikpartnern dabei aktuelle Informationen über die Situation auf den Wasserstras-

sen für eine zuverlässige Routen- und Reiseplanung zu erhalten. Um die digitale Transformation der Binnenschifffahrt voranzutreiben und Wasserstrasseninformationen mit operativen Planungsdaten in den Binnenhäfen auf einer Plattform zu integrieren, nutzt das RPIS von RheinPorts nun in einem ersten operativen Use Case die Daten von EuRIS.

So können Schiffsführer und andere Nutzer jederzeit Wasserstrasseninformationen und operative Planungsdaten abrufen, sich einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation auf ihrer Fahrtroute verschaffen und so Routen optimieren und Zeit und Kosten einsparen.

Die RheinPorts GmbH (RheinPorts) ist eine Gesellschaft nach deutschem Recht. Beteiligt an der Gesellschaft sind aktuell die Schweizerischen Rheinhäfen, die CCI Alsace Eurrométropole (Ports de Mulhouse) und die Duisburger Hafen AG (duisport). RheinPorts betreibt die elektronische Verkehrsmanagementplattform RiverPorts Planning and Information System (RPIS).

### Andernorts ist die Plattform bereits implementiert

Die Plattform ist in zahlreichen Binnenhäfen am Rhein bereits etabliert, unter anderem in Basel, Ludwigshafen, Mannheim, Duisburg und Mulhouse. Zukünftig wird die Plattform schrittweise um Anwendungen für weitere Gütersegmente und Verkehrsträger – wie beispielsweise die Schiene – erweitert. Auch weitere Häfen und Stakeholder sind eingeladen, das RPIS einzusetzen. Weitere Informationen: RheinPorts [www.rheinports.eu](http://www.rheinports.eu) / Schweizerische Rheinhäfen [www.portofswitzerland.ch](http://www.portofswitzerland.ch) / duisport [www.duisport.de](http://www.duisport.de) / Hafen Ludwigshafen [www.haefen-rlp.de/hafen-ludwigshafen.html](http://www.haefen-rlp.de/hafen-ludwigshafen.html)



Die Unterzeichner (v.l.n.r.): Felix Harder (Geschäftsführer der RheinPorts GmbH), Markus Bangen (CEO duisport), Florian Röhlingshöfer (Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen), Martin Nusser (stellvertretender Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen) und Franz Reindl (Geschäftsführer der Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH). © duisport.



Hafenmähli 2022:

# Schifffahrt und Hafenbranche trifft Politik und Behörden

Im September war es wieder soweit: Die Schifffahrts- und Hafenbranche traf sich am Hafenmähli mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Behörden. Der Anlass fand auf dem Gelände der Birsterterminal AG im Hafen Birsfelden statt. Hier einige Impressionen.





**UFF  
EM  
RHY**

**FONDUE  
SCHIFFE  
EISSTOCK  
APERO  
BRUNCH**

Erlebe das  
winterliche Basel  
auf dem Rhein.  
Alle Infos  
und Schiffsfahrplan:

**BPG.CH**  
**UFFEMRHY.CH**

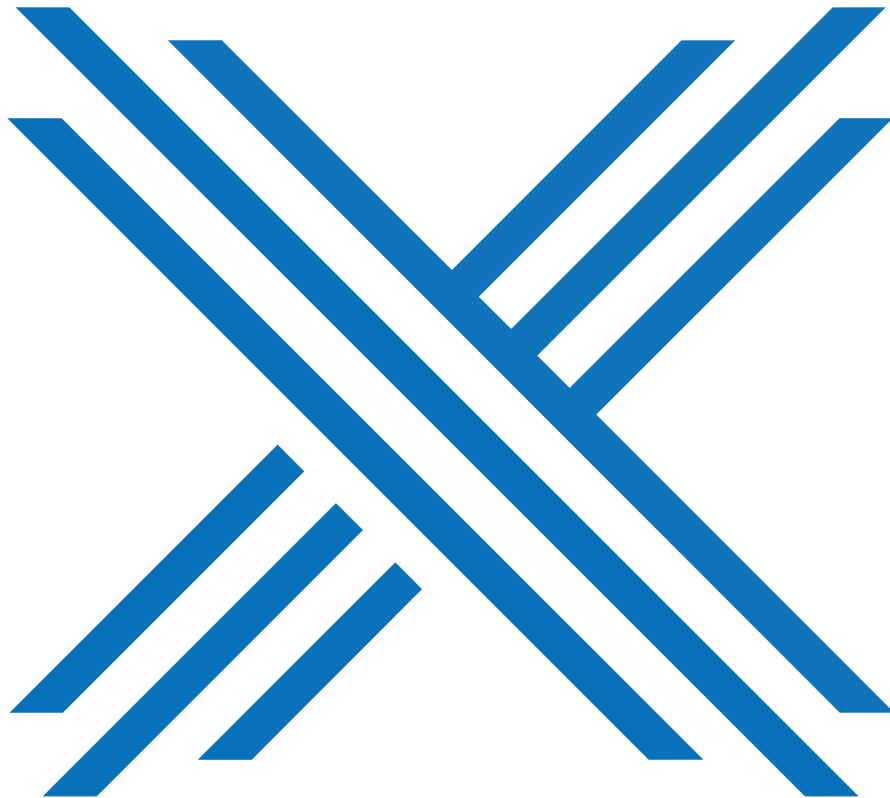
Basler Personenschiffahrt AG / +41 (0) 61 639 95 00 / info@bpg.ch

**WELTWEIT  
VERNETZT**

 **PORT OF  
SWITZERLAND**

 [port-of-switzerland.ch](https://port-of-switzerland.ch)

**Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor**  
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 6 Millionen Tonnen Güter  
120 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe  
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze



UNITED RIVERS

[www.united-rivers.eu](http://www.united-rivers.eu)