

Branchen-Auftritt an der Berufsmesse Basel: Grosserfolg für «Ahoi Captain»

Als grosser Erfolg entwickelte sich der Auftritt der Schifffahrtsbranche an der Berufs- und Bildungsmesse Basel im vergangenen Oktober. Junge wissbegierige Menschen überrannten nahezu den Gemeinschaftsstand, wo neben zwei Schiffssimulatoren auch eine „Tauf“-Abteilung zum Mitmachen animierte. Breit gewürdigt wurde die Aktion auch in den regionalen und nationalen Medien. Die Branche plant aufgrund des Erfolgs, im kommenden Jahr auch an der Basellandschaftlichen Berufsmesse in Münchenstein teilzunehmen.

Die Präsenz der Schifffahrtsbranche an der Messe war beiderseitig Neuland. Zum ersten Mal präsentierte die Messe die spannenden Berufe auf Güter- oder Kabinenschiffen und zum ersten Mal warb die Branche mit einem Gesamtauftritt um Nachwuchs.

Dazu präsentierten sich SVS, die Schweizerischen Rheinhäfen und die Unternehmen Danser, River Advice und United Barge unter dem „White Label“ Ahoi Captain zusammen.

Ziel dieser Präsenz war es, die seit diesem Jahr neuen Ausbildungswege aufzuzeigen.

Weil die EU die Ausbildung «Matrose» resp. «Matrosin» ganz neu konzipiert hatte, musste die Schweiz nachziehen, um die Auszubildenden weiter nach Duisburg schicken zu können. Dies gelang in knapp einem Dreivierteljahr, was für ein Prozedere mit diversen beteiligten Bundesämtern und internem Vernehmlassungsverfahren nahezu eine Rekordzeit darstellt. Pünktlich zum diesjährigen Ausbildungsstart Anfang August waren die Lehrgänge bereit – mit den Abschlüssen Nautische Fachfrau EFZ respektive nautischer Fachmann EFZ und Kapitän respektive Kapitänin EFZ



Bei der Eröffnung des Gemeinschaftsstandes an der Berufs- und Bildungsmesse Basel (v.l.n.r.): Nationalrat Mustafa Atici, Manuela van Zelst (Unibarge) und Hafendirektor Florian Röthlingshöfer.

Fotos: André Auderset.

Inhalt

Grosserfolg für «Ahoi Captain» 1

Umschlag SRH Jan. – Sept. 2022:
Niedrigwasser belastete Ergebnis
massiv 5

United Rivers präsentierten sich
an der WTM in London 5

Hafenfest Basel im Juni 2023 6

EFIP in Gent 7

Einführung elektronischer Dokumente:
Fruchtbarer Austausch am
CESNI-Workshop 8

Niedrigwasser – ein anderer Blickwinkel 9

Studie «Binnenschiffe in Stadtnähe»:
Keine erhöhten Schadstoffe durch
Binnenschiffe 10

BÖB-Jahrestagung 2022:
Mit Wasserstoff in die Zukunft 11

Schiffshebewerk Niederfinow 11

Die Ausbildung gewinnt mit diesen neuen Ausbildungswegen an Attraktivität und die Chancen in dieser Branche, deren Bedeutung im Transportwesen wächst, sind für motivierte junge Leute sehr gross. Dies aufzuzeigen galt es an der Messe.

«Jede neue attraktive Ausbildung bedeutet für die Jugendlichen eine weitere Möglichkeit, ihre Zukunft zu gestalten», betonte denn auch der Basler Nationalrat Mustafa Atici, der das Patronat übernommen hatte, bei der Eröffnung des Standes: «Daher begrüsse ich die neuen Lehrgänge in der Binnenschifffahrt ebenso wie den Auftritt der Branche an der Messe, was in diesem Bereich dringend nötig ist. Denn gut



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**



Nebst den beiden Schiffssimulatoren entwickelte sich vor allem...

ausgebildete junge Leute sind auch hier sehr gesucht. Man könnte auch sagen: Alle reden vom Fachkräftemangel – hier wird etwas dagegen getan!

Frühzeitiges Planen

Als Präsident der Kommission der GGG-Migration begrüßte er besonders, dass sich die Branche entschieden habe, frühzeitig auf diese Berufe mit ausgezeichneten Aufstiegschancen hinzuweisen und junge Leute für ein Leben auf dem Schiff zu begeistern, auch wenn neue Ausbildungsverträge erst wieder auf August 2023 geschlossen werden können. «Die Berufsbildung ist eindeutig einer der wichtigsten Faktoren des Wohlstands und Arbeitsplatzes Schweiz. Für unseren Kanton ist die Logistik-Branche sehr wichtig und diese Ausbildung verstärkt die Branche und unseren Kanton als Standort», schloss der Basler Nationalrat.

Als «grossen Tag für die Berufsbildung in der Binnenschifffahrt» bezeichnete auch Hafendirektor Florian Röhlingshöfer den Messeauftritt: «Das wir heute unsere neuen Berufsbilder so leuchtend präsentieren dürfen, verdanken wir dem beherzten Einsatz vieler, die sich für

das Berufsbild nautischer Fachfrau /Fachmann sowie Kapitän/in EFZ engagiert haben.» Als 2019 klar wurde, dass es bald in Europa eine neue EU-Richtlinie für das Befähigungswesen für die Binnenschifffahrt geben wird, hätten sich Bund und der Kanton Basel-Stadt sich – so Röhlingshöfer – schnell einig erklärt: «Wir möchten auf diesen Beruf in Zukunft nicht verzichten. Die SVS als Organisation der Arbeit (OdA), die Schweizerischen Rheinhäfen und die beteiligten Ausbildungsbetriebe zeigten vollen Einsatz und nutzten ihr Netzwerk für eine sehr schnelle Erarbeitung eines neuen Berufsbildungsplanes. Dazu konnten wir uns zum Glück auf sehr viel Goodwill der Berufsschule in Duisburg und das pragmatischen Handeln des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation in Person von Odile Fahmy ebenso verlassen wie auf das fundierte Fachwissen im Ausbildungswesen des Erziehungsdepartementes des Kantons Basel-Stadt, namentlich von Brigitta Spalinger und Markus Gsell.»

Moderne Berufe mit hoher Attraktivität

Der Hafendirektor betonte, die Inhalte der zu lernenden Kompetenzen seien an die modernen Anforderungen in der Betriebs- und Führungsebene an Bord eines Schiffes angepasst. Als Beispiel seien der Einsatz von modernen Navigationsmitteln, Automatisierungen und die Ausbildung an Fahrssimulatoren zu



...als grosser Anziehungspunkt des Gemeinschaftsstandes.

erwähnen. «Wir sind stolz einen extrem breiten, abwechslungsreichen und zukunftsgerichteten Bildungsplan präsentieren zu können.»

Den Dank konnte Manuela van Zelst als Vertreterin des gewerblichen Partners Unibarge zurückgeben: «Nur dank den unglaublichen Anstrengungen der SRH-Vertreter Roland Blessinger und Benjamin Rüdy konnten alle notwendigen Unterlagen rechtzeitig erstellt werden und ohne das Engagement von Jelena Dobric im Bereich multimediale Präsenz wäre der Auftritt nicht einmal halb so gelungen.»

Nachhaltiger Auftritt

Tatsächlich ist der gemeinsame Auftritt über die Messe hinaus nachhaltig. So besteht nun unter dem Namen www.ahoi-captain.ch eine Homepage, dazu wurden Werbefilme und ein spezieller Flyer kreiert. Auch der Stand selbst ist nachhaltig. Die einzelnen Komponenten sind nun



...die Aufgabe, ein Schiffstau über einen Poller zu werfen,

eingelagert und können für weitere Anlässe wiederverwendet werden. Vorgesehen ist, an der Berufs- und Bildungsmesse im Kanton Basel-Landschaft, genauer gesagt in Münchenstein, teilzunehmen.

Impressionen vom Stand «Ahoi Captain»



Umschlag Schweizerische Rheinhäfen Jan. – Sept. 2022:

Niedrigwasser im Sommer hinterlässt Spuren

Das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) liegt nach neun Monaten 2022 um 24,5% unter der Vergleichsperiode des Vorjahres. Ursächlich ist natürlich die ungewöhnlich heftige Niedrigwasser-Periode im Spätsommer, die – neben der Preisentwicklung – den Import von Mineralölprodukten als wichtigstem Gütersegment um fast 50% zurückgehen liess. Erstaunlich resistent zeigte sich das Ergebnis im Containerbereich mit einem Plus über 4% gegenüber der Vorjahresperiode; dies ist dem äusserst starken 1. Quartal 2022 geschuldet.

3,23 Mio. t wurden in den ersten drei Quartalen 2022 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. Im Vergleichszeitraum 2021 waren es noch 4,28 Mio. t gewesen. Die stark von der Entwicklung der Mineralölverkehre abhängigen Muttenz-Auhafen (-36,9%) und Birsfelden (-28,5%) büssten besonders stark ein, während sich der Hafen Kleinhüningen (-4,7%) aufgrund der Entwicklungen im Container- und im Agrarbereich ziemlich gut halten konnte. Der Import- oder Bergverkehr in allen drei Häfen – mit knapp 2,6 Mio. t der wichtigere der beiden Sektoren – reduzierte sich gegen-

über der Vergleichszeit des Vorjahres rund 1 Mio. t (-27,2%), der Export- oder Talverkehr bei knapp 640'000 t rund 11%.

Der Einfluss der Wasserstände dokumentiert sich eindrucksvoll in den einzelnen Monatsergebnissen. Im besonders betroffenen August sank der Gesamtumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat um 58,4%, im Juli um 26,5% und im September immer noch um 21,4%.

Im Containerverkehr wurden in den Rheinhafenterminals wasserseitig 97'056 TEU umgeschlagen. Dies

entspricht einem Zuwachs um 4,1% gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres.

Containerverkehr: Zuwachs dank starkem Jahresbeginn

Total wurden in der Berichtszeit 97'056 TEU umgeschlagen, was einem Zuwachs um 4,1% gegenüber dem Total der ersten drei Quartale 2021 entspricht. Dank einem starken Februar mit einem Plus von über 60% gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat, aber auch der Januar mit einem Plus von 14% und der März mit +22,6% konnten sich sehen lassen.

Das 1. Quartal konnte die durch das Niedrigwasser bedingten schwachen Ergebnisse im Sommer kompensieren; hier schlug vor allem der August mit einem Minus von mehr als 37% stark zu Buche.

Der «reine» Importverkehr (volle Container) stieg mit einem Total von 34'537 TEU um gut 6% gegenüber der Vergleichsperiode an. Der «reine» Exportverkehr (abgehende volle Behälter) blieb bei einem Total von 32'491 TEU gegenüber der Vorjahresperiode konstant.

Beim Verkehr mit Leercontainern – dieser dient zum Ausgleich der Depots – zeigt sich im einkommenden

United Rivers präsentierten sich an der WTM in London



United Rivers, die neue Kompetenzplattform der Passagierschifffahrt, war zum ersten Mal als Aussteller am World Travel Market in London. Zu den drei Geschäftseinheiten des Konzerns mit weit über 100 Passagierschiffen gehören die Floating Venues, die River Advice Gruppe und Starling Fleet. Zwei Brands der Floating Venues hatten ein Heimspiel in London: Thames Luxury Charters mit drei eleganten Schiffen für Veranstaltungen für bis zu 620 Gästen und Ocean Diva, die nebst Eventschiffen auf dem Rhein gerade mit dem rein batteriebetriebenen Schiff OCEAN DIVA London den ersten revolutionären CO2-neutralen Veranstaltungsort auf der Themse baut.

Fotos: United Rivers.

Verkehr ein Minus um gut 4% auf 17'772 TEU. Im abgehenden «Leer»-Verkehr wurden 12'256 TEU bewegt, was einer Steigerung um mehr als 23% gleichkommt.

Das respektable Ergebnis trotz langer Niedrigwasserperiode lässt bei guten Wasserständen im 4. Quartal auf ein starkes Totalergebnis hoffen. Dies vor allem im Vergleich zum Vorjahr, da diese Periode 2021 durch niedrige Wasserstände ab Oktober und eine längere Rheinsperre bei Karlsruhe nach einer zweifachen Schiffshavarie belastet war.

Rückgang bei flüssigen Treib- und Brennstoffen

In den ersten neun Monaten 2022 sind 1,04 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 1,93 Mio. t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies einem Rückgang um nicht weniger als 46%.

Schon in den ersten beiden Quartalen des Berichtsjahres musste eine stark negative Entwicklung von -31% respektive -43% festgestellt werden. Die Ursache lag (und liegt)

im massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Der Import beschränkte sich daher auf ein Minimum und die Lager wurden stark abgebaut. Im 3. Quartal kam dann noch das Niedrigwasser dazu. Schiffe, die sonst mit Ladungen von 3'000 t und mehr in Muttenz und Birsfelden anlegten, konnten noch mit 500 – 900 t beladen werden.

Raffinerie profitierte

Profitiert von dieser Entwicklung hat die einzig noch im Inland verbliebene

Hafenfest Basel vom 2. bis 4. Juni 2023



Das Hafenfest findet vom 2. bis 4. Juni 2023 statt. Dies unter dem Motto «101 Jahre Hafen Kleinhüningen»: 1922 wurde mit der Eröffnung des Hafenbeckens 1 der Hafen Kleinhüningen in Betrieb genommen. Das Hafenfest bietet einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit, hinter die Kulissen des Hafens zu schauen. Das Konzept sieht hierzu ein vielfältiges Programm aus kulturellen und Hafen-typischen Angeboten vor. So wird es Hafenfürungen, eine Schiffsausstellung, Konzerte sowie ein reichhaltiges kulinarisches Angebot geben. Auf der Website www.hafenfest.ch gibt es weitere Informationen. Foto: SRH.

Raffinerie, die im bisherigen 2022 stark ausgelastet war. Die Abfuhr des Schweröls als Reststoff geschieht per Schiff; hier stieg der Umschlag um knapp 62% auf gut 34'000 t.

Es ist davon auszugehen, dass im 4. Quartal einige «Nachholverkehre» das Ergebnis verbessern werden, wobei ein Teil dieser Verkehre wohl erst im kommenden Jahr zu Buche schlagen wird. Wie stark sich der Heizölmarkt erholt, hängt dazu wesentlich von der Härte und Länge der kalten Jahreszeit und von der Preisentwicklung ab. Erst mittel- bis langfristig dürften sich die Anstrengungen der Substitution von Erdölprodukten durch alternative Heizarten auswirken. Dasselbe gilt für den angestrebten Ersatz von Benzin- und Dieselfahrzeugen durch elektrische Mobilität.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Auch im 3. Quartal sind die Importmengen im Agrarbereich stark rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr um rund 23,8% resp. 41'382 t. Vor al-

lem der Monat August lag stark hinter dem Vorjahr zurück.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 3. Quartal eine Abnahme vom 26,5% was einer Menge von 22'201 t entspricht. Der August lag 71% resp. 22'300 t hinter dem Vorjahr.

Im Segment Nahrungs- und Futtermittel sah es im 3. Quartal ähnlich aus, gegenüber dem Vorjahr wurden 21,3% resp. 19'181 t weniger importiert, wobei auch hier der Rückgang ausschliesslich auf den Monat August zurückzuführen ist. Dieser Rückgang ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Zum einen kommen Überseewaren mit Verspätung nach Europa, zum anderen ist der Schiffsraum auf den Rhein nach wie vor knapp und die Frachten sind entsprechend hoch. Das Niederwasser führte dazu, dass die Güter wenn immer möglich in den Seehäfen gelagert wurden. Weiterhin absorbieren die Kohletransporte für die Deutschen Kraftwerke sehr viel Schiffsraum, was sich in absehbarer Zeit nicht ändern wird.

Übrige Güter

Obwohl die Pegelstände auf dem Rhein extrem niedrig waren, wurden in den Monaten August und September überraschenderweise über 4'000 an **festen mineralischen Brennstoffen**, also an Steinkohle, für die Zementwerke, über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert. Dies sind die ersten Importe im Jahr 2022 überhaupt.

Im Bereich **Eisen und Stahl und NE-Metalle** ist das dritte Quartal 2022 geprägt von der langen Niedrigwasserperiode im Sommer und den hohen Treibstoffpreisen. Dies hat sich auch auf die Ein- und Ausfuhren der Güter der Gruppe Eisen, Stahl und NE-Metalle ausgewirkt. Mit nur 52'035 t waren in den Monaten Juli, August und September, die Importe in die Schweiz von Gütern dieser Produktgruppe um 31'549 t oder fast 38% niedriger als im vorherigen Quartal. Besonders stark war der Rückgang im Monat August auf nur 14'248 t. Die Ausfuhren sind gleichermassen eingebrochen auf insgesamt nur 1'002 t.

Neben den bereits erwähnten, erschwerenden Umständen wie den hohen Treibstoffpreisen und Bunkerzuschlägen sowie dem Frachtraummangel, führten die unzureichenden Wasserstände fast zu einem vollständigen Erliegen der Ausfuhren von **Steinen, Erden und Baustoffe** im August 2022. Im ganzen Monat August wurden nur etwas über 1'300 t aus der Schweiz exportiert. In den Monaten Juli und September war es zehnmal mehr mit 16'000 respektive fast 15'000. Doch entspricht auch dies nur der Hälfte der üblichen Menge. Im gesamten 3. Quartal wurden somit nur ungefähr so viel exportiert wie normalerweise in einem Monat. Die Importe sind gegenüber dem 2. Quartal um 21'000 t oder um ca. 13% auf nur 136'000 t zurückgegangen. Die hohen Treibstoffkosten und der Frachtraummangel haben besonders im August diesen massiven Rückgang der Einfuhren verursacht.

Unterschiedlich entwickelte sich die Sparte **chemische Erzeugnisse** mit einem Plus von knapp 18% bei der Zufuhr (118'079 t) und einem Minus von knapp 25% bei den Exporten.

EFIP in Gent



Der Vorstand der Europäischen Vereinigung der Binnenhäfen (EFIP) traf sich diesen Herbst in Belgien in Gent, um sich über den Stand des Seine-Schelde-Projekts zu informieren. Dominique van Hecke, dem Generaldirektor der flämischen Wasserwege, informierte, dass die Verbindung zwischen Seine und Schelde bis 2030 in Dienst gestellt werden soll, dies mit steter Weiterentwicklung der Binnenwasser-Verbindung in den Folgejahren.

Einführung elektronischer Dokumente: Fruchtbarer Austausch am CESNI-Workshop

Die Fortentwicklung der Digitalisierung gehört zu den zentralen Herausforderungen der Binnenschifffahrt. Die Einführung elektronischer Dokumente, insbesondere für den Rhein, aber auch für andere europäische Flüsse stellt dabei ein übergeordnetes Thema dar, das für den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und dessen Arbeitsgruppen für Informationstechnologien (TI), technische Vorschriften (PT) und Berufsbefähigungen (QP) einen hohen Stellenwert besitzt. Vor diesem Hintergrund fand diesen Herbst ein Workshop über die Einführung elektronischer Dokumente in der Binnenschifffahrt statt.



Das erste Ziel des Workshops bestand darin, vorbildliche Verhaltensweisen bei der Digitalisierung von Dokumenten in der Binnenschifffahrt oder im Bereich anderer Verkehrsträger zusammenzutragen. Die Erkenntnisse aus bestehenden Projekten oder Initiativen sorgten für ein besseres und gründlicheres Verständnis der Vorteile, Zwänge und Herausforderungen – auch während der Implementierungsphase. Das zweite Ziel bestand darin, herauszufinden, welche Art elektronischer Dokumente für einige der in den CESNI-Standards erwähnten Schlüsseldokumente empfohlen oder genutzt werden kann.

Bewährtes vorgestellt

Im Laufe des Workshops wurden Beispiele für bewährte Verfahren – auch aus anderen Verkehrsbereichen – vorgestellt. Das Projekt e-CMR betrifft die Digitalisierung ei-

nes wichtigen Dokuments des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs: des Frachtbriefs. Das Unternehmen Kiwa Digital Certification arbeitet an der Umsetzung eines ISO-Standards zur Digitalisierung persönlicher Dokumente in der Seeschifffahrt mithilfe von Smartphones. Das Unternehmen Bluecentury bietet eine Plattform für die Digitalisierung zahlreicher Prozesse an.

Die Präsentation vermittelte auf hervorragende Weise den Standpunkt eines Softwareentwicklers zu den Herausforderungen der Digitalisierung sowie dessen ganzheitliche Herangehensweise an dieses Thema. Das Unternehmen Danser hielt eine Präsentation zu seinen Ansprüchen und Erfolgen bei der Digitalisierung von Dokumenten für Containerschiffe in der Binnenschifffahrt. Dabei wurde der Blickwinkel einer grossen Reederei deutlich, die mit den täglichen Schwierigkeiten bei der Digitalisie-

rung konfrontiert ist. Das Unternehmen viadonau stellte das System „CEERIS“ vor, eine korridorbezogene Meldeplattform, die von Schiffsführern oder Flottenmanagern genutzt werden kann. Sie soll den Verwaltungsaufwand reduzieren und grenzüberschreitendes Fahren entlang der Donau erleichtern, indem über eine „einmalige Dateneingabe“ „nur einmal gemeldet“ wird.

Auch die Standpunkte der Regulierungsinstanzen und ihre Strategie im Bereich elektronischer Dokumente wurden dargelegt. Die Europäische Kommission informierte über die E-Tools-Initiative, die auf die Digitalisierung von Besatzungsdokumenten ausgerichtet ist. Die ZKR erläuterte die kontinuierliche Fortschreibung ihrer Verordnungen, die regelmässig zur Digitalisierung weiterer Informationen führt. Zwei Beispiele wurden genannt: Es besteht mittlerweile eine elektronische Meldepflicht für einen Grossteil der Schiffe auf dem Rhein und zahlreiche Dokumente können den Polizeibehörden bei einer Kontrolle in elektronischer Form vorgelegt werden. Aus Sicht der Regulierungsinstanzen stellt die Digitalisierung eine Chance, aber auch eine Herausforderung dar.

Bereichsübergreifender Austausch

Des weiteren fand eine von Henk van Laar moderierte Podiumsdiskussion unter Beteiligung verschiedener Interessenträger des Gewerbes, der Häfen, nationaler Behörden und internationaler Organisationen statt. Diese Diskussion ermöglichte einen bereichsübergreifenden Austausch über die möglichen Hindernisse für die Entwicklung elektronischer Dokumente oder Verfahren, die wichtigsten Vorteile einer verstärkten Digitalisierung in der Binnenschifffahrt, die Erkennung neuer Risiken im Zusammenhang mit der Digitalisierung und einige wesentliche Erwartungen an die Digitalisierung.

Zur Bewältigung eventueller Probleme und Schwierigkeiten ist eine intakte Infrastruktur und Netzabdeckung entlang der Wasserstrassen sowie eine entsprechende Schulung und Ausrüstung der Besatzungsmitglieder

und Kontrollbehörden unerlässlich. Auch die Themen Schutz personenbezogener Daten und Cybersicherheit müssen Berücksichtigung finden. Die Einführung elektronischer Dokumente sollte schrittweise erfolgen, um die Akzeptanz und eine rasche Implementierung zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte der Mensch bei der Digitalisierung im Mittelpunkt bleiben und nicht vergessen werden, dass ein nachhaltiges Verkehrssystem nur mit einem angemessenen Anteil menschlicher Interaktion möglich ist.

Die Notwendigkeit und Vorteile der Digitalisierung von Dokumenten sind indessen unbestritten. Es wäre ein grosser Gewinn für die Binnenschifffahrt, wenn die aktuellen einschlägigen Informationen an jedem Ort, zu jeder Zeit und wo möglich in verschiedenen Sprachen verfügbar wären. Durch die Digitalisierung würden auch die Ausstellung und Aufhebung von Zeugnissen sowie der Zugang zu diesen erleichtert. Ausserdem wäre eine leichte und transparente Nachverfolgung wesentlicher Aktionen möglich. Auch Kontrollen wä-

ren einfacher, sie könnten aus der Ferne erfolgen. Dazu wäre der Einsatz elektronischer Dokumente kostensparend und umweltschonend. Mit dem Workshop wurde ein wichtiger Schritt zur Annäherung der Standpunkte mit Blick auf die Einführung elektronischer Dokumente in der Binnenschifffahrt erzielt. Die verschiedenen CESNI-Arbeitsgruppen werden die fruchtbaren Diskussionen der Sitzung nun analysieren und aufbereiten und Empfehlungen für die schrittweise Implementierung elektronischer Dokumente in der Binnenschifffahrt ausarbeiten.

Eine Leserzuschrift:

Niedrigwasser – ein anderer Blickwinkel

Schifffahrt und Niedrigwasser war ab Sommer ein wichtiges Thema mit einigen Berichten auch im «SVS aktuell», zuletzt in der Ausgabe vom September 2022. Einen Leser ermunterte dies dazu, das Thema aus einem anderen Blickwinkel darzustellen, dies im Bewusstsein, dass es heute noch verstärkter als in den 90-Jahren, um Kosteneffizienz beim Einsatz der Schiffe geht. Gerne drucken wir diese Zuschrift nachfolgend ab.

Der Rhein als Strom, so wie wir ihn heute kennen, ist bereits an vielen Stellen optimiert und korrigiert worden. Ziel der Korrekturen in der Schifffahrtsrinne war jeweils, die Reisezeit der Schiffe zu verkürzen und grössere Schiffe mit mehr Landung und Tiefgang fahren zu lassen. Noch vor dem 2. Weltkrieg waren Strecken von 50 – 80 Km pro Tag inkl. vielen Abenteuern normal. In der heutigen Zeit dauert eine Rundreise Basel - Seehafen - Basel noch sieben Tage (Einzelfahrer). In den vergangenen Wochen habe ich an vielen Stellen die Frage beantworten dürfen, warum die Schifffahrt eingestellt ist und wann die Schiffe wieder fahren können. Die Medien haben in meiner Wahrnehmung zu diesem Punkt nicht immer präzise geäussert und teilweise auch falsche Inhalte publiziert. Fakt ist: Die Schifffahrt war über die gesamte Niedrigwasser-Periode zu keinem Zeitpunkt gesperrt.

Die Schiffsbauindustrie der 50er Jahren hat nach dem Krieg Schiffe gebaut, welche sich dem Rheinstrom angepasst haben und somit auch bei weniger Wasser fahren konnten.

Oder anders ausgedrückt, man hat Schiffe gebaut, die den Rahmenbedingungen des Rheinstroms entsprachen. Zu dieser Zeit gehörte ein Binnenschiff mit einem Tiefgang von 200 cm schon zu den grösseren Einheiten. Mein erstes Schiff als Schiffsjunge in den 80er Jahren hatte bereits einen Tiefgang von 345 cm. Für die damalige Zeit eines der grösseren Binnenschiffe und wir waren alle sehr stolz, auf einem so grossen Schiff fahren zu dürfen. Im Jahr 2022 sind Binnenschiffe mit 450 cm Tiefgang keine Seltenheit mehr.

Diese Maximierung des Tiefgangs bedeutet aber auch, dass diese Schiffe einen Grossteil des Jahres ihre maximale Abladetiefe nicht ausschöpfen können, da der Rhein

selten die Wasserstände führt, um zu garantieren, dass mit einer Abladetiefe von 450 cm vom Seehafen nach Basel gefahren werden kann.

In den vergangenen Wochen durfte ich feststellen, dass gerade die «alten» Schiffe, welche einen Tiefgang von 200 cm – 250 cm haben wieder vermehrt den Hafen Basel anlaufen. Diese Schiffe sind fast durchwegs voll beladen. Dieselbe Situation konnte man auch 2018 beim letzten Niedrigwasser beobachten. Klar ist auch, dass diese Schiffe «nur» 800 – 1200 Tonnen Fracht mitführen und eben nicht wie die neuen grossen Schiffe um die 4000 Tonnen. Diese haben einen Leertiefgang von fast 180 cm. Daher ist die mitgeführte Tonnage bei Niedrigwasser nicht höher als bei den alten Schiffen. Meistens sogar weniger. Verbrauchen jedoch mehr Energie und tragen höhere Betriebskosten.

Hoch- und Niedrigwasser gab es schon immer und die Rheinschiffer, welche seit vielen Jahren den Rheinstrom befahren, kennen diese von der Natur aus gegeben Umstände. Sie werden sich auch auf die kommenden Gegebenheiten einstellen.

Eines wird jedoch wohl nicht mehr passieren: Dass, wie zu früheren Zeiten, der Rhein wegen Eis gesperrt war. Ich durfte vor wenigen Tagen Bilder aus einer privaten Sammlung anschauen, wo die Menschen aus Niederheimbach – «im Gebirge» den Rhein trockenen Fusses überqueren konnten, weil der Rhein wirklich komplett zugefroren war.

Daniel Kofmel, Basel

LANUV-Studie zu «Binnenschiffe in Stadtnähe»: Keine erhöhten Schadstoffe durch Binnenschiffe

Immer wieder wurde behauptet, der Grossschiffsverkehr in Stadtnähe – also zum Beispiel am Rhein – sei verantwortlich für erhöhte Werte an Stickoxiden in den dortigen Innerstädten. Eine rund sechsjährige Studie eines staatlichen Amtes zeigt nun, dass die Schifffahrt hier keinen ernsthaft negativen Einfluss auf die Luftqualität hat.

«Der Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Luftqualität am Rhein ist geringer als vermutet», auf diese kurze Formel bringt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) die Ergebnisse einer umfassenden Untersuchung zu den Emissionen von Binnenschiffen.

Von 2016 bis 2022 hat das LANUV mit Partnern aus vier europäischen Ländern den Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Luftqualität am Rhein im Rahmen des Forschungsprogramms CLINSH untersucht. Dabei wurden umfangreiche Messprogramme durchgeführt und Massnahmen zur Emis-

sionsminderung an den Schiffen getestet. Die Ergebnisse wurden nun ausgewertet. „Die in öffentlichen Diskussionen mehrfach aufgestellte These, in den rheinnahen Grossstädten verursache der Schiffsverkehr einen dominierenden Anteil an der Belastungssituation, wurde nicht bestätigt“, lautet die deutliche Botschaft der Behörde.

An zwei stark befahrenen Rheinabschnitten in Bimmen/Lobith und in Bad Honnef sowie in den Häfen Duisburg und Neuss/Düsseldorf hat das LANUV den Effekt der Binnenschifffahrt auf die Stickstoffdioxid-Belastung in der Luft untersucht. Messungen am Rhein zeigen, dass der Anteil der Stickoxidbe-

lastung, der durch die Binnenschiffe verursacht wird, mit zunehmendem Abstand zum Rhein schnell kleiner wird. Bereits in 100 bis 150 Metern Abstand zum Rhein wurden signifikante Belastungsanteile aus anderen Quellen ermittelt.

Andere «Sünder»

Messstellen an Verkehrshotspots in den Städten am Rhein zeigen ein deutlich anderes Belastungsprofil als die Messstellen direkt am Rhein. An den Verkehrshotspots dominiert mit Anteilen von meist mehr als 50 Prozent der motorisierte Strassenverkehr als Quelle. Die Belastungsanteile der Schiffe liegen dort in der Regel unter zehn Prozent. Das gilt selbst für die unmittelbar neben dem Hafengebiet liegenden Verkehrsmessstellen in Neuss. In Neuss und Duisburg wurde in den kompletten Hafengebieten eine geringere Stickstoffdioxid-Belastung als an stark befahrenen Strassen gemessen. Für die Untersuchungen in den Hafengebieten wurden sehr dichte Messnetze mit 19 Messstellen im Hafen Neuss /Düsseldorf bzw. 28 Messstellen im Hafen Duisburg aufgebaut. Die Messnetze waren damit erheblich dichter als im Rahmen der amtlichen Luftüberwachung erforderlich. So war es möglich, ein genaues Bild der Belastung über die gesamte Fläche der Häfen zu erhalten, teilt das LANUV mit.

Kurioses aus Köln

Höchst erfreut über das Studienergebnis zeigt sich der deutsche Binnenschifffahrtsverband BDB: «Das Binnenschiff ist die klimaschonende Alternative zum Gütertransport auf der Strasse.» Der BDB hatte sich in der Zeit, als Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge den Innenstädten diskutiert wurden, wiederholt gegen die rufschädigenden Unterstellungen zur Wehr gesetzt, vorbeifahrende Binnenschiffe seien für hohe Stickoxidwerte in den Innenstädten verantwortlich. Die wenig fachliche Debatte gipfelte im Dezember 2018 in der kuriosen Forderung der Kölner Oberbürgermeisterin, Binnenschiffe sollten mit einem Tempolimit während der Vorbeifahrt an der Domstadt belegt werden.



Binnenschiffe, wie hier der Container-Koppelverband vor dem Düsseldorfer Altstadtufer, tragen längs des Rheins in weitaus geringerem Masse zur Schadstoffbelastung in den Innenstädten bei, als bisher behauptet wurde. Das zeigen aktuelle Forschungsergebnisse des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen.

BÖB-Jahrestagung 2022:

Mit Wasserstoff in die Zukunft

Die Binnenhäfen sehen grosse Zukunftspotenziale im Rahmen der Energiewende, im speziellen hinsichtlich des Wasserstoffs als Antriebs- und transportgut. Die zukünftigen Potenziale der Binnenhäfen als Teil einer Wasserstoffökonomie und die Wirtschaftsregion Elbe bildeten den Fokus der Jahrestagung des deutschen Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB).

In seinem Grusswort dankte der Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Magdeburg, André Rummel, den Binnenhäfen für die gute und intensive Zusammenarbeit im Gesamtkonzept Elbe. Gleichzeitig mahnte Rummel ein schnelleres Vorkommen bei der Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe an und warnte einzelne Interessengruppen davor, das mühsam, gemeinsam erarbeitete Konzept infrage zu stellen. Gleichzeitig regte er an, angesichts schwindender Schiffskapazitäten auf der Elbe, mehr öffentliche Anreize für Neubauten zu schaffen.

Binnenhäfen als Motor der Wertschöpfung

Auch Armin Willingmann, Minister für Wissenschaft, Energie und Klimaschutz des Landes Sachsen-Anhalt betonte in seiner Rede die Rolle der Binnenhäfen als Logistikkreisläufe sowie als Motoren für Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region. Er bekräftigte die Forderung nach mehr Engagement für den Erhalt der Wasserstrasse Elbe als wichtige Hinterlandanbindung und die Instandsetzung der Wasserstrasseninfrastruktur. Willingmann stellte fest, dass die Häfen gute Grundlagen mitbringen, um sich als Knotenpunkte der Energiewende zu positionieren.

Den Hauptvortrag der Tagung hielt Prof. Dr. Wolfgang Arlt, ehemaliger Inhaber des Lehrstuhls für thermische Verfahrenstechnik an der Universität Erlangen-Nürnberg und Mitbegründer des Start-Ups Hydrogenious LOHC Technolo-

gies. Professor Arlt und seine Mitarbeiter wurden 2018 für den Deutschen Zukunftspreis nominiert. Ihre bahnbrechenden Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Bereich der gefahrlosen Wasserstoffspeicherung, mithilfe der Trägersubstanz LOHC sowie deren erfolgreiche kommerzielle Umsetzung wurden als Beitrag zu einem nachhaltigen Energiesystem gewertet. Prof. Arlt stellte dar, dass ein hochentwickeltes Industrieland

wie Deutschland seinen Energiebedarf auch zukünftig nicht autark decken kann und auf Energieimporte angewiesen sein wird. Mithilfe von LOHC kann grüner Wasserstoff, der in Regionen gewonnen wird, die reich an Sonnen- oder Windenergie sind, gebunden und gefahrlos transportiert werden. Anders als andere Trägersubstanzen ist LOHC nicht toxisch oder explosiv und kann in bestehenden Infrastrukturen und Transportmitteln genutzt werden. Daraus ergeben sich erhebliche Potenziale für den Umschlag und die Lagerung in Binnenhäfen und den Transport über die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstrasse.

Zum BÖB

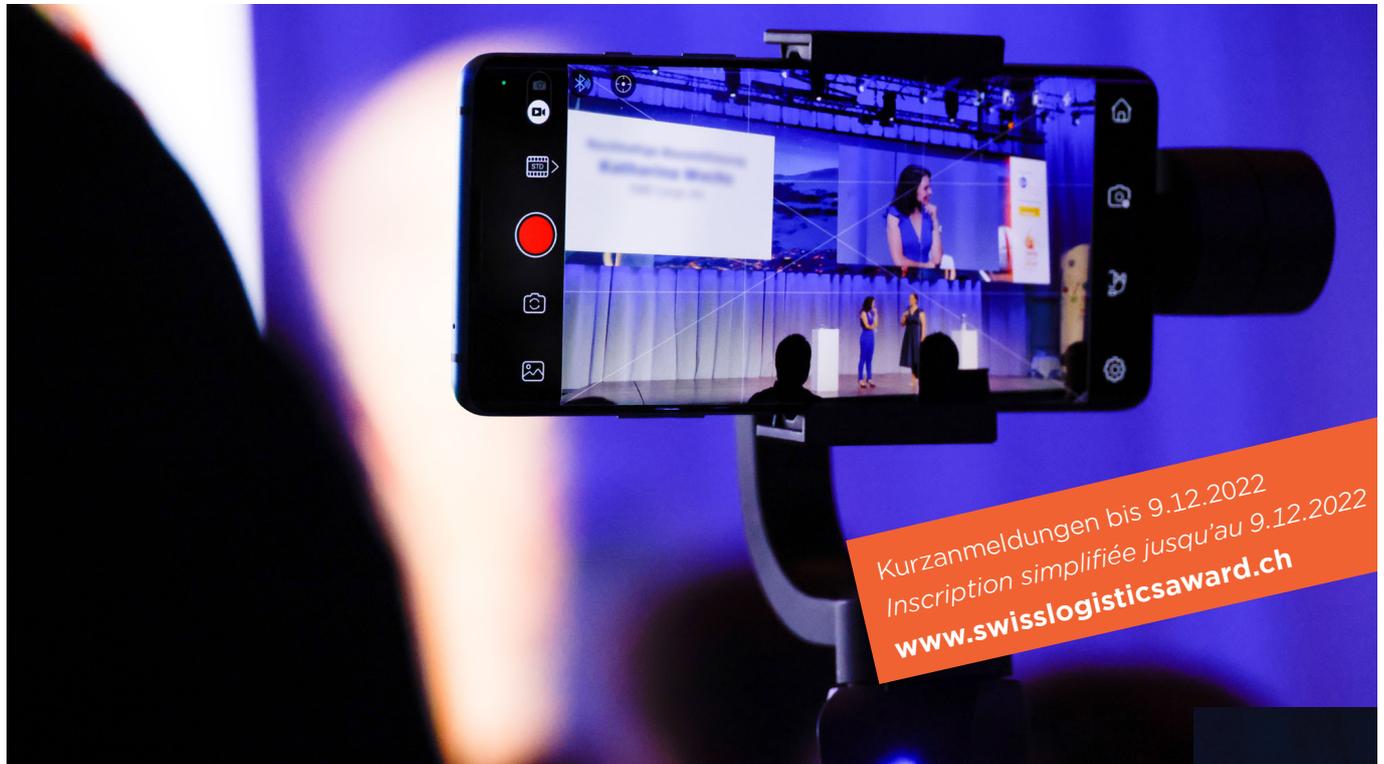
Rund 90 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB).

Neues Schiffshebewerk Niederfinow



Das neue Schiffshebewerk Niederfinow wurde Anfang Oktober nach rund 14 Jahren Bauzeit in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Volker Wissing feierlich eingeweiht und für den Schiffsverkehr freigegeben. Das neue Bauwerk ist mit 55 m Höhe, 46 m Breite und einer Länge von 133 m deutlich grösser dimensioniert als das mittlerweile knapp 90 Jahre alte ursprüngliche Hebewerk in direkter Nachbarschaft. Durch die nutzbare Troglänge von 115 m können nun auch Grossmotorgüterschiffe das Hebewerk am Oder-Havel-Kanal passieren. Die im ostdeutschen Wasserstrassennetz häufig genutzten 114 m langen Schubverbände, bestehend aus Schubschiff und drei Leichtern, brauchen für die Passage nicht mehr geteilt zu werden. Der Bau verzögerte sich mehrfach, dadurch stiegen die Kosten von knapp 300 Mio. Euro auf nunmehr rund 520 Mio. Euro.

Swiss Logistics Award 2023



Kurzanmeldungen bis 9.12.2022
Inscription simplifiée jusqu'au 9.12.2022
www.swisslogisticsaward.ch

WELTWEIT VERNETZT



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