

Ausblick auf 2023:**Zukunft der Binnenschifffahrt muss erkämpft werden**

Die Herausforderungen für die Binnenschifffahrt waren schon 2022 nicht gering und werden im neuen Jahr nicht weniger werden. In der Schweiz ist ein Massnahmenpaket in der Vernehmlassung, welches im Zustimmungsfall sehr positiv für die Binnenschifffahrt ist, aber je nach Varianten-Entscheid die Zukunft des ökologisch sinnvollen Vor- und Nachlaufs des Schiffsverkehrs auf der Schiene teilweise gefährdet. Im Nachbarland Deutschland tut man sich schwer mit Instandhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastrukturen, wozu auch die Schifffahrtswege gehören. Dazu steht die ZKR als für die Schweiz enorm wichtiges Mitsprache-Gremium unter Druck aus «Brüssel».



von SVS-Geschäftsführer
André Auderset

«Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» ist ein Bericht überschrieben, der sich zur Zeit in der Vernehmlassung befindet. Es handelt sich um Vorschläge für ein Massnahmenpaket, das massge-

blich die Zukunft des Bahngüterverkehrs und hier vor allem des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) beeinflussen wird – und das kann der Güterschifffahrt der Schweiz auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen nicht egal sein.

Partnerschaft Schiff - Schiene

Ein Hauptargument dieses Verkehrsträgers ist, dass er nicht nur selbst seine Dienstleistungen ökologisch sinnvoll erbringt, sondern auch der Vor- und Nachlauf im Verkehr mit den Rheinhäfen mehrheitlich auf der Schiene und damit in Einklang mit der ökologisch motivierten Schweizer Verkehrspolitik abläuft. Dies ist im Fall der Mineral-



Ein gewichtiges Argument für die Rheinschifffahrt ist, dass nicht nur der Schiffs-transport ökologisch ist, sondern auch die Zu- und Abfuhr der Güter in den Häfen grösstenteils auf der Schiene verläuft.

Fotos: SRH/P. Walde.

Inhalt

<i>Ausblick auf 2023: Zukunft der Binnenschifffahrt muss erkämpft werden</i>	1
<i>Parl. Abend der Binnenschifffahrt in Berlin: Deutliche Worte in der Schweizer Botschaft</i>	5
<i>Impressionen vom Parl. Abend in der Botschaft</i>	7
<i>Hafenfest 2023: Es werden noch Standbetreiber gesucht</i>	8
<i>Anhörung im Deutschen Bundestag: Grosses Interesse an nachhaltiger Flusskreuzfahrt</i>	9
<i>Neuerscheinung: 111 Geschichten über MS «Basilea» und MS «Ursula»</i>	10
<i>Neuer Standort Schifffahrtsschalter</i>	10
<i>Zugefrorener Rhein 1962/63: Als der Winter noch ein Winter war...</i>	11

öltransporte der Verkehr mit Ganzzügen, der nicht zur Diskussion steht. Der Verkehr mit Einzelwagen dagegen steht im erwähnten Bericht zur Diskussion, ja zur Disposition. Die Schweizer Rheinhäfen sind ein wichtiger Kunde dieses EWLV, eine Redimensionierung oder gar Einstellung dieser Bahnverkehre würde die Häfen massiv treffen.

EWLV muss bleiben

Die SVS hat sich in ihrer Stellungnahme denn auch unmissverständlich für eine Beibehaltung des EWLV ausgesprochen, was staatliche Unterstützungsmassnahmen und eine Attraktivierung dieser Dienstleistungen bedingt. Als Argument dient da-



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**

bei nicht nur die Interessenlage der Häfen, sondern vor allem auch die Zukunft des Güterverkehrs in der Schweiz. Wenn sich ein Teil des oder gar der ganze EWLV auf die Strasse verlagern würde, so würde eine hohe zusätzliche Anzahl Lkws das an Staupunkten schon heute reiche Strassennetz massiv überlastet.

Moderne Antriebsformen unterstützen

Das vorgestellte Paket enthält aber auch Massnahmen, die für Schifffahrt und Bahn sehr positiv sind. So soll deren Digitalisierung und Modernisierung gefördert werden. Anstrengungen um ökologisch bessere Antriebe einzusetzen, sollen staatlich unterstützt werden. Dies begrüsst die SVS speziell, fordert aber, eine solche Förderung erstens auch bei Umrüstung von bestehenden Schiffen zu gewähren. Schiffe haben eine Lebensdauer von 30-50 Jahren; wenn nur Neubauten gefördert werden, dauert ein verstärktes Greening der Flotte noch sehr lange. Zweitens darf sich die Förderung nicht auf Güterschiffe beschränken. Die Schweiz spielt in der Flusstouristik, also im Bereich der Kabinenschiffe, eine europäisch führende Rolle, was für unser Land eine hohe Wertschöpfung bringt und rund 10'000 Arbeitsplätze geriert. Wenn

die Schweiz darauf verzichtet, das «Greening» der Schiffe unter Schweizer Flagge zu unterstützen, während die europäischen Konkurrenten für den Einbau sauberer Antriebe von massiver staatlicher Förderung profitieren können, wird der inländischen Branche wenig anderes übrigbleiben, als ihre Schiffe in die EU auszuflaggen.

Rolle für die Landesversorgung anerkennen

Was aus Sicht der Rheinschifffahrt aber ganz speziell für das Massnahmenpaket spricht, ist der darin verankerte Gedanke, die wichtige Rolle der Binnenschifffahrt für die Landesversorgung anzuerkennen und mit dem Abschluss von Leistungsvereinbarungen zu stärken. Der Bund nimmt sich damit selbst in die Pflicht, was sehr zu begrüßen ist. Ein Wermutstropfen ist, dass mit der zu erwartenden Botschaft des Bundesrates kein Verpflichtungskredit verbunden sein soll. Auch lässt die Formulierung im Begleitbericht, alles stehe unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten, aufhorchen. Wenn man die Zukunft des Güterverkehrs in unserem Land ökologisch sichern und die Rolle der Binnenschifffahrt dabei anerkennen will, muss man auch dazu stehen, dass die Verwirkli-



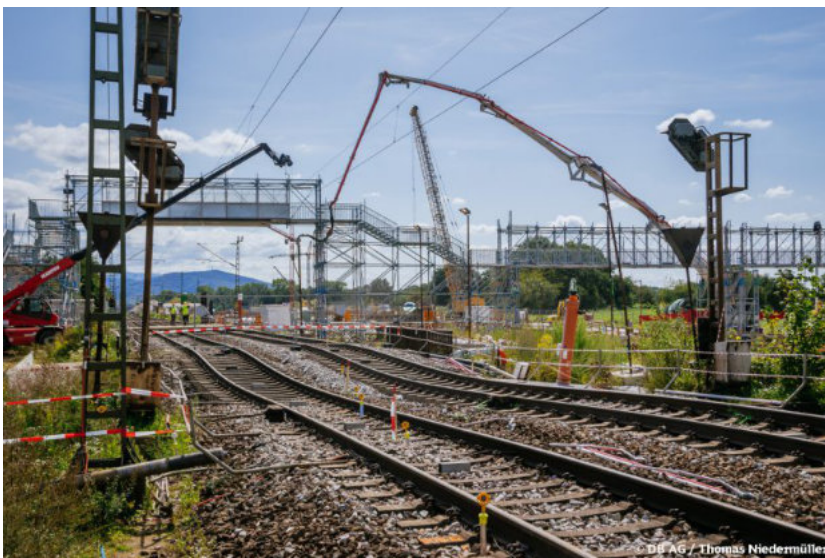
Eine weitere Herausforderung für die Landesversorgung ist eine drohende Energiemangellage, auch wenn die Gefahr nicht mehr ganz so gross ist. Vorkehrungen sind notwendig, betonte auch Bundesrat Guy Parmelin an der diesjährigen WL-Tagung.

chung solcher Ziele eben Geld kostet.

Krisenfonds auch für die Schifffahrt schaffen

Die SVS nutzte die Gelegenheit dieser Stellungnahme aber auch, zwei zusätzliche Forderungen in den Raum zu stellen. Zum einen soll die Einrichtung eines Risikofonds geprüft werden. Wie bereits erwähnt, könnten sich Phasen ungünstiger Wasserstände – Niedrigwasser, aber auch Hochwasser – in den nächsten Jahren häufen. Die Folgen tragen heute die Unternehmen der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft allein. Die Bahn dagegen kann – wie etwa 2017 beim Gleis-Unterbruch in Rastatt – auf staatliche Unterstützung zählen. Die in Vernehmlassung stehende Vorlage ist geprägt vom Geist, Schiene und Schifffahrt als gleichberechtigte Verkehrsträger zu behandeln und ihnen auch gleich lange Spiesse zu verschaffen. Es scheint nur konsequent, dies auch für den Fall eintretender Notfall-Situationen zu tun.

Zweitens ist dies Unterstützung von Erhaltungs- und Ausbaumassnahmen der Schiffswege. Nicht zuletzt wegen des Klimawandels ist zu befürchten, dass Phasen mit niedrigem Wasserstand in den nächsten Jahren häufiger werden. Darauf kann man



Die Bahn erhält bei schweren Betriebsstörungen durch äussere Umstände – etwa 2017 bei der wochenlangen Sperre bei Rastatt wegen der Absenkung der Schienen – Unterstützung durch den Bund. Einen solchen „Krisenfonds“ beantragt die SVS auch für den Gütertransport per Schiff.

Massnahmen schiffsseitig (kleinere Schiffe mit weniger Tiefgang) reagieren oder landseitig mit Vertiefungen der Schifffahrtsrinne und Beseitigung von Unterwasser-Hindernissen (Felsen, Geschiebe). Während die Schweiz ihre „Hausaufgaben“ in dieser Hinsicht bereits gemacht und die Schifffahrtsrinne des Rheins zwischen Landesgrenze und Birsfelden vertieft wurde, sind im benachbarten Ausland – vor allem in Deutschland – viele Projekte zwar seit Jahren angekündigt oder bereits programmiert; es fehlt aber an der konkreten Umsetzung. Dies liegt zum einen an fehlenden Haushaltsmitteln, zum anderen am Mangel an Fachkräften zur Konkretisierung der Planung. Wie dies die Schweiz mehrfach bei Bahnterminals etwa in Belgien oder Italien gemacht hat, könnte sie auch bei Projekten zu Gunsten der europäischen Wasserwege Hilfe in Form von Unterstützung bei der Planung oder bei der Finanzierung anbieten.

Beim Nachbarn «klemmt's»

Und damit sind wir bei einer sehr grossen Herausforderung bei unserem Nachbarn Deutschland, die

aber auch grossen Impact auf die Schweiz hat. Wie in diesem Heft (s. Bericht auf S. 5ff) ausführlich dargestellt, sind die Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland wahrlich nicht in bester Verfassung – und es ist nicht davon auszugehen, dass sich dieses in nützlicher Frist ändert. Wie der Präsident des deutschen Binnenschifffahrtsverbandes fast schon resigniert kommentiert – s. weiter hinten –, ist man gerade beim Wasserweg auf dem Weg in eine sehr ungute Zukunft und beschränke sich immer noch auf wohlfeile Worte anstelle von dringend notwendigen Taten. Da die Güter- und Kabinenschiffe auf dem Weg von Basel zu den Nordhäfen zwangsläufig den in Deutschland befindlichen Teil des Rhein befahren müssen, kann es der Schweiz nicht gleichgültig sein, dass für die Beseitigung von Unterwasser-Hindernissen weder Geld noch Fachkräfte zur Verfügung stehen.

Fehlendes Baustellen-Management

Dazu kommt, dass man bei unserem nördlichen Nachbarn gröbere organisatorische Probleme (auch)

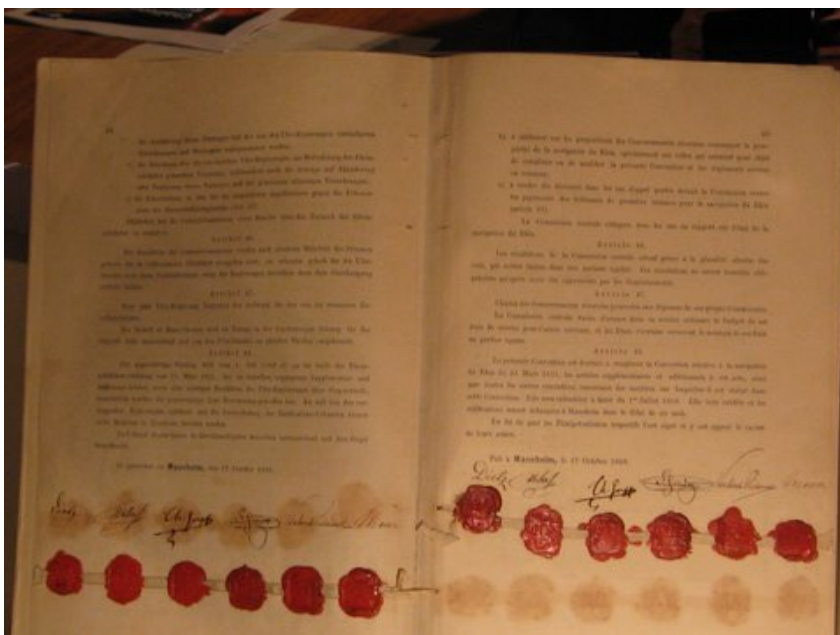


Die Problematik maroder Infrastrukturen - auch in der Binnenschifffahrt - beklagte auch Präsident des deutschen Binnenschifffahrtsverbandes, Martin Stats, anlässlich des Parlamentarischen Abends der Binnenschifffahrt in der Schweizer Botschaft in Berlin.

bei den bestehenden Schienen-Baustellen hat. Dieses fehlende Management beklagte etwa ein Vertreter von SBB Cargo mit dem Satz: «Oft wissen die Kunden eher als wir, wo sich ein Zug in Deutschland gerade befindet.» Und es ist alles andere als ein Trost, dass sich die Mängel nicht auf die Schifffahrtswege beschränken. So erklärte ein Verantwortlicher für die deutschen Autobahnen dem Schreibenden jüngst in Berlin bei einer Rauchpause, er habe in seiner Prioritätenliste eine grosse Zahl von Autobahnbrücken, die er in den kommenden Jahren aus Sicherheitsgründen schliessen müsse. Das wisse er schon lange, habe aber keine Möglichkeit, etwas daran zu ändern.

Mitbestimmungsrecht bewahren

Eine weitere Herausforderung für die Rheinschifffahrt und hier speziell für die Schweiz ist das Bestreben der Europäische Kommission (EK), die Rolle der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) massiv zu beschneiden. Bislang ist die ZKR für sämtliche Regelungen auf dem internationalen Rhein – also zwischen Rotterdam und der Mittleren Brücke in Basel – zuständig, egal, ob es sich um Besatzungsstärken, Befähigungen, Schiffs-eigenschaften oder Bauten am Rhein handelt.



Die Mannheimer Akte - hier ein Bild des Originaldokuments - ist der älteste noch in Kraft befindliche völkerrechtliche Vertrag der Schweiz und sichert dem Land den freien Zugang zum Meer. Dies ist durch die Bestrebungen der EU gefährdet, die Rechtssetzungshoheit auf diesem Gebiet selbst zu übernehmen.

Die EK bestreitet nun immer häufiger die Zuständigkeit der ZKR und beharrt darauf, auf EU-Gebiet EU-Regelungen durchzusetzen. Dies sind meist in etwa gleichlautend, so dass die EU-Mitglieder unter den ZKR-Staaten wenig Mühe damit haben. Anders ist es für die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied, auf dessen Gebiet EU-Vorschriften deshalb auch nicht automatisch gelten. Durch die anscheinend beabsichtigte Rückstufung der ZKR zu einer EU-Agentur riskiert die Schweiz, den

in der Mannheimer Akte garantierten freien Zugang zum Meer zu verlieren. Während in der ZKR alle Mitgliedsstaaten einstimmig Beschlüsse fassen – die Schweiz also faktisch ein Vetorecht hat – würde sie künftig auf dem internationalen Rhein mit Regelungen konfrontiert, bei denen sie nicht mitreden konnte.

Auch für die Praktikabilität des Rheinregimes wäre ein Kompetenz-Übergang von der ZKR zur EK eine äusserst negative Entwicklung.

Statt dass die Experten der betroffenen Staaten mit viel gesundem Menschenverstand Regeln aufstellen, würden dann die Bürokratien aller 27 EU-Staaten mitbestimmen, was kaum zu besseren und vor allem sicher nicht zu schnelleren Beschlüssen führen würde. Die Schweizer Delegation ist deshalb bestrebt, die Mannheimer Akte und damit das Weiterbestehen der ZKR als autonome Behörde weiter zu sichern. Die SVS unterstützt dieses Bestreben nach Kräften.

Parl. Abend der Binnenschifffahrt in Berlin: Deutliche Worte in der Schweizer Botschaft

Die Binnenschifffahrt erhält nicht die Wertschätzung, die ihr aufgrund ihrer Systemrelevanz gebührt. Es fehlt am Geld für dringende Investitionen und an Planungssicherheit. Dazu wurden am Parlamentarischen Abend Binnenschifffahrt, der erstmals in der Schweizer Botschaft in Berlin stattfand, deutliche Worte gesprochen. Von einem «Knallfrosch» anstelle des nötigen «Doppelwumms» sprach BDB-Präsident Martin Staats. Und der Schweizer Botschafter Paul Seger wies auf die nicht immer segensreichen Interventionen von EU-Gremien bei der ZKR hin und hob die grosse Bedeutung des Rheins für die Schweiz hervor.

Äusserst gern habe er die Rolle des Gastgebers für diesen Anlass übernommen, betonte Botschafter Paul Seger, der auch als Leiter der Schweizerischen Delegation der ZKR fungiert. Das ausgeprägte Niedrigwasser in den Monaten Juli und August in Verbindung mit der

hohen Nachfrage nach Binnenschifftransporten aufgrund der Energieknappheit oder der enttäuschende Haushaltsbeschluss der Ampel-Koalition für Unterhalt und Ausbau der Wasserstrassen: All diese Entwicklungen bewogen den Bundesverband der Deutschen Bin-



Botschafter Paul Seger begrüsst als Gastgeber zum Parl. Abend Binnenschifffahrt in der Schweizer Botschaft in Berlin.



Ein hochkarätiges Pannell diskutierte die Anforderungen der Wirtschaft an die Politik hinsichtlich der Wasserstrassen.

nenschifffahrt e.V. (BDB) dazu, unter dem Titel „Versorgung von Wirtschaft und Verbrauchern per Binnenschiff in Krisenzeiten“ einen Parlamentarischen Abend der Binnenschifffahrt in Berlin auszurichten und zusammen mit der Schweizer Botschaft am 1. Dezember Vertreter aus Politik, Verwaltung, dem Schifffahrtsgewerbe und der verladenden Industrie zu einer angeregten Diskussion in die Schweizer Botschaft einzuladen.

Botschafter Seger verwies darauf, dass die ZKR manchmal Schwierigkeiten habe, sich in Brüssel Gehör zu verschaffen. Dabei sei die Institution, deren Gründung auf der Mannheimer Akte von 1868 beruht, von grosser Bedeutung für die Rheinschifffahrt, u.a. indem sie funktionierende Regularien für das Gewerbe garantiert. Seger betonte jedoch auch das

gute Zusammenwirken der ZKR und der EU im Rahmen von CESNI, und richtete, genau wie Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im deutschen Verkehrsministerium, den Appell an die Schifffahrt, sich aktiv in die Arbeiten dieses Gremiums einzubringen.

Knallfrosch statt Doppelwumms

BDB-Präsident Martin Staats kritisierte in seiner Rede deutlich die Entscheidung der Ampel-Koalitionäre, den Haushaltsetat für die Bundeswasserstrassen im Jahr 2023, um rund 350 Mio. Euro zu kürzen. Die Möglichkeit, dass bis Juni 2023 maximal 250 Mio. Euro zusätzlich für die Wasserstrassen angemeldet werden können, sofern diese Mittel bei anderen Verkehrsträgern eingespart werden, werte diesen Beschluss aus Sicht des Gewerbes nicht auf: „Was für andere die sogenannte ‚Bazooka‘ oder der ‚Doppelwumms‘ war, hat sich für uns leider nur als ‚Knallfrosch‘ erwiesen“, so Staats.

Die Vertreter der verladenden Wirtschaft bestätigten deutlich die Bedeutung und Systemrelevanz des Binnenschiffs für die Versorgungssicherheit der Industriestandorte und der Bevölkerung. Wenn der „nasse

Verkehrsträger“ infolge signifikanter Niedrigwasserereignisse und aufgrund der bestehenden Engpässe im Wasserstrassennetz eingeschränkt sei, bedrohe dies die Stahlindustrie und auch den Transformationsprozess hin zu mehr Klimafreundlichkeit, erklärte Markus Micken (Thyssenkrupp Steel Europe AG) im Rahmen der Podiumsdiskussion mit den Bundestagsabgeordneten MdB Jürgen Lenders (FDP), Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, MdB Henning Rehbaum (CDU), Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt für die CDU/ CSU-Fraktion und MdB Mathias Stein (SPD) sowie Dörte Maltzahn (Knauf Gips KG) und BDB-Präsident Martin Staats.

Lebensader Wasserstrasse

„Der Rhein ist die Lebensader für die von uns benötigten Erztransporte. Täglich werden 50'000 t Güter angeliefert, die auch nicht auf andere Verkehrsträger verlagert werden können. Fällt die Wasserstrasse als Versorgungsweg aus, ist dies für uns existenzbedrohend“, erklärte Micken. Dörte Maltzahn bekräftigte diese Einschätzung: „Wir brauchen Planungssicherheit, nicht nur



Alarm schlug auch die Wirtschaft, hier in Person von Dörte Maltzahn: „Fällt die Wasserstrasse als Versorgungsweg aus, ist dies existenzbedrohend“.

im Hinblick auf den Schifftransport selbst, sondern auch bezüglich der Verladung“.

Vermeehrt strategisch denken

Die Industrievertreter forderten, dass künftig bei der Entscheidung über Haushaltsmittel nicht mehr nur von Legislaturperiode zu Legislaturperiode, sondern strategisch gedacht wird: „Die Gelder müssen an konkreten Konzepten entlang entwickelt werden. Dabei muss man trimodal denken, denn durch eine Kombination von Verkehrsträgern lässt sich mehr erreichen“, betonte Micken.

Martin Staats äusserte die Befürchtung, dass die jüngst von Bundesverkehrsminister Volker Wissing einggerichtete „Beschleunigungskommission“ für den Ausbau des Mittelrheins keine wirklichen Ergebnisse liefern wird – und kritisierte eine falsche Schwerpunktsetzung: „Die Beschleunigungskommission wird wohl eher ein reines Informationsgremium bleiben. Man hat das Gefühl, dass die Ankündigungen, die Infrastruktur zu modernisieren, bloss Lippenbekenntnisse sind. Dadurch wird der Wirtschaftsstandort Deutschland gefährdet.“

Bundestagsabgeordneter Mathias Stein bestätigte, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren dringend



Unter den interessierten Zuhörern befanden sich auch Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im deutschen Verkehrsministerium (1. Reihe, links), und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (1. Reihe, Mitte).

beschleunigt werden müssen: „Es ist eine Verachtfachung der Geschwindigkeit bei Schleusen und Wehren nötig. Man muss sich das Planungsverfahren ‘Stück für Stück’ vornehmen, ohne rechtsstaatlich garantierte Beteiligungsmög-

lichkeiten zu beschneiden.“ Sein Kollege Jürgen Lenders ging auf die Kritik an der Etatkürzung für die Bundeswasserstrassen ein: „Uns ist klar, dass das nicht ausreicht“. Die FDP habe sich für die Berücksichtigung der Binnenschifffahrt aus

dem mit 1,5 Mrd. Euro dotierten Klimafonds ausgesprochen, sei dabei jedoch an einem ihrer Koalitionspartner gescheitert, so dass letztendlich nur die Bahn berücksichtigt wurde. Keine Aussagen waren von den Grünen zu hören, da nicht anwesend.

Impressionen aus der Schweizer Botschaft

Der Parl. Abend Binnenschifffahrt endete mit einem Apéro riche (très riche) aus der botschaftseigenen Küche und viel Networking. Hier ein paar Impressionen (© berlin-event-foto.de):



Hafenfest 2023:**Noch Standbetreiber gesucht**

Wer als Sport- oder Gesangsverein oder als Fasnachts-Clique und „Guggenmusik“ die Vereinskasse aufbessern möchte, hat dazu dieses Jahr am Hafenfest Gelegenheit. Die Schweizerischen Rheinhäfen als Veranstalter suchen noch Betreiber von Festzelten. Das Hafenfest findet vom 2.- 4. Juni 2023 im Rheinhafen Basel-Kleinhüningen statt.

Die Fasnacht ist bekanntlich nicht billig und nach den Scheenschte drey Dääg sind nicht nur die Portemonnaies der Aktiven meist deutlich leerer, sondern auch die Vereinskassen der mitmachenden Gruppierungen. Dieses Jahr gibt es die Gelegenheit, die Ebbe in der Kasse auszugleichen und das

gleich noch mit einer teambildenden Massnahme zu verbinden. So rund alle zehn Jahre findet nämlich in Basel ein Hafenfest statt (Foto unten aus dem Jahr 2014) – und im 2023 ist es nun wieder soweit. Zu feiern gibt es denn auch einen speziellen Anlass: 101 Jahre Hafen Basel-Kleinhüningen! 1922 wurde



das Hafenbecken 1 fertiggebaut und eröffnet. Damit war auch die Grundlage für den Hafen Kleinhüningen in Basel gelegt! Gefeiert wird dieses historische «Jubiläum» am Hafenfest vom 2.-4. Juni 2023 mit vielen Höhepunkte für die ganze Familie: Die Festmeile mit dem vielfältigen kulinarischen Angebot, Livekonzerte für Jung und Alt, Hafenführungen und eine grosse Schiffsausstellung.

Damit das Volksfest für jung und alt auch gebührend stattfinden kann, braucht es noch Festzeltbetreiber, wobei das OK da nebst Turn- und Sportvereinen vor allem an die Fasnachtsgilde denkt. Manche Gruppierung hat beispielsweise schon in der Tattoo-Street Erfahrungen gemacht. Aber auch für Cliquen und Guggen, die ausser der eigenen Tombola oder einem Gartenfest noch nichts solches auf die Beine gestellt hat, gibt es Möglichkeiten.

Die Anmeldung sollte bis spätestens 31. Januar 2023 erfolgen. Details zu den Kosten und das Anmeldeformular sind unter folgendem Link zu finden: <https://hafenfest.ch/standbetreiber/>. Bei Fragen kann man sich über das Kontaktformular auf www.hafenfest.ch beim Organisationskomitee melden.

**STETRAG AG**

Feldbergstrasse 2

CH – 4057 Basel

Telefon ++41 61 685 25 25

Telefax ++41 61 685 25 15

E-Mail: info@stetrags.ch

Wir danken all unseren Kunden und Partnern für das im vergangenen Jahr in uns gesetzte Vertrauen und wünschen Ihnen alles Gute im neuen Jahr.

Anhörung im Deutschen Bundestag: Grosses Interesse an nachhaltiger Flusskreuzfahrt

Die vom Tourismusausschuss initiierte Anhörung im deutschen Bundestag setzte sich mit den Folgen von Covid im Kreuzfahrtsektor auseinander. Die Ausrichtung der Diskussion beschäftigte sich jedoch mehr mit der Frage, was der Kreuzfahrtsektor benötigt, um eine nachhaltige Zukunft sicherzustellen.

Verschiedene der anwesenden Mitglieder von CLIA (Cruise Line International Association) wiesen darauf hin, dass den Häfen die Infrastruktur für Strom an den Liegeplätzen fehle, um ein kohlenstofffreies Andocken auch wirklich zu gewährleisten.

Es fehlt an Landstrom

Nur 2 % der Seehäfen sind derzeit mit Landstrom ausgestattet, wie CLIA feststellt. Die Binnenwasserstrassen, vertreten durch die IG RiverCruise, verfolgen im Vergleich dazu einen klaren Plan, per wann die über 300 Trans-European Transport Network (TEN-T-Häfen) mit Landstrom versorgt werden sollen. Jene Häfen ermöglichen ein emissionsfreies Andocken bis im Jahr 2030.

Übergangstechnologie LNG

Mögliche Übergangstechnologien, wie LNG (Liquified Natural Gas/Erdgas), kamen auch zur Sprache. Die IG RiverCruise wünscht für die Flusskreuzfahrtbranche, dass der Fokus auf die Nutzung der aktuellen Landstrominvestitionen gesetzt werden, damit die europäischen CO₂-Ziele für 2030 erreicht werden. Die Übergangstechnologie von LNG könne übersprungen und stattdessen an einem Wasserstoffnetz an den wichtigsten Flussknotenpunkten gearbeitet werden.

Der Bundestag zeigte Verständnis für die unterschiedlichen Ausgangspunkte und Situationen innerhalb des Ozean- und Flusssektors. Schweröl wurde angesprochen, was für den Flusssektor mit dem Betrieb von diesel-

Zur IG River Cruise

Um die vielfältigen Interessen der Flusskreuzfahrt-Reedereien zu vertreten, wurde die IG RiverCruise im Jahr 2000 von drei Schweizer Reedereien gegründet. Inzwischen ist die IG RiverCruise ein eingetragener Verein mit Sitz in Basel und vertritt mittlerweile über 90 % des europäischen Marktes. Die IG RiverCruise vertritt die gemeinsamen, grundsätzlichen Interessen und Anliegen der Mitglieder in Bezug auf Flusskreuzfahrten gegenüber Dritten und versteht sich gleichzeitig als Ansprechpartner und Vertreter der Flusskreuzfahrtbranche Europas. Die im Artikel erwähnten Positionspapiere können auf der Homepage des Bundestages abgerufen werden.

elektrisch und den immer mehr im Einsatz befindlichen EU-Stufe-5-Motoren kein Thema darstellt. Die Investition und Forschung in Biokraftstoffe und E-Kraftstoffe im Ocean Cruise Sektor wurde als positiven Treiber für eine kurzfristige Senkung der Emissionen anerkannt.

Auch ein Thema war das Niederwasser im Sommer. Während einige Parteien die typischen Gebiete in der Nähe von Kaub, Pfelling und Maxau weiter auszubaggern wollen, sehen dies andere umweltkritisch. Die IG RiverCruise verwies darauf, dass sich der Anteil der Binnenschifffahrt bis 2030 gemäss EBU um 25 % steigern wird. Dies auch als Folge der Verlagerung der Fracht auf den Fluss als zentrale Massnahme, um die von der EU angestrebten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Sascha Gill, Vertreter der IG RiverCruise, unterstrich die Notwendigkeit sicherzustellen, dass die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement für alle Schiffe gegeben sind.

Die Äusserungen von Gewerkschaftsvertretern wurden vom Bundestag angefochten, insbesondere zum Thema Schiffskontrollen. So wurde die Bemerkung, dass der Flusssektor nicht ausreichend von den Behörden kontrolliert werde, von Bundestagsvertretern dementiert und erklärt, dass die Behörden den Sektor genauso häufig kontrollierten wie jedes andere Unternehmen in Deutschland.



Die Delegation der Branche inklusive Sozialpartner von links nach rechts: NABU: Sönke Diesener, Ver.Di: Susana Pereira-Ventura, IG RiverCruise: Sascha Gill, AIDA: Felix Eichhorn, CLIA: Helge Grammerstorf, MSC: Michael Ungerer und TUI: Wybcke Meier

Neuerscheinung:

111 Geschichten über MS «Basilea» und MS «Ursula»

Viele Erinnerungen an das Leben der Besatzungsmitglieder auf den beiden Passagierschiffen aus den Jahren 1957 bis 1972 hat Heiri Hüsler zusammengetragen und erzählt sie in seinem neuen Werk «111 Geschichten».

1957 begann mit dem Passagierschiff «Basilea» die Ära der Hotelschiffe, die planmässig zwischen Basel und Rotterdam verkehrten. Damals war das noch eine Pioniertat und ein Erfolg dazu von der ersten Reise an. 1962 kam die «Ursula» dazu. Für die Besatzung war es

kein leichtes Leben an Bord. Wenig Freizeit und kaum freie Tage zwischen Ostern und Ende Oktober. Dazu kamen enge Wohnverhältnisse und stressige Aus- und Einschiffungen, obendrein keine Klimaanlage, die im Sommer etwas Kühlung gebracht hätte.

Neuer Standort Schiffahrtsschalter

Seit 2. Januar 2023 befindet sich der Schiffahrtsschalter an der Hafenstrasse 4 in Birsfelden. Die Öffnungszeiten sind Dienstag & Donnerstag: 8:00 – 12:00 Uhr. Im Schiffahrtsschalter finden Sie [alle Formulare](#) und Informationen zu den behördlichen Tätigkeiten. Die folgenden Vorgänge werden am Schalter erledigt: Patent-Anmeldung, -Ausstellung und -Verlängerung der Gültigkeit, Dienstbuchausstellung, Fahrtenbeglaubigung, Funktionseinträge, Bordbuch, Ölkontrollbuch. Bezahlt werden kann am Schiffahrtsschalter mit Karte (ausgeschlossen PostFinance Card und American Express).

111 Geschichten



vom Leben an Bord der «Basilea» und der «Ursula»



ISBN 978-3-9525790-0-8

Trotz allen soll ein guter Geist auf diesen Schiffen geherrscht haben. Man war eine verschworene Gemeinschaft. Auf den Schiffen arbeitete man zusammen und blieb oft auch im Ausgang unter sich. Aus Kolleginnen und Kollegen wurden Freunde und es bildeten sich viele Paare, die ein Leben lang zusammenblieben. Und nach Ausscheiden trafen sich die Ehemaligen alle paar Jahre, um von alten Zeiten zu erzählen.

Inzwischen sind es 50 Jahre her, seit die «Ursula» verkauft wurde – und gleichwohl kamen im vergangenen Sommer über 40 ehemalige Besatzungsmitglieder im Basler Rheinhafen zusammen. Dies war die Initialzündung für das nun vorliegende Buch. Es erzählt die Geschichte der beiden Schiffe und von den Geschichten, die sich darauf abgespielt haben.

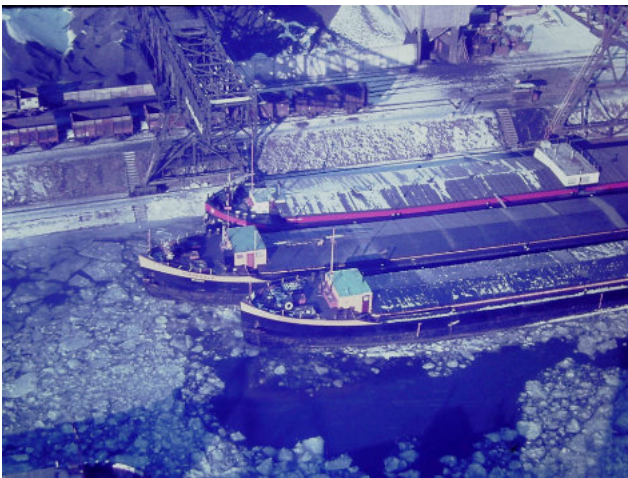
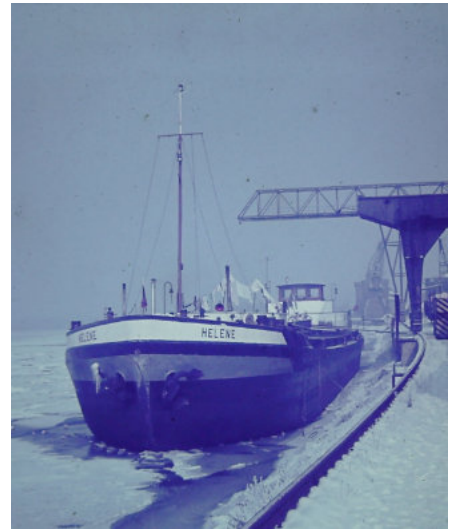
Die legendäre «Ursula» heisst übrigens seit dem letzten Frühjahr «Freya» und liegt als Slapscheep im Maashaven/Rotterdam. Sie gehört der Jachtwerf in Franeker, Friesland und sieht sehr gut aus. Zu sehen auf www.debinnenvaart.nl. Wie sagt der Autor dazu: Es hätte schlimmer kommen können.

Leserinnen und Leser dieser Publikation können das Werk (120 Seiten A4, 16 Seiten farbig, über 300 Fotos) zum Vorzugspreis von CHF 20.- (statt CHF 25.-) zzgl. CHF 3.- für Porto und Verpackung direkt beim Autor bestellen: h.huesler@bluewin.ch. Das Angebot gilt bis Ostern 2023.

Zugefrorener Rhein 1962/63:

Als der Winter noch ein Winter war...

Schiffahrtsunterbrechungen wegen Eis im Winter sind schon lange kein Thema mehr. Dies war aber nicht immer so, wie sich unser Haus-Chronist Urs Vogelbacher erinnert. Nach lange anhaltendem Niedrigwasser im Herbst 1962 froh der Rhein letztmals so richtig zu. Zwar war das Eis zwischen Hünningen und Kleinhünningen nicht begehbar, aber auf der Wiese konnte Schlittschuh gelaufen werden. Gemäss Hafenordnung mussten im Bereich der eingefrorenen Schiffe Wasserflächen frei gehalten werden, um im Brandfall von dort Löschwasser zu beziehen. Hier die Beweisbilder aus dem damals noch frostigen Winter:



HAFENFEST BASEL 2. BIS 4. JUNI

Hafen Basel-Kleinhüningen



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