

Gedanken eines Fachmanns zum Jahreswechsel: Herausforderungen in der Schifffahrt sind beherrschbar

Als Vertreter des kurzfristig verhinderten SVS-Präsidenten durfte ich unsere Vereinigung am Kolloquium der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Anfang Dezember in Strasbourg repräsentieren und dort an einem Roundtable-Gespräch zu den Themen Niederwasser und Arbeit teilnehmen. Die Notizen, die ich mir zu diesem Anlass gemacht habe, sind grundsätzlicher Natur und vielleicht gar nicht schlecht geeignet, um sich zum Jahresanfang ein paar generelle Gedanken zu machen. Gerne habe ich deshalb das Angebot genutzt, diese hier zu veröffentlichen.



von Rolf M. Vogt*

Ausdrücklich möchte ich – speziell beim Thema Klimawandel – nicht in den Chor derjenigen einstimmen, die alles schwarz und die Binnenschifffahrt als Transportträger dem Untergang geweiht sehen. Sicher, es bestehen Herausforderungen und diese sind nicht eben klein. Aber sie sind mit gutem Willen und der den Logistikern eigenen Anpassungsfähigkeit beherrschbar.

Niederwasser war schon immer

Als Betreiber eines multifunktionalen, trimodalen Umschlagsterminals in den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel leben wir seit Jahrzehnten mit Niederwasserperioden, und dies in enger Zusammenarbeit mit unserem niederländischen Reedereipartner Dubbelman Group, Befrachtungsfirmen und Partikulierschiffen. Was auffällt gegenüber früher: Niederwasser tritt schon im

März und April auf, wenn doch eigentlich die Schneeschmelze in den Alpen und den anderen Schweizer Bergen für grosse Mengen Schmelzwasser sorgen müsste, welches sich in die Seen und Flüsse ergiesst. Aber eben, wenn in tieferen Lagen bis 1600 m über Meer kaum mehr Schnee liegt, kommt das Schmelzwasser aus höheren Lagen kaum mehr in die Seen und Zuflüsse des Rheins, sondern versickert und verdunstet vorher in der Frühlingssonne.

Rhein wird immer mehr zum Regenfluss

Ähnlich verhält es sich mit den Gletschern, deren Schmelzwasser ebenso versickert und verdunstet, bevor es die Täler erreicht. Der Rhein ist demzufolge zum Regenfluss geworden! Auf längere Niederwasserperioden folgen kurzzeitige Hochwasser. Wir erleben dies zurzeit gerade. Es sind Naturereignisse, denen Transportträger, Carrier Schiff oder Rheinschifffahrt immer ausgesetzt sein werden.

Was sind die Auswirkung für die verladene Wirtschaft? So dramatisch wie es oft dargestellt wird, ist es nicht. Für manche Teile der verladene Wirtschaft mag eine solche Si-

Inhalt

Gedanken eines Fachmanns zum Jahreswechsel: Herausforderungen in der Schifffahrt sind beherrschbar 1

Impressionen vom ZKR-Kolloquium 5

Botschaft zum Gütertransportgesetz: Ein Meilenstein für die Güterschifffahrt 5

Zwei neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Port of Rotterdam Authority 6

CESNI-Tagung für Prüfungskommissionen 7

Ein Oldie erzählt: *Tempi passati* 8

Fasnachtsvorfreude bei BPG 9

EBU-Event in Brüssel: Robuste und klima-resistente Infrastruktur nötig 10

EBU-Event: Impressionen 11

sea chefs und Schulte spannen zusammen 11

tuation nachteilig wirken, aber ich bin der Meinung, sie bleibt nach wie vor beherrschbar und verkräftbar, und die Rheinschifffahrt muss im Kontext der gesamten Lieferkette betrachtet werden. Niederwasserperioden können zu einem gewissen Teil eingeplant werden. Hochwasser sind Naturereignisse, welche die Schifffahrt in der Regel um wenige Tage aufhalten. Der Verlader als der Kunde weiss das und sollte sich versehen. Was ist das neue Modewort der letzten zwei Jahre? Störung oder Unterbrechung von Lieferketten ist aller Munde. Und Niederwasser,

Fortsetzung auf Seite 4

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

Inserate und Administration:

Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Sylvie Pelloux, Simon Oberbeck, Marina Tolic, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

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



Rhein-Reise:

Der GEFO Gastanker „Schloss Gripsholm“ vor den Rheinstränden bei Mannheim

24 GEFO-eigene Gastanker auf dem Rhein und in ARA (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam), Abmessungen: 110 m Länge und 11,45 m Breite, 6 Gastanks, 2.280 Kubikmeter Kapazität



Warum ist es am Rhein so schön
am Rhein so schön?
Weil so heiß dort das Blut ist,
und der Wein dort so gut ist,
darum ist es am Rhein so schön!

Warum ist es am Rhein so schön
am Rhein so schön?
Weil die Mädels so lustig
und die Burschen so durstig
darum ist es am Rhein so schön!

Wilhelm von Sattel, 1921

Fortsetzung von Seite 1

oder auch Hochwasser, gehören nun einmal auch zu den Störungen von Lieferketten.

Aber, wann haben Sie das letzte Mal das alte Modewort JUST IN TIME gehört? Davon spricht heute niemand mehr! Industrie und Wirtschaft haben aus den Lieferengpässen die Konsequenzen gezogen und halten wieder vermehrt Lager für ihre betriebsnotwendigen Güter.

Grundsätzlich sollte dann transportiert werden, wenn die Wasserstände gut sind. Und wenn nicht, lebt man für einige Zeit von den Lagerbeständen und entlastet dadurch auch den Binnenschiffmarkt.

Güterarten unterschiedlich betroffen

Natürlich sind die verschiedenen Güterarten auch unterschiedlich betroffen. Bei wenig werthaltigen Massengütern und bei flüssigen Gütern ist die Schmerzgrenze schnell erreicht. Sie können oder wollen höhere Frachtra-

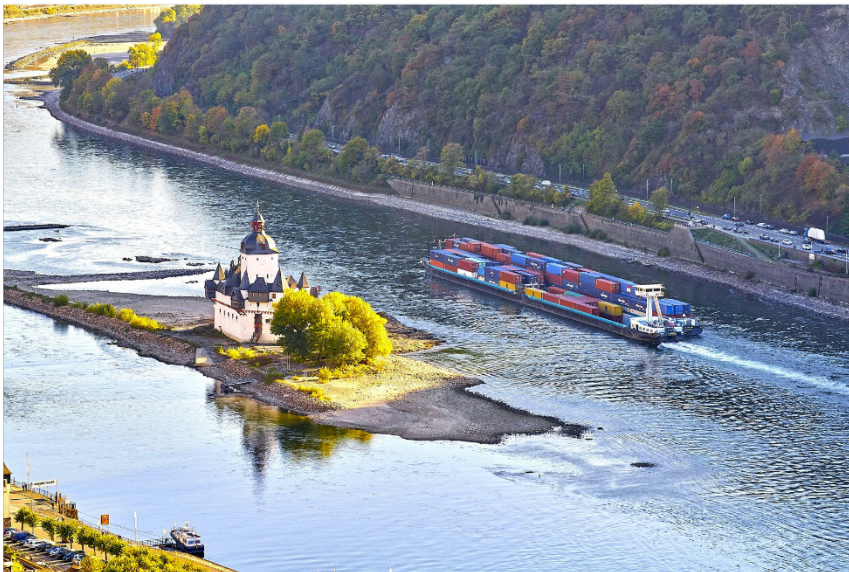
ten oder Niederwasserzuschläge nicht tragen.

Geringer Anteil der Transportkosten bei Containern

Bei Containern ist die Lage aber eine andere: Sie werden in globalen Lieferketten transportiert. Der Warenwert im Container ist meistens sehr hoch. Mehrkosten bei Niederwasser fallen kaum nicht ins Gewicht.

Ein Beispiel aus der Praxis: Ein Container von Antwerpen/Rotterdam nach Basel kostet 400 Euro inklusive zwei Umschlägen. Der deklarierte Warenwert im Container ist 200'000 Euro.

Der Anteil der Rheinfracht beträgt also 2 Promille. Wenn das Binnenschiff nur noch knapp einen Drittel der Ladung aufnehmen kann, kostet es das Vierfache, also 1'600 Euro, oder 8 Promille. Der Anteil der Transportkosten ist also vernachlässigbar, selbst wenn er das Achtfache kosten würde.



Zumindest teilweise kann man dem Niederwasser schiffsseitig erfolgreich trotzen. Das Bild zeigt den Koppelverband «Camaro II», der während der extremen Niederwasserperiode im Oktober 2018 bei einem Pegel von nur 27 cm mit 620 TEU und 2'000 t zu Berg bei Kaub vorbeifuhr. Die Schiffe der Camaro-Reihe zeichnen sich durch einen geringeren Tiefgang aus. Die dadurch verminderte Tragfähigkeit wird zu einem guten Teil durch ein geringeres Eigengewicht der Schiffe aufgrund des eingesparten Stahls kompensiert. Dass die Schiffe auch bei niedrigem Pegel verkehren können, ist nicht nur dem Umbau der Schiffe geschuldet, sondern auch der Fahrweise als Viererverband mit zwei Schubleichtern zur Seite. Die Camaro-Schiffe werden von der niederländischen Reederei Dubbelman betrieben. Partner für die Schweiz ist die Birsterminal AG in Birsfelden, welche unter dem Label Tango Shipping Line den Liniendienst zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und Antwerpen/Rotterdam anbietet.

Der Autor*

Rolf M. Vogt war viele Jahre CEO der in Birsfelden ansässigen Logistikfirma Birsterminal AG und ist heute deren Verwaltungsratspräsident. Ebenfalls viele Jahre war er Mitglied der Geschäftsleitung der SVS und vertrat diese in verschiedenen Gremien, unter anderem im Bereich Wirtschaftliche Landesversorgung.

Ein Container ist immer dringend, seine Reise darf nicht unterbrochen werden. Wird er unterwegs abgestellt, entstehen sofort hohe Kosten für Demurrage und Detention. Dazu kommt, dass die Güterbahn bei Niederwasser sehr schnell voll ausgelastet ist und somit nicht als Alternative zur Verfügung steht. Der LKW ist ohnehin teurer und hat in solchen Lagen keine Kapazitäten in Reserve.

Massnahmen auf Seiten Schiffsbau

Es gibt heute schon Schiffe die weniger Tiefgang haben. Nach unseren Erfahrungen können Koppelverbände auch bei sehr tiefen Pegelständen noch länger fahren, indem der vorgespannte Leichter tiefer beladen wird als das schiebende Mutterschiff. 2018 passierten unsere Koppelverbände Kaub auch noch bei Pegel 30 cm mit 1/3 Ladung Container. Die Schifffahrt war nie eingestellt, wie es irrtümlicherweise durch gewisse Medien verlautet wurde. Die Schiffbauindustrie ist generell gefordert Binnenschiffe mit weniger Tiefgang zu entwerfen und zu bauen.

Massnahmen auf Seiten Wasserbau

Nadelöhr ist und bleibt Kaub im Gebirge. Vor vielleicht 40 Jahren konnte mit plus 80 cm auf den Kauber Pegel gefahren werden. Heute kann mit mindestens 110 cm, nachdem Felsen weggesprengt und die Fahrrinne abgetragen wurden. Weitere wasserbauli-

che Massnahmen zur Verbesserung der Situation sind seit langem ein Thema. Aber die Finanzierung scheint ein Problem zu sein, wie man den gegenwärtigen Haushaltsdebatten in Deutschland entnehmen kann.

Vielleicht sollte man dem Fluss weiter oben mit Überflutungsräumen, grossen Stauseen mehr Raum geben, wie dies auch bei Gewässerkorrekturen bei kleineren Flüssen gemacht wird. Damit würde gleichzeitig Hochwasserschutz betrieben und es würden ökologisch wertvolle Gebiete geschaffen. Ob dies bei der dichten Besiedlung noch möglich ist, ist eine andere Frage.

Ein Wort zum Arbeitsmarkt

Die demographischen Veränderungen in der deutschen Binnenschiff-

fahrt lassen aufhorchen: Besonders dass bei der Altersstruktur die Kategorie der 25–55-Jährigen rückläufig ist, muss als alarmierend bezeichnet werden. Deutschland müsste doch mehr von seinem Potenzial mobilisieren können.

Schifffahrt kann attraktive Bedingungen bieten

Deckpersonal kann in Osteuropa rekrutiert werden. Das wird auch gemacht. Aber Schiffsführer fehlen und werden gegenseitig mit höheren Löhnen abgeworben. Europaweit fehlen ja auch zehntausende von LKW-Chauffeuren. Auch bei der Personalrekrutierung stehen wir mit dem europäischen Strassentransport in Konkurrenz. Die Binnenschifffahrt ist in der Lage bessere

Anstellungsbedingungen zu bieten. Dies gilt es europaweit in Werbekampagnen aufzuzeigen.

«Unser holländischer Reedereipartner sagt: Die Schiffsführer sind wie die Flugkapitäne der Luftfahrt. Der Beruf ist auch finanziell sehr attraktiv. Aber er wird immer anspruchsvoller, auch wegen der steigenden Bürokratie.» Der Kapitän ist Verwaltungsassistent, Psychologe, Polizist, Sicherheitsbeauftragter usw. Er muss viel zusätzlich und alleine machen, z.B. Reefer-Container überwachen und im Bedarfsfall die Notfallmassnahmen einleiten, EDV-Systeme beherrschen für Laden Löschen etc. Eigentlich benötigte er dazu noch einen Mitarbeiter an Bord. Das sollte in der Containerfahrt beim Gehalt berücksichtigt werden.

Impressionen vom ZKR-Kolloquium



Botschaft zum Gütertransportgesetz: Ein Meilenstein für die Güterschifffahrt

Mitte Januar hat der Bundesrat die Botschaft zum Gütertransportgesetz publiziert. Darin ist die Förderung der Güterschifffahrt auf dem Rhein mit der Förderung von Hafeninfrastrukturen durch den Bund enthalten. Ein Meilenstein für die Rheinhäfen und die Güterschifffahrt auf dem Rhein. SVS und SRH sind hoch erfreut, dass die Motion von Ständerätin Eva Herzog damit umgesetzt und die Rheinschifffahrt im Gesamtkontext des Güterverkehrs für die Versorgung der Schweiz gefördert werden soll.

Der Bundesrat anerkennt damit die Bedeutung der Rheinhäfen als nationale Infrastruktur für die Landesversorgung mit unentbehrlichen Gütern, insbesondere die Rolle der Rheinschifffahrt für den Import- und Exportverkehr zwischen der Schweiz und Übersee. Er will die rechtlichen Grundlagen schaffen, um die Hafeninfrastrukturen gemeinsam mit den Eignerkantonen in die Zukunft entwickeln zu können. Ziel ist es, den Zugang der Schweiz zum Rhein als europäische Wasserstrasse sicherzustellen und eine effiziente Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten zu ermöglichen.

Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstrasse für den Import- und Exportverkehr der Schweiz gestärkt und der Wirtschaft ein leistungsfähiger, attraktiver Transportweg zu den Seehäfen zur Verfügung gestellt.

Äusserst erfreut zeigt sich SVS-Präsident Christoph Brutschin. «Die Anliegen der Motion Herzog werden in der Botschaft vollumfänglich berücksichtigt. Das ist ein grosser Erfolg für den Verkehrsträger Schifffahrt als Pfeiler der Landesversorgung.» Man werde nun die Vorlage auf dem Weg durchs Parlament eng begleiten.

Ebenso erfreut ist Florian Röthlingshöfer, Direktor Schweizerische

Rheinhäfen der die Botschaft zum Gütertransportgesetz als «bedeuten den Meilenstein für die Schweizerischen Rheinhäfen und die Güterschifffahrt» bezeichnet: «Dass sich der Bund mit dem Instrument einer Leistungsvereinbarung an der Entwicklung und Erneuerung der Hafeninfrastrukturen beteiligen, und auch die Weiterentwicklung der Güterschifffahrt auf dem Rhein zu einem emissionsfreien Verkehrsträger fördern möchte, ist ein wichtiges Signal für die Zukunft der Rheinschifffahrt.»

Bausteine der Botschaft

Nachfolgend sollen die wichtigsten Bausteine der Botschaft zusammenfassend genannt werden. Gemäss der Motion Herzog soll geprüft werden, ob der Bund für die erforderliche Bereitstellung der verschiedenen für den Gütertransport und -umschlag erforderlichen Hafeninfrastrukturen eine finanzielle Unterstützung leisten soll.

Der Bundesrat betont in seiner Botschaft, dass die Güterversorgung über den Rhein für die Schweiz von grosser Bedeutung ist. Auch biete der Rhein die Möglichkeit von zu Strasse und Schiene redundanten und zugleich kostengünstigen und umweltfreundlichen Transportangeboten. Daher ist es Ziel des Bundes, über die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen auf die Verfügbarkeit der für den Gütertransport auf dem Rhein und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern erforderlichen Infrastrukturen und Anlagen Einfluss nehmen zu können.

Infrastruktur von nationaler Bedeutung

Ziel dieser Massnahme ist die Sicherung der Schweizerischen Rheinhäfen als Gütertransportinfrastruktur von nationaler Bedeutung sowie die koordinierte Weiterentwicklung dieser Infrastrukturen entsprechend den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft und zur nachhaltigen Sicherung der Landesversorgung. Aus Sicht des Bundesrats sollen die von den Schweizerischen Rheinhäfen

Zwei neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Port of Rotterdam Authority



Mit Wirkung vom 15. Dezember 2023 wurden Thecla Bodewes (links) und Jacqueline Prins Mitglieder des Aufsichtsrats der Port of Rotterdam Authority. Miriam Maes trat nach zwei Amtszeiten als Vorsitzende des Aufsichtsrats zurück. Koos Timmermans übernimmt die Rolle des Vorsitzenden von Maes. Wouter van Benten wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden ernannt.

(SRH) als Anstalt öffentlichen Rechts betriebenen Rheinhäfen als moderne und leistungsfähige, an den Marktbedürfnissen orientierte Logistikanlagen weiterentwickelt werden. Dafür sind die erforderlichen Kapazitäten für einen effizienten Umschlag und die notwendige (Zwischen-)Lagerung der verschiedenen Güter bereitzustellen.

Dies gilt in gleichem Masse für den Umschlag Schiff-Schiene im kombinierten und konventionellen Verkehr und die Umschlagsvorgänge zwischen Schiff und Strasse.

Langfristige Verfügbarkeit

Hierfür ist die langfristige Verfügbarkeit der bestehenden Areale für Transport, Güterumschlag und Logistikdienstleistungen in den Häfen Basel-Kleinhüningen (mit Ausnahme der Westquai-Insel), Birsfelden und Auhafen Muttenz sicherzustellen. Die Funktionalitäten der Hafenhöfe der heutigen Hafenbahn Schweiz AG im Hafen Kleinhüningen sowie im Hafen Birsfelden und im Auhafen Muttenz sollen langfristig erhalten bleiben und gemäss dem Stand der Technik und den Erfordernissen des Verkehrs modernisiert werden. Dies soll gegenüber heute auch einen moderneren und kostengünstigeren Schienengütertransport und so auch eine effiziente Transportkette Rheinschiff-Schiene ermöglichen.

Organisatorische Anpassungen notwendig

Die Frage der Steuerung der Entwicklung betrifft aus verkehrspolitischer Sicht lediglich die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport. Die SRH nehmen heute darüber hinaus auch Aufgaben der Bewirtschaftung und Vermarktung der Hafengebiete sowie hoheitliche Aufgaben auf Basis verschiedener Rechtsbestimmungen wahr. Hierfür besteht aus Bundessicht kein Bedarf für eine konkrete Steuerung. Für eine transpa-

rente Kompetenzregelung wird daher eine geeignete gesellschaftsrechtliche Trennung angestrebt zwischen dem Bereich Hafeninfrastruktur (Verkehrsflächen mit Hafenanlagen) einerseits und Immobilienbewirtschaftung und hoheitliche Aufgaben andererseits, welche direkt unter dem Dach der SRH bleiben sollen.

Vorgesehen ist die Gründung einer neuen Aktiengesellschaft im Eigentum der SRH, in welche die Hafeninfrastrukturen überführt werden.

Steuerung durch den Bund

Der Bedarf der Steuerung durch den Bund konzentriert sich auf die Hafeninfrastruktur Schweiz AG. Die Hafenhäfen werden bereits heute über Leistungsvereinbarungen nach Artikel 51 EBG gesteuert und finanziert. Diese Struktur ist bereits in der gemeinsamen Absichtserklärung zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen skizziert. Die Eignerkantone und die SRH selbst befürworten diese organisatorische Anpassung. Sie soll voraussichtlich in die durch Neustrukturierung der Anlagen im Hafen Basel-Kleinhüningen

erforderliche Anpassung des sogenannten «Rheinhafen-Vertrags zwischen den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt» einfließen.

Landlord-Prinzip bleibt

Die SRH sollen hierauf aufbauend weiterhin nach dem sogenannten «Landlord-Prinzip» betrieben werden: Dies bedeutet, dass einerseits das Infrastrukturmanagement (u. a. Strassen, Hafenbahn, Quaianlagen, Liegestellen und Steiger) durch die SRH verantwortet werden und andererseits Transport, Lagerung, Umschlag und Produktion von privaten Baurechtsnehmern wahrgenommen werden. Die SRH bewirtschaften die Parzellen im Baurecht und treten für die Eignerkantone als Baurechtsgeber auf. Die privaten Baurechtsnehmer entschädigen die SRH in Form von Baurechtszinsen und Abgaben auf den umgeschlagenen Gütern. Auch an diesem Prinzip soll festgehalten werden.

Zur Steuerung der Entwicklung der Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport sieht der Bundesrat als neue verkehrspolitische Massnahme

CESNI-Tagung für Prüfungskommissionen



Gegen Ende des vergangenen Jahres fand in Strassburg die dritte gemeinsame Tagung der Prüfungskommissionen statt, die in den CESNI-Mitgliedstaaten für die Prüfungen der Besatzungsmitglieder in der Binnenschifffahrt zuständig sind. Die Tagung konnte auch online verfolgt werden, um eine breite Beteiligung zu ermöglichen. Es nahmen fast 50 Sachverständige teil, die 12 CESNI-Mitgliedstaaten sowie die Ukraine, Flusskommissionen, Sozialpartner und EDINNA vertraten.

das Instrument einer Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin der Rheinhafeninfrastruktur in Gestalt der zukünftigen «Hafeninfrastruktur Schweiz AG» vor. Mit dem Abschluss einer Leistungsvereinbarung kann der Bund direkten Einfluss auf die Leistungen einer Hafeninfrastruktur nehmen.

Rollende Beurteilung möglich

Zudem kann jeweils nach Ablauf der Leistungsperiode eine rollende Beurteilung der erforderlichen Entwicklung und der nötigen Leistungen vorgenommen werden. In eine solche Leistungsvereinbarung könnten auch Aspekte der Landesversorgung einfließen.

Der Fokus der Leistungsvereinbarung liegt auf der Vereinbarung des Leistungsumfangs im Betrieb und Unterhalt sowie im Substanzerhalt und in der Erneuerung der Hafeninfrastruktur.

Bund bestellt

Durch die Bestellung von relevanten Infrastrukturen im Rahmen der Leistungsvereinbarung kann der Bund einerseits auf die Bemessung der Hafengebühren (Abgaben auf Grund der umgeschlagenen Mengen in den Hafengebieten, entspricht einer Infrastrukturabgabe wie die Trassengebühren im Schienenverkehr) Einfluss nehmen. Andererseits macht der Bund direkten Einfluss auf die Sicherung des Hafens

perimeters und dessen Infrastrukturen als Basis der Entwicklung von (dekarbonisierten) Transportketten geltend. So kann der Bund ohne eine direkte Risikoübernahme Einfluss auf den konkreten Leistungsumfang nehmen. Über die Periodizität der vierjährigen Leistungsvereinbarungen ist eine flexible Steuerung der benötigten Leistungen entsprechend den Marktentwicklungen und geänderten umwelt- oder versorgungspolitischen Anforderungen möglich.

Abgeltung für Bund vorerst unerheblich

Vorderhand spielt die Frage der Abgeltung des vereinbarten Leistungsumfangs für den Bundesrat eine untergeordnete Rolle. Wenn Abgeltungen entrichtet werden, hat der Hafeninfrastrukturbetreiber die Möglichkeit, die Hafengebühren zu reduzieren und so die Wettbewerbsfähigkeit von Transportketten mit Umschlag zwischen Schiff und anderen Verkehrsträgern zu erhöhen. Andererseits sind mittelfristig relevante Investitionen in die Modernisierung und Erneuerung der Hafeninfrastruktur zu erwarten. Dies betrifft u. a. auch Investitionen in dekarbonisierte Transportketten (z. B. Ladestationen oder Betankungsinfrastrukturen für Wasserstoff oder andere erneuerbare Energieträger, Erneuerungen der Bauwerke etc.). Eine Finanzierung via Hafengebühren würde zu höheren Hafengebühren führen, die durch Abgeltungen möglicherweise vermieden werden können. Ersten Schätzungen der Schweizerischen Rheinhäfen zufolge könnten sich die Abgeltungen auf ungefähr 5 Millionen Franken pro Jahr belaufen.

Noch keine Leistungsvereinbarung vorgelegt

Die vorliegende Botschaft beantragt keinen Beschluss für die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen. Bis zum Abschluss der ersten Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin der Hafeninfrastruktur ist zum einen die Klärung der Inhalte des sogenannten «Rheinhafen-Vertrags» vorgesehen. Es soll definiert werden, dass die Steuerung der Hafeninfrastrukturbetreiberin durch

Ein Oldie erzählt: Tempi passati



Dieses Bild wurde am 30. September 1986 anlässlich eines Kaderkurses der Betriebsschutzorganisation Rheinhäfen Basel-Stadt (BSO 265) aufgenommen. Es ging darum, die Schutzräume auf Hafengebiet im Rahmen einer kantonalen Zuweisungsplanung zu inspizieren. Ernst Bigler (SRN), Alex Loretz (ULTRA-BRAG), Kurt Honegger (Bragtank) sowie Dölf Hamel (RSD) stehen hier zusammen mit zwei weiteren Kameraden auf der Dachterrasse des Spedag-Silos im Rheinhafen St. Johann. Auf dem gegenüber liegenden Rheinufer sind das Migrol-Tanklager und die Ciba-Schweröltanks zu sehen. Mit Ausnahme der Letzteren existiert dies alles heute nicht mehr. Die hier genannten Zivilschutz-Kameraden sind inzwischen gestorben, der Spedag-Silo zusammen mit dem gesamten St. Johann-Hafen zurückgebaut (ab 2010), ebenso das Migrol-Tanklager am Klybeckquai (2012) und die BSO 265 wurde nach dem Fall der Sowjetunion aufgelöst. U. V.

die SRH als Muttergesellschaft erfolgt, welche wiederum über die Festlegung von Eignerzielen geführt wird. Auf diesem Weg bringen die Kantone ihre Interessen in die Bestimmung des Leistungsumfangs ein.

Leistungsvereinbarung = Kannbestimmung

Das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastukturbetreiberin soll als Kann-Bestimmung in das GÜTG aufgenommen werden. Mit Inkrafttreten der Rechtsgrundlage wird das BAV die Arbeiten aufnehmen, um den Entwurf für eine entsprechende erste Leistungsvereinbarung auszuhandeln und den damit verbundenen allfälligen Entwurf eines Bundesbeschlusses über einen Zahlungsrahmen vorzulegen, voraussichtlich für eine Periode ab 2029.

Weiter schlägt der Bundesrat die Aufnahme einer Formulierung im GÜTG vor, welche es dem Bund in Form einer Kann-Bestimmung erlaubt, die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse der Hafeninfrastukturbetreiberin in Eigenkapital umzuwandeln. Dies betrifft den Bundesbeitrag an den Bau eines neuen Hafenbeckens in Basel-Kleinhüningen zuhanden der Schweizerischen Rheinhäfen als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen.

Dekarbonisierte Güterschiffahrt sicherstellen

In der Begründung zur Motion Herzog werden finanzielle Anreize für den Einsatz dekarbonisierter Antriebe als Element für die zukünftige Förderung des Gütertransports auf dem Rhein benannt. Ziel der Massnahme ist, dass mit finanziellen Anreizen die Diffusion «dekarbonisierter» Antriebstechnologien bei Güterschiffen beschleunigt wird, unabhängig davon, ob bestehende Schiffe umgebaut oder früher ausgemustert und durch neue er-

setzt werden. Mit Um- und Nachrüstungen oder Neubeschaffungen kann so der Beitrag der Güterschiffahrt an die umweltpolitischen Ziele mittels emissionsarmer Antriebe und dem Einsatz alternativer Kraftstoffe weiter verbessert werden.

Beiträge an Neubauten und Umrüstungen

Als Massnahmen werden finanzielle Beiträge an den Bau von Schiffen, die arm an Treibhausgasemissionen oder für Niedrigwasser geeignet sind, und an die Umrüstung und die Erneuerung von Schiffen auf dekarbonisierte Antriebe vorgeschlagen. Es soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden, dass Beiträge als A-Fonds-perdu-Beiträge entrichtet werden können. Orientierungspunkt für die Höhe sind die Umrüstkosten bzw. bei Neuanschaffungen die Mehrkosten der Investition in ein Schiff mit treibhausgasemissionsarmen Antrieben gegenüber der Investition in ein herkömmliches

Schiff. Auch kann die Entrichtung der Beiträge auf Basis von Pauschalen und unabhängig von den tatsächlichen Kosten erfolgen. Die finanzielle Förderung soll dabei einen massgeblichen Mitfinanzierungsbeitrag umfassen.

Noch ohne Kreditbeschluss

Aufgrund der Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung und Standardisierung zukünftiger dekarbonisierter Antriebstechnologien in der Schifffahrt sollen mit dieser Vorlage lediglich die nötigen Rechtsgrundlagen, aber noch kein Kreditbeschluss unterbreitet werden. Sobald die Antriebstechnologien marktreif sind, kann ein Verpflichtungskredit beantragt werden. Die allfällige Finanzierung von Test- und Pilotbetrieben erfolgt über die Beantragung spezifischer Voranschlagskredite. Die Umrüstung auf alternative, Treibhausgasemissionen reduzierende Antriebe in der Binnenschifffahrt umfasst etwa 300 Güterschiffe, die auf Schweizer Seen und auf dem Rhein in der Schweiz registriert sind.

Fasnachtstreffreude bei BPG



Am Morgestraich, 19. Februar, wird der Rhystärn wieder zum Treffpunkt für aktive Fasnächtler und alle Passiven. Mitten im Fasnachtstreiben zusammensitzen, durchschnaufen und Essen und Trinken à la carte! Ab 04:00 Uhr öffnet der Rhystärn zum Aufwärmen und Auftanken. Reservieren unter info@bpg.ch! Von Montag bis Mittwoch, 21. 2. kann man auf dem Panoramadeck das Fasnachtstreiben aus einer neuen Perspektive entdecken und geniessen – die fastnächtlich geschmückte, grosszügige Panoramabar ist am Montag-, Dienstag und Mittwochabend für wärmende Drinks offen; der Eintritt ist frei. Am Dienstag treten ab 17:00 Uhr verschiedene Gruppen, sowie ab 22:00 Uhr verschiedene Gugg-Formationen der Freyi Guggemuusige Basel (FG) auf. Im fastnächtlich geschmückten Schiffsinnern kann man sich am Dienstag ab 17:00 Uhr zwischen Klein- und Grossbasel aufwärmen, durchschnaufen, mit deinen Liebsten gemütlich zusammensitzen und à la carte Essen und Trinken. Im Rhystärn-Restaurant mitten auf dem Rhein verkehren am Fasnachtsmontag und -mittwoch ab 18:30 Uhr d`Bängg der Schnitzelbängg-Gesellschaften: d`Comité-Schnitzelbängg und d`Bebbi-Bängg.

EBU-Event in Brüssel:

Robuste und klima-resistente Infrastruktur nötig

Die Binnenschifffahrt kann eine bedeutende Rolle beim künftigen emissionsarmen Gütertransport spielen. Dazu benötigt dieser Verkehrsträger aber eine robuste und an die klimatischen Bedingungen angepasste Infrastruktur. Darüber waren sich die Teilnehmer des traditionellen Events der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU) in Brüssel einig.

In seiner Eröffnungsrede erinnerte EBU-Präsident Philippe Grulois an die jüngsten Phasen von Niederwasser. Dies habe die Binnenschifffahrt vor schwierige Herausforderungen gestellt und einmal mehr aufgezeigt, wie wichtig eine passende Infrastruktur und deren dauernde Instandhaltung sei. Grulois erinnerte daran, dass die Branche und die EBU bereit seien, ihren Anteil zum EU-Green Deal und zur Smart Mobility Strategie beizutragen. Dies bedeute aber auch die Bereitschaft zu Investi-

tionen der öffentlichen Hand. «Zur Zeit bieten sich der Güterschifffahrt auf den europäischen Flüssen grosses Potential und grosse Chancen. Gleichzeitig sehen wir uns aber auch grossen Herausforderungen durch sehr ehrgeizige Klimaziele der EU gegenüber» fasste Grulois zusammen.

Verdienste im Ukraine-Verkehr

Auf die bedeutende Rolle der Binnenschifffahrt bei der Entwicklung einer nachhaltigen Transportpolitik

der Zukunft wies auch die Generaldirektorin der DG Move, Magda Kopynska, hin. Sie betonte im weiteren die Verdienste dieses Verkehrsträgers bei der Unterstützung der Ukraine hinsichtlich des Exports und Imports via die «Solidarity Lanes». Dies soll intensiviert werden: «Wir streben ein monatliches Exportvolumen von 4 Mio. t bis Ende 2024 auf dem Donau-Korridor an.»

Den Reigen der Key Speakers vervollständigte Lydia Peeters, Transportministerin der flämischen Regionalregierung. Sie versicherte den Teilnehmern die uneingeschränkte Unterstützung ihrer Behörde, beharrte aber darauf, dass man sich hinsichtlich der Energietransition hohe Ziele setzen müsse.

Potential vorhanden

Die Energietransition und das Potential der Binnenschifffahrt bei der Neuverteilung der Transportanteile waren auch die Themen der beiden Panel-Diskussionen mit hochrangigen Experten – die SVS wurde durch Vorstandsmitglied Daniel Buchmüller vertreten. Einige Impressionen dazu auf S. 11.



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.

Impressionen vom EBU-Event



sea chefs und Schulte spannen zusammen

Die in Basel ansässige sea chefs und die deutsche Schulte-Gruppe gehen zum Jahreswechsel eine strategische Partnerschaft ein. Schulte übernimmt dazu 50% der Anteile der sea chefs Holding. Beide Partner bezeichnen das Zusammengehen als Meilenstein und erwarten einen bedeutenden Synergiegewinn. Sea chefs ist ein familiengeführtes Unternehmen sowohl im maritimen wie im Flusskreuzfahrtbereich und bietet Leistungen in den Sektoren Hotellerie, Catering und Personal-Management an. Das Unternehmen beschäftigt über 15'000 Angestellte an Bord und landseits 200 Personen. Die ebenfalls familienbasierte Schulte-Gruppe wiederum betreibt 80 ganz oder teilweise im eigenen Besitz befindliche Schiffe und kümmert sich insgesamt um eine Flotte von über 650 Einheiten. Im Netzwerk von weltweit 30 Geschäftsstellen werden 3'000 Personen beschäftigt, dazu kommen über 20'000 Angestellte an Bord.

SVS



PORT OF
SWITZERLAND

 port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter
125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze