

SVS-Herbstapéro:

**Hafenflair und ein Abschied
im neuen Terminal 4**

Am Herbstapéro der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft wurde der abtretende SVS-Geschäftsführer offiziell verabschiedet. Nach 17 Jahren im Amt ging André Auderset im September in Pension. Der Traditionsanlass, welcher dieses Jahr in der neuen Umschlagshalle der Rhenus im Hafen Kleinhüningen stattgefunden hat, bot einen authentischen Rahmen, für die Verabschiedung von Auderset.

Nach einer Laudatio des SVS-Präsidenten Christoph Brutschin folgte eine musikalische, fasnächtliche und tänzerische Performance zu Ehren des langjährigen Geschäftsführers: ein würdiger Zapfenstreich.

Zu Beginn des gut besuchten SVS-Herbstapéros in der nigel-nagelneuen Multifunktionshalle der Rhenus im Hafen Kleinhüningen griff Präsident Christoph Brutschin diverse aktuelle Themen auf. Zunächst ging der Präsident darauf ein, ob es denn aufgrund der teilweise furcht-

baren internationalen Entwicklungen überhaupt Grund zum Anstossen gebe. «Im Kleinen» würde man durchaus Positives sehen, dass es sich zu Erwähnen lohne.

**Gütertransportgesetz als
wichtiges Traktandum**

Konkret sprach Christoph Brutschin das Gütertransportgesetz an, welches derzeit in den Eidgenössischen Räten behandelt wird. Der Ständerat hatte der für die Schiff-



Rund 60 Personen nahmen am diesjährigen SVS-Herbstapéro in der neuen Umschlagshalle 4 von Rhenus im Hafen Basel-Kleinhüningen teil. Die Gäste erwartete ein abwechslungsreiches Programm und ein feiner Apéro.

Inhalt

SVS-Herbstapéro: Infos und ein Abschied im neuen Terminal 4	1
Würdiger Zapfenstreich für André Auderset	4
Schleusen am Oberrhein: Viele Einschränkungen auch 2025	6
Schleusen-Sperren 2025	6
RH2INE: Neue Wege zur Nachhaltigkeit	6
Ständeräte auf Hafenbesuch in Basel	7
Ein Oldie erzählt: Wagits	8
IGPK: Bericht Rheinhäfen genehmigt	8
EBU: Binnenschifffahrt: Prioritäten für 2025 festgelegt	9
Ein Oldie erzählt: Manki	9
Europäischer Verband der Binnenhäfen EFIP feiert sein 30-jähriges Bestehen in Mantua	10
Peter Stalder verlässt BPG	10
Ein Oldie erzählt: Bschiss	10
Fotoseite SVS-Herbstapéro	11

fahrt und Hafenwirtschaft sehr wichtigen Vorlage an der Herbstsession deutlich zugestimmt und danke Ständeratspräsidentin Eva Herzog herzlich für den Einsatz. Wurde der Teil Schifffahrt doch erst aufgrund der Motion von Herzog im Gütertransportgesetz aufgenommen. Der Entscheid des Ständerates ist ein wichtiger Meilenstein für die Unterstützung der Binnenschifffahrt

Fortsetzung auf Seite 4

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

Simon Oberbeck, +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, André Auderset, Martina Heer, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.



birsterminal

HYSTER

tey

birsterminal

NOVA CURA

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

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

Castle journey



The family residence of the Danish royals in the center of Copenhagen.

Slot Amalienborg



One gas tanker from the fleet of 24 GEFO gas tankers.



Fortsetzung von Seite 1

durch den Bund. Der «Mist» ist damit aber natürlich noch nicht geführt, weil nicht auszuschliessen ist, dass Geschäft im Nationalrat ein rauherer Wind entgegenwehen. «Dass die Opposition dabei nicht in erster Linie der Schifffahrt und den Rheinhäfen gilt, freut uns und ist sicher das Ergebnis unseres gemeinsamen, jahrelangen Sägen von dicken Brettern.»

Es geht um viel für unsere Branche

Mehr zu reden gibt der Güterverkehr auf der Schiene. Hier sind wir am Ball und sprechen mit befreundeten Verbänden und Mitgliedern des Nationalrates, damit das Schiff nicht kurz vor dem Hafen noch ins Schlingern kommt. Es geht um viel für unsere Branche, denn wenn der Teil des Schienengüterverkehrs zu einer Rückweisung führt, dann ist auch der Teil der Fluss-Schifffahrt weg. Der Einzelwagenladungsverkehr ist über das Gütertransportgesetz für die Schifffahrt weiterhin von zentraler

Bedeutung. Oder wie es der jung-Pensionär Peter Füglistaler am Anlass der Parlamentarischen Gruppe im Juni treffend gesagt hat: Schifffahrt und Bahn bedingen einander.

Andrang auf Lehrstellen

Weiter ging der Präsident Christoph Brutschin auf die Rolle des SVS als Organisation der Arbeitswelt OaA ein. Mit Unterstützung der Schweizerischen Rheinhäfen und des Ausbildungsverbundes Spedlogswiss bauen wir derzeit eine Anlaufstelle für die nautischen Berufe auf. Die Betriebe der Schifffahrts- und Hafenbranche bilden derzeit 42 jungen Menschen zu nautischen Fachleuten und Kapitäninnen und Kapitänen aus. Eine stolze Zahl!

Die Kehrseite der Medaille sind die Kosten, die auf den SVS zukommen und welche den Lehrbetrieben zu einem grösseren Teil weiterbelastet werden müssen. «Wir benötigen also auch hier die Unterstützung der Lehrbetriebe.» Der Präsident ermuntert auch diejenigen Betriebe, die noch keine nautischen Fachleu-

te oder Kapitäninnen oder Kapitäne ausbilden, hier ebenfalls mitzumachen. Damit wird ein bedeutender Beitrag an die Branche geleistet und wir sichern uns Fachkräfte.

Grösstes Fotovoltaik-Dach der Region

Der Gastgeber des Abends, Lukas Curschellas, Vorstandsmitglied des SVS und Geschäftsführer von Rhenus Port Logistics, begrüusste die Teilnehmenden in «seiner Halle». Die neue Multifunktionshalle ist beeindruckend in seinen Dimensionen und der modernen Infrastruktur. Mit dem Fotovoltaik-Dach, das eines der grössten seiner Art in der Region ist, leistet die Rhenus einen wichtigen Beitrag zu einem nachhaltigen Hafen. Den Abschluss der Ansprachen bildete das Grusswort von Regierungsrat Kaspar Sutter, der trotz kurz bevorstehendem Wahlsonntag, den Weg erneut in den Hafen gefunden hat. Die Redaktion SVS Aktuell gratuliert Kaspar Sutter herzlich zur glanzvollen Wiederwahl als Regierungsrat.

Würdiger Zapfenstreich für André Auderset

Nach den Ansprachen, welche jeweils von einem Güterzug, der just zum Neujahrsapéro dem Hafenbecken 2 entlang fuhr, akustisch begleitet wurden, folgte die Verabschiedung von André Auderset, welcher 17 Jahre als Geschäftsführer die Geschicke des SVS leitete. Der Präsident Christoph Brutschin liess es sich nicht nehmen, André Auderset persönlich zu verabschieden.

Die Verabschiedung von André Auderset durch den SVS-Präsidenten Christoph Brutschin beinhaltete eine Rede sowie eine Performance mit artistischen, musikalischen und faszinierenden Teilen. Die Laudatio war gespickt mit persönlichen Anekdoten und der Würdigung seiner inhaltlichen Arbeit in beinahe zwei Jahrzehnten. Zunächst sei der Präsident froh, dass der pensionierte Geschäftsführer sich bereit erklärt habe, seine ja nun immer währenden Ferien auf Mallorca kurz zu unterbrechen und der offiziellen Verab-

schiedung beizuwohnen. Fast 17 Jahre sind es geworden, während denen André Auderet sowohl den Maschinenraum als auch das Heckruder des SVS-Schiffes gepflegt und geführt hat.

Alles im Griff

Am besten sei es dabei immer gewesen, wenn man André machen liess. Denn die Arbeitsergebnisse waren immer ausgezeichnet. Für die SVS-Präsidenten (Brutschin, Lewin und Feierabend) war es ange-



nehm, dass Auderset die Abläufe, Termine und die periodischen Aufgaben stets im Griff hatte, was im übrigen auch die Zusammenarbeit ganz wesentlich erleichtert habe. All dem entsprechend ist immer mehr von dem, was mit Schifffahrt und Hafenwirtschaft zu tun hatte, direkt mit André Auderset in Zusammenhang ge-

bracht worden. «Einmal wurdest Du zum Hafendirektor gemacht, ein anderes Mal solltest Du um Extrakonditionen für den Rhystärn kümmern und ein Höhepunkt war sicher, wo du von einem Bootsbesitzer gefragt wurdest, ob du nicht ein besseres Standplätzchen für sein Boot auf dem Neuenburgersee besorgen könntest».

Immer für ein knackiges Quote zu haben

Geschätzt wurde Auderset auch von allen Medienschaffenden, weil er immer mal wieder für ein knackiges Quote gut gewesen ist. «Berühmt – oder sogar berüchtigt – sind auch seine Redetextentwürfe gewesen. Es empfahl sich stets, diese vorgängig durchzulesen und je nachdem durch einen Perwoll-Weichspülgang zu schicken. Nach den anekdotischen Bemerkungen ging Brutschin auch auf die inhaltlichen Meilensteine ein. Zunächst gab es anfangs einiges zu strukturieren in der Geschäftsstelle, weil es einen Geschäftsführer vor André Auderset so gar nicht gab. Auch wurde das SVS aktuell aktualisiert und nach kurzer Anlaufzeit zum geschätzten Informationsmedium der Branche. In Audersets Zeit fällt auch die «Wahrnehmungsänderung» bezüglich Bedeutung der Rhein-

schiffahrt und der Hafenwirtschaft. Was einmal salopp als Hobby der beiden Basel bezeichnet wurde, ist heute klar und überall referenziert als neben Strasse und Schiene dritter Verkehrsträger von nationaler Bedeutung. Ebenfalls mit seiner Unterstützung und Expertise gelang es, das Projekt Gateway Basel-Nord so aufzustellen, dass wir seiner Realisierung mit Zuversicht entgegen schauen dürfen. Auch die Organisation und Durchführung der recht zahlreichen Anlässe, welche die SVS regelmässig durchführte, war stets tadellos. Schliesslich erwähnt der SVS-Präsident auch die zahlreichen Jahresberichte und die Dossiers «Ausbildung» sowie die Ausstellung im Verkehrshaus Schweiz, welche auf seinem Pult landeten. Verbunden mit einem herzlichen Dank für all die geleistete Arbeit, überreichte Brutschin ein «Reisegeschenk» und den bereits zu Beginn erwähnten Showblock.

Showblock mit Schwertanz

Unter fachkundiger Leitung von Carmen Kolp, machte ihr Tochter Alice mit dem Schwertanz (Sword Dance), begleitet von einem Dudelsackspieler (Piper) den Anfang. Anschliessend folgt der Auftritt von Stefan Uehlinger, welcher den von



Emotionaler Zapfenstreich von André Auderset mit Tanzeinlagen von Alice Kolp, Dudelsackspieler Stephan Züger und dem „Värslibrinzler“ Stefan Uehlinger

André Auderset geschriebenen «dr Värslibrinzer» vortrug. Zum Abschluss tanzte Alice noch den «Sailors Hornpipe» und entlockte dem gerührten Pensionär die eine oder andere Träne. Schliesslich liess es sich André Auderset nicht nehmen, ein paar Worte an die Anwesenden zu richten. André Auderset dankte für die respektvolle Zusammenarbeit und das er hin und wieder gerne an einem Anlass im Hafen zu sehen sein wird.



Toller Auftritt von Alice Kolp mit dem Tanz „Sailor Hornpipe“ mit Stephan Züger von den Pipes and Drums of Basel.

Schleusen am Oberrhein:

Viele Einschränkungen auch 2025

An der jährlichen Sitzung der Schleusenkommission im Oktober informierten die Betreiber über Einschränkungen im Jahr 2025.

Die Schleusen entlang des Rheins werden von der französischen EDF und VNF, sowie der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV betrieben.

In der Schweiz nehmen die Kraftwerke Birsfelden und Augst, neben den SRH und dem SVS an den Sitzungen teil. 2025 sind folgende Einschränkungen geplant:

Ab dem 24. Februar bis Ende September 2025 werden die diverse Schleusenkammern, welche von EDF betrieben werden, gesperrt. Die Schleusenkammern werden in dieser Zeit komplett neu gestrichen. Gemäss vorgelegten Projektplänen, werden ab anfangs März die kleinen Kammern in Vogelgrun und Strassbourg gesperrt.

Ab Mitte März folgen Kembs Ost, die kleine Kammer in Ottmarrsheim so-

wie Rhinau. Ab Mitte April folgen Sperrungen der kleinen Kammern in Fessenheim und Marckolsheim. Schliesslich beginnen Mitte Mai die Arbeiten in Gerstheim. Voie navigables de France (VNF) informiert über die Arbeiten an der Ostkammer der Schleuse Gamsheim. Nachdem die Arbeiten an der Westkammer diesen Sommer abgeschlossen werden konnten, werden nun an der Ostkammer ab Mitte Januar 2025 Arbeiten beginnen, welche 18 Monate in Anspruch nehmen.

Schliesslich informierte die WSV, dass die Schleusenkammer West der Schleuse Iffezheim vom 28. April bis 28. Mai 2025 gesperrt sein wird. Es stehen Wartungsarbeiten sowie der Umbau der Ein- und Auslaufschütze an.

RH2INE:

Neue Wege zur Nachhaltigkeit

Am 30. September 2024 traten die Schweizerischen Rheinhäfen als offizielles Mitglied der Initiative RH2INE bei und unterstützen damit das wegweisende Engagement zur Dekarbonisierung des Transportsektors entlang des Rhein-Alpen-Korridors. Ziel ist es, die Nutzung von Wasserstoff als nachhaltigen Energieträger für die Binnenschifffahrt und den Güterverkehr zu fördern und damit einen emissionsfreien Transportkorridor zu schaffen. In enger Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren aus mehreren europäischen Ländern wird die Vision vorangetrieben und Schritt für Schritt realisiert.

Was bisher geschah

Die Europäische Union betrachtet Wasserstoff als unverzichtbar für das Gelingen der Energiewende. So ist es unabdingbar, dass es zu weiteren enormen Investitionen für Produktion und Verteilung von Wasserstoff kommen wird. Die rasanten Entwicklungen der Wasserstoff-Branche gehen an den Schweizeri-

schen Rheinhäfen nicht spurlos vorbei. Viele Vorstösse sind in Planung oder wurden bereits umgesetzt. So laufen die Vorbereitungen der Wasserstoffproduktion in Birsfelden auf Hochtouren und die 50 MW Elektrolyseanlage im deutschen Albrück soll bereits Ende 2026 in Betrieb gehen und die Regionen Freiburg-Lörrach-Waldshut sowie Basel-Zürich mitversorgen können. Weitere Initia-

Schleusen-Sperren 2025

Die Betreiber der Schleusen am Oberrhein Electricité de France, Voies Navigables de France und Wasserstrassamt Oberrhein haben jüngst die geplanten Sperrungen der Schleusenkammern wegen Revisionen und Reparaturarbeiten bekannt gegeben. Nachstehend die geplanten Sperren für 2025, wobei Änderungen immer möglich sind:

	Kalenderwochen
Kembs Ost:	12 - 31
Ottmarrsheim kl. Kammer:	13 - 31
Fessenheim kl. Kammer:	17 - 27
Vogelgrün kl. Kammer:	9 - 38
Marckolsheim kl. Kammer:	16 - 25
Rhinau kl. Kammer:	12 - 31
Gerstheim kl. Kammer:	20 - 30
Strassburg kl. Kammer:	9 - 39
Gamsheim Ost:	s. Text auf d. S.
Iffezheim West	18 - 22

tiven wie der «European Hydrogen Backbone (EHB)» oder die trinationale Wasserstoff Initiative »3H2« bilden das Wasserstoff Cluster in Europa mit der Schweiz und vor allem Basel mittendrin als wichtige Drehscheibe für grünen Wasserstoff.

Die Schweiz im Bullseye

Der Wirtschaftsstandort Basel ist ideal gelegen, um an bereits fortgeschrittene französische und deutsche Vorhaben anzudocken und grünen Wasserstoff als Ersatz für fossile Energie in industriellen Prozessen und im Transportwesen auch in der Schweiz aufzubauen.

Besonders die Rheinhäfen spielen eine enorm wichtige Rolle in der

Wasserstoffdiskussion. Als zentrale Verkehrsdrehscheibe am Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua sind die Schweizerischen Rheinhäfen nicht nur ein unverzichtbarer Standort, sondern verfügen bereits über die nötige Infrastruktur, um den effizienten Umschlag sicherzustellen. Damit wird nicht nur eine nachhaltigere Logistik, sondern auch die Positionierung als innovativer und zukunftsorientierter Hafenstandort gestärkt.

Gemeinsam für eine klimaneutrale Zukunft

Die RH2INE-Initiative wurde im Jahr 2019 gestartet von der Provinz Zuid-Holland und dem Ministerium für

Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Initiative wird vom niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft unterstützt. Die Sekretariatsfunktion wurde kürzlich in die Hände von WaterstofNet gegeben, einem Unternehmen, welches als Wissens- und Kooperationsplattform fungiert und H2-Projekte berätet sowie entwickelt und realisiert und das entsprechende Netzwerk pflegt und ausbaut.

Mit über 40 Partnern aus sechs Ländern (Schweiz, Deutschland, Österreich, Niederlande, Belgien, Frankreich) verzeichnet das RH2INE Netzwerk ein starkes Wachstum. Neben einigen Häfen wie Duisport, Port of

RH2INE

Als neutrale Organisation will RH2INE einen emissionsfreien Transportkorridor schaffen, indem die richtigen Bedingungen und Infrastruktur für den Einsatz von Wasserstoff für die Binnentransportkette entwickelt werden, wobei der Schwerpunkt derzeit auf der Binnenschifffahrt liegt.

<https://rh2ine.eu/>

Antwerp Bruges oder Port of Rotterdam sind auch regionale Institutionen, Ministerien sowie Privatunternehmen Teil der Initiative. Zusammen werden Voraussetzungen für die steigende Nachfrage und das wachsende Angebot sowie eine Infrastruktur für die Wasserstoffanwendung geschaffen. Es wird erarbeitet, wie der Aufbau einer kosteneffizienten, zuverlässigen und bedarfsgerechten Versorgung mit Wasserstoff entlang des Rhein-Alpen-Korridors aussehen wird. Ebenso werden Normen und Standardisierungen geschaffen, Geschäftsszenarien entwickelt und geeignete Verwaltungsinstrumente bereitgestellt. Einführung und Ausbau der Wasserstoffwirtschaft wird so beschleunigt.

Ständerat auf Hafenbesuch in Basel



Der diesjährige Ständeratsausflug fand auf Einladung der Ständeratspräsidentin Eva Herzog am 18. September 2024 in Basel statt. Am Nachmittag trafen die Ständerätinnen und Ständeräte, sowie Bundesrätin Karin Keller-Sutter am Dreiländereck ein. Auf dem Programm stand eine Hafen- und Stadtrundfahrt mit dem Schlepp- und Schubschiff WILD MAA der Schweizerischen Rheinhäfen. Hafendirektor Florian Röhlingshöfer und SVS-Präsident Christoph Brutschin betonten auf der Schifffahrt die Bedeutung der Rheinhäfen und der Binnenschifffahrt für die Schweiz. Dabei wurde auch das Gütertransportgesetz angesprochen, welches mittlerweile vom Ständerat angenommen wurde. Es zeigte sich einmal mehr, wie wichtig es ist, den Politikerinnen und Politikern in Bundesbern vor Ort aufzuzeigen, was die Rheinhäfen und die Binnenschifffahrt für die Landesversorgung leisten. Ein herzlicher Dank an dieser Stelle an Ständeratspräsidentin Eva Herzog, dass wir Teil des Programms sein durften.

Wasserstoff-Bekenntnis

Mit dem offiziellen Beitritt der Schweizerischen Rheinhäfen zur RH2INE-Initiative bringt sich der Hafen aktiv ein, um die Dekarbonisierung in Produktionen und Prozessen tatkräftig zu unterstützen. Als Mitglied erhält die SRH Zugang zu den neuesten Entwicklungen und diversen Pilotprojekten im Bereich Wasserstoff. Damit einher geht nicht nur ein Innovationsvorsprung, auch die frühzeitig Anpassung von gesetzlichen Anforderungen und Markttrends wird möglich. Die Schweizerischen Rheinhäfen sehen in der aktiven Mitgestaltung der Rahmenbedingungen und in der Ermöglichung und Unterstützung von weiteren Projekten, viel Potenzial. Die Mitgliedschaft bietet weiter eine einzigartige Plattform, um gemeinsam die Herausforderungen der Klimaneutralität zu meistern und eine nachhaltige Zukunft zu gestalten.

IGPK: Bericht Rheinhäfen genehmigt

Der Landrat Baselland und der Grossrat Basel-Stadt haben Oktober die Berichte der kantonsübergreifenden interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission (IGPK) Rheinhäfen einstimmig zugestimmt. Die IGPK befasst sich mit dem Jahresbericht und den aktuellen Projekten der Schweizerischen Rheinhäfen.

Thema des Berichts ist unter anderem das Gütertransportgesetz (GüTG). Es wurden Fragestellungen erörtert, wie die Struktur der Rheinhäfen damit beeinflusst wird. Der Bund werde sich mit Leistungsvereinbarungen bei den Häfen «einkaufen», um seine Interessen – also die Vorhalteleistungen für die Landesversorgung – abzusichern. Er werde aber nicht in den Führungsgremien der SRH-Einsatz nehmen. Dieses Engagement des Bundes würde nebst dem nationalen Interesse auch bewirken, dass die defizitäre bzw. durch die Höhe der Ausschüttungen an die Trägerkantone faktisch querfinanzierte Bewirtschaftung der Hafinfrastruktur sachgerechter abgegolten würde. Die beiden Kantone sind daran, so hiess es weiter, entsprechende Vorbereitungsarbeiten zu leisten – verschiedene mögliche Organisationsformen werden geprüft, damit das Engagement des Bundes in die Tat umgesetzt werden kann.

Neuverhandlung des Rheinhafenvertrags

Diese Entwicklung wird auch in eine Neuverhandlung des Rheinhafenvertrags münden, wobei die Thematik des neuen Hafenbeckens 3 oder der Masterplan Birsfelden ebenfalls einbezogen werden sollen. Weiter liess sich die Kommission aufzeigen, welche Anstrengungen unter dem Titel «Greenport» unternommen werden. Dazu wurde beispielsweise eine CO2-Bilanzierung in Auftrag gegeben, um genau zu wissen, wo man steht und welche Massnahmen sinnvoll und zielführend sind. Das soll nicht nur für die SRH alleine geschehen – auch die Hafenvirt-

schaft soll mitgenommen bzw. namentlich die kleineren Firmen sollen bei dieser Grundlagenarbeit unterstützt werden.

Wasserstoff-Hub in Birsfelden

In diesem Kontext wurde auch die Wasserstoff-Strategie nochmals kritisch überprüft. Die SRH betonten, dass sie bei der in Birsfelden geplanten Anlage nicht unternehmerisch beteiligt, sondern nur im Umfeld unterstützend tätig sind, d.h. sie fokussieren auf ihre Rolle als «blosser» Landlord. Ein Rückschlag ist hingegen der Abbruch der Ausschreibung des Bundes für ein Reservekraftwerk, der Mitte Juni erfolgte; hier hatte die Axpo ein Projekt für den Auhafen eingereicht, das mit Wasserstoff hätte betrieben werden sollen. Dieses Projekt sollte den grünen Energieträgern in den Rheinhäfen viel Schub verleihen. Entsprechende Gespräche mit den einschlägigen Firmen, welche die Thematik insgesamt und über das Projekt hinaus diskutieren wollten, wurden vorerst sistiert, bis Klarheit besteht, welchen Weg der Bund einschlagen wird. Die SRH sondieren aber eine Anbindung des Hafens an das europäische Verbundnetz. Auf welchem zeitlichen Pfad die Anlage im Hafen Birsfelden Teil dieses europäischen Verbundnetzes sein wird, könne zum heutigen Zeitpunkt noch nicht geschätzt werden.

Fragen zur Tarifgestaltung

Die Schweizerischen Rheinhäfen beantworteten auch Fragen zur Tarifgestaltung, nachdem etliche Kos-

Ein Oldie erzählt: Wagits



Gustav Keller, Leiter der Technischen Abteilung der Schweizerischen Reederei AG in den Sechzigerjahren, war ein Maschineningenieur alter Schule. Während seiner Kontrollrunden auf dem Werkstattschiff SALVE REGINA und den dort liegenden Schiffen pflegte er die an den Motoren arbeitenden Monteure in seinem Ostschweizer Dialekt zu fragen: «Wagit da?». Das trug ihm denn auch den Spitznamen «Wagita» ein. Für das Starten und Abstellen der Motoren musste man sich noch bei den in den Fünfzigerjahren gebauten 600-PS-Sulzer-Dieseln in den Maschinenraum bemühen. Das war ein richtiges Prozedere. Die Schaugläser an den Tanks mussten überwacht und im Zweistundentakt Gasöl mittels eines Schwengels in den Tagestank gepumpt werden. Diese Arbeit fiel dem rangniedrigsten Besatzungsmitglied zu: Dem Schmelzer. Im Winter war es nicht unangenehm, sich für ein Weilchen in den warmen Maschinenraum verschlafen zu können. Im Sommer hingegen, wenn die Sonne aufs Deck brannte, brauchte es schon eine gewisse Überwindung, in den noch heisseren Maschinenraum abzutauchen. Auf dem Foto sehen wir Marie-Louise Erni, die erste Schweizer Schmelzerin, 1970 an der Gasölpumpe des GMS ZAMBESI. Im Vordergrund drei Indikatorhähne. (Aufnahme: Zjari Stadhouders)

tenpositionen ein hohes Wachstum gezeigt hatten. Viele Tarife sind gesetzlich festgeschrieben, weshalb sie nicht ad hoc angepasst werden

können. Teils ist aber auch eine Indexierung hinterlegt, sodass die Einnahmen zwar verzögert, aber doch verstetigt ansteigen. Bei der

Passagierschifffahrt haben die SRH aber auf Tarifanpassungen verzichtet, nachdem die Branche in den Corona-Jahren stark zu leiden hatte.

Europäischer Verband der Binnenschifffahrt: EBU-Vorstand legt Prioritäten für 2025 fest

Vor dem Hintergrund der jüngsten institutionellen Veränderungen auf EU-Ebene kam der EBU-Vorstand am 22. Oktober in Brüssel zusammen, um seine Prioritäten für das kommende Jahr festzulegen. Die designierte Kommission ist bestrebt, kritische Themen anzugehen, um Europas Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Der designierte Kommissar für nachhaltigen Verkehr und Tourismus hat die Aufgabe, den Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel zu erhöhen und den Ausbau der transeuropäischen Infrastruktur zu beschleunigen. Die Binnenschifffahrt (IWT), die als Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit anerkannt ist, bietet ein erhebliches Potenzial für die Verkehrsverlagerung auf den transeuropäischen Wasserstrassen und unterstützt damit die Kommission bei dieser Initiative.

Daher wird sich die EBU in den kommenden Jahren auf die folgenden Prioritäten konzentrieren

- Erhöhung des Modalanteils der Binnenschifffahrt
- Mehr Fachkräfte für den Sektor gewinnen
- Ökologisierung des Sektors durch Verfügbarkeit ausreichender alternativer Energiequellen und Finanzierung der Flottenanpassung

Auf diese Weise soll die neue Kommission in ihrem Bemühen unterstützt werden, die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu erhalten.

„Wir fordern den designierten Kommissar auf, eine europäische Strategie für die Binnenschifffahrt zu entwickeln und auf die Unterstützung der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments und der Mitgliedstaaten zu zählen, um das Potenzial dieses wichtigen Sektors politisch und finanziell voll auszuschöpfen.“

Die Binnenschifffahrt ist ein Wegbereiter für die Verwirklichung der grossen politischen Ziele, die darin bestehen, Europa in Bewegung zu halten und gleichzeitig den Verkehr zu entkarbonisieren“, betont Matthieu Blanc, Präsident der EBU, und verweist auf die ‚Agenda für die Binnenschifffahrt und die Häfen‘ für 2024 und die Zukunft.

Schifffahrt entlastet Mobilitätsnetz

Die Binnenschifffahrt bedient wichtige Industrien in Europa und spielt eine immer wichtigere Rolle im Tourismus. Sie ist ein internationaler Verkehrsträger par excellence, der ein enormes Verlagerungspotenzial mit ausreichenden Kapazitäten auf dem gesamten Netz der europäischen Wasserstrassen bietet. Der EBU-Vorstand hat auf seiner jüngsten Sitzung erneut die wichtige Rolle der Binnenschifffahrt als Lösung für das überlastete europäische Mobilitätsnetz hervorgehoben. Darüber hinaus trägt die geplante Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Binnenschifffahrt als solche wesentlich zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei.

Um das Potenzial der Binnenschifffahrt voll auszuschöpfen, bedarf es einer unterstützenden Politik und geeigneter Rahmenbedingungen.

Ein Oldie erzählt: Manki



Als Disponent der Cisalpina Tankreederei AG (1965-1971) erlebte ich es oft, dass Lade- und Löschgewicht der Schiffe nicht miteinander übereinstimmten. Denn Gründe gab es mehrere: Messfehler, Lenzen unter Zeitdruck oder Entweichen von Gas durch die Kito-Ventile bei Temperaturanstieg. Wenn ein gewisses Mass überschritten war, gab es Ärger mit dem Kunden. So z.B. mehrfach bei der BP am Klybeckquai. Auffallend war, dass über längere Zeit alle Schiffe dort in zunehmendem Mass Manki aufwiesen. Schliesslich liess der Depotchef die Landtanks abdrucken. Sie erwiesen sich als dicht, also war er der Meinung, dass der Fehler bei den Schiffen liegen müsse. Als aber bei Niedrigwasser Ölschlieren auf der Wiese im Bereich der Mündung in den Rhein festgestellt wurden, richtete sich der Verdacht auf die Rohrleitung, die den Steiger unter Bahngleis und Strasse hindurch mit dem Tanklager verband. Resultat: Als Folge von Korrosion war sie leck.

Bild: TMS VERONICA 1963 am BP-Steiger

Europäischer Verband der Binnenhäfen EFIP feiert sein 30-jähriges Bestehen in Mantua

Am 11. Oktober 2024 trafen sich die EFIP-Mitglieder in Mantua, Italien, zu ihrer jährlichen Vorstandssitzung und zur Feier des 30-jährigen Bestehens der EFIP. Gastgeber der Veranstaltung war der Hafen von Mantua.

In den vergangenen drei Jahrzehnten hat sich die EFIP mit Stolz für die Binnenhäfen in ganz Europa eingesetzt und deren entscheidende Rolle als intermodale Verkehrsknotenpunkte hervorgehoben. Durch die aktive Beteiligung an der EU-Verkehrs- und Umweltpolitik hat

EFIP dafür gesorgt, dass Binnenhäfen weiterhin im Fokus europäischer und internationaler Organisationen stehen. Dieser stolze Moment wird in der Veröffentlichung der Sonderpublikation zum 30-jährigen Bestehen festgehalten, die es in gedruckter als auch in digitaler Form gibt.

Ein Oldie erzählt: Bschiss



Mitte der Siebzigerjahre hatte der Depotchef der Esso am Klybeckquai den Verdacht, dass ein TMS eines Partikuliers beim Löschen von Benzin wiederholt Wasser in seine Anlage pumpt. Dies obschon die Wasserprobe jeweils negativ war, d.h. die am Fuss der Messlatte aufgetragene Paste keine Verfärbung anzeigte. Als er die Öffnung der Tankdeckel verlangte, verwies der Schiffsführer auf das kurz zuvor in Kraft getretene ADNR, wonach dies verboten sei. Also wandte sich der Depotchef an die Schifffahrtspolizei, deren Leiter früher selbst auf Tankschiffen fuhr und sich kein X für ein U vormachen liess. Auch ihm schilderte der Schiffsführer in dramatischen Worten, welche katastrophalen Folgen die Öffnung der Tankdeckel haben könnte. Nachdem man sich vergewisserte, dass keine Zündquelle in der Nähe ist, wurden die Tankdeckel einzeln geöffnet und siehe da: In einem Tank stand über dem Messteller ein Fass mit konformer Ware. Foto: Esso-Steiger im Jahr 1977. Beim hier löschenden TMS handelt es sich nicht um den Missetäter.

Peter Stalder verlässt die BPG

Bei der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) wechselt der Steuermann. Peter Stalder verlässt das Unternehmen per Mitte Dezember 2024 nach 18 Jahren als Geschäftsführer. Interimistisch übernimmt der stellvertretende Geschäftsführer Frédéric Petignat das Steuer der BPG.

Anlässlich dieses Ereignisses wurde den Mitgliedern eine gedruckte und digitale Publikation vorgestellt. In dieser Publikation werden die Erkenntnisse aus der Zusammenarbeit der Mitglieder und die Entwicklungen in den Häfen gewürdigt. Gleichzeitig wird die zukünftige Rolle der Binnenhäfen bei der Förderung eines nachhaltigen Wachstums, der Unterstützung der grünen Agenda der EU und der Förderung der Multimodalität hervorgehoben. Sie erinnert an die Meilensteine der EFIP und skizziert eine strategische Vision für die Zukunft der europäischen Binnenhäfen.

Innovation und eine gemeinsame Vision

Antoine Berbain, EFIP-Präsident, fügte anlässlich des 30-jährigen Jubiläums hinzu: „Seit 1994 ist die EFIP zusammen mit der EU gewachsen und hat die Binnenhäfen in wichtige Logistik- und Ökoenergie-Drehscheiben verwandelt. Trotz Herausforderungen wie geopolitischen Krisen und Klimawandel konzentriert sich die EFIP weiterhin auf Innovation und eine gemeinsame europäische Vision für die Zukunft.“ Und Turi Fiorito, EFIP-Direktor, betonte: „Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums von EFIP denken wir über unser Wachstum an der Seite der EU und unsere Rolle als Motor für den Fortschritt in Europa nach. Während wir die Errungenschaften der Vergangenheit würdigen, konzentrieren wir uns weiterhin darauf, unseren Beitrag für ein nachhaltiges und vernetztes Europa zu leisten.“

SVS-Herbstapéro 2024: Viele Infos und ein Abschied im Terminal 4

Am diesjährigen Herbstapéro im Terminal 4 der Rhenus in Basel-Kleinhüningen erfuhren die SVS-Mitglieder und Gäste vieles über die neue Anlage und die aktuellen Aktivitäten der SVS. Dazu wurde der bisherige Geschäftsführer offiziell verabschiedet. Hier einige Impressionen:



SVS



 port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

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