

Präsidialansprache GV 2022:**Jahresübergreifend wichtige Herausforderungen**

Die hauptsächlichsten Aufgaben der SVS richten sich logischerweise nicht nach dem Kalender – was 2020 wichtig gewesen war, war es auch im 2021 und wird es in den meisten Fällen auch im laufenden Jahr. SVS-Präsident Christoph Brutschin nannte unter anderem dabei das Hafenbecken 3, die immer noch prägende Rolle der Verkehre mit Mineralölprodukten und die Aufgabe des Verbandes im Ausbildungsbereich. Nachstehend Auszüge aus seiner Präsidialansprache an der GV vom 16. Mai 2022.

Hinsichtlich des neuen trimodalen Containerterminals mit dem geplanten Hafenbecken 3 vernimmt man in letzter Zeit immer mal wieder die leise Kritik, es passiere da nichts mehr. Wir sind sehr froh, dass wir dies widerlegen können. Das ökologische Ausgleichskonzept ist nun eingereicht.

Neue moderne Infrastrukturen notwendig

Es geht also vorwärts und dies ist auch dringend notwendig. Wir brauchen diesen Terminal, wir brauchen das Hafenbecken 3. Gerade der Containerverkehr nimmt unaufhörlich zu. Im Green Deal der EU wird

der Binnenschiffahrt ein noch wichtigerer Part zugewiesen, weil der Transport auf dem Wasser eben gelebter Umweltschutz ist. Der Rhein kann die zusätzlichen Mengen problemlos aufnehmen, aber es braucht auch moderne Infrastrukturen, um den Verkehr in den Häfen abzunehmen.

«Ölige» Verkehre behalten Bedeutung

Es muss aber immer wieder betont werden, dass Hafenverkehr nicht gleich Containerverkehr ist. Noch immer die wichtigste Gütergruppe ist diejenige der Mineralölprodukte, auch wenn hier aufgrund der Bemühungen, fossile Brennstoffe zu er-

Inhalt

<i>Präsidialansprache GV 2022: Jahresübergreifend wichtige Herausforderungen</i>	1
<i>Reibungslose GV-Geschäfte</i>	4
<i>Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal 2022: Deutlich mehr Container, weniger Mineralöl</i>	6
<i>Segel neuer Leiter der Schweizer ZKR-Delegation</i>	6
<i>Sea chefs und Nautilus Unterzeichnen GAV</i>	7
<i>Bahnjournalisten im Hafenmuseum</i>	7
<i>Stimmungsvolle GV der Genossenschaft Tanklager BL</i>	9
<i>BDB trifft deutschen Verkehrsminister: Binnenschiffahrt Muss ertüchtigt werden</i>	9
<i>Clean Hydrogen Partnership</i>	10
<i>Jörg Rusche zum neuen stv. ZKR-Generalsekretär gewählt</i>	10
<i>Impressionen von der SVS-GV</i>	11



Über 70 Personen nahmen an der diesjährigen SVS-GV teil.

setzen, ein langsamer Rückgang erkennbar ist. Bis die Bedeutung dieser Gütergruppe für die Häfen vernachlässigbar ist, wird aber noch viel Wasser den Rhein runterfließen. Immer wieder erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang, dass die Mineralölprodukte zu einem sehr grossen Teil auf der Schiene aus den Häfen abgeführt wird. Wichtig ist dabei die Zusammenarbeit mit SBB Cargo, die nach einigen kleinen Kinderkrankheiten nach der letzten Reorganisation dort wieder ausgezeichnet ist. Ein grosser Dank an die Verantwortli-

Fortsetzung auf S. 4



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

The most modern fleet, shaping a sustainable future

Passing the famous Castle "Pfalz", since six centuries safe in the waters of the River Rhine, one of Europe's busiest waterways – the new gastanker M/T "Slot Dover" from GEFO. Four new sister vessels in 2022 and 2023: Slot York, Schloss Imola, Schloss Quedlinburg, Schloss Tramontana. All five new gastankers with Stage V engines according to new EU-standards and SCR-Catalysts. Most modern technology sets new benchmarks in their class by reducing hydrocarbons by 81 %, nitrogen oxides by 97 % and particulate matters by 95 %.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO. 26 new build to reduce pollutant emissions. Which tanker will sail for you?



www.gefo.com

Fortsetzung von S. 1

chen für das stets offene Ohr für die Bedürfnisse der Häfen und die Kooperation!

Noch grössere Herausforderungen muss ein dritter, sehr wichtiger Teil der Hafenverkehre bewältigen: Die festen Massengüter, sprich etwa Le-



SVS-Präsident Christoph Brutschin bei seiner Präsidentsprache an der GV 2022.

bens- und Futtermittel. Speziell gilt dies in der aktuellen Zeit, wo die Lieferungen aus den beiden wichtigen Exportländern Ukraine und Russland gefährdet sind. Umso wichtiger sind die grossen Lager, nicht zuletzt in den Häfen. Leider sind die Abgelungen für die Haltung dieser Pflichtlager schlicht ungenügend



Nach dem offiziellen Teil beim Apéro auf dem Sonnendeck. Fotos A. Auderet/S. Pelloux (weitere Fotos auf S. 11)

und reichen vielleicht, um ein längst abgeschriebenes Silo zu betreiben. Für Investitionen in neue Anlagen bzw. die damit verbundenen Abschreibungen reicht es aber bei weitem nicht. Die hauptbetroffenen Unternehmen sind hier mit den national verantwortlichen Organisationen im Gespräch, und die SVS unterstützt selbstverständlich nach Kräften.

Infrastrukturen im Interesse der gesamten Landesversorgung

Überhaupt ist es in vielen Bereichen so, dass die Häfen und die Hafenunternehmen eine Infrastruktur im Interesse der Landesversorgung beithalten, für diese Funktion im Interesse der ganzen Schweiz aber noch nicht angemessen entschädigt werden. Das muss sich ändern, wenn die Schifffahrt als ökologischster Verkehrsträger trotz Klimawandel und dem damit verbundenen Risiko ungenügender Wasserstände auch in Zukunft ihre für die Versorgungssicherheit unabdingbare Rolle spielen soll. Mit ihrer Motion hat Ständerätin Eva Herzog auf diese Problematik hingewiesen, und der Bundesrat ist nun gefordert, über Massnahmen und allenfalls auch finanzielle Unterstützungen nachzudenken und zu berichten. Leider mussten wir vernehmen, dass mit dieser Antwort nicht – wie erst angekündigt – Anfang 2022 zu rechnen ist, sondern diese wohl

Reibungslose Geschäfte

Reibungslos und ohne Opposition wurden die ordentlichen Geschäfte der SVS-Mitgliederversammlung 2022 am 16. Mai 2022 auf dem «Rhytärn» abgewickelt. Der statutarische Teil dauerte bis ca 18 Uhr und wurde gefolgt von einem Grusswort des Baselbieter Regierungsrates Thomas Weber und einem Referat des Hafendirektors Florian Röthlingshöfer. Danach schloss sich ein Apéro an, offeriert von United Rivers. Ein festliches Dinner beschliesst den Anlass.



eher gegen Jahresende vorliegen wird. Ich erlaube mir hier anzufügen, dass die Summen, um die es hier gehen könnte, kaum ins Gewicht fallen im Vergleich zu den anderen Infrastrukturinvestitionen des Bundes.

Schwer gebeutelte Kabinenschifffahrt greift wieder an

Neben der Gütersparte soll die Kreuzfahrtbranche nicht vergessen gehen, ein Bereich, in dem die Schweiz europäisch eine herausragende Rolle spielt. Rund jedes dritte Kabinenschiff auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen trägt die Schweizer Flagge im Heck. Gerade dieser innovativen Branche wünsche ich alles erdenklich Gute! Sie hatte unter der Corona-Krise zu leiden wie kaum eine andere. Die meisten Schiffe lagen während fast zweier Jahre beschäftigungslos da, die wenigen, die fuhren, fuhren sicher keine Gewinne ein, sondern höchstens einen kleinen Beitrag an



V. l. n. r.: SVS-Geschäftsführer André Auderset erläuterte die Finanzen, Regierungsrat Thomas Weber überbrachte ein Grusswort und Hafendirektor Florian Röthlingshöfer referierte über die Rolle der Häfen beim Energiewandel.

die Kosten. Nun können die Unternehmen wieder Vollgas geben – und sie tun es auch. Für unser Land und vor allem auch unsere Region mit einem eigentlichen Cluster der Flusstouristik ist dies von grosser Bedeutung. Wir reden hier von einer dreistelligen Millionenanzahl an Steuern und Abgaben, von tausenden von Arbeitsplätzen und – nur als kleines Detail – von einigen Millionen Franken, welche die Kreuzfahrtpassagiere auf ihren Landausflügen ausgeben.

Ein immer wichtigeres Betätigungsfeld der SVS ist dasjenige der Ausbildung, um die wir uns als sogenannte OdA – Organisation der Arbeitswelt – kümmern. Weil die EU neue Richtlinien für die nautische Ausbildung erlassen hatte und wir erst abwarten mussten, wie Deutschland diese in Zukunft umsetzen wird, müssen wir nun in einem sehr sportlichen Fahrplan

auch die inländischen Regeln anpassen. Schliesslich sollen die Schweizer Auszubildenden auch in Zukunft den theoretischen Teil in Duisburg absolvieren und dann das Eidg. Fähigkeitszeugnis erhalten können. Im kommenden August sollen die ersten Lehrgänge zum nautischen Fachmann respektive Fachfrau und zum Titel Kapitän/Kapitänin EFZ aufgenommen werden. Angesichts der normalerweise in solchen Fällen steinigem Wege in der Bundesverwaltung können wir sehr zufrieden und auch ein bisschen stolz sagen, dass wir gut unterwegs sind und den Zielstrich sozusagen vor Augen haben. Dies ist bei weitem nicht unser Verdienst. Sehr geholfen haben uns die pragmatisch und in jeder Hinsicht unterstützend handelnden Vertretungen im Bund und beim Kanton, namentlich Odile Fahmy vom Staatssekretariat für Forschung, Bildung und Innovation,

und Markus Gsell vom Basler AWA. Und ein ganz grosses Merci gebührt Roland Blessinger von den SRH, der die Sache mit viel Sachverstand und noch mehr Herzblut so energisch vorangetrieben hat, dass alle anderen Beteiligten noch motivierter waren. Ohne Roland wäre das Erreichen des inhaltlichen wie zeitlichen Ziels kaum möglich gewesen. Und zum Schluss noch etwas SVS-internes: Im vergangenen Jahr hat sich unsere Organisation eine neue Strategie und Struktur gegeben. Es sind keine revolutionären Änderungen, die wir eingeführt haben, eher eine Straffung der Strukturen mit weniger grossen Sitzungen mit praktisch Allen zu Gunsten von mehr Treffen der direkt Betroffenen einer Thematik in speziellen Arbeitsgruppen. Das Ganze hat sich meines Erachtens bereits bewährt und die SVS noch schlagkräftiger gemacht.



Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal 2022: Deutlich mehr Container, aber weniger Mineralölprodukte

Mit knapp 1,2 Mio. t liegt der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen im 1. Quartal 2022 gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit (1,26 Mio. t) um knapp 8% zurück. Rückläufig waren vor allem die Importe von Mineralölprodukten, zunehmend dagegen die Einfuhren von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Baustoffen. Deutlich zugelegt hat dagegen der Containerbereich mit nahezu 37'000 TEU (+31%).

1'163'114 t wurden im ersten Quartal 2022 umgeschlagen, 1'261'891 t waren es in der Vergleichszeit des Vorjahres. Dies entspricht einem Rückgang von 7,8%. Eine Zunahme um 13,2% auf 243'292 t verzeichnete der Exportverkehr, während der zahlenmässig bedeutendere Import-

verkehr bei einem Total von 919'825 t gegenüber dem Vergleichsquarter um 12,1% abnahm. Unterschiedlich verlief die Entwicklung in den einzelnen Häfen: Kleinhüningen mit Schwerpunkt Containerverkehr übertraf mit 377'000 t den Vorjahreswert um beinahe 8%.

Segger neuer Leiter der Schweizer ZKR-Delegation



Dr. iur. Paul R. Segger wird mit Wirkung vom 1. Juli 2022 neuer Leiter der Schweizer Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Er folgt auf Kapitän Roger Witschi, der sich künftig auf die Funktion als Leiter des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes (SSA) konzentrieren wird. Segger, 1958 in Basel geboren, ist seit August 2018 der schweizerische Botschafter in Deutschland. Nach seinem Eintritt ins EDA als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Jahre 1983 trat Paul Segger 1986 nach bestandener Aufnahmeprüfung in den diplomatischen Dienst über. 2003 ernannte ihn der Bundesrat zum Direktor der Völkerrechtsdirektion und Rechtsberater des EDA sowie im Doppelamt zum schweizerischen Botschafter für das Fürstentum Liechtenstein. Ausserdem leitete Segger von 2003-2010 bereits einmal die Schweizer Delegation bei der ZKR in Strassburg, welche er in den Jahren 2006 und 2007 präsidierte. Von 2010-2015 war Segger der Ständige Vertreter der Schweiz bei den Vereinten Nationen in New York und anschliessend von 2015-2018 Botschafter in Myanmar. Botschafter Segger ist Autor verschiedener Beiträge zu Fragen des internationalen Rechts und der Politik und war bis 2010 Lehrbeauftragter an der Universität Basel.

Im Auhafen Muttenz mit den Schwerpunkten Mineralöl und trockene Massengüter sank der Umschlag gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um nahezu ein Viertel auf 325'000 t. Auf Vorjahresniveau lag der Umschlag im Hafen Birsfelden mit 400'000 t.

36'827 TEU wurden im Berichtszeitraum in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem 1. Quartal 2021 (28'084 TEU) bedeutet dies eine Steigerung um über 30%.

30% mehr Containerverkehr

Im Berichtszeitraum wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig 36'827 TEU umgeschlagen. Gegenüber dem 1. Quartal 2021 (28'084 TEU) bedeutet dies eine Steigerung um über 30%. Der deutliche Zuwachs ist vor allem auf das hohe Umschlagsvolumen im Februar mit einem Wachstum von über 60% gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat zurückzuführen. Die Steigerungsraten in den Monaten Januar und März mit knapp 15% beziehungsweise deutlich über 20% waren ebenfalls überdurchschnittlich.

Grund für das hohe Umschlagsvolumen dürfte zu einem wesentlichen Teil «Nachholverkehre» sein, die entweder wegen der verschiedenen Lockdown-Phasen in China oder den Umschlagsproblemen in Rotterdam und Antwerpen nun verspätet in die Schweizer Rheinhäfen gekommen sind. Das Vergleichsquarter 2021 war ausserdem noch geprägt durch Corona-Massnahmen in Fernost wie in Europa und auch der Schweiz.

Ansteigend war der Exportverkehr (volle, abgehende Container) mit einem Total von 10'938 TEU und einem Plus von nahezu 10%. Der Importverkehr stieg gegenüber dem Vergleichsquarter 2021 sogar um mehr als 16% auf 12'383 TEU.

Wichtige Leer-Verkehre

Noch stärker als in den Vorjahren zeigt sich im Berichtszeitraum die Bedeutung des Verkehrs mit Leercontainern: Im ankommenden Ver-

kehr wurden 6'378 TEU (+24%) und im abgehenden Verkehr mit 7'128 TEU fast das Dreifache der entsprechenden Vorjahresperiode (2'360 TEU) abgewickelt. Der Transport von leeren Behältern zwischen Binnen- und Seehäfen dient dem Ausgleich in den Depots. Dies zeigt nochmals exemplarisch auf, dass die Containerverkehre mit der Schweiz extrem unpaarig sind, was entsprechende Transporte von leeren Behältern erfordert.

Prognosen für den weiteren Verlauf 2022 sind mit vielen Unsicherheiten behaftet: Zum einen hängt die Entwicklung davon ab, ob die Corona-Krise in der Schweiz mehr oder weniger definitiv bewältigt ist und damit die Binnennachfrage stark bleibt. Zum anderen könnte eine Negativtendenz bei den Verkehren aus Fernost eintreten, wenn die Massnahmen in China im Zeichen der «Zero Covid-Politik» weiter die Wirtschaft und die Logistik behindert.

Flüssige Treib- und Brennstoffe

Im ersten Quartal 2022 sind 380'427 t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 584'583 t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies einem Rückgang von rund 30%. Die Ursache liegt im massiven Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Insbesondere beim Heizöl sind die Kunden kaum motiviert, zu

den aktuellen Konditionen ihre Tanks zu füllen.

Da die Nachbarstaaten der Schweiz aufgrund der hohen Treibstoffpreise Ausgleichsmassnahmen in Form von Senkungen bei den Treibstoffzöllen oder Zuschüssen an die Tankstellen bereits vorgenommen haben oder in der Pipeline haben, kehrt sich der jahrelang gewohnte «Tank-Tourismus» um: Die in Grenznähe wohnenden Schweizer tanken in Frankreich oder Italien – und wohl bald auch in Deutschland – da die Preise dort künstlich tief gehalten werden.

Deutlich zugenommen – wenn auch auf tiefem Niveau – hat die Abfuhr von Mineralölprodukten, nämlich um gut 78% auf nahezu 20'000 t. Dabei handelt es sich in überwiegender Masse um Schweröl, welches in der inländischen Raffinerie anfällt. Hier fand eine Verlagerung auf die Schiene mit Direktexporten ins Ausland und nicht via Basel statt.

Die Prognose für das gesamte 2022 hängt im Wesentlichen von den Marktentwicklungen und damit von den weiteren Entwicklungen in der Ukraine-Krise ab.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 1. Quartal eine Zunahme von 33'000 t, dies entspricht einem Plus von 75%. Diese Steige-

rung ist auf die schlechte Ernte 2021 und den zu befürchtenden Versorgungsengpässen zurückzuführen. Trotz sehr hoher Einkaufspreise wurden grosse Mengen importiert.

Nahrungs- und Futtermittel

Im Segment Nahrungs- und Futtermittel entwickelten sich die Um-

sea chefs und Nautilus unterzeichnen GAV



Am 11. Mai unterzeichneten Michael Knauer (links) und Daniel Thiriet, Direktoren der sea chefs Holding AG, für die sea chefs Gruppe sowie Holger Schatz (rechts), Nationalsekretär Sektion Schweiz von der Gewerkschaft Nautilus International, einen Gesamtarbeitsvertrag für die rund 1700 Beschäftigten im Hotel- und Catering Bereich, die für die sea chefs River Cruises Ltd. auf Flusskreuzfahrtschiffen verschiedener Schiffseigentümer und Reiseveranstalter in Europa tätig sind. Die sea chefs Gruppe, deren Holding ihren Sitz in der Schweiz hat, und ihre Tochter sea chefs River Cruises Ltd. mit Sitz in Zypern gehören zu den international tätigen Dienstleistern, die Hotel und Restaurant Management im Kreuzfahrtsektor anbieten. Nautilus International ist eine unabhängige, im maritimen- und Binnenschiffahrtssektor weltweit tätige Gewerkschaft. Neben den Mindestlöhnen für das Hotel-Personal steht die kooperative, transparente Zusammenarbeit der Sozialpartner im Bereich der Umsetzung von angemessenen Arbeitszeiten im Zentrum dieses Vertrages.

Bahnjournalisten im Hafendomuseum



Die Vereinigung der Schweizer Bahnjournalisten besuchte am 11. Mai das Basler Hafendomuseum und liess sich u. a. vom SVS-Geschäftsführer André Auderet das aktuelle Geschehen in den Häfen erklären. Foto: Rolf Reissmann.

schlagszahlen im 1. Quartal dagegen gegenteilig. Gegenüber dem Vorjahr wurden 12'000 t weniger über die Rheinhäfen importiert, was einem Rückgang von 9,5 % entspricht. Grund für diesen Rückgang ist die Herkunft der Ware, welche hauptsächlich aus Europa (anstatt aus Übersee) importiert wird. Die Importe erfolgen per LKW und Bahn und gehen somit allesamt an den Rheinhäfen vorbei. Aufgrund der grossen Logistikprobleme weltweit, sind nach wie vor

die Ankünfte grosser Mengen verspätet, auch werden die Frachten im 2. Quartal 2022 weiter hoch bleiben.

Übrige Güter

Die Zufuhren für Produkte der Gruppe **Eisen und Stahl und NE-Metalle** waren im Januar und Februar mit 25'861 t respektive 27'242 t überdurchschnittlich hoch. Dies bewirkte, dass sich die Einfuhren dieser Gruppe gegen-

über dem 1. Quartal 2021 um 10,8% auf 68'527 t steigern konnten. Die Steigerung beruht unter anderem auf dem grossen Nachholbedarf in der produzierenden Industrie, besonders bei den Automobilzulieferern. Diese Produkte sind jedoch sehr sensitiv in Bezug auf die Transportkosten und wechseln relativ rasch auf andere Verkehrsträger. Wegen den stark angestiegenen Treibstoffkosten könnte es somit im 2. Quartal 2022 zu Verschiebungen kommen. Die Ausfuhren waren mit

Stimmungsvolle GV der Genossenschaft Tanklager BL in Birsfelden



Unter Leitung ihres neuen Präsidenten Olivier Waldner beging die Genossenschaft Tanklager Basel-Landschaft ihre jährliche Mitgliederversammlung am 29. April 2022 im Restaurant Hard in Birsfelden. Die ordentlichen Geschäfte gingen reibungslos über die Bühne. Diesem Teil folgte ein Referat von Martin B. Rahn-Hirni zum Thema «Wie funktioniert die Pflichtlagerhaltung flüssiger Treib- und Brennstoffe. Das Ganze beschlossen Apéro und Mittagessen, wobei angesichts des Traumwetters beides im Freien stattfinden konnte, was die Stimmung klar beförderte, wie diese Impressionen zeigen.

nur 3'977 t jedoch sehr gering und mehr als 80% unter dem Vorjahresniveau.

Auch die Produkte aus der Gruppe **Steine, Erden und Baustoffe** genossen im 1. Quartal 2022 eine stabile Nachfrage. Gegenüber dem Vorjahr wurden 5,9% oder 8'757 t mehr Güter dieser Gruppe importiert. Insgesamt kamen so-

mit in den ersten drei Monaten 157'460 t über die Rheinhäfen in die Schweiz. Die Ausfuhren sind ebenso stabil geblieben und konnten sogar eine grössere Steigerung vorweisen: Mit 64'412 t wurden 8,8% mehr Güter importiert als in der Vergleichsperiode. Auch für die Produkte dieser Warengruppe sind die stark gestiegenen Treibstoffkos-

ten ein grosses Risiko. Das 2. Quartal könnte aus diesem Grund weniger Mengen verzeichnen.

Wieder ein kleines Hoch zum Vergleichsquarteral verzeichneten die **Chemischen Erzeugnisse** mit einer Einfuhrmenge von fast 38'000 t (+14,4%). Bei den Ausfuhren verminderte sich die Menge um knapp 10% auf gut 11'000 t.

BDB trifft deutschen Verkehrsminister: Binnenschifffahrt muss ertüchtigt werden

Die durch den Ukraine-Konflikt und Chinas Covid-Politik verursachten Probleme in den Lieferketten und die dringend nötige Ertüchtigung der Wasserstrassen waren die Themen eines Gesprächs des deutschen Binnenschifffahrtsverbandes BDB und dem Verkehrsminister Volker Wissing.

Die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine auf die Binnenschifffahrt bildeten den traurigen aktuellen Anlass für dieses Gespräch. Gerade im Donauraum sind derzeit Störungen in der Lieferkette und ein Mangel an Schiffsbesatzungspersonal zu verzeichnen, erklärten BDB-Präsident Martin Staats und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen dem Minister.

Drastisch gestiegene Kosten

Drastisch gestiegene Treibstoffkosten sind in der Binnenschifffahrt, ebenso wie im gesamten Güterverkehrsgewerbe, zu verzeichnen. Die Gewerbevertreter erklärten gleichwohl ihre Bereitschaft, bei notwendig werdenden Mineralöltransporten im Zusammenhang mit einem möglichen Embargo russischen Erdöls im Rahmen der bestehenden Kapazitäten Unterstützung zu leisten. Auch für zusätzliche Getreidetransporte über die Donau wird die Transportleistung der Güterschifffahrt aktuell angefragt. Der Bundesverkehrsminister sagte seine Unterstützung zu, drohende finanzielle Mehrbelastungen, etwa durch die derzeit in Brüssel diskutierte Besteuerung des Treibstoffs in der Binnenschifffahrt, vom Gewerbe fernzuhalten.

Im Hinblick auf die derzeit laufenden Beratungen für den Bundeshaushalt bestand Einigkeit, dass die mittelfristige Finanzplanung für den weiteren Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland nicht zufriedenstellend ist. Hier muss nachgesteuert werden: Die Binnenschifffahrt ist – entsprechend der Zielver-

einbarung im „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums – auf gut ausgebaute Flüsse und Kanäle und eine verlässlich funktionierende Wasserstrasseninfrastruktur angewiesen, um der verladenden Wirtschaft und Industrie attraktive Angebote für einen umweltschonenden Gütertransport auf dem Wasser anbieten zu können.

Vieles schon auf dem Weg

Vieles sei bereits auf den richtigen Weg gebracht, etwa im Bereich des Personalaufwuchses in der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung, erklärte der Minister. Er stimmte den BDB-Vertretern zu, dass das in der Privatwirtschaft vor-



Am 28. April 2022 trafen sich BDB-Präsident Martin Staats (MSG) und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing in dessen Haus in Berlin für eine Erörterung der Situation in der Binnenschifffahrt und der verkehrspolitischen Herausforderungen.
Foto: BDB.

handene ingenieurwissenschaftliche Know-how und die damit verbundenen Potenziale für den Wasserstrassenausbau mit in die Betrachtung einbezogen werden sollten.

Mit einem von der Branche sehr gut angenommenen Flottenmodernisierungsprogramm unterstützt der Bundesverkehrsminister die Anstrengungen des Gewerbes für

die Umrüstung auf eine an den Nachhaltigkeitszielen orientierte Binnenschifffahrt. Die BDB-Vertreter dankten dem Minister und seiner Fachabteilung für die ergriffenen Fördermassnahmen. Sie legten Minister Wissing anhand konkreter Beispiele die Herausforderungen bei der Umrüstung der Schiffe auf neue Antriebe dar und richteten den Appell an den Minister, die Förde-

rung in diesem Bereich fortzuführen und aufzustocken. Eine möglichst klimaneutrale Binnenschifffahrt, etwa durch den Einsatz von Brennstoffzellen, beschrieb Minister Wissing als das Ziel seines Hauses. Hieran schloss sich der Gedankenaustausch über den Bedarf und die Fördermöglichkeiten für den Bau kleinerer und niedrigwasseroptimierter Binnenschiffe an.

Clean Hydrogen Partnership

Die Clean Hydrogen Partnership, eine öffentlich-private Partnerschaft, die sich aus der Europäischen Kommission, Hydrogen Europe und Hydrogen Europe Research zusammensetzt, hat alle Aktivitäten des Gemeinsamen Unternehmens "Brennstoffzellen und Wasserstoff" (FCH JU) übernommen. Das Unternehmen hat eine Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen zu 41 wasserstoffbezogenen Forschungsthemen veröffentlicht, darunter eine Reihe interessanter Möglichkeiten für den wassergebundenen Verkehr. Die 41 zur Verfügung stehenden Themen umfassen u. a. zehn Projekte für die Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff, elf für die Speicherung und Verteilung von Wasserstoff und acht für den Verkehr. Die Projektvorschläge sollen die Entwicklung von Wasserstoff in den Bereichen erneuerbare Wasserstoffherzeugung, Speicherung, Verteilung und Transport unterstützen. Ziel ist es, die Wasserstoffwirtschaft in Europa auszubauen. Interessant für die Häfen ist der Vorstoss zur Entwicklung von Wasserstoffzentren, die als Dreh- und Angelpunkt für die Ankurbelung der Wasserstoffwirtschaft angesehen werden. Im Rahmen der ersten Projekttranche wurden ein Forschungszuschuss in Höhe von 25 Mio. Euro und ein kleinerer Zuschuss in Höhe von 8 Mio. Euro für die Förderung von Wasserstofftälern bereitgestellt. Insgesamt werden 600 Mio. Euro für verschiedene Forschungsprojekte zur Verfügung gestellt.

Jörg Rusche zum neuen stv. ZKR-Generalsekretär ernannt



Die Delegationen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) haben Jörg Rusche mit Wirkung vom 1. Mai 2022 für einen Zeitraum von vier Jahren zum neuen Stellvertretenden Generalsekretär der ZKR ernannt. In diesem Amt wird er auch die Funktion des Exekutivsekretärs für das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ausüben. Rusche tritt die Nachfolge von Katrin Moosbrugger an, deren Amtszeit im Januar 2022 endete. Nach seinem Studium der Rechtswissenschaften bekleidete Rusche verschiedene Positionen beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) in Duisburg, zuletzt als Geschäftsführer. Von April 2016 bis April 2022 war Rusche dann als Verwaltungsrat bei der ZKR tätig. In dieser Funktion war er an einer umfassenden Reform der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) beteiligt. Zudem setzte er sich für den Aufbau und die Weiterentwicklung der beruflichen Kompetenzen im CESNI (Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) ein.

Impressionen von der SVS-GV 2022





PORT OF
SWITZERLAND

BIRS TERMINAL

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