

Bürgschaftskredite:**Für Hochsee beibehalten – für Binnenschiffe ermöglichen**

Das aktuelle System der Bürgschaftskredite, das 2017 ausläuft, muss für die Hochseeschifffahrt unter Schweizer Flagge unbedingt beibehalten werden, sonst verschwindet das weisse Kreuz auf rotem Grund auf den Weltmeeren; so mahnte der Präsident des Schweizerischen Reederverbandes, Eric André, anlässlich einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt in Bern. Das System solle ausgeweitet werden auf den Sektor Binnenschifffahrt, forderte der SVS-Vertreter und Danser-CEO Heinz Amacker an derselben Veranstaltung.

Es ist nahezu paradox: Ausgerechnet inmitten der Jubiläumsfeiern „75 Jahre Schweizer Flagge auf hoher See“ wird von der Bundesverwaltung überlegt, das bewährte System der Bürgschaftskredite auslaufen zu lassen.

Noch nie auch nur ein Steuerfranken Verlust

Mit einer Gesamtsumme von 1,1 Mrd. CHF haftet der Bund, wobei noch nie auch nur ein einziger Steuerfranken tatsächlich hätte aufgewendet werden müssen.

Die Eidgenossenschaft engagiert sich seit 1948 – zuerst durch Darlehensgewährungen und seit 1959 mittels Bürgschaften in der Förde-

rung der Hochseeschifffahrt. Dieses System erwies sich als sehr erfolgreich wie Eric André ausführte: „Insgesamt konnten in all den Jahren 160 Schiffe verschiedenen Typs und verschiedener Grösse unter Schweizer Flagge gestellt werden, die in einem Krisenfall jederzeit für die Bedürfnisse der Landesversorgung zur Verfügung stehen würden.“

Laufdauer bis 2017

Mitte 2002 bewilligten die eidgenössischen Räte einen Bürgschaftsrahmenkredit von 600 Mio. CHF für weitere zehn Jahre. Dieser Kreditrahmen wurde am 2008 vom Parlament um weitere 500 Mio. auf nunmehr 1,1 Mrd. CHF erhöht.



Mit grossem Interesse verfolgten die Parlamentarier und Gäste die Ausführungen zu den Bürgschaftskrediten an der Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt.

Inhalt

Bürgschaftskredite: Für Hochsee beibehalten – für Binnenschiffe ermöglichen	1
Gateway Basel Nord: Plange- nehmigungsverfahren eingereicht	5
Podium zu Containerterminal: Auch Projekt Weil bringt sich in Stellung	6
VO GüTG: Anliegen SVS- SRH aufgenommen	7
Fenaco-Siloneubau im Auhafen	7
BPG- Programm: Flusspiraten und Mord an Bord	8
Kieldrechtschleuse wird royal eröffnet	8
Rhyblitz herzoglich getauft	9
Parlamentarischer Abend des BDB in Berlin: Sorge um marode Infrastrukturen	9
Tram im Rheinhafen	10
Parlamentarische Gruppe Schifffahrt: Hochsee- und Binnenschifffahrt Hand in Hand	11

Gleichzeitig stimmten die Räte einer Verlängerung der Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 zu.

Verlängerung wird in Frage gestellt

Eine weitere Verlängerung dieser Kredite scheint schwer in Frage gestellt. Beat Guyer, Stabschef des Bundesamtes für Wirtschaftliche Landesversorgung (BWL), erläuterte an der Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt am 31. Mai in Bern, sein Amt habe den Auftrag, grundsätzlich die Frage zu überprüfen, ob eine Hochseeflotte unter Schweizer Flagge aus Sicht der Landesversorgung notwendig sei, und dem Bundesrat darüber Bericht zu erstatten. Während des nachfolgenden Lunches liess sich

Allianz Suisse. Ihr Schweizer Versicherer für die Berufsschifffahrt.

Verlangen Sie eine Offerte, damit Sie sich im entscheidenden Moment voll auf die Leistungen der Allianz Suisse verlassen können.

Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge

Seilerstrasse 8, 3001 Bern, Tel. 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, svs@swissonline.ch

Inserate und Administration:

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Simon Oberbeck, Sylvie Pelloux, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal Ihr Partner für Containerlogistik



-  Reefer
-  Out of Gauge
-  Stuffing & Stripping
-  Schwercolli bis 72 t
-  2x wöchentlich:
Antwerpen/Rotterdam
↕
Basel/Birsfelden



CH-IMPORT	ETS Rotterdam	ETS Antwerpen	ETA Basel/Birsfelden
1. Fahrt	Samstag	Montag	Dienstag
2. Fahrt	Donnerstag	Mittwoch	Donnerstag

CH-EXPORT	ETS Basel/Birsfelden	ETA Rotterdam	ETA Antwerpen
1. Fahrt	Dienstag	Samstag	Montag
2. Fahrt	Freitag	Dienstag	Dienstag



www.birsterminal.ch

der BWL-Vertreter leicht verklausuliert über das Ergebnis dieser Abklärungen aus. Für die Landesversorgung in Krisenzeiten reichten die Pflichtlager aus; wollte man aus Überlegungen zur Strukturhaltung an der Schweizer Flagge festhalten, so sei dies keine BWL-Aufgabe, sondern eher im Bundesamt für Wirtschaft SECO anzusiedeln. Letztendlich sei die Entscheidung aber eine politische.

Abschaffung der Schweizer Hochseeflotte?

Der Reederpräsident warnte in seinem Referat vor einer solchen Denkweise. Es brauche nicht viel, um die Landesversorgung zu gefährden. So habe letztmals im Kuwait-Krieg die Requisition der Handelsflotten durch die kriegsführenden Parteien zur Debatte gestanden.

Unter diesem Eindruck sei der Kreditrahmen letztmals auch deutlich erhöht worden. Und über eines müsse man sich klar sein, warnte André: „Werden die Bürgschaftskredite abgeschafft, so schafft sich auch die Schweizer Flagge auf hoher See innert kürzester Zeit ab. Dies könnte sich im Falle eines Krieges, einer Krise oder eines Boykotts bitter rächen.“

Dies hatte der Bundesrat noch 2009 genau gleich gesehen. In seinem Bericht zur Schweizerischen Schifffahrt schreibt die Landesregierung unter dem Titel „Auch die Schweizer Flotte trägt zur Stärkung

des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei“ explizit:

Da im Falle erheblicher Störungen des Seeverkehrs (aufgrund einer wirtschaftlich oder politisch unsicheren Lage) Schiffstonnage erfahrungsgemäss stets sehr rasch knapp wird, sind führende Flaggenstaaten notfalls auch bereit, für eigene wirtschaftliche und militärische Zwecke die Hand auf ihre Handelsflotten zu legen. Für das Binnenland Schweiz stellen die Seetransporte das schwächste Glied in der Versorgungskette dar.

Aufgrund des Versorgungsauftrags von Artikel 102 der Bundesverfassung, welcher vom Bund die Sicherstellung sowohl lebenswichtiger Güter als auch Dienstleistungen verlangt, gilt es, eine angemessene und zweckmässige Handelstonnage zur Überwindung von Engpässen in der Güterversorgung bereitzustellen. Damit leistet die Schweizer Flotte in Krisenfällen nicht nur einen Beitrag zur Versorgungssicherheit im klassischen Sinne, sondern trägt angesichts der intensiven globalen Verflechtungen unseres Landes indirekt auch zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei.

Auf einen weiteren Satz, den die Landesregierung im selben Bericht schrieb, berief sich Heinz Amacker bei seiner Forderung, das System der Bürgschaftskredite auch auf



Ständerat Claude Janiak als Präsident der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt bei der Eröffnung des Anlasses.

den Gütertransport auf Binnenschiffen auszuweiten:

Der Bundesrat wird die Opportunität und die Umsetzbarkeit eines Systems von Bürgschaftskrediten als Instrument für die Investitionshilfen zugunsten der Schweizer Rheinschifffahrtsflotte prüfen.“

Kritisches Bundesamt

Als legislative Umsetzung sah die Landesregierung damals eine Gesetzesvorlage. Auch hier legte sich ein Bundesamt quer, namentlich dasjenige für den Verkehr BAV. In dessen Bericht über die Umsetzung der Massnahmen zugunsten der Schifffahrt vom März 2011 äusserst sich das BAV, die Bürgschaftskredite entsprächen „weder einem Bedürfnis noch einer Notwendigkeit“.



Eine Verlängerung der Bürgschaftskredite mahnte Reederpräsident Eric André (links) an. Für eine Ausweitung auf den Sektor Binnenschifffahrt setzte sich Danser-CEO Heinz Amacker ein.

Schliesslich gebe es mehr als genug Schiffe auf dem Rhein – und diese seien an den Rhein gebunden, so dass sie nicht plötzlich abgezogen werden können, wenn anderswo Bedarf bestünde. Ein Notfall wie im Hochsee-Bereich, wo etwa im 2. Weltkrieg plötzlich keine Schiffe für Nicht-Küstenländer zur Verfügung standen, könne es also gar nicht geben.

Keine Garantie für genügend Schiffsraum

Dies sei schon mal grundsätzlich falsch, erwiderte Amacker: „Richtig ist, dass nur Schiffe, die spezielle Anforderungen erfüllen, den Rhein und speziell den Teil befahren dürfen, den man lustigerweise als „Gebirge“ bezeichnet – nämlich die Gegend rund um die bekannte Lorelei. Dies deshalb, weil diese Gegend spezielle Herausforderungen beinhaltet. Schiffe, die den Rhein befahren dürfen, dürfen aber auch ohne weiteres auf der Donau, dem Main oder der Elbe fahren. Und dank des Rhein-Main-Donau-Kanals kommen sie auch überall dorthin.“ Es sei deshalb keineswegs garantiert, dass immer genug Schiffsraum anderer Nationen zur Verfügung steht und man sich nicht um eine eigene Flagge besorgen müsse, denn „egal ob Hochsee oder Binnenschifffahrt: In einer Krisensituation schaut logischerweise erst mal jedes Land für sich selbst.“

Beispiel Niedrigwasser

Als Beispiel dafür, dass es schnell eng werden kann, erwähnte Amacker das lang andauernde Niedrigwasser im vergangenen Jahr. Da die Ladung, die normalerweise auf

ein Schiff passt, zeitweise wegen der geringen Abladetiefe auf bis zu vier Schiffe aufgeteilt werden musste, sei Schiffsraum durchaus knapp und vor allem sehr teuer geworden.

Aktuelle Flottengrösse trügerisch

Tatsächlich – so Amacker – könnte man auch bei Betrachtung der Flottenstärken heute und vor zum Beispiel acht Jahren zur Meinung kommen, es gebe genügend Schiffe unter Schweizer Flagge, um die Landesversorgung zu sichern. Die Binnenflotte (ohne Spezialschiffe) hatte 2008 insgesamt 120 Einheiten betragen, zum Stand 1. Mai 2016 waren es 190. Diese Steigerung sei aber ausschliesslich auf einen Boom in der Flusskreuzfahrt zurückzuführen. 2008 trugen gerade mal 50 Kabinenschiffe das Schweizerkreuz am Heck, heute sind es fast 130 – Tendenz steigend. Nehme man nur diejenigen Schiffe, die zur Landesversorgung beitragen, so finde man gerade noch elf Gütermotorschiffe und 50 Tanker unter Schweizer Flagge.

Spezielle Situation im Tanker-Bereich

Bei den Tankern bestehe im übrigen eine spezielle Situation der Überkapazitäten, weil ab 2018 Mineralölprodukte wie Heizöl oder Benzin nur noch in Doppelhüllenschiffen gefahren werden dürfen. Im Hinblick auf diese Änderung seien bereits viele Doppelhüllenschiffe gebaut worden, die älteren Einhüllenschiffe aber noch dieses und nächstes Jahr in Betrieb.

Nicht nur im Tanker-Bereich kommen laut Amacker auf die Reeder – in der Schweiz und anderswo –



...Teilnehmern viel zu reden.

beträchtliche Herausforderungen zu. Die EU hat sich das Ziel einer grüneren Logistik zum Ziel gesetzt – auch bei den Binnenschiffen: „Das Ziel heisst ‚Greening der Flotte‘. Insbesondere sollen die Emissionen der Binnenschiffe massiv verringert werden – vorerst bei Neuanschaffungen, aber wohl bald auch bei bestehenden Schiffen.

„Greening“ braucht Investitionen

Dies bedingt hohe Investitionen – Investitionen, die von diversen EU-Institutionen auch gefördert werden. Die Schweiz ist gut beraten, hier der inländischen Flotte ebenfalls die nötigen Hilfestellungen zu gewähren – und die Bürgschaftskredite können und sollen eines dieser Hilfsmittel sein.“

Rheinschiff als NEAT-Zubringer...

Als weitere Gründe, warum die Rolle des Verkehrsträgers Rheinschiffahrt immer bedeutender wird, nannte der Danser-CEO zum einen den frisch eröffneten Gotthard-Basistunnel. Es fehle immer noch der Bahnzubringer auf deutschem Gebiet – und wegen fehlenden Mitteln und einer Vielzahl von Beschwerden süddeutscher Wutbürger werde dieser auch noch lange fehlen. Eine funktionierende NEAT auf Schweizer



Das Thema „Bürgschaftskredite“ gab auch bei den diversen informellen Gesprächen vor und nach den Referaten unter den ...

Gebiet nütze aber wenig, wenn die Güter nicht – oder nur auf der Strasse – bis zur Schweizer Grenze gelangen. Hier könne die Schifffahrt eine wichtige Zubringer-Funktion übernehmen, denn „der Rhein kennt keinen Stau – die Strasse schon“.

...und Raffinerie-Ersatz

Das zweite Argument des Referenten betrifft die Versorgung der Schweiz mit Mineralölprodukten wie Heizöl, Benzin oder Kerosin. Dies geschah bis April vergangenen Jahres etwa zu je einem Drittel via Schifffahrt,

Bahn und den beiden inländischen Raffinerien. Nach der Schliessung der Anlage im Wallis hat die Schweiz nur noch eine inländische Raffinerie. Die Rheinschifffahrt ist nahtlos in diese Bresche gesprungen und habe Versorgungsengpässe verhindert, sogar in der letztjährigen Zeit des Niedrigwassers. Damit sie dies auch weiterhin tun kann, brauche es eine passende Infrastruktur auf Landseite und die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Schweiz. Diese sind ebenfalls vorhanden, erinnerte Amacker: Die Mannheimer Akte, der älteste noch existie-

rende Staatsvertrag der Schweiz, garantiere der Schweiz den freien Zugang zum Rhein und damit zum Meer. Hüterin dieser Vereinbarung ist die in Strassburg ansässige Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) – und die werde zur Zeit sogar gerade von der Schweiz präsidiert. Das alles nütze aber nichts, wenn nicht auch eine funktionierende Flotte von Schiffen – auch und gerade von Schiffen unter Schweizer Flagge – zur Verfügung stehe, mahnte der Referent, denn auch hier gelte: „Wer sich auf andere verlässt, ist schnell verlassen.“

Gateway Basel Nord: Plangenehmigungsverfahren eingereicht

Die Gateway Basel Nord AG hat das Gesuch und die erforderlichen Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren für die erste Baustufe des Grossterminals Basel Nord beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

Am Standort Basel Nord soll ein trimodales Grossterminal als Drehscheibe für den intermodalen Verkehr entstehen. Die Umschlagsanlage verknüpft Strasse, Schiene und die Rheinschifffahrt auf einem Areal von SBB Cargo. „Ein einmaliger Standort für eine leistungsfähige Anlage für den Umschlag des Import-/Exportverkehrs“, unterstreicht Andreas Stöckli, CEO von Rhenus Alpina, anlässlich einer Medienorientierung am 26. Mai 2016 in Basel.

Bindeglied im Güterverkehrs-Korridor Rhine-Alpine

Das Terminal bildet das Bindeglied zwischen dem Güterverkehrskorridor Rhine-Alpine, dem nationalen Schienennetz und der Rheinschifffahrt.

In einer ersten Baustufe soll die Anlage für den bimodalen Umschlag Strasse/Schiene und Schiene/Schiene gebaut werden. Sukzessive kann die Kapazität ausgebaut und der Anschluss an den Rhein mit dem Bau eines neuen Hafenbeckens realisiert werden.

Am 9. Mai hat die Gateway Basel Nord AG ein Gesuch für ein Plangenehmigungsverfahren beim Bun-

desamt für Verkehr eingereicht. Das BAV wird den Kanton Basel-Stadt mit der öffentlichen Auflage des Projekts beauftragen. Diese erfolgt voraussichtlich im August 2016 für die Dauer von vier Wochen. Die Investitionskosten der ersten Baustufe des Terminals belaufen sich auf CHF 73 Mio. Das Fördergesuch für die Finanzierung wurde bereits im November 2015 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Genehmigung wird noch dieses Jahr erwartet.

Das Gateway Basel Nord ist für 750 Meter lange Züge ausgelegt, in Entsprechung des europäischen Standards für den Schienengüterverkehr. „Wir wollen das Terminal 2019 in Betrieb nehmen und setzen auf Synergieeffekte mit der NEAT“, kündigt Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo an.

Nahtlos ins NEAT-Konzept

Mit der Realisierung des 4-Meter-Korridors zwischen Basel und Italien schafft die Schweiz ab 2020 die Voraussetzung für lange, produktive Güterzüge auf der Nord-Süd-Achse. „Das Gateway Basel Nord fügt sich nahtlos in das NEAT-Konzept ein und leistet somit einen Beitrag zugunsten eines wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrs für die Schweizer Wirtschaft“, so Perrin.



Die Referenten v.l.n.r.: SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn, CEO SBB Cargo Nicolas Perrin und CEO Rhenus Alpina Andreas Stöckli.
Foto: A. Auderset

Der Aufbau der Kapazität erfolgt in mehreren Etappen. Im nun beantragten ersten Schritt wird ein bimodales Terminal für den Umschlag von 140 000 TEU erstellt. Diese Kapazität wird in einem zweiten Schritt auf 210 000 TEU aufgestockt. In einer weiteren Phase werden die Schweizerischen Rheinhäfen das Terminal mit einem neuen Hafenbecken für den trimodalen Um-

schlag (Strasse/Schiene/Wasser) ergänzen und wasserseitig an den Rheinhafen Basel Kleinhüningen anbinden.

Mit dem neuen Hafenbecken wird die Binnenschifffahrt effizient integriert und die Kapazitäten bis 2030 auf 390 000 TEU ausgebaut werden. Die Schifffahrt brauche am Übergang des schiffbaren Rheins, entlang des wichtigsten Güterver-

kehrskorridors Rotterdam-Basel-Genua einen effizienten Anschluss an das nationale Import- und Exportverteilnetz, betonte Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen. Sonst würde eine Verlagerung zu ausländischen Terminals drohen - und irgendwann würden Industrie und Dienstleister den Terminals folgen und ebenfalls aus der Schweiz ausziehen.

Podium zu Containerterminal:

Auch Projekt Weil bringt sich in Stellung

Neben Basel Nord gibt es seit geraumer Zeit ein weiteres Projekt eines Containerterminals im Hafen Weil am Rhein. Initiiert wird es von den Firmen Ultra-Brag, Swissterminal und Danser. Dass auch diese Planung vorangetrieben wird, verdeutlichte Danser-CEO Heinz Amacker an einem Podium der Gewerkschaft Nautilus Anfang Juni.

Amacker erinnerte daran, dass man schon seit mehr als zehn Jahren an einer Lösung für einen trimodalen Terminal im Raum Basel arbeite. Anfangs sei auch er für Basel Nord gewesen, verschiedene Erwartungen hätten sich aber nicht erfüllt.

Erfolgreiche Standortsuche

Bei Ultra-Brag und Swissterminal sei es ähnlich, und deshalb sei man auf Standort-Suche gegangen und in Weil fündig geworden. Man sei weiterhin überzeugt, dass die Vorteile überwiegen: „Wir können einen effizienten Umschlag direkt am Strom anbieten. Es gibt keine Be-

schränkung der Schiffslänge, aber einen Schweiz-kompatiblen Bahnanschluss.“

Entflechtung der Ströme

Als weiteres Argument nannte Amacker die Entflechtung der logistischen Ströme in Basel. „Niemand baut heute mehr Logistikplattform im Zentrum, sondern in der Peripherie.“ Man habe auch einen Standort in den Südhäfen evaluiert, aber solchen Vorhaben stehe das Hindernis Mittlere Rheinbrücke im Weg.

Zu betonen sei, dass das Projekt in Weil ein echt trimodales sei: „Wir planen einen Hafenterminal mit



SRH-Sprecher Simon Oberbeck.

Bahnanschluss. Basel Nord wird ein Bahnterminal mit Wasseranschluss.“ Weitere Unterschiede seien bei Kapazität und zeitlichem Rahmen zu finden. „Weil“ offerierte eine Umschlagskapazität von 150'000 TEU und werde 2027 in Betrieb gehen. Basel Nord sehe eine Kapazität von 390'000 TEU und Operativität ab 2019 oder 2020. Damit sei man – so Amacker – gleich bei den unterschiedlichen Ansichten über die Endlichkeit der aktuellen Kapazitäten. Das CTW-Konsortium gehe davon aus, dass diese Kapazitäten bis zur Fertigstellung des Weil-Projekts ausreichen würden – allenfalls mit betrieblichen Anpassungen. Erst mit dem absehbaren Wegfall der Hafennutzung des Westquais ab 2029 werde es nicht mehr reichen. Sicher sei aber: „Wir brauchen im Raum Basel einen modernen, effizienten trimodalen Terminal.“

Als ernsthafte Herausforderung bleibe der strassenseitige Anschluss. Der Hafen Weil am Rhein sei heute



Danser-CEO Heinz Amacker zwischen Quartiervertreterin Tonja Zürcher und Unia-Sekretär Roman Künzler.

mit einer Art „Halbanschluss“ angeschlossen. Der Gemeinderat wolle schon lange eine Verbesserung, was aber an den dafür nötigen Verkehrsströmen und den fehlenden finanziellen Mitteln scheiterte. Mit dem Containerterminal würden die Parameter für einen Vollanschluss erreicht. Man wolle nun einen entsprechenden Antrag auf kommunaler Ebene und dann beim Regierungspräsidium in Freiburg einreichen. Komme dies alles zustande, sei die nächste Stufe der deutsche Bundesverkehrswegeplan.

Zur Finanzierung: Das „Weiler“-Projekt kommt laut Amacker mit 10-20 Mio. Euro deutlich günstiger zu stehen. Diese Summe verstehe sich allerdings ohne die Kosten für den Autobahnanschluss. Auch die Initianten dieses Projekts erhoffen sich Bundesbeiträge, die seit den Beschlüssen zum Güterverkehrsgesetzes nun möglich sind. Man sei aber bereit, selbst kräftig in die Tasche respektive in die Unternehmenskasse zu greifen. Nicht geplant sei, den Kanton Basel-Stadt um Beiträge anzugehen.

Fenaco-Siloneubau im Auhafen



Mit der Grundsteinlegung am 31. Mai startet die fenaco Genossenschaft ihren Siloneubau im Basler Auhafen. Dabei wird Lagerraum für ca. 40'000 t Getreide, Oelsaaten und Futtermittel-Rohprodukte entstehen. Das Bauvorhaben umfasst ein neues 70m hohes Silogebäude welches für die Lagerung von Getreide, Oelsaaten und Futtermittel-Rohprodukte geeignet ist. Die bestehenden 55m hohen ehemaligen Sandsilos werden zu Getreidesilos umgebaut. Mit einem neuen Portalkran werden die Schiffe mit einer Kapazität von 250 t pro Stunde gelöscht, ebenso kann per Bahn angedient werden. Für den Verlad der Ware werden eine neue Bahnverladeanlage und eine LKW-Verladestrasse eingerichtet. Die Annahmestelle für die Bauern wird mit einer Leistung von 150t pro Stunde installiert. Bereits 2013 konnte die fenaco die Parzelle im Auhafen im Baurecht mit den bereits bestehenden Gebäuden von der Firma Sibelco erwerben. Nach entsprechenden Arrondierungen und der Integration von Teilen des Grundstücks des Düngerhändlers Landor, welcher ebenfalls zur fenaco Genossenschaft gehört, stehen dem Unternehmen nun ca. 10'000 m² zur Verfügung. Der Baubeginn ist für Anfang Juni geplant. Die Anlage soll im Winter 2017/2018 in Betrieb genommen werden. Mit dem Bauvorhaben im Basler Auhafen konnte auch eine Lösung für die Sammelstelle im Basler Dreispitz gefunden werden: Die vorhandene Lagerraumkapazität dieser Sammelstelle ist im Vergleich zu der übernommenen Erntemenge gering und führt immer wieder dazu, dass in der Erntezeit Volumen ausgelagert werden müssen, was zu unerwünschten zusätzlichen Kosten führt. Dies vor allem dann, wenn Getreide und Oelsaaten aus Kapazitätsgründen nicht direkt den Verarbeitern zugeführt werden können.

Foto: Fenaco

VO GÜTG: Anliegen SVS-SRH aufgenommen

Der Bundesrat hat per 1. Juli 2016 die Verordnungen zum Gütertransportgesetz beschlossen. Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind erfreut, dass die in der Anhörung gewünschten Änderungen weitgehend übernommen wurden. So ist es für die Rheinschifffahrt von grosser Bedeutung, dass im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs zu den Rheinhafenterminals die Rückerstattung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhalten bleibt. Dies schafft gleich lange Spiesse für die Verkehrsträger Schiff und Bahn. Der ursprüngliche Entwurf sah keine Rückerstattung der LSVA für die Schifffahrt vor. Die SVS und SRH begrüßen sehr, dass diese Änderung nun in der beschlossenen Schwerverkehrsabgabenverordnung Eingang gefunden hat.

Ebenfalls begrüßen SVS und SRH die differenzierten Anforderungen beim Sicherheitsmanagementsystem zwischen öffentlicher Eisenbahninfrastruktur und privaten Anschlussgleisen. Im Verordnungsentwurf war eine praktische Gleichstellung der einfacheren Betriebsverhältnisse eines Anschlussgleises mit den höheren Anforderungen des Betriebs auf einer Strecke vorgesehen. Im Gebiet der Rheinhäfen sind 40 private Anschlussgleisbetreiber tätig.

Die vom Bundesrat beschlossene Regelung, wonach Investitionsbeiträge für Hafenanlagen in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen geleistet werden (statt à fonds perdu-Beiträge wie bei Terminals und Anschlussgleisen), nehmen die SVS und SRH zur Kenntnis. Eine Gleichbehandlung der Schifffahrt mit den weiteren Verkehrsträgern ist damit nicht gewährleistet. Die Umwandlung des Darlehens in Eigenkapital durch den Bund ist aber langfristig prüfenswert. Bei der Bemessung der Beteiligung wird dannzumal auch der Unternehmungswert zu berücksichtigen sein.

BPG-Sommerprogramm:

Flusspiraten und Mord an Bord

Seit Juni ist das erfolgreiche Familientheater „Flusspiraten“ wieder auf dem Rhein unterwegs, bei dem die ganze Familie, aber besonders die Kinder, mit einem kühnen Abenteuer unterhalten werden. Ebenfalls bis September findet wieder die Fahrt „Mord an Bord“ auf dem Rhein statt und unterhält die Gäste mit einem spannenden Kriminalfall und einem Dreigang-Menu.

Die Erlebnisfahrt „Flusspiraten“ findet jeweils an den ersten beiden Sonntagen im Monat statt, und zwar auf der MS „Baslerdybli“. Die mitfahrenden Kinder werden in das Theaterstück einbezogen und können mithelfen, einen von Piraten entführten Mann zu finden. Der Preis beträgt Fr. 30.- für Erwachsene und FR. 15.- für Kinder. Inbegriffen sind Fahrt, Theaterstück, Sirup sowie eine kleine Überraschung. Ein-

steige- und Landeort ist die Schiff-lände. An den Veranstaltungstagen gibt es je zwei Vorstellungen mit Beginn ab 14.00 und 16.00 Uhr.

Gleich alle Gäste werden im Fall der Erlebnisfahrt „Mord an Bord“ ins Geschehen einbezogen. Sie dürfen mithelfen, einen kniffligen Kriminalfall zu lösen. Das neue Stück handelt unter dem Titel „Die Organisation“ von zwei rivalisierenden mafiösen Unternehmen, bei deren Fehde es

zu einem tödlichen Zwischenfall kommt. Daneben geht es in bestem „Romeo und Julia“-Stil um das Liebesglück von Lucia und Dante, die das Pech haben, dass ihre Eltern Anführer der rivalisierenden Gangs sind.

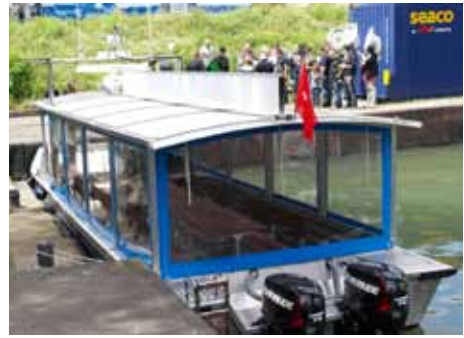
Der Preis von Fr. 99.- umfasst die Schifffahrt, den Welcome-Drink, ein Drei-Gang-Menu und das Theaterstück. Abfahrt ist jeweils am Dreiländereck (18.30 Uhr) und Schiff-lände (19.15 Uhr). Rückkehr um 22.45 reswp. 23.15 Uhr. Die nächsten Vorstellungen sind am 24. Juni, 26. August, 10. September und 22. September. Die Tickets müssen im Vorverkauf bei der BPG an der Westquaistrasse, an der Schiff-lände oder unter www.bpg/erlebnisfahrten bezogen werden.

Kieldrechtschleuse wird royal eröffnet



Am 10. Juni erhält der Antwerpener Hafen hohen Besuch. Dann wird der belgische König die Kieldrechtschleuse – nach Angaben des Hafens die grösste Schleuse der Welt – offiziell einweihen. Der Bau der Schleuse war notwendig, um das linke Scheldeufer besser zugänglich zu machen und den Unternehmen in diesem Teil des Hafens mehr Betriebssicherheit zu gewähren. Die Kallosschleuse hat inzwischen ihr Limit erreicht. Die Investitionen werden sich durch grössere maritime, industrielle und logistische Aktivitäten im Antwerpener Hafen und insbesondere in der Region Waasland bezahlt machen und neue Arbeitsplätze in der Region schaffen. Dank der Kieldrechtschleuse kann der Antwerpener Hafen jetzt eine treffende Lösung für die ständig wachsenden Schiffsgrössen anbieten. Die neue Schleuse bietet eine Menge Vorteile: geringere Wartezeiten für die Schiffe, mehr Schiffstransporte und somit auch eine höhere Wertschöpfung sowie eine raschere Route für die Schiffe und den Hinterlandtransport. Das Projekt ist auch Bestandteil des ehrgeizigen europäischen Plans, bis 2030 ein transnationales und multimodales Transportnetz zu entwickeln. Der Antwerpener Hafen ist ein wichtiger Knotenpunkt des neuen EU-Kernverkehrsnetzes.

Rhyblitz herzöglich getauft



Im 15. Jahr seit Firmengründung konnte Rhytaxi-Besitzer René Didden am 4. Januar seinen fünften Neubau in Betrieb nehmen. Ein Schiff wurde früher einmal wieder abgegeben, so dass das Unternehmen vier „Taxi“ in Fahrt hält. Auf den Namen „Rhyblitz“ getauft wurde das Schiff von Basels Finanzministerin Eva Herzog. Es ist das erste zweimotorige Schiff der Diddenschen Flotte; 11 m lang und etwa 3 m breit kann es maximal zwölf Personen aufnehmen. Der „Rhyblitz“ ist mit allen erdenklichen Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet wie Doppelboden oder Kollisionsschott. Er ist ab sofort für alle Fahrten buchbar unter www.rhytaxi.ch oder +41 (0)61 273 14 14.

Parlamentarischer Abend des BDB in Berlin: Sorge um marode Infrastrukturen

Die Infrastruktur längs der Flüsse und Kanäle befindet sich in einem zunehmend besorgniserregenden Zustand. Die überwiegende Zahl der Schleusen in Deutschland sei überaltert und baufällig. Doch weder Geld noch Personal seien in ausreichendem Masse vorhanden, um hier gegenzusteuern. Der Verfall werde von der breiten Bevölkerung nicht registriert, denn sie ist – mit Ausnahme der Tagesausflugs- und Kabinenschiffahrt – nicht unmittelbar betroffen. Auf diese Missstände machte der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), Martin Staats (Bild: Mitte), Ende Mai in Berlin aufmerksam.

Was der Ausfall auch nur einer baufälligen Schleuse für gravierende Folgen für die Wirtschaft und die verladende Industrie haben kann, verdeutlichte der Vorstand der MSG anhand eigener Erfahrungen in seinem Unternehmen am Beispiel der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn am Main-Donau-Kanal. Er wies weiter darauf hin, dass die fehlenden Ausbaumaßnahmen, etwa an der Donau, den Unternehmern in der Binnenschiffahrt im vergangenen Sommer wegen des lang anhaltenden Niedrigwassers sehr viel Geld gekostet hätten.

„Fahren auf Verschleiss“ reicht nicht

Staats forderte von der Politik deshalb ein schnelles und energisches Handeln: „Das ‚Fahren auf Verschleiss‘ muss ein Ende haben: Mehr Geld für die Infrastruktur

reicht nicht aus – die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung braucht auch mehr qualifiziertes Planungspersonal, um den Sanierungsstau aufzulösen und den Schiffsbetrieb aufrecht zu erhalten. Der Erhalt des Vorhandenen muss dabei Priorität

vor vorgesehenen Ausbaumaßnahmen haben!“ Dem stimmten die Mitdiskutanten an diesem Parlamentarischen Abend uneingeschränkt zu. Durch Neuanstellungen in der Verwaltung, gezielter Nachwuchswerbung und durch eine steigende Investitionslinie in der Infrastruktur soll nun ein Kurswechsel erfolgen.

Eine Herkules-Aufgabe wartet

Der aktuelle Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes und der nun vorgelegte Netzzustandsbericht, der Auskunft über den Erhaltungszustand und die Investitionsnotwendigkeiten gibt, zeigen ein deutliches Bild: Das Land steht vor einer „Herkulesaufgabe“, den schleichenden Verfall zu beenden und dringend notwendige Ausbaumaßnahmen



an heute schon hoch belasteten Strecken an Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Mosel oder Neckar durchzuführen. „Die vom Bundesverkehrsministerium vorgesehenen Ausbauprojekte sind in Summe betrachtet korrekt. Mittelverfügbarkeit und Mittelnotwendigkeit klaffen allerdings eklatant auseinander“, kommentierte Staats die Unterlagen.

Ungemach droht aus Brüssel

Ungemach droht dem europäischen Schifffahrtsgewerbe zudem aus Brüssel: „Die Neufestsetzung der Abgasgrenzwerte bei Neumotorisie-

rungen hilft weder der Schifffahrt, noch der Umwelt: Zu ihrer Einhaltung bedarf es Partikelfilter, die es entweder noch gar nicht gibt, exorbitant teuer sind oder deren Praxistauglichkeit erst noch belegt werden muss. So wird eine frühzeitige Umstellung auf besonders schadstoffarme Motoren nicht stattfinden können. Vorhandene Motoren werden vielmehr so lange wie möglich im Einsatz gehalten. Wir erwarten von der Politik Augenmass!“, erklärte Staats.

Wenig hilfreiche Vorschriften

Wenig hilfreich seien zudem die derzeitigen Absichten der Brüsseler Bū-



rokraten, die Standards für die Befähigungen in der Binnenschifffahrt abzusenken.

Abo - oder Mitglied

Diese Publikation geht allen Mitgliedern der SVS gratis zu. Sie kann aber zum Preis von SFR 60.- im Inland resp. von SFR 95.- im Ausland abonniert werden. Bestellungen unter svs@swissonline.ch. Oder werden Sie Mitglied der SVS. So erhalten Sie nicht nur die zehn jährlichen Ausgaben des «SVS aktuell», sondern auch wertvolle Infos und Kontakte an der Mitgliederversammlung und am Herbstapéro.

Nähere Angaben erteilt Ihnen die Geschäftsstelle der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft.

Tram im Rheinhafen?



Als Hinweisschild vor unbewachten Bahnübergängen kennt das schweizerische Strassenverkehrsgesetz zwei Varianten: Tafel Nr. 116 (schwarze Dampflok auf weissem, rot umrandetem Dreieck – weltweit bekannt) für Eisenbahnen und Nr. 118 (Tram statt Dampflok – nur in der Schweiz gültig) für Strassenbahnen. Da auf den Gleisen der Hafenhafenbahn seit über 50 Jahren keine Dampflok mehr verkehrt, wurde zuständigenorts verfügt, die Tafeln 116 durch die 118 zu ersetzen. Reaktion eines alten Rhyhäfellers: Gohts no? Doo fahre doch keine Drämli! Idealerweise müsste hier ein Güterzug dargestellt werden. Doch da stellt sich sogleich die Frage: Welches Schweinderl hätten's denn gern? Ein Containerzug? Ein Kesselwagenzug? Ein paar Silowagen wären auch nicht schlecht. Als Traktionsmittel käme nur eine Diesellok in Frage, da sich über den Hafenhafengleisen mit unbewachten Bahnübergängen keine Fahrleitung befindet. Nicht einfach! Vor dem Hintergrund dieser komplizierten Materie wirkt der behördliche pro-118-Entscheid gar nicht mehr so abwegig, zumal seit der Verlängerung der Linie 8 bis zum Bahnhof Weil a. Rh. der Schnäppchenjäger-Express mehr oder weniger regelmässig über den Zufahrtskanal zum Hafenbecken II fährt. Überdies waren in der Vergangenheit – wie Figura zeigt – tatsächlich schon Trams auf dem Hafeneck zu sehen. So z.B. im Januar 1995, als ausrangierte Motorwagen und Anhänger der Berner und Zürcher Verkehrsbetriebe nach Nordkorea verschifft wurden.

Parlamentarische Gruppe Schifffahrt:

Hochsee- und Binnenschifffahrt Hand in Hand

Zum zweiten Mal fand ein Anlass der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt im Berner Hotel Bellevue diesen Mai gemeinsam statt. Im Vordergrund stand das Thema Bürgerschaftskredite - ein ausführlicher Bericht ist auf den vorderen Seiten zu finden. Hier nun noch einige Impressionen:



Hier erleben Sie:

- Die Geschichte der Rheinschifffahrt vom Mittelalter bis in die Moderne
- Die aktuelle Funktion Basels als moderne Logistikdrehscheibe

Unsere Ausstellung für SIE

- Führungen mit kundiger Leitung.
- Selbst ein Schiff steuern am Simulator.
- Knoten und Spleissen lernen.
- Wir organisieren Ihre Apéros Mitarbeiteranlässe, Jubiläen, Vereinsausflüge, etc.
- Verknüpfung mit Hafenföhrungen möglich.



Fragen Sie uns an!

Ausstellung «Verkehrsdrehscheibe», Westquaistrasse 2, 4057 Basel/Kleinhüningen. Öffnungszeiten März - Oktober: Di. - So., 10.00 - 17.00 Uhr; Dezember - Februar: Di. / Sa. / So. 10.00 - 17.00 Uhr. Für Gruppen auf Anfrage, auf Wunsch inkl. Apéros, Führungen und Simulatorbetrieb: 061 631 42 61/65, www.verkehrsdrehscheibe.ch; kontakt@verkehrsdrehscheibe.ch

Worldwide Connected



Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der Knotenpunkt am Güterverkehrs-Korridor Rotterdam-Basel-Genua. Jährlich werden in den drei Hafenteilen in der Region Basel sieben Millionen Tonnen Güter und 100 000 Container umgeschlagen, das entspricht zehn Prozent aller Schweizer Importe. Eine exzellente Anbindung auf Schiene und Strasse ermöglicht den Transport von Gütern aller Art. 80 Hafenfirmer stellen Lagerkapazitäten für Container sowie Schütt-, Stück- und Flüssiggüter zur Verfügung.

**Schweizerische
Rheinhäfen**

Basel Kleinhüningen Tel. +41 61 639 95 95
Birsfelden info@portof.ch
Auhafen Muttenz www.port-of-switzerland.ch

