

SVS-GV 2011:**«Waldhof» und Berufsreform als Hauptthemen**

Die Havarie vor der Loreley und die vor dem Abschluss stehende Berufsreform standen im Mittelpunkt des Präsidialreferats an der 107. ordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS). Der Anlass wurde von einer Rekordzahl von über 140 Personen besucht. Mit Bruno Imhof wurde ein neues Mitglied in die Geschäftsleitung gewählt.

Als «schockierend» bezeichnete SVS-Präsident Ralph Lewin die Havarie der «Waldhof» im Januar vor der Loreley. Schockierend zum einen aufgrund der damit verbundenen Todesfälle; Lewin sprach den Angehörigen sein Beileid aus.

Seltener Vorfall

Schockierend aber auch, weil solche Vorfälle in der Binnenschifffahrt im Gegensatz zum Strassenverkehr äusserst selten seien. Immerhin - so der SVS-Präsident - dürfe man angesichts dieser Seltenheit aber auch dankbar zur Kenntnis nehmen,

dass der Transportträger Schifffahrt sehr sicher sei.

Binnenschifffahrt ist sicher...

Dies lässt sich laut dem SVS-Präsidenten auch mit der Tatsache beweisen, dass es mehr als 25 Jahre her ist, dass der Güterverkehr auf dem Rhein unfallbedingt längere Zeit gesperrt war - nämlich bei der Havarie der „Corona“ an der Mittleren Rheinbrücke in Basel. Lewin relativierte: «Dass die Rheinschifffahrt ein derart sicherer Verkehrsträger mit äusserst geringer Ereignisdichte ist, wird allerdings diejenigen

Dank an BIRSTERMINAL..

Zum zweiten Mal hat also die SVS-GV auf einem Schiff stattgefunden. Dies ist damit nicht mehr ganz neu. Überhaupt nicht neu, sondern eine alte und bestens bewährte Tradition ist, dass sich ein Mitglied unserer Vereinigung bereit erklärt, nach dem offiziellen Teil den Apéro für Mitglieder und Gäste zu offerieren. Dieses Jahr hat die BIRSTERMINAL mit Geschäftsleitungsmitglied Rolf M. Vogt diese Aufgabe übernommen. Im Namen aller Anwesenden, die auf dem Oberdeck die Sonne mit Getränken und Häppchen geniessen durften: Herzlichen Dank!

..an SCYLLA..

Genauso herzlich bedanken wir uns bei der Scylla AG, welche das Schiff kostenlos zur Verfügung gestellt hat, sowie an deren Vertreterin Claudia Schultze für die perfekte Zusammenarbeit.

..und an Petrus,

dass er es am Montag und Mittwoch regnen liess, nicht aber am GV-Tag!
André Auderset



Viel Prominenz beehrte die SVS-GV 2011, hier in der vordersten Reihe (v.l.n.r.) der Grossratspräsident Markus Lehmann, Landratspräsidentin Beatrice Fuchs, SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn und der baselstädtische Regierungsrat Christoph Brutschin.
Foto: Auderset

Inhalt

SVS-GV: «Waldhof» und Berufsreform als Hauptthemen	1
Dreifacher Dank	1
Renaissance der Binnenhäfen als logistische Knoten	4
Swiss Logistic Day: Mitmachen, präsentieren und gewinnen	5
Ausbildung zum Zolldeklaranten	5
Neuer Leiter der Zollstelle Weil-Autobahn	5
Verkehrspolitiker zu Besuch in den Rheinhäfen	6
Öffnung Klybeckquai	6
SVS-GV 2011: Sonnendeck trug seinen Namen zu Recht	7
DATACENTER und webentry.ch: Win-Win-Situation für alle	8
Analyse des EU-Weissbuchs	10
EBU-Seminar in Brüssel	11

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
Laupenstrasse 27, 3001 Bern, Tel. 058 358 53 53, marine@allianz-suisse.ch



Impressum

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset,
+41 61 631 29 19
svs@swissonline.ch

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln

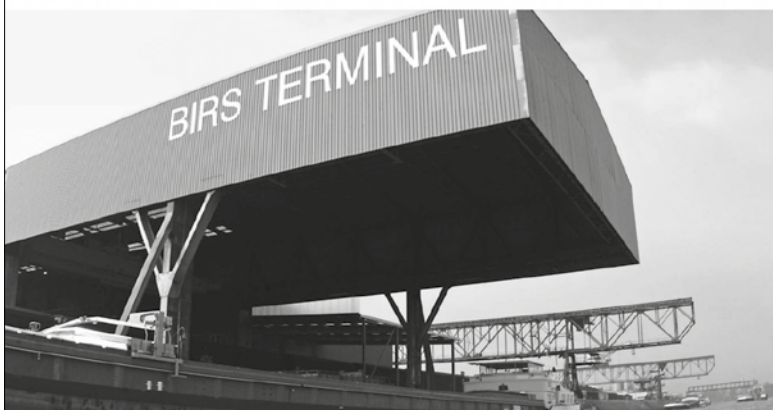
Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen.

BIRS TERMINAL. Your partner for trimodal logistics.

BIRS TERMINAL ist Ihr Partner bei der Bildung pan-europäischer, trimodaler Transportketten Wasser - Schiene - Strasse.

Als spezialisiertes, neutrales Unternehmen für Transport-, Umschlags- und Lagerlogistik sowie Projektspedition und Industrieverpackung sind wir Ihr idealer, zuverlässiger Logistikpartner. Wir haben folgende Dienstleistungspakete für Sie entwickelt:



- Humidity sensitive: feuchtigkeitsempfindlicher Güter wie Stahl, Zellstoff, Papier, usw.
- Bulk Cargo: Baustoffindustrie, Energieversorgung und Recyclingindustrie
- Long Products: Konstruktionsstahl, Spundwandbohlen, Eisenbahnschienen, Röhren
- Container: regelmässige Abfahrten mit Linienschiffen auf Rhein und Rhône
- Project Cargo: Konzeption, Planung, Organisation und Durchführung
- Industrial Packing: Verpacken industrieller Güter nach international gültigen Normen

BIRS TERMINAL

Hafenstrasse 54
Postfach
CH-4127 Birsfelden

Tel. +41 (0)61 377 80 00
Fax +41 (0)61 377 80 10
www.birsterminal.ch

BIRS TERMINAL

unserer Mitglieder nicht trösten, die durch die Havarie vor der Loreley massive wirtschaftliche Einbussen erlitten haben. Die SVS-Geschäftsstelle hat unverzüglich alles unternommen, um diese Mitglieder zu unterstützen – so etwa mit (erfolgreichen) Abklärungen betreffend der Möglichkeit von Kurzarbeit. Hier gilt mein Dank auch den zuständigen Ämtern für ihre Unterstützung. Die SVS wird es auch weiterhin als vornehmste Aufgabe betrachten, ihren Mitgliedern in solchen Ausnahmefällen beizustehen.»

...und unverzichtbar

Das Vorkommnis zeigt für den SVS-Präsidenten aber noch etwas anderes – und das mache doch wieder Mut: «Der Verkehrsunterbruch bewies nämlich auf das klarste, dass die Binnenschifffahrt unverzichtbar ist. Es war nämlich keineswegs so, dass die Container einfach auf anderen Wegen zwischen Rotterdam oder Antwerpen und Basel zirkulierten. Nein, sie blieben in der Mehrzahl liegen, bis die Schifffahrt wieder funktionstüchtig war. Zum einen hilft dies natürlich den betroffenen Firmen im Hafen, weil ein guter Teil der Transporte sozusagen „nachgeholt“ werden konnte. Und zum anderen ist dies der Beweis, dass wir gut daran tun, uns weiter für eine funktionierende, eine starke und

eine effiziente Güterschifffahrt auf dem Rhein einzusetzen. Wie sehr wir dieses „Tor zur Welt“ gerade in der Schweiz benötigen, merken wir dann besonders, wenn dieses Tor einmal in den Angeln klemmt.»

SVS-Forderung nachgekommen

Als wichtigen Eckpunkt des vergangenen Geschäftsjahres nannte Lewin die Medienkonferenz des Kantons Basel-Stadt zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen vergangenen Sommer: Zwei Basler Regierungsräte hätten an dieser Veranstaltung ein klares Bekenntnis zu einem starken Rheinhafen in Basel abgegeben. Dies sei ein sehr wichtiges Zeichen angesichts der bekanntermassen auslaufenden Baurechte am West- und Klybeck-Quai. Der SVS-Forderung «keine Aufgabe von Hafensflächen ohne adäquate Ersatz-Areale» werde damit Folge geleistet.

Positive Entwicklung

Der Kanton stehe zu seinem Hafen und will wenn irgend möglich sogar eine bessere, qualitativ höherstehende und effizientere logistische Nutzung ermöglichen. Einen Ausfluss dieser Stossrichtung sei auch aus der Studie zu erkennen, welche die Schweizerischen Rheinhäfen zusammen mit SBB Cargo in Auftrag



SVS-Präsident Ralph Lewin bei seinem Referat an der GV 2011.

gegeben haben, um zu evaluieren, was auf dem sogenannten Areal Basel Nord hinsichtlich eines multimodalen Terminals für Schiffs- und Bahnverkehre möglich ist. «Es ist kein Geheimnis», so Lewin weiter, «dass die SVS bei diesem Projekt einem zusätzlichen Hafenbecken den Vorzug gibt vor Lösungen mit Förderbändern oder ähnlichem.»

Bedauerliches Scheitern der Motion Janiak

Auch «Niederlagen» musste der Referent erwähnen. Eine solche Niederlage sei zweifellos die Ablehnung der Motion Janiak durch den Nationalrat, trotz grossem Einsatz von SVS und SRH um jede Stimme in der Grossen Kammer. Aber auch hier sei das Positive herauszustreichen: «Die Güterschifffahrt auf dem Rhein war auf Tagesordnung in Bern, die Kammern haben darüber diskutiert und sich mit diesem Verkehrsträger intensiv beschäftigt. Dies – und die vielen Kontakte, die wir beim Werben um den Vorstoss knüpfen konnten – werden uns bei einem nächsten Anlauf nützlich und gewinnbringend sein. Und wir werden – gemeinsam mit den Schweizerischen Rheinhäfen – zweifellos weitere Anläufe in diese Richtung nehmen – weil diese Richtung die richtige ist.»



Mit über 140 Personen konnte an der SVS-GV 2011 Rekord-Teilnehmerzahl verzeichnet werden. Fotos: Auderset

Als dritten und letzten Eckpfeiler des vergangenen Geschäftsjahr nannte Lewin die sogenannte Berufsreform «Matrose der Binnenschifffahrt». Aufgrund der geänderten Gesetzeslage auf Bundesebene musste der Berufslehrgang zum Matrosen sozusagen neu zertifiziert werden.

Vom Branchenverband zur OdA

«Die SVS mutierte in diesem Prozess vom Branchenverband zur OdA – Organisation der Arbeitswelt – so heisst das nämlich im entsprechenden

Bundesgesetz. Es war dies eine völlig neue Funktion – aber es ist auch eine sehr befriedigende, wenn wir helfen können, dass junge Leute den Beruf des Matrosen erlernen und dieser Beruf dank künftigem Abschluss mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis auch die nötige formelle Anerkennung erfährt. Es waren einige Sitzungen und viel Schreibearbeit nötig im Rahmen dieses Prozesses, wobei wir auf die wertvolle Hilfe der kantonalen und der Bundesbehörden sowie – speziell zu erwähnen – vieler Prakti-

ker aus Ihren Unternehmen zählen durften. Allen Beteiligten gilt mein besonderer Dank»

Künftige Daueraufgabe

Lewin betonte, dass dieses Projekt nur «vorerst» beendet sei. Eine solche Berufsreform sei ein immer weiterlaufender Prozess mit mindestens jährlicher Überprüfung, ob noch alles so stimmt, wie es jetzt festgelegt wurde. Die SVS werde deshalb die Rolle als OdA auch weiterhin ausfüllen.

Rainer Schäfer an der SVS-GV: Renaissance der Binnenhäfen als logistische Knoten

Binnenhäfen haben ungeachtet der Begehrlichkeiten von anderer Seite (Wohnen, Gewerbe, Kultur) eine gute Chance, wenn sie die nötige Grösse haben und sich als trimodale Schnittstellen positionieren. Dies wegen der Kapazitätsreserven und der Umstellung der Seehäfen auf mehr Schiff und Bahn im Hinterlandverkehr.

Der einzige Verkehrsträger, der noch Kapazitätsreserven hat, sei die Binnenschifffahrt - deshalb hätten die Binnenhäfen ihre Chancen, wenn sie sich als trimodale Drehscheiben präsentierten. Dies verdeutlichte Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BöB) und Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, in seinem Referat an der SVS-GV. Dies bedinge aber auch den Willen der Kommunen als Träger eines Hafens: «Es gibt Hafenstädte und Städte, die einen Hafen haben.» So seien die Hafenareale in Düsseldorf und sogar Duisburg immer mehr ampu-

tiert worden, während etwa Berlin den Stadthafen zu einem modernen Containerterminal entwickelt habe. Das vor allem im Containerverkehr einiges auf die Häfen entlang des Rheins zukommen werde, ist laut Schäfer allein durch die Entwicklung in den Seehäfen bedingt. Deren TEU-Mengen würden in den nächsten 20 Jahren um ein Mehrfaches steigen, und gleichzeitig müssten sich die Betreiber neuer Terminals vertraglich verpflichten, im Hinterlandverkehr vermehrt auf Schiff und Schiene zu setzen.

Schmerzfreie Niederländer

Wenn die Häfen nicht rechtzeitig reagierten und die nötigen Infrastrukturen bereitstellten, komme ein böses Erwachen, meinte Schäfer: «Die Niederländer sind da schmerzfrei. Die bringen die Container an die Grenze und von dort auf der Strasse weiter» - mit bekannten Folgen, s. Bild links.

Die Häfen müssten aber jetzt die nötigen Vorkehrungen treffen. Dies beinhaltet auch die Beachtung des Konfliktpotentials «Wohnen vs. Gewerbe/Industrie» hinsichtlich Immissionen und Verkehr. In den nächsten



...wobei wohl solche Schiffe trotzdem nicht auf dem Rhein zu sehen sein werden.

20 Jahren muss laut dem Referenten die Umwidmung weitere Hafenumflächen und der Verlust von bis zu 25 Standorten befürchtet werden. Der «Vorrat» an Erweiterungs- und Ausweichflächen sei dabei klar unzureichend: «So fahren wir an die Wand und hoffen, dass alles gut geht!» Hilfreich, um die Anforderungen der Zukunft zu bewältigen, sei der Zusammenschluss zu grösseren Hafengebilden, meint Schäfer. Düsseldorf und Neuss hätten dies vorgemacht; innerhalb von drei Jahren wurden zwei ehemaligen Konkurrenten erfolgreich fusioniert. Unabdingbar dabei sei es, die Mitarbeitenden «abzuholen», dies mittel Einführung von «Change Teams», intensiver Weiterbildung der Führungskräfte und Beteiligungen am Unternehmen. Die Reise geht laut Schäfer aber weiter: Nach einer strategischen Beteiligung am Rheinhafen Krefeld strebe man nun eine vertiefte Zusammenarbeit mit Köln an, dies mit dem Ziel einer gemeinsamen Gesellschaft für Hafen- und Bahnbetrieb.



Mit drastischen Bildern verdeutlichte der Referent, was passiert, wenn man die Kapazitätsreserven der Binnenschifffahrt nicht nutzt...

Swiss Logistics Day : Mitmachen, präsentieren und gewinnen

Zeigen Sie wie Ihre Logistik wirkt und gewinnen Sie gleich zweimal. Machen Sie mit am Swiss Logistics Day und am Swiss Logistics Award 2011. Gewinnen Sie Aufmerksamkeit. Präsentieren Sie sich am Swiss Logistics Day 2011 und lassen die Öffentlichkeit hinter die Kulissen blicken. Zeigen Sie Ihre zukunftsweisende Logistikleistung. Bewerben sie sich für den Swiss Logistics Award und gewinnen den bedeutenden Logistikpreis.

Bereits zum dritten Mal organisiert GS1 Schweiz am 16. September 2011 den Swiss Logistics Day, diesmal unter dem Motto «Logistik im Mittelpunkt». Wie die vergangenen beiden Jahre gezeigt haben, bietet dieser Anlass die Möglichkeit,:

- das Unternehmen positiv in der Öffentlichkeit zu inszenieren,
- Leistungen und Kompetenzen vorzustellen,
- Nachwuchs zu fördern und Talente anzuziehen,
- ganz allgemein Menschen zu begeistern und
- Goodwill für die Branche zu schaffen

Der Swiss Logistics Day entfaltet an einem einzigen Tag grosse Wirkung. Machen Sie mit, organisieren Sie einen eigenen Anlass oder werden

Sie sogar Partner! Jetzt registrieren unter: www.swisslogisticsday.ch

Swiss Logistics Award 2011

Gibt es im Unternehmen eine markt- und kundenorientierte Prozesslösung, welche eine echte Innovation darstellt? Eine Lösung, die mit ihrer Realisierung einen Markterfolg nachweislich eingeleitet hat? Dann melden Sie sich an für den Swiss Logistics Award. Unter der Leitung einer hochkarätigen Jury vergibt GS1 diese Auszeichnung jährlich unter zahlreichen Bewerbern.

- Kommunizieren Sie die Innovationskraft Ihrer Firma,
- erhöhen Sie ihren Bekanntheitsgrad,
- fördern Sie das Image und

GS1 als Organisator

GS1 Schweiz ist ein Fachverband von über 4500 führenden Unternehmen zur Optimierung der Wertschöpfungsketten vom Produzent bis zum Endverbraucher. Ziele sind die Verfügbarkeit, Sicherheit, Information, Nachhaltigkeit, Kostensenkung und Wertschöpfung zu verbessern. GS1 Schweiz ist als Not-for-Profit Organisation Betreiber eines nationalen und Teil eines weltweiten Netzwerkes von über 1,5 Millionen Unternehmen in über 140 Ländern und Mitglied des GS1 Weltverbandes, von Efficient Consumer Response Europe und der European Logistics Association ELA. www.gs1.ch.

- sorgen Sie für eine ausgezeichnete Reputation in der Branche!
- In der Vergangenheit gehörten etwa SBB Cargo, Victorinox oder Manor zu den Gewinnern. Immer wieder haben sich aber auch KMU durchgesetzt. Mit dem Ausfüllen der Kurzanmeldung bis 27. Mai 2011 unter www.swisslogisticsaward.ch sind Sie dabei!

Neuer Leiter der Zollstelle Basel/Weil-Autobahn



Rolf Tschudi wurde zum neuen Leiter des Zollinspektorats Basel/Weil-Autobahn ernannt. Er trat sein Amt am 7. März 2011 an. Tschudi, Jahrgang 1958, leitete seit 2003 das Zollinspektorat Basel/St. Louis-Autobahn an der Grenze zu Frankreich. Zuvor arbeitete er bei den Zollstellen Stein/Bad Säkingen und Muttenz in leitenden Positionen. Der 52-jährige ist Bürger von Zeiningen AG, verheiratet und Vater von zwei Jugendlichen. Der bisherige Zollinspektor, Ruedi Flükiger, leitete während knapp 11 Jahren das Zollinspektorat Basel/Weil-Autobahn und tritt nun in den Ruhestand.

Ausbildung zum Zolldeklaranten

Im September 2011 findet wieder ein Lehrgang Zolldeklarantin/Zolldeklarant SPEDLOGSWISS statt. Der Lehrgang vertieft die in der Berufspraxis erworbenen Kenntnisse im Zollwesen und führt zum Ausweis Zolldeklarantin/Zolldeklarant SPEDLOGSWISS. Angesprochen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Bereich Verzollungen arbeiten oder damit zusammenhängende Tätigkeiten ausüben. Voraussetzung ist eine mehrjährige Berufspraxis in diesem Bereich. Die Ausbildung befähigt den Absolventen als Zolldeklarant tätig zu sein. Dieser Ausbildungslehrgang schafft zudem die Voraussetzung zum Besuch des Vorbereitungskurses auf die eidgenössische Berufsprüfung für Zolldeklaranten. Der Lehrgang findet statt, wenn sich mindestens zehn Personen anmelden. Weitere Auskünfte: Annelies Greney, SPEDLOGSWISS Tel. +41 (0) 61 205 98 16 annelies.greney@spedlogswiss.com

Verkehrspolitiker zu Besuch in den Schweizerischen Rheinhäfen



Am 7. April gaben sich Schweizer und europäische Verkehrspolitiker in den Schweizerischen Rheinhäfen die Klinke in die Hand. Auf Einladung von Präsenz Schweiz statteten die Verkehrsattachés der 27 EU-Mitgliedsstaaten den Schweizerischen Rheinhäfen einen Besuch ab. Petra Breuer (links), Leiterin der Abteilung Politik des Bundesamts für Verkehr, führte die Teilnehmenden in die schweizerische Verkehrspolitik ein: „Die wohl wichtigste Herausforderung der kommenden Jahre wird das Verhältnis von Güter- und Personenverkehr sein.“ Die Position der Rheinschifffahrt ergänzten Nina Hochstrasser (rechts) und Urs Vogelbacher (SRH) mit einem Referat zu den Schweizerischen Rheinhäfen. Auf der anschliessenden Kranbegehung bei swissterminal sowie beim Besuch der Verkehrsdrehscheibe Schweiz wurden den Besuchern die Zusammenhänge vor Augen geführt und erläutert.

Ebenfalls am 7. April hielt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats ihre Sitzung in Basel ab. Vorgängig besuchte auch diese Delegation den Rheinhafen Kleinhüningen und liess sich von Hafendirektor Hans-Peter Hadorn über die aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungsprojekte informieren. „Der Ausbau der Umschlagskapazitäten trägt zur Steigerung der Attraktivität der Rheinschifffahrt und zur Standortförderung der Region Basel bei. Das Sicherstellen der Kapazitäten unterstützt aber auch die Schweizer Verlagerungspolitik, indem die Rheinschifffahrt als ergänzende NEAT-Zulaufstrecke dienen kann.“ Der verzögerte Ausbau der Bahnstrecke am Oberrhein und die Möglichkeit, diese durch die Rheinschifffahrt zu ergänzen, war denn auch ein Thema der anschliessenden Diskussion.

Öffnung Klybeckquai für den Langsamverkehr

Die Uferstrasse am Klybeckquai ist bereits heute für Spaziergänger und Velofahrer zugänglich und wird auch genutzt. Allerdings ist das Gebiet nicht auf diese Art von Nutzung ausgelegt. Daher wurde im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen das Projekt zur Öffnung des Klybeckquais lanciert.

Dieses bezweckt, die Promenade für den Langsamverkehr besser zu erschliessen und attraktiver zu machen.

Die Umgestaltung wurde im vergangenen Jahr als erste konkrete Massnahme im Kontext der Hafen- und Stadtentwicklung beschlossen.

Da am Klybeckquai noch immer Mineralölumschlag betrieben wird, muss bei den Tankliegeplätzen aus Sicherheitsgründen ein Zaun realisiert werden. Dieser Zaun durchlief alle Stationen der Baubewilligung und wurde nun bewilligt.

Nina Hochstrasser

ULTRA BRAG

Binnenschifffahrt und Containerdienst
Transport, Umschlag und Lagerung
Internationale Spedition, Industrie-Verpackung

ULTRA-BRAG AG, Südquaistrasse 55, CH-4019 Basel, Telefon +41 61 639 72 00, Fax +41 61 639 72 10, info@u-b.ch

www.ultra-brag.ch

SVS-GV 2011: Sonnendeck trug seinen Namen zu Recht

Am Tag vorher und die Tage danach beherrschte der Regen Basel - am Veranstaltungstag der SVS-GV dagegen war eitel Sonnenschein, so dass der Apéro unter freiem Himmel stattfinden konnte - auf dem Sonnendeck der «Swiss Sapphire», das den Namen absolut verdiente. Hier einige Eindrücke von den anregenden Gesprächen, die unter den Gästen stattfinden konnten.



DATACENTER und webentry.ch: Win-Win-Situation für alle

Die vor über drei Jahren durch SPEDLOGSWISS ins Leben gerufene EDV-Plattform DATACENTER hat sich als Erfolg erwiesen. Auf dieser virtuellen Datendrehscheibe werden die Speditionsaufträge von den Verladern an die Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS übermittelt. Diese neue Dienstleistung ist für alle Beteiligten eine Win-Win Situation.



von
Philipp Muster,
SPEDLOGSWISS

Bis anhin musste der Spediteur/Zollagent mit jedem seiner Kunden eine individuelle EDV-Datenschnittstelle aufbauen und unterhalten. Das ist nicht nur aufwendig, sondern kostet auch schnell einige Zehntausend Franken. Die Datendrehscheibe von SPEDLOGSWISS namens DATACENTER schafft hier Abhilfe, in dem die Verbandsmitglieder mit nur einer einzigen EDV-Schnittstelle zu DATACENTER alle ihre angeschlossenen Verlager anbinden können.

Welche Vorteile hat der Verlager, wenn er seine Auftragsdaten über DATACENTER versendet?

Erstens muss nicht mit jedem einzelnen Speditions-/Logistikdienstleister eine separate Schnittstelle unterhalten werden und zweites können über diese Plattform im gewünschten Format des Kunden von jedem Dienstleister entsprechende Rückmeldungen von

Tracking&Tracing - Daten automatisiert zurückempfangen werden. Solche Rückmeldungen kann der Verlager für die Lieferantenbewertung nach ISO 9000 bestens gebrauchen. Ebenfalls lassen sich dadurch entsprechende dienstleisterübergreifende Statistiken erstellen, welche ohne einheitliche Datenstandards kaum möglich wären. Solche Anbindungen nennen wir auf dem DATACENTER «EDI-direct», da der Kunde/Verlager bereits seine Speditionsauftragsdaten in geeigneter elektronischer Form zur Verfügung stellen kann. DATACENTER erfüllt diese Aufgaben 24 Stunden/7 Tage in der Woche automatisch und protokolliert sämtliche Ein- und Ausgänge.

Was machen Kunden, die ihre Auftragsdaten nicht in EDV-Form zur Verfügung haben?

Mit der neuen integrierten Erfassungsmaske auf DATACENTER können auch kleinere Verlager ihre Speditionsaufträge an die Spediteure übermitteln. Diese Erfassungsmaske auf dem Internet kann der Kunde über die Webseite www.webentry.ch erreichen. So heisst übrigens auch

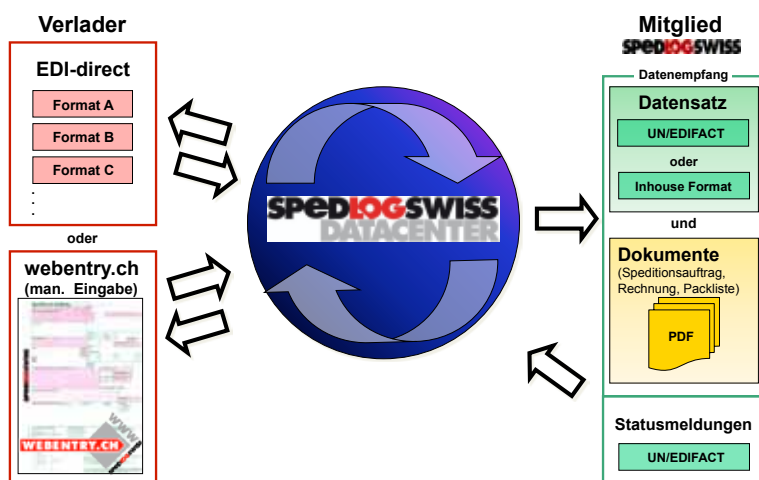
dieses Modul innerhalb DATACENTER: webentry. Der Kunde/Auftraggeber kann nach einer Registrierung sofort mit der Erfassung auf webentry.ch beginnen. Seine Aufträge werden automatisch nummeriert und auf der Plattform gespeichert. Selbstverständlich ist der Zugang zu webentry.ch mittels Login und Passwort geschützt und die Daten werden dank einer sicheren Internetverbindung (https) mit höchstmöglicher Zuverlässigkeit übertragen. Bereits versendete Aufträge können für einen neuen Auftrag ganz einfach kopiert werden. Begleitdokumente wie Handelsrechnungen, Packlisten oder Lieferscheine kann der Kunde in Form von PDF-Dateien einfach zum [webentry](http://webentry.ch)-Auftrag hochladen und ebenfalls mit an den Dienstleister übermitteln. Das ist sehr zeitsparend und – sofern es der Anwender will – vollständig elektronisch. Auch ein [webentry](http://webentry.ch)-Benutzer kann von Tracking&Tracing Daten der Dienstleister profitieren. Diese werden auf dem Webtool automatisch dem Auftrag zugeordnet und der Benutzer kann diese in der Auftragsübersicht ansehen. Ebenfalls kann er die erfassten Aufträge statistisch auswerten, was vorher (wenn überhaupt) nur manuell und mit grossem Aufwand zu bewerkstelligen war. Für die Schweizer Exportwirtschaft ergibt sich mit diesem System eine erhebliche administrative Erleichterung und zeitliche Einsparung.

Kann der Verlager auch Zolldokumente über diese Plattform generieren?

Nein, diese Funktion ist nicht vorgesehen, da eine solche Dienstleistung vom entsprechenden Spediteur/Zollagenten angeboten wird.

Wie steht es mit den elektronischen Veranlagungsverfügungen (eVV)?

Durch die elektronische Beauftragung an die Spediteure/Zollagenten werden entsprechende Referenz- und Rechnungsnummern des Kunden/Verlagers elektronisch übermittelt. Diese fliessen somit ohne manuelle Erfassungen in die entsprechenden Zolldokumente des Dienstleisters. Eine Sicherung der sogenannten «Prüfspur» für die MWST-Abrechnung ist somit



gewährleistet und nachvollziehbar. Auf dem webentry.ch kann der Kunde/Auftraggeber nach dem erfolgten Export seiner Sendung dank der Rückmeldung des neuen Access-Codes durch den Spediteur/Zollagenten seine elektronische Veranlagungsverfügung (eVV) einfach und unmittelbar von der Webseite der Zollverwaltung herunterladen und MWST-konform archivieren. Somit schliesst sich der Kreis. Der Kunde sendet seine Auftragsdaten, der Dienstleister wickelt den Transport und die Zollanmeldung ab und sendet die gewünschten Daten in Form von Rückmeldungen an den Kunden zurück. Eine Rundumkommunikation auf einer neutralen EDV-Plattform!

Was ist der Unterschied zur neuen elektronischen Verzollungsplattform der eidgenössischen Zollverwaltung namens «web-dec»?

Mit der Einführung der neuen Verzollungsplattform «web-dec» der Zollverwaltung wird das schon lange angekündigte Obligatorium zur elektronischen Zollanmeldung umgesetzt. Auf dieser Internetmaske können für den Grenzverkehr im Import und Export die Deklarationen für den Schweizer Zoll erstellt werden. Diese Deklarationen müssen aber zwingend immer bei einer Schweizer Zollstelle am Schalter zur Abfertigung vorgelegt werden. Dies bedeutet, dass ein solches Verfahren nur für Grenzabfertigungen und für den eigenen Verkehr dienlich ist. Kaum ein KMU-Verlader fährt jedoch selber mit seiner Lieferung über die Grenze. Notabene sprechen wir hier auch nur von der Schweizer Zollabfertigung! Eine Anmeldung beim ausländischen Zoll (z.B. Deutschland, Frankreich, Österreich etc.) ist nicht möglich und muss separat auf deren Systemen erledigt werden. Da diese web-dec Dokumente zwingend einer Zollstelle vorgelegt werden müssen, können diese Papiere bei einer Abfertigung durch den Spediteur/Zollagenten im ZV (zugelassener Versender) oder ZE (zugelassener Empfänger) nicht verwendet werden, da bei einer solchen Domizilverzollung keine Zollstelle mehr vorhanden ist. Diese web-dec Dokumente können somit vom

Dienstleister nicht verwendet werden und müssen nochmals manuell in e-dec oder NCTS erfasst und dem Zoll angemeldet werden. Ein unnötiger Mehraufwand, welcher nur zur Mehrkosten führt. Der zweite, jedoch viel wichtigere Unterschied zwischen der Zollplattform und dem webentry.ch sind nach unserer Einschätzung aber die verschiedenen Dateninhalte. Auf webentry.ch sprechen wir von einem kompletten Speditionsauftrag. Das sind also durchaus umfassendere Dateninhalte als diejenigen einer reinen Schweizer Zolldeklaration. Zum Beispiel können auf einer Zolldeklaration keine zusätzlichen Adressen wie Abholadresse, Lieferadresse, Bank- oder Akkreditivadressen aufgeführt werden. Ebenfalls sind sämtliche transportrelevanten Bemerkungen und Hinweise (wie z.B. spezielle Abladeinformationen, Ausliefertermine, Transportversicherungshinweise etc.) auf einer Zolldeklaration nicht enthalten und müssen dem beauftragten Dienstleister zusätzlich angegeben werden. Was ist hier einfacher als der elektronische Speditionsauftrag über webentry.ch?

Was kostet DATACENTER, EDI-direct oder webentry.ch?

Kunden, welche bereits Daten in einer Form zur Verfügung stellen (EDI-direct) können sich einmalig registrieren (Kosten CHF 120.-) und mit einer jährlichen Gebühr von CHF 120.- ihre Daten über unser DATACENTER versenden. Eine allfällig notwendige Anpassung und Schnittstelle wird separat verrechnet und



Diese Zeiten gehören mit DATACENTER endgültig der Vergangenheit an.



kann auf Wunsch offeriert werden. Kunden, welche keine elektronischen Daten zur Verfügung haben und über unser Webtool «webentry.ch» arbeiten möchten, können sich einmalig registrieren (Kosten CHF 60.-) und mit einer jährlichen Gebühr von CHF 60.- das webentry.ch uneingeschränkt benutzen.

Für unsere Mitglieder (Spediteure/Zollagenten) fallen neben einer Jahresgebühr von CHF 1500.- noch pro Transaktion (Speditionsauftrag) zwischen CHF 0.35 (für EDI-direct Aufträge) und CHF 0.45 (für webentry.ch Aufträge) Übermittlungsgebühren an. Eine eventuelle Schnittstelle zum Speditionssystem kann nach Wunsch offeriert werden. Mehr Informationen dazu können Sie gerne via Email anfordern: datacenter@spedlogs.ch

Welche Schnittstellen gibt es auf dem DATACENTER?

Bereits mehrere Verlader senden Ihre Auftragsdaten aus dem SAP über das DATACENTER zu ihren Dienstleister. Eine entsprechende SAP IDOC-Schnittstelle kann angeboten werden. Auf der Seite des Dienstleisters ist eine EDIFACT-Schnittstelle als Standard implementiert.

Sendungsdaten werden in diesem Fall im Format IFTMIN01B - SPEDLOGSWISS-Standard übermittelt. Zusätzlich sind bereits Schnittstellen zu Speditionssystemen wie zum Beispiel SISA, DACO implementiert und können angeboten werden. Nähere Informationen hierzu können Sie per Email anfordern datacenter@spedlogs.ch.

Welche Verbandsmitglieder sind bereits auf dem DATACENTER?

Auf unserer Webseite www.spedlogs.ch unter der Rubrik DATACENTER können Sie den aktuellen Stand der teilnehmenden Firmen abrufen. Fehlt Ihre Firma noch? Melden Sie sich doch gleich an. Das Anmeldeformular finden Sie ebenfalls auf unserer Website.

Weissbuch zur künftigen Verkehrspolitik: Zufriedenstellende Ankündigungen der Europäischen Kommission

Seit kurzem ist das Weissbuch der Europäischen Kommission zur künftigen Verkehrspolitik veröffentlicht. Dieser umfasst auch Aussagen zur Binnenschifffahrt und richtet sich natürlich an die Mitgliedsländer der EU. Trotzdem wird ein solches Werk auch auf die Schweizer Branche in ihrer internationalen Verflechtung nicht ohne Wirkung bleiben. Wir veröffentlichen deshalb nachstehend eine Einschätzung unseres deutschen Schwesterverbandes BDB.



von BDB-Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung,
RA Jens Schwanen

Beim deutschen Binnenschifffahrtssektor hinterlässt das am 28. März 2011 in Brüssel vorgestellte Weissbuch der Europäischen Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrsraum“ einen positiven Eindruck.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stellt zufrieden fest, dass die Europäische Kommission in der Darstellung ihrer Zukunftsvision für ein nachhaltiges europäisches Verkehrssystem die Binnenschifffahrt verstärkt einbezieht und dem Verkehrsträger auch weiterhin ihre Unterstützung zusichert.

Stärkere Position für Binnenschifffahrt

Binnenwasserstrassen sollen im europäischen Verkehrssystem zukünftig eine stärkere Position einnehmen, besonders beim Gütertransport in das Hinterland und bei der Verknüpfung der europäischen Meere. Die Kommission betont das Erfordernis effizienter Seehafenhinterlandverbindungen und spricht deren Ausbau für die Bewältigung eines gestiegenen Frachtaufkommens eine grundlegende Bedeu-



Das Weissbuch enthält zwar viel Wertschätzung der Binnenschifffahrt, jedoch keine Ansätze zur Realisierung dringend notwendiger Infrastrukturmassnahmen.

tung zu. Die Bestrebungen der Europäischen Kommission, geeignete Rahmenbedingungen zur Optimierung des Binnenmarktes im Binnenschiffsverkehr und Beseitigung von Hindernissen, die eine verstärkte Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt bislang verhindern, zu schaffen, stossen beim Binnenschifffahrtsgewerbe auf breite Zustimmung.

Wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes System

Die volle Unterstützung des BDB findet ebenso die massgebliche Zielsetzung der Kommission, zur Verwirklichung des langfristigen Ziels, ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem zu schaffen, den Ausstoss von Treibhausgasemissionen drastisch zu reduzieren. Im Jahr 2030 sollen die Emissionen rund 20 Prozent unter dem Niveau von 2008 liegen, und bis 2050 wird eine Reduzierung um mindestens 60 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 1990 angestrebt. Zur Erreichung dieses Ziels soll die Leistung multimodaler Logistikketten optimiert werden, unter anderem durch eine stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger.

Beabsichtigte Verlagerung begrüssenswert

Für den Bereich des Güterverkehrs wird beabsichtigt, auf Strecken über 300 Kilometern bis zum Jahr 2030 etwa 30 Prozent und bis 2050 mehr als 50 Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Wasserwege und die Schiene zu verlagern. Der BDB begrüsst diese konkrete Verlagerungsabsicht, insbesondere im Hinblick darauf, dass der Verkehrsträgervergleich der Planco Consulting GmbH aus dem Jahre 2007 „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Strasse, Schiene und Wasserstrasse“ zeigt, wie vorteilhaft der Transport per Binnenschiff ist.

Nicht zweckmässig erscheint aus Sicht des Gewerbes jedoch die Beschränkung auf Distanzen von über 300 Kilometern, da das Problem

der zunehmenden Überlastung der Strassenwege gerade auch kürzere Fahrstrecken betrifft. Auch auf kürzeren Strecken, gerade in staubelasteten Regionen, kann die Binnenschifffahrt durchaus Verkehre übernehmen. Erfreut ist der Branchenverband, dass im Rahmen der angekündigten Verkehrsverlagerung auch infrastrukturelle Belange Berücksichtigung finden. So ist es in der Unterlage der Satz zu finden: „Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden“.

Taten statt Wunschvorstellungen

Allerdings bedauert der BDB gemeinsam mit zahlreichen anderen Branchenverbänden des Güterverkehrs, dass seitens der EU offenbar keine Anstalten gemacht werden, einen deutlich spürbaren finanziellen Ansatz für die Realisierung solcher Infrastrukturmassnahmen bereitzustellen. Insofern besteht die Gefahr, dass die Absichten der Europäischen Kommission im Weissbuch Ausdruck eines Wunsches bleiben. Zumindest in der Bundesrepublik Deutschland ist die jahrzehntelange Unterfinanzierung für den Erhalt und Ausbau der Wasserstrassenmassnahmen offensichtlich aktenkundig. Das Bundesverkehrsministerium spricht selbst von jährlichen Fehlbeträgen von mindestens 500 Mio. Euro.

Angemessene Infrastruktur erforderlich

Ein angemessenes Infrastrukturnetz und eine intelligentere Nutzung desselben sind nach Ansicht der Kommission erforderlich, um die nötigen Änderungen des Verkehrs zu ermöglichen. Die EU-Behörde strebt einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum an. Bis zum Jahr 2030 soll ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-„Kernnetz“ erstellt werden; bis 2050 wird angestrebt, dass alle Seehäfen dieses Kernnetzes – wo möglich – an das Binnenwasserstrassensystem angeschlossen sind.

Aus dem Strategiepapier der Europäischen Kommission geht ein

QUALITY, OUR PASSION.



www.scylla.ch

weiteres Kernanliegen hervor: Die Reduzierung der Abhängigkeit des europäischen Verkehrssektors von fossilen Brennstoffen. Derzeit werden noch immer 96 Prozent des verkehrsbezogenen Energiebedarfs in der Europäischen Union durch Öl oder Ölerzeugnisse gedeckt. Im Hinblick auf knapper werdende Ölreserven, die zunehmend aus unsicheren Lieferquellen stammen, weist die Europäische Kommission auf die Notwendigkeit eines neues Mobilitätskonzepts hin, gestützt auf neue Technologien und ein nachhaltigeres Verhalten.

Für EU-Register und EU-Flagge

Letztlich unterstützt der BDB auch die Bestrebungen der Kommission nach einem EU-Register und einer EU-Flagge für den Binnenschiffsverkehr, jedoch nur, wenn dabei ein hohes Sicherheitsniveau beim Datenschutz gewahrt wird.

EBU-Seminar in Brüssel

Dem neuen Weissbuch der EU ist auch das Seminar der EBU gewidmet. Vortragende sind:

Siim KALLAS, Vizepräsident der EU-Kommission

Minister Dr. Pál VÖLNER, Ungarn

Fotis KARAMITSOS, Direktor bei DG MOVE, EU-Kommission

Peter VAN DALEN, Vize-Präsident TRAN-Committee

Nicolas BOUR, Direktor der Seine Nord Europe Mission bei den Voies Navigables de France,

Hans-Peter HADORN, Direktor Port of Switzerland, Basel

Gunther JAEGER, Präsident BDB, Duisburg

Cees DE WAAL, Direktor Teso Passenger Transport, Den Hoorn .

Das Seminar findet statt:

**Mittwoch, 4. Mai 2011,
14.00 Uhr , Hotel Sofitel,
Place Jourdan, Brüssel**

Weitere Infos: www.ebu-uenf.org



PORT OF
SWITZERLAND

WORLDWIDE CONNECTED

SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

Basel-Kleinhüningen • Birsfelden • Muttenz-Au

Telefon +41 61 639 95 95 • info@portof.ch • www.port-of-switzerland.ch

www.aebo.ch

AEGERTER & BOSSHARDT
Ingenieure und Planer



Wasser- und Hafenauspezialisten

**Ihr Logistikpartner
im Dreiländereck**

CH - Basel / Schaffhausen
DE - Weil am Rhein
FR - Saint-Louis

**Wincanton . . .
. . . more than you think!**



Binnenschifffahrt - Container
Schwergut - Landverkehre
Verzollungen - Distribution
Umschlag - Lagerung - Logistik



www.wincanton.eu

Wincanton AG
Südqualstrasse 14
CH-4002 Basel
Tel. +41 (0)61 638 41 41
Fax +41 (0)61 638 41 80
info.basel@wincanton.eu

Wincanton GmbH
Schiffstrasse 1
DE-79576 Weil am Rhein
Tel. +49 (0)7621 7907 0
Fax +49 (0)7621 7907 111
info.weil@wincanton.eu

Wincanton Transp. et Sces SAS
Rue des Transitaires
FR-68300 Saint-Louis
Tel. +33 (0)3 89 67 21 23
Fax +33 (0)3 89 70 10 82
info.saintlouis@wincanton.eu