

## Parlamentarische Gruppe Schifffahrt : Ausbau Hafen Rotterdam mit Folgen für die Schweiz

Die Ausbaupläne des Hafens Rotterdam haben weitreichende Folgen auch für die Schweiz und vor allem die Schweizerischen Rheinhäfen; dies erfuhren die Mitglieder der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt an ihrer Tagung am 31. Mai in Bern von Mathijs Verhagen vom Hafen Rotterdam. Um den massiven Mehrverkehren bis zum Jahr 2030 zu begegnen, muss schon heute am Oberrhein mit der Planung „exzellenter“ Strukturen angefangen werden.

Die Bedeutung des Hafens Rotterdam für die Schweiz zeigte der Referent schon anhand folgender Zahlen auf: Über 4 Mio. t pro Jahr in beiden Richtungen. Zum Vergleich: Über die Schiene rollen 800.000 t pro Jahr zwischen Rotterdam und der Schweiz. Beim flüssigen Massengut kommen vor allem Diesel und Benzin per Schiff, im maritimen Containerverkehr von und nach der Schweiz liegt Rotterdam auf Rang 1. Nimmt man den kompletten Güterverkehr, der via Binnenschiff in die oder aus der Schweiz geht, so hat Rotterdam einen Marktanteil von 62%.

Sowohl in absoluten wie in relativen Zahlen wird der Verkehr zwischen

dem Hafen Rotterdam und der Schweiz in Zukunft stark anwachsen, gab sich Verhagen überzeugt. Er verwies dabei auf die „Hafenperspektiven 2030“, die jüngst veröffentlicht wurden.

### Wachstum garantiert

An Hand von Modellen der Europäischen Kommission und des niederländischen Planungsbüros wurden verschiedene Modelle für die Zukunft erarbeitet mit Annahmen über die Entwicklung des Welthandels, des Ölpreises und der Demografie. Alle Modelle – so Verhagen – gehen von Wachstum aus, einige sogar von kräftigem Wachstum: „Jedenfalls



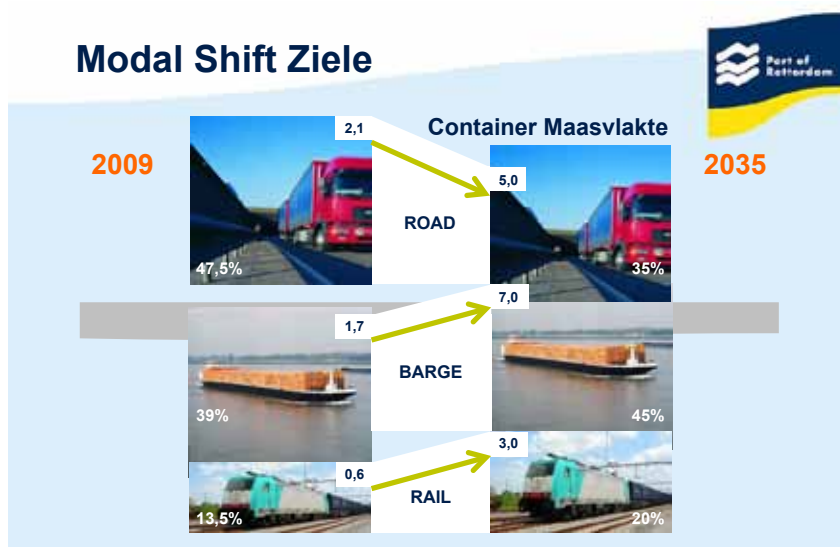
...dies zeigten die Ausführungen des Referenten, Mathijs Verhagen, an der Veranstaltung in Bern. Fotos: Auderset

kommen noch ganz grosse Mengen auf uns und auch auf die Schweiz zu!“

### Verdreifachung der Containerverkehre erwartet

Durch die Erholung des Welthandels, aber auch durch den Trend, immer mehr Produkte in Containern zu transportieren, wird in Rotterdam

### Modal Shift Ziele



Diese Graphik zeigt, wie sich der Modalsplit der Hinterlandverkehre des Hafens Rotterdam bis 2035 verändern werden. Es kommt damit einiges auf die Rheinhäfen zu, auch auf diejenigen in der Schweiz...

### Inhalt

Ausbau Hafen Rotterdam mit Folgen für die Schweiz	1
Weltpremiere bei Thurgau Travel	4
Erfolgreiche Gefahrguttage	4
Parlamentarische Gruppe Schifffahrt - ein Fotoreigen	5
FABI: Einseitiger Fokus auf Personenverkehr	6
10 Jahre Rhytaxi	7
Demag-Kräne nach Kanada	7
Vorbereitung der LNG-Nutzung in der Binnenschifffahrt	8
Deutsche Inland-ENC kostenlos verfügbar	8
Preis für Lorenz Gerteis	9
Rhenus: Erfolgreiche Schweizer Aktivitäten	10
Neuer BPG-VR	10
Ramsauer beim BDB	10

## 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](mailto: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](mailto:svs@swissonline.ch)

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln

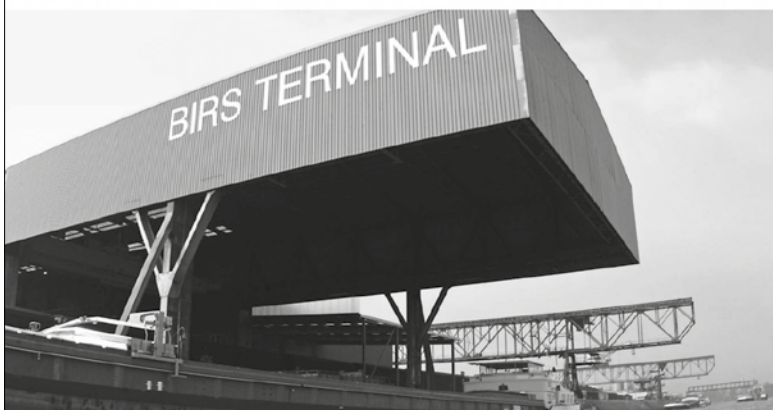
Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

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](http://www.birsterminal.ch)

**BIRS TERMINAL**

bis 2035 eine Verdreifachung der Containerhinterlandverkehre auf 18 Mio. TEU erwartet.

### Mit Investitionen durch die Krise

Um den künftigen Güterströmen Herr zu werden, wurde in der Krise und wird auch jetzt in Rotterdam kräftig investiert: bis 2015 allein rund 15 Mrd. Euro. Ungefähr 10 Mrd. davon sind private Investitionen, etwa für den Bau von neuen Anlagen für Flüssiggas, Gas- und Kohlekraftwerke oder Containerterminals. 4 Mrd. investiert der Hafenbetrieb selbst. Ein wichtiger, strategischer Baustein ist dabei die „Zweite Maasebene“. Durch diese neue Fläche wird der Hafen um ein Fünftel erweitert. Dies sind circa 2000 Hektar neues Land, davon 1000 Hektar für Hafentätigkeiten: das ist eine Fläche so gross wie Eurodisney in Paris.

Mit dem Bau der 2. Maasebene wurde im September 2008 angefangen. Sie wird in 2 Phasen gebaut. Die erste Phase wird 2013 beendet sein. Das ist auch das Jahr in dem wir das erste Schiff und die ersten Container erwarten. Insgesamt braucht man für die ganze Fläche 340 Millionen Kubikmeter Sand. Hiermit könnte man zweihundert mal die Schalke-Arena in Gelsenkirchen bis zum Rand füllen!

### 30 Mio. TEU Kapazität

Der Bau ist im Zeitplan, erklärte Verhagen: „Schon im Laufe dieses Jahres werden den Betreibern RWG und APMT ihre Teilstücke überge-

ben. Die können dann die Terminals bauen. Wir erwarten das erste Containerschiff in 2013.“ Insgesamt hat Rotterdam 2030 nach dem Bau der zweiten Maasebene eine Containerkapazität von 30 Mio. TEU. Davon werden ungefähr 18 Mio. Containerhinterlandverkehre sein. Und dies wiederum bedeutet laut Verhagen: „dass auch grössere Mengen auf die Schweiz zukommen werden, als Ziel- und Quellland oder im Transitverkehr.“

### Verlagerung auf Binnenschiff vertraglich bestimmt

Um diese Mengen zu bewältigen, braucht es eine Verlagerung beim Modalsplit. Rotterdam – so der Referent – will deutlich mehr über das Binnenschiff und die Schiene ins Hinterland bringen. Entsprechende Vereinbarungen wurden vertraglich mit den Betreibern der künftigen Terminals getroffen. Von der Maasebene – so der Inhalt – darf 2035 nur noch 35% (heute: 47,5%) mit LKW transportiert werden, 45% (heute: 39%) muss via Binnenschiff gehen (s. Graphik Seite 1). Verhagen warnte davor, dies zu unterschätzen: „Diese Ziele sind prozentual, absolut werden sich die Verkehre ja auch steigern. Dies bedeutet, dass der Verkehr auf dem Rhein von heute 1,7 auf etwa 7 Mio. TEU steigen wird!“.

Der Hafenbetrieb in Rotterdam hat die Führung im Projekt „Regie Binnenschiffahrt“ übernommen, erläuterte der Referent: „Wir bringen alle Parteien aus der Kette zusammen und suchen mit diesen nach Verbes-

## Deutschland macht Sorgen

*Besorgte Worte fand der niederländische Referent vor den Schweizer Parlamentariern zur deutschen Verkehrspolitik: „Wir folgen der verkehrspolitischen Debatte in Deutschland gespannt, und wir machen uns einigermaßen Sorgen. In Berlin stossen wir auf einen scharfen norddeutschen Wind. Die Themen Westanbindungen Rotterdam und Antwerpen kommt nach der Krise auf Bundesebene nicht mehr so gut an. Der für uns notwendige Ausbau der Betuwe-Linie mit einem dritten Gleis zwischen Emmerich und Oberhausen ist auf Jahre verzögert. Und es gibt darüber hinaus Gerüchte, dass die Bundesregierung im Rahmen der Wasserstrassenreform über einen Finanzierungskreislauf für Wasserstrassen nachdenkt. Ist die Mannheimer Akte auch dann noch immer gewährleistet? Ich bin der Meinung dass Rotterdam und die Schweiz, die auf beiden Seiten der Bundesrepublik Deutschland sind, sich zu diesen Themen öfter austauschen müssen. Deshalb sind wir froh dass in den vergangenen Monaten gute Kontakte angeknüpft worden sind zwischen der schweizerischen Botschaft in Den Haag und dem Hafenbetrieb.“*

serungen. Wir sind der Meinung, dass die Seehäfen in der Zukunft nicht nur mehr mit ihrer geografischen Lage konkurrieren, sondern auch aufgrund ihrer Position in der ganzen Logistikkette. Deshalb bemühen wir uns nicht nur im Hafen, sondern auch auf den Korridoren und im Hinterland. Dazu versuchen wir nicht nur, Marktanteile zu ge-



Januar 2009



April 2011

Hier sieht man eindrucksvoll, wie sich das Projekt 2. Massebene in den letzten zwei Jahren entwickelt hat.

winnen, sondern denken wir auch über Landlordpositionen nach. In dieser Hinsicht ist die Rhein-Ruhr Region sehr wichtig für Rotterdam. Sie ist ein Hub und eine Drehscheibe weiter nach Süd- und Osteuropa. Aber wir schauen nicht nur nach Duisburg und Umgebung. Auch anderswo entlang der Rheinschiene wollen wir intensiver zusammen mit Binnenhäfen und Terminals zusammenarbeiten.“

Die Schweiz ist dabei laut Verhagen einer der wichtigen Ansprechpartner: „Auch dieses Land muss sich vorbereiten auf ein starkes Anwachs-

sen des Welthandels. Dazu braucht es Infrastrukturen, und zwar nicht nur (aber auch) neue, sondern vor allem „exzellente“. Dies bedeutet, dass auch die bestehenden Anlagen besser und effizienter gemacht werden müssen. Rotterdam – so Verhagen – ist gerne bereit, dabei mitzuhelfen, auch in der Schweiz: „Die grösste Herausforderung für die Zukunft des Rotterdamer Hafens liegt im Bereich der Infrastruktur und der Erreichbarkeit unseres Hafens. Sowohl in dem Hafen und seiner direkten Umgebung, als auch auf den Korridoren und im Hinter-

land. Ein Seehafen ist nur so gut wie seine Hinterlandanbindungen.“

Der Rhein hat mit diesem hohen Mehrverkehr keine Mühe, ergänzte Ständerat Claude Janiak als Präsident der Parlamentarischen Gruppe – der Rhein kenne keinen Stau, höchstens die Häfen. In diesen müssten die Infrastrukturen bereitstehen, um die Verkehre abzunehmen. Angesichts der langen Zeitdauer für Projektierung, Einsprachebehandlung und Finanzierung solcher Anlagen sei es notwendig, gerade in der Schweiz umgehend mit der Planung zu beginnen.

## Thurgau Travel: Weltpremiere: Erstmals ein westliches Flussschiff in Kaliningrad



Nach jahrelangem Bemühen und Verhandlungen ist es Flussfahrten-Pionier Hans Kaufmann von Thurgau Travel als Erstem gelungen, mit einem seiner Flussschiffe in Kaliningrad, der russischen Exklave an der Ostsee, einzufahren. Die „Johannes Brahms“ traf am Montag, 23. Mai 2011 im Rahmen der Bernstein-Rundfahrt von Danzig über die Weichsel, die Flüsse Elbing und Pregel sowie das Frische Haff als erstes westliches Passagierschiff in Kaliningrad/Königsberg ein. Weitere Fahrten auf der Route Gdansk-Kaliningrad-Gdansk sind in den Monaten Juli und August geplant. Die „Johannes Brahms“ ist ein 4-Sterne-Schiff der Schweizer Reederei Swiss River Cruises International GmbH und fährt unter deutscher Flagge. In 40 komfortabel ausgestatteten Kabinen finden max. 80 Personen Platz. Alle Kabinen liegen aussen, sind mit grossen Panoramafenstern, zwei unteren Betten, Dusche/WC, Föhn, Telefon, TV, Minibar, Safe und Klimaanlage ausgestattet. Im eleganten Restaurant werden Sie mit kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnt. Unterhaltung und Abwechslung finden Sie in der grosszügigen Lounge. Wenn Ihnen aber der Sinn mehr nach frischer Luft steht, dann sind Sie auf dem Sonnendeck bestens aufgehoben und können dort den Ausblick geniessen. Mit dem geringen Tiefgang und dem absenkbaren Fahrstand passiert die „Johannes Brahms“ selbst flache Gewässer und niedrige Brücken. Auskünfte, auch zum weiteren Angebot mit gegen 100 Destinationen auf über 20 Flüssen von rund 50 Schiffen befahren bei Thurgau Travel AG, Weinfelden, Gratisnummer Schweiz: 0800 626 550.

## Erfolgreiche Münchner Gefahrguttag

Die Gefahrgutexperten trafen sich im späten Mai in München, um über Themen rund um die Gefahrgutpraxis zu diskutieren. Ein umfassendes Programm mit internationalen Referenten sorgt wieder für einen umfassenden Informationsaustausch in Sachen Gefahrguttransporte. Höhepunkt war eine Diskussionsrunde mit Richter Dr. Dennis Graf aus Montabaur, Rechtsanwalt Leo Bock aus Köln und dem Gefahrgutexperten Jörg Holzhäuser aus dem Rheinland-Pfälzer Innenministerium. Thematisch ging es um das aktuelle Problem der überarbeiteten Zurrkräftenorm DIN EN 12195. In diesem Zusammenhang führte Dr. Graf aus, dass ‚private Richtlinien‘ wie die VDI 2700 nicht unbedingt bindend sind. Schwerpunktmässig wurden die Änderungen, die im Gefahrgutrecht 2011 in Kraft getreten sind oder noch in Kraft treten werden, behandelt. Jörg Holzhäuser machte insbesondere auf die bevorstehende Inkraftsetzung der neu gefassten Gefahrgutbeauftragten-Verordnung zum 1. 9. 2011 aufmerksam. Es gab auch wieder zwei Länderthemen: Die Türkei ist 46. ADR-Staat geworden, aber es gibt noch kein ADR in türkischer Sprache. Aus Italien kam Dr. Elmar Knoll und referierte darüber, wie es in der Umsetzung des ADR südlich der Alpen bestellt ist. Auch dort gibt es Defizite zwischen den Vorschriften und der Praxis. Gleichwohl sind die Strafen recht hoch. So kostet beispielsweise eine „normale Übertretung“ 378,- €. Wenn der Gefahrgutbeauftragte seine Arbeit nicht ordentlich erledigt, dann sind bis zu 6.000,- € fällig.

## Parlamentarische Gruppe Schifffahrt : Treffen von Politik und Branche

Einmal mehr hatten die an Verkehrsthemen interessierten Politiker aus National- und Ständerat sowie die mit der Thematik befassten Behörden Ende Mai in Bern Gelegenheit, sich mit den Vertretern der Schifffahrts- und Hafenbranche auszutauschen. Hier einige bildliche Eindrücke.



## Vernehmlassung zu FABI: Einseitiger Fokus auf Personenverkehr

**Die Vorlage bezüglich Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), die sich zur Zeit in Vernehmlassung befindet, setzt den Fokus zu einseitig auf Projekte des Personenverkehrs. Der ohnehin schon benachteiligte Güterverkehr kommt nur marginal vor. Dies bemängeln die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) in ihrer Vernehmlassungsantwort. Die SVS, die sich im Rahmen von Cargo Forum Schweiz zu dieser Vorlage äussert, schliesst sich der Kritik vollumfänglich an.**

Die im März 2011 in die Vernehmlassung geschickte Vorlage FABI beinhaltet für die Schweizerischen Rheinhäfen weit reichende Konsequenzen. Zwei Drittel der in diesen Häfen umgeschlagenen Güter kommen oder gehen per Bahn. Damit sind SRH und die SVS als Branchenverband direktbetroffen und verpflichtet Stellung zu nehmen.

### Häfen sind auf Bahnanbindung angewiesen

Mit dem erwähnten Modal Split von zwei Dritteln Bahnverkehr sind die hiesigen Rheinhäfen auf leistungsfähige Bahnanschlüsse angewiesen. Die FABI-Vorlage ist in der vorgelegten Form jedoch essentiell eine Personenverkehrsvorlage. Wo der Güterverkehr erwähnt ist, kommt er nur marginal, sehr abstrakt oder unverbindlich vor. Konkrete Projekte

sind kaum auszumachen. Dies gilt in verstärktem Mass für die Region Nordwestschweiz. Eine verbesserte Bahn-Anbindung dieses eigentlichen Logistikzentrums ist für die gesamte Volkswirtschaft von strategischer Bedeutung.

### Jura-Durstich darf nicht aus den Traktanden fallen

Hierbei sollte insbesondere ein weiterer Juradurchstich, etwa mit einem Tunnel am Wisenberg, rascher und konkreter angegangen werden. Dass für den stärkstbelasteten Korridor der Schweiz (der vor allem auch im Import-Export-Verkehr bedeutend ist) für die kommenden Jahrzehnte keine konkreten Kapazitätserweiterungsprojekte geplant sind, könnte sich als strategischer Nachteil des Wirtschaftsstandorts Schweiz erweisen.



Die für den Güterverkehr konzipierte NEAT - hier bei der Durchstich-Feier des Gotthard-Basistunnels im vergangenen Oktober - muss auch für den Güterverkehr zur Verfügung stehen.  
Foto: UVEK.

SRH und SVS sind deshalb dezidiert der Meinung, dass kein Ausbau des Personenverkehrs ohne gleichzeitige Förderung des Güterverkehrs stattfinden darf. Entsprechende Massnahmen sind vorzusehen, z.B. keine dauernde Vorkonsumation der Gütertrassen gemäss NEAT-Botschaft zu Gunsten des Personenverkehrs. Hier sei auf das negative Beispiel der NEAT-Strecke durch den Lötschberg verwiesen, wo die – notabene explizit für den Güterverkehr gebaute – Verbindung derart vom touristischen und Pendler-Verkehr genutzt wird, dass der Güterverkehr Mühe hat, die notwendigen Trassen zu erhalten.

### Falsche Annahmen

Der einseitige Fokus auf Personenverkehrsprojekte rührt daher, dass die Bedarfsanalyse für den Güterverkehr von falschen Annahmen ausgeht. Im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren wird zwar korrekt festgestellt, dass es im Güterverkehr „vermehrte Kapazitätsengpässe auf der Nord-Süd-Achse und auf der Jurasüdfusslinie“ geben werde, welche „die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Standortqualität unseres Landes“ gefährden würden. Als einzige Massnahme ist jedoch die Schaffung von zusätzlichen Trassen genannt. Damit allein ist es nicht getan.

### Benachteiligter Güterverkehr

Der Güterverkehr ist dem Personenverkehr gegenüber massiv benachteiligt, da letzterer bei Verspätungen stets Priorität genießt. Und dies, obwohl der Güterverkehr deutlich bessere Auslastungswerte aufweist als der Personenverkehr. Auch wird der Import-Export-Verkehr über die Region Nordwestschweiz in dieser Betrachtung ausgeklammert. Die Datengrundlagen der Bedarfsanalyse sind nicht im Bericht aufgeführt. Auf Nachfrage gab das Bundesamt für Verkehr jedoch bekannt, dass bei der Rheinschiffahrt davon ausgegangen wurde, dass sich im Hinblick auf den Umschlag in den kommenden Jahrzehnten nicht viel

verändern wird. Dies kollidiert markant mit den Prognosen, die für die Rheinschifffahrt und die hiesigen Rheinhäfen gemacht wurden.

### Rasanter Verkehrszuwachs

Aufgrund von Ausbauplänen und der Anpassung des Modal Splits der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen (s. S. 1-4 in dieser Ausgabe) werden die Containerverkehre von und nach diesen Häfen massiv zunehmen. Von Antwerpen aus werden voraussichtlich schon 2020 mehr als anderthalbmal mehr Container die Schweiz via Bahn die Rheinhäfen erreichen. Und mit dem Bau der Maasvlakte II in Rotterdam könnte sich die Anzahl der über den Rhein in die Schweiz gelieferten Container sogar vervierfachen. Es ist also anzunehmen, dass bei der Bedarfsanalyse Güterverkehr für die

Nordwestschweiz von zu tiefen Zahlen ausgegangen wurde. (7) Schon in wenigen Jahren werden die Kapazitätsgrenzen in den schweizerischen Containerterminals erreicht sein. Es ist z.B. fast nicht mehr möglich, eine neue Verkehrsrelation Seehafen-Schweiz von Montag bis Freitag zu gleichen Abfahrtszeiten einzuführen. Zentral ist deshalb, neben der Streckenkapazität auch die Knotenkapazität bzw. die Umschlagskapazität mit zu berücksichtigen.

### „Basel Nord“ im Bericht vergessen

Das zusammen mit SBB Cargo aufgegleiste Projekt für ein neues Containerterminal auf dem Areal Basel Nord reagiert auf diese Herausforderungen. Momentan läuft eine Studie, die die Machbarkeit und Kosten des Projekts abklärt. Trotz

der hohen Bedeutung für den Güterverkehr in der Schweiz figuriert dieses Projekt im erläuternden Bericht aber mit keinem Wort.

### Der Rhein als NEAT-Zubringer

Schliesslich ist auch die Bedeutung der Rheinschifffahrt im Hinblick auf die Eröffnung der NEAT am Gotthard zu erwähnen. Die politischen Schwierigkeiten beim Ausbau der Bahnstrecke am Oberrhein führen dazu, dass hier die Kapazitäten bahnseitig nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen werden. Die Rheinschifffahrt als NEAT-Zulauf kann hier komplementär wirken und dank ihrer freien Kapazitäten Verkehre übernehmen. Auch hierfür braucht es aber Schnittstellen zum Bahnverkehr sowie eine leistungsfähige Anbindung an das Schweizer Bahnnetz.

## 10 Jahre Rhytaxi Basel



Am 1. Juni 2001 hatte das erste Rhytaxi, damals noch aus Holz, den Betrieb aufgenommen. Der Anfang war nicht leicht, doch mit viel Energie, Tatendrang und der festen Überzeugung einer alten, jedoch nie umgesetzten Idee blieb man Ball und heute darf Besitzer René Didden auf seinen sicheren, top ausgestattenden und absolut wettersicheren Rhytaxi fast täglich sowohl neue als auch immer wiederkehrende Stammkunden an Bord begrüßen. Nach tausenden Fahrstunden (ohne Havarie!) und zehntausenden von zufriedenen Fahrgästen, ist das Rhytaxi inzwischen in der Bevölkerung bestens bekannt, beliebt und im Bewusstsein verankert. Die beliebtesten Fahrten sind seit Anfang die kommentierten Stadt- und Hafenumrundfahrten ob mit oder ohne Apéro oder sogar einem feinen Essen. Diddens Käsefondue ist inzwischen bis Bundesbern bestens bekannt und beliebt! Die sonstigen Speise-Angebote beginnen bei einfachen Amuses Bouches und gehen bis in exotische Gefilde wie Sushi oder vielfältige Thai-Menüs. Nähere Auskünfte und Buchungen: Rhytaxi Basel GmbH, Tel. Büro: (0041) (0)61 273 14 14, Bordhandy: (0041) (0)78 796 98 99, [www.rhytaxi.ch](http://www.rhytaxi.ch)

### Demag Cranes liefert Hafemobilkrane nach Kanada



Demag Cranes hat einen Auftrag zur Lieferung von zwei Hafemobilkranen nach Kanada erhalten. Bei den baugleichen Geräten handelt es sich um 4-Seilgreiferkrane für den professionellen Umschlag von Schüttgütern. Vale Inco Limited (Vale), der weltweit zweitgrösste Metall- und Bergbaukonzern, wird mit den Krananlagen Nickel und Kalkstein in seinem Terminal in Long Harbour (Süd-Ost Kanada) umschlagen.

## Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Nutzung von LNG in der Binnenschifffahrt wird vorbereitet

Die Rhein- und die europäische Binnenschifffahrt stehen möglicherweise vor einer historisch zu nennenden Zäsur: der Zulassung von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Brennstoff für Verbrennungsmotoren auf Binnenschiffen. Vier Binnenschiffe, die LNG verwenden, sollen dieses Jahr in Fahrt gehen. Die ZKR hat die in ihrer Kompetenz liegenden Zulassungsverfahren eingeleitet. Ziel ist es, die beantragten Empfehlungen noch in diesem Jahr aussprechen zu können.

Nach dem Strassenverkehr und der Seeschifffahrt nimmt LNG jetzt auch Einzug in die Binnenschifffahrt. Der internationale Workshop der ZKR „Wie sind CO<sub>2</sub>-Emissionen zu messen und wie zu mindern?“ am 12. April 2011 machte die Vorteile der Nutzung von LNG deutlich:

- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission bis zu 25 % im Vergleich zum Gasöl,
- Möglichkeit der Beimischung von Biogas und damit weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen,
- deutliche Verringerung der Schadstoffemissionen,
- Eignung als Brennstoff für „grüne“ logistische Ketten.

### Im Sinne von Umwelt- und Verkehrspolitik

Die Nutzung von LNG als Brennstoff kann daher auch zum Erreichen wichtiger übergeordneter Ziele der Verkehrs- und Umweltpolitik beitragen, wie der weiteren Verbesserung

der Luftqualität, der Minimierung der Treibhausgasemissionen und dem vermehrten Einsatz von heimischen Bio-Brennstoffen.

Die Zulassung von LNG betreibt die ZKR in Verfolgung von zwei ihrer wichtigsten Ziele, nämlich der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt einerseits sowie der Gewährleistung ihrer Sicherheit andererseits.

### Noch sind bedeutende Herausforderungen zu meistern...

Der ZKR-Workshop machte jedoch auch deutlich, dass noch bedeutende Herausforderungen zu meistern sind, bis LNG in der Binnenschifffahrt als „normaler“ Brennstoff angesehen werden kann.

Neben dem Erreichen von Steuervergünstigungen und der Etablierung von Qualitätsstandards für LNG sind dies vor allem die Bereitstellung und Lagerung von LNG an Land und an Bord sowie die Gewährleistung der Sicherheit der damit be-

### Inland ENC aus Deutschland ab sofort kostenlos verfügbar

Seit dem 1. Juni 2011 stehen die offiziellen Elektronischen Binnennavigationskarten (Inland ENC) der Deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) zum kostenlosen Herunterladen (download) bereit. Mittels ELWIS-Abo-Dienst können sich die Nutzer über die Herausgabe neuer bzw. geänderter Inland ENC informieren lassen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bietet weiterhin im Internet einen WebMapService für Inland ENC zur kostenlosen Nutzung an: [http://www.wsv.de/service/karten\\_geoinformationen/geodatendienste/geobasisdienste/index.html](http://www.wsv.de/service/karten_geoinformationen/geodatendienste/geobasisdienste/index.html).

triebenen Schiffe wie auch der Binnenschifffahrt insgesamt.

Zudem ist die Verwendung von LNG nur dann klima- und umweltfreundlich, wenn LNG im Motor vollständig verbrannt wird. Das Abdampfen des LNG, der sogenannte Boil-off-Effekt, wie auch der Methanschlupf (Entweichen von unverbranntem Methan im Abgas) sind zu vermeiden. Die Einführung von LNG ist also alles andere als einfach und kann als bedeutender Einschnitt in die Binnenschifffahrt der letzten Jahre angesehen werden.

### ...und viele Fragen zu beantworten

Die Zulassung von LNG als Brennstoff – derzeit erlauben die rheinischen und europäischen Vorschriften für Binnenschiffe aus Sicherheitsgründen nur Brennstoffe mit einem Flammpunkt von über 55°C, also Gasöl oder Diesel, zum Betrieb der Motoren an Bord – ist nämlich nur ein Aspekt, den es zu beachten gilt. Fragen der Betankung, der Emissionen aus der Lagerung an Bord und der Motoren sind zu berücksichtigen wie auch etwa der Nutzung von Schleusen oder Liegestellen durch Schiffe, die LNG als Brennstoff nutzen. Die ZKR möchte die notwendigen Entscheidungen einerseits möglichst rasch und andererseits fundiert treffen – weder sollte die Einführung von LNG verzögert, noch sollten dabei Fehler



Flüssiggas soll künftig nicht nur in Binnenschiffen transportiert werden, sondern auch Binnenschiffe antreiben. Die ZKR treibt den Prozess voran. Foto: z. V. g.

begangen werden. Die zuständigen Gremien der ZKR und ihre Delegationen gehen das Thema und die bestehenden Herausforderungen energisch an. In einem ersten Schritt geht es darum, im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ausnahmsweise die Nutzung von LNG als Brennstoff zu gestatten. Mitte Februar 2011 legte die niederländische Delegation der ZKR für drei Schiffe Empfehlungsentwürfe nach § 2.19 RheinSchUO zur Entscheidung vor.

### Änderung von Vorschriften

Um LNG nutzen zu können, muss von der Anwendung verschiedener Bestimmungen der RheinSchUO abgesehen werden. Gleichzeitig sind zusätzliche Anforderungen zu stellen, um die von dem gasförmigen Brennstoff ausgehenden besonderen Gefahren für die Sicherheit, die Umwelt und das Klima zu beherrschen. Anfang März übermittelte die niederländische Delegation zusätzlich einen Entwurf für eine Emp-

fehlung gemäss Artikel 2.19 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG, da das betreffende Schiff nicht wie die anderen ein Rheinschiffsattest, sondern ein Gemeinschaftszeugnis erhalten soll.

Mitte März diskutierte das zuständige Gremium der ZKR, ihre Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, die Empfehlungsentwürfe. Dazu hatten die Delegationen Schiffs-eigner wie auch Schiffswerften eingeladen und sich insbesondere des Sachverständigen von Klassifikationsgesellschaften versichert. Die Sachverständigen der Delegationen erörterten die vorgelegten umfangreichen Unterlagen, die naturgemäss sehr technisch und sehr detailliert sind.

## Meneghin & Partner-Preis für Lorenz Gerteis von Rhenus



Die in Muttenz ansässige Meneghin & Partner Unternehmensberatung AG hat zum siebten Mal den Preis für den besten Logistik-Bachelorabschluss an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) Lörrach vergeben. Die mit 2000 CHF dotierte Auszeichnung wurde von Andreas Obermeyer, Partner bei Meneghin & Partner, im Rahmen des 9. Lörracher Logistik Forums der DHBW Lörrach an Lorenz Gerteis überreicht. Gerteis hat die Praxisphasen seines dualen Logistikstudiums bei der Rhenus Alpina AG in Basel absolviert. Eine Praxisphase verbrachte der Preisträger bei Rhenus in Shanghai. Direkt im Anschluss wechselte er zu einem Auslandssemester an die University of California in Santa Barbara/USA, bevor er nach dem 6. Semester an der DHBW Lörrach im letzten Herbst sein Bachelor-Examen mit sehr gutem Erfolg ablegte. „Ich freue mich, dass der erste Student, den die Rhenus Alpina AG zum grenzüberschreitenden dualen Logistik-Studium an die DHBW Lörrach geschickt hat, gleich so erfolgreich war“, kommentiert Edith Henke, Personalleiterin bei Rhenus Alpina in Basel, die herausragende Leistung des jungen Kollegen. „Es zeigt sich wieder einmal, dass Engagement und Initiative lohnend sind“, ergänzt Peter Widmer, CEO der Rhenus Alpina AG. Mit Lorenz Gerteis (2. v. l.) freuen sich als Vertreter der Rhenus Gruppe Holger Bochow (links), Andreas Obermeyer, Partner bei Meneghin & Partner, sowie die Professoren Schwolgin und Trump.

### Schwerpunkt Ausbildung

Der niederländischen Delegation gaben die Sachverständigen konkrete Hinweise zur Verbesserung und Vervollständigung der Empfehlungsentwürfe. Als besonders wichtig erwies sich dabei die Ausbildung und Einweisung der Besatzungen, damit das Personal an Bord in die Lage versetzt wird, auch in Ausnahmesituationen sicher mit LNG umzugehen.

### Sicherheit geht vor!

Bis Mitte April übermittelten die Delegationen schriftlich ergänzende Fragen und Anmerkungen. Den Sachverständigen der Arbeitsgruppe obliegt es dann zu entscheiden, ob alle Aspekte ausreichend abgedeckt und alle Fragen der Delegationen zufriedenstellend beantwortet sind. Sollte eine Genehmigung der Empfehlungen dann noch nicht möglich sein, wird die Arbeitsgruppe bei ihrer bereits vorgesehenen Sitzung im September die notwendigen Entscheidungen treffen können. Einigkeit besteht zwischen allen Beteiligten, Delegationen, Schiffseignern, Schiffswerften und Klassifikationsgesellschaften: Sicherheit geht vor! Niemand wäre damit gedient, eine fehlerhafte Empfehlung zu erteilen, die in der Folge LNG und die Binnenschifffahrt in Misskredit bringen könnte.

## Rhenus: Erfolgreiche Schweizer Aktivitäten

**Eine Steigerung des Umsatzes um fast 10% konnte die Rhenus Alpina AG im Jahr 2010 verbuchen. Vom Unternehmen, in dem alle Schweizer Aktivitäten des Rhenus-Konzerns zusammengefasst sind, wird dies als äusserst zufriedenstellendes Ergebnis qualifiziert, angesichts eines nicht einfachen Marktumfeldes. Für 2011 rechnet man mit einem Anhalten der positiven Tendenz, wobei der schwache Euro ein Fragezeichen darstellt.**

Verhalten skeptisch hatte sich Peter Widmer, CEO von Rhenus Alpina AG, noch zum Jahreswechsel 2009/2010 gezeigt; man sehe zwar ein Licht am Ende des Tunnels, wisse aber nicht sicher, ob es sich um die Tunnelöffnung oder einen entgegenkommenden Zug handle. Die Skepsis war unbegründet: Rhenus Alpina AG hat 2010 in der Schweiz einen Umsatz von 258 Mio. CHF erwirtschaftet, 22 Mio. mehr als im Jahr davor. Man habe sich damit in einem anspruchsvollen Umfeld weitgehend gut behauptet, atmet Widmer auf: „Im vergangenen Jahr hat sich insbesondere der Bereich Export Luftfracht erholt und deutlich angezogen.“

Mit einem Marktanteil von 85% ist Cargologic denn auch weiterhin Marktführerin der Luftfrachtabfertigung in der Schweiz. 2010 erzielte dieses Unternehmen sowohl ein Umsatz- wie auch ein Volumengewinn. Während die Gesamt-

tonnage am Flughafen Zürich aufgrund des globalen Aufschwungs um 11% anstieg, erhöhte sich die von Cargologic in Zürich verarbeitete Tonnage 2010 sogar um 18%.

Auch die Rhenus Contract Logistics AG meldet ein gutes Ergebnis. Die Auftragsituation habe sich erholt und dank eines nachhaltigen Lieferantenmanagements hätten die Sachkosten weiter optimiert werden können. Am Standort Spreitenbach wird ein zweistelliger Millionenbetrag in den Umbau investiert.

Etwas verhaltener war die Entwicklung bei Rhenus Freight Logistics AG, die 2010 mit erodierenden Margen im konventionellen Speditionsgeschäft konfrontiert war, welche nur teilweise durch Preiserhöhungen hätten kompensiert werden können. Dafür habe sich die für die Binnenschiffahrts-Aktivitäten verantwortliche Rhenus Port Logistics 2010 gegenüber dem Vorjahr steigern können. Besonders die

### Erneuerung des BPG-VR

*Im Zuge der Gesamterneuerung des Verwaltungsrats der Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG (BPG) wurde an der Generalversammlung 2011 Daniel Thiriet zum neuen Verwaltungsratspräsidenten gewählt. Er verfügt über ausgewiesene Managementenerfahrung in der Reederei- bzw. Flussschiffahrtsbranche und kann damit wertvolle Impulse für die weitere Stärkung der BPG und ihre künftige Ausrichtung setzen. Mit Tino Krattiger und Urs Schweizer sind zudem zwei lokal gut verankerte Persönlichkeiten in den Verwaltungsrat gewählt worden. Der Kanton Basel-Stadt ist als Eigentümer durch Claus Wepler, Generalsekretär des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, weiterhin im BPG-Verwaltungsrat vertreten. Daniel Thiriet löst Robert Straubhaar ab, der nach 10 Jahren aus dem Verwaltungsrat ausscheidet. Ebenfalls nicht mehr zur Wahl stand Rudolf Feierabend.*

Sparten Hafen und Rail verzeichneten einen Aufschwung. Dazu beigetragen habe nicht zuletzt die Inbetriebnahme des Grossspeichers Silo 9 in Basel im Spätsommer. Der neue Silotrakt mit einer Gesamtkapazität von 32'680 m<sup>3</sup> verfügt über modernste Infrastrukturen und ist an sämtliche Verkehrsträger angeschlossen. Einen Ausbau der Marktposition stellt man im Containerbereich bei Contargo Alpina AG fest. Dies dürfte sich im laufenden Jahr noch stärker akzentuieren, da dieses Unternehmen per 1. Januar 2011 mit der Basel MultiTerminal AG zur Contargo AG fusionierte. Auch sonst geht Widmer die zweite Jahreshälfte 2011 mit Zuversicht an und davon aus, dass die positiven Trends anhalten würden, wobei ein Fragezeichen bleibt: „Die Weltwirtschaft und auch einige logistikspezifische Parameter haben sich weitgehend stabilisiert, allerdings werden die Erträge einiger unserer Geschäfte auch 2011 voraussichtlich durch wechselkursbedingte Effekte beeinträchtigt werden. Wir sind jedoch zuversichtlich, unser Ziel – über dem Markt liegendes Wachstum in den meisten Geschäftsbereichen – zu erreichen.“

## Minister Ramsauer beim BDB



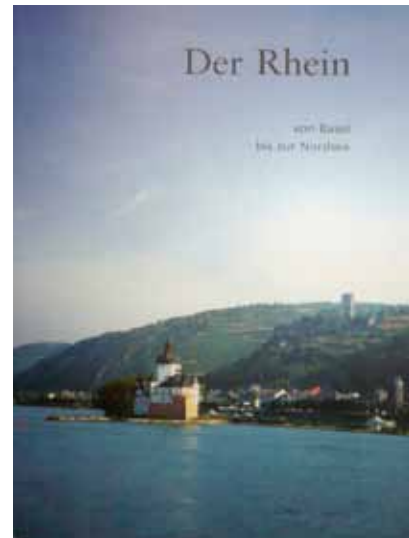
Der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer (3. v. l.) besuchte die Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) am 23. Mai 2011 in Berlin. Die aktuelle Infrastrukturpolitik des Bundesverkehrsministeriums bildete den Schwerpunkt der Veranstaltung.

# ULTRA BRAG

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

ULTRA-BRAG AG, Südquaistrasse 55, CH-4057 Basel / Postfach  
Telefon +41 61 639 72 00, Fax +41 61 639 72 10, info@u-b.ch

[www.ultra-brag.ch](http://www.ultra-brag.ch)



Der beliebte Reiseführer für die Strecke von Basel bis zur Nordsee. 176 Seiten inkl. Rhein-Karte. Preis: CHF 10.- (plus MWST, Porto und Verpackung) Bestellungen können per E-Mail ([svs@swissonline.ch](mailto:svs@swissonline.ch)), Internet ([www.svs-online.ch](http://www.svs-online.ch)) oder Fax (+41 61 631 14 83) an die Geschäftsstelle der SVS gerichtet werden.

«Verschiedene Standpunkte bringen näher.»



Hans Pauli, Teilhaber  
Ingenieurbüro Eicher & Pauli

Werner Degen,  
ehem. Präsident des Bankrats

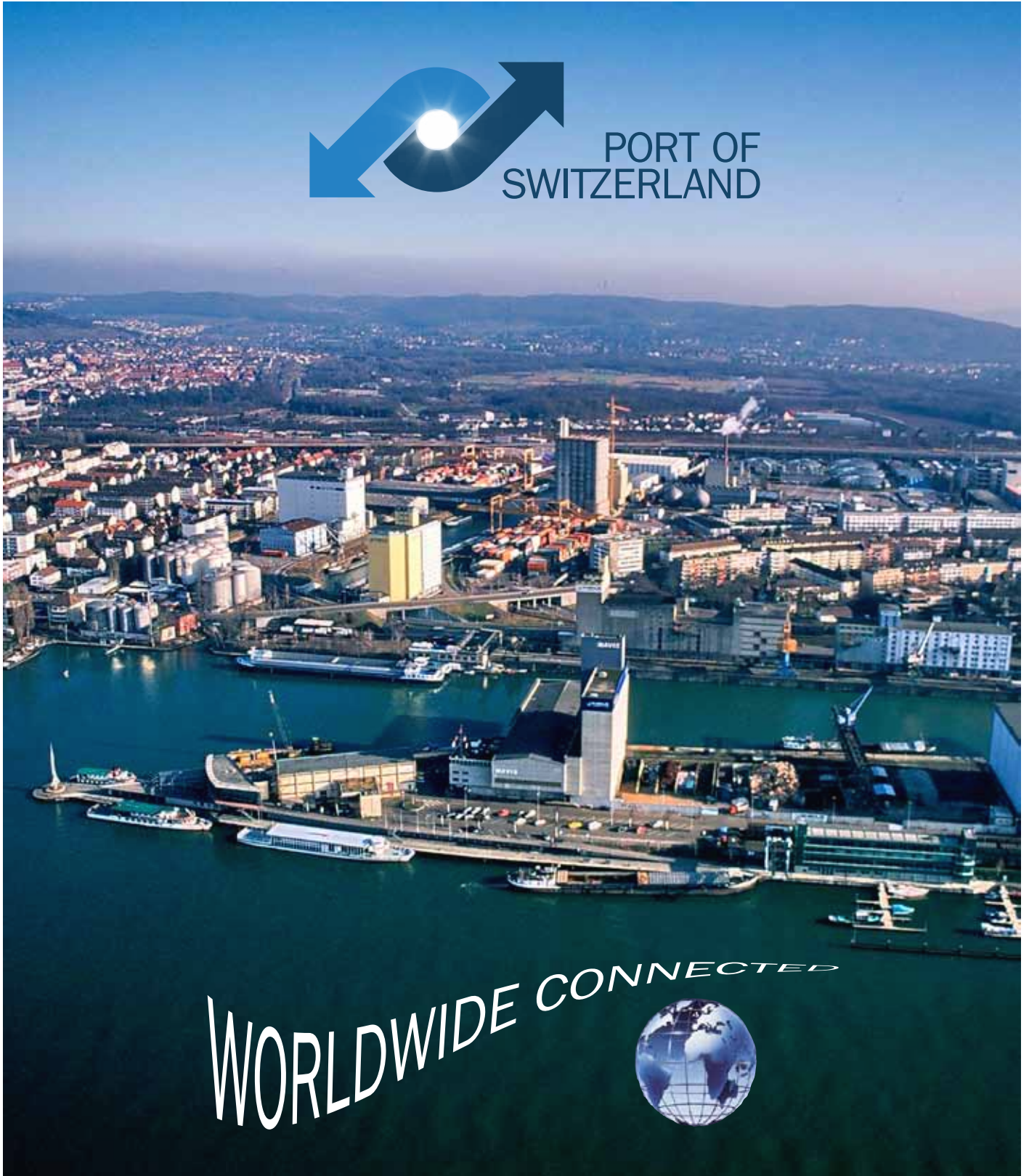
Ihr Sparring Partner.



SVS



PORT OF  
SWITZERLAND



WORLDWIDE CONNECTED



## SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

Basel-Kleinmünchen • Birsfelden • Muttenz-Au

Telefon +41 61 639 95 95 • [info@portof.ch](mailto:info@portof.ch) • [www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch)