

Die Schweiz am Mittelmeer

Studie sieht erhebliches Potential für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein

Die Weltwirtschaft wächst und mit ihr die zu transportierenden Gütermengen. Während Strasse und Bahn längst an Kapazitätsgrenzen stossen, sieht eine vom deutschen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebene Studie riesige noch ungenutzte Kapazitäten auf dem Rhein. Zusätzlich zu der ohnehin vielfach prognostizierten Zunahme auf dem Rhein und den angrenzenden Zuflüssen gebe es ein enormes Verlagerungspotenzial von Gütern von Strasse und Bahn aufs Wasser. Die Verfasser der Studie vom „Steinbeis Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit“ gehen insgesamt von einer möglichen Zunahme von über 70% zwischen 2010 und 2030 aus. Ein zentraler Aspekt, auf den die Experten abstellen, ist die neue Möglichkeit, den Transportweg des maritimen Containerverkehrs durch die Nutzung des neuen Gotthard-Basis-Tunnels mit anschliessender Verfrachtung auf Binnenschiffe in Basel, vom Mittelmeer nach Nordeuropa (oder umgekehrt) um 7 Tage zu verkürzen:

„Die Zufahrten über die Alpen (z.B. Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016) werden ausgebaut, so dass insbesondere für den Bahnverkehr eine deutlich verbesserte Hinterlandanbindung über die Alpen erreicht wird. Wenn es möglich wird, die Seeschiffe so mit Waren zu beladen, dass sie auf ihrem Umlauf im Mittelmeer ihren letzten Zielhafen erreicht haben, können die Seeschiffe rund sieben Tage Fahrzeit gegenüber der Weiterfahrt zu den Nordseehäfen einsparen. Das würde die Transporte kostengünstiger gestalten und damit die Einzugsbereiche der Südhäfen nach Norden hin erweitern. Die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel bilden einen interessanten Umschlagsplatz für den Rheinkorridor und die dort angesiedelte Binnenschifffahrt. Dort werden gerade die Umschlagskapazitäten Schiene – Binnenschiff ausgebaut, was diese Transportalternative gegenüber den traditionellen Transporten über die ZARA-Häfen begünstigt.“



Um die in der Studie genannten Potenziale abzurufen seien innovative, finanzielle und politische Massnahmen in folgenden Bereichen nötig:

1. Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Hafenable und deren hafenauffinen Nutzungen sowie der Verkehrsverbindungen von und zu den Häfen sowie keine weiteren Eingriffe in die vorhandene Infra- und Superstruktur aufgrund städtebaulicher Entwicklungskonzepte im Rheinkorridor. Damit Sicherung der Hafenstandorte im Hinterland.
2. Vorantreiben der Digitalisierung unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt im Rheinkorridor (Optimierung von Informationsaustausch, Kundenbeziehungen, Operative Logistik, Navigation und Sicherheit, sowie Beseitigung von Schnittstellenproblemen).
3. Stichwort „Horizontale und vertikale Vernetzung“:

Strategische Allianzen als Ausgangspunkt für die Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserstrasse“ mit all seinen Akteuren im Rheinkorridor (Häfen, Binnenschifffahrtsbetrieben etc.).

4. Start einer Aus- und Fortbildungsoffensive zur Gewinnung und Weiterbildung von Fachkräften für die Binnenschifffahrt.
5. Initiierung von flankierenden ordnungspolitischen Massnahmen.

Entsprechend wurde diese Studie bei den Schweizerischen Rheinhäfen mit grosser Freude aufgenommen, zeige sie doch den immensen „Investitionsbedarf für trimodale Hafen-Infrastrukturen“. Wie berichtet forciert die SRH ja den trimodalen Containerterminal Basel Nord und hofft auf rasche Umsetzung und weitere öffentliche Unterstützung (siehe auch Artikel auf Seite 3).

» Die Studie als PDF im Netz: www.bmvi.de

Liebe Leserin, lieber Leser



Adieu Mara

Wie berichtet wird uns Mara Simonetta als Mitarbeiterin von Nautilus aus gesundheitlichen Gründen verlassen. Dieser Schritt fällt ihr enorm schwer hat ihr die Arbeit im Basler Sekretariat enorm Spass gemacht und Erfüllung geboten. Die Arbeit auf dem Landwirtschaftsbetrieb im aargauischen Dietwil, auf dem sie ihrem Mann lebt, ist immer

mehr geworden, so dass die Mehrfachbelastung gesundheitlich nicht mehr zu vertreten war. Für uns ist dieser Schritt ebenfalls sehr traurig, verlieren wir doch eine hochkompetente sympathische Mitarbeiterin. Seit November 2017 arbeitet nun Alessandra Ramtourt in unserem Sekretariat und wir sind sehr, sehr froh darüber. Alessandra



Willkommen Alessandra

ist gebürtige Baslerin und lebt mit Partner und ihrem 9-jährigen Sohn in Basel.

Holger Schatz

Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz

Ehemaliger Leitfaden „Riverspeak“ als neue App

Die beliebte Sammlung 'Riverspeak' mit Redewendungen, die in der Praxis beispielsweise zur Absprache eines Manövers zwischen zwei Binnenschiffen benötigt werden, ist vom Polizei-Ausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR – ccnr-zkr.org) überarbeitet worden und liegt nun in Französisch, Niederländisch, Englisch und Deutsch vor. Sie heisst neu **Standard Inland Navigation Communication Phrases** (kurz: **SINCP**) Die App für Smartphones oder Tablets enthält mehr als 1000 Standard-



Redewendungen für die Binnenschifffahrt (Standard Inland Navigation Communication Phrases) und trägt daher den Kurztitel 'le sincp'. Auch Bilder mit Fachbezeichnungen sind

enthalten. Übersetzungen sind zwischen allen vier Sprachen möglich. Darüber hinaus bietet die App die Möglichkeit, diese Redewendungen in der gewünschten Sprache auch laut vorzulesen.

Die App ist bereits für Android-Geräte im Play-Store verfügbar play.google.com/store/apps. Nutzer von Apple iPhones oder iPads finden die App im entsprechenden Store ebenfalls über das Suchwort 'SINCP'.

Steuererklärungsdienst im Gewerkschaftshaus

Wie jedes Jahr können Gewerkschaftsmitglieder mit Wohnsitz in Basel Stadt und Basel-Land gegen eine geringe Gebühr ihre Steuererklärung ausfüllen lassen. Die Termine sind zwischen 27.2. und 27. 4.2018 jeweils Dienstag, Mittwoch und

Donnerstag zwischen 14.00 – 17.30 Uhr im BGB Büro neben Nautilus. Am Freitag zwischen 08.30 – 12.00 Uhr. Mitzubringen: Lohnausweise (Haupt- und Nebenerwerb), Belege über AHV/IV-Bezüge und Renten, Bank- und Postbelege zu Lohn- und Sparkonten, Wertschriftenerträgen

und Lotteriegewinnen, Belege über persönliche AHV-Beiträge und Beiträge an die 3. Säule, Belege über Unterstützungen an Personen im Ausland, Krankenkassenprämien und Krankenkosten, Verpflegung bei Auslandsarbeiten.

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1
CH-4005 Basel
t +41 (0)61 262 24 24
f +41 (0)61 262 24 25
e infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN

Schorpioenstraat 266
NL-3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
NL-3009 AN Rotterdam
t +31 (0) 10 477 11 88
f +31 (0) 10 477 38 46
e infofl@nautilusint.org

HAUPTSITZ

1&2 The Shrubberies
George Lane
South Woodford, London
GB-E18 1BD
t +44 (0)20 898 6677
f +44 (0)20 8530 1015
e enquiries@nautilusint.org

Generalsekretär

Mark Dickinson MSc (Econ)

Terminkalender

15. Januar

ETF Inland Navigation Section Meeting, Brüssel

13. Februar

Nationalkomitee Nautilus International, Basel

19. bis 21. Februar

Basler Fasnacht. Büro geschlossen, Basel

Letzte Hoffnung für den Erhalt der Hafeninfrastuktur in Kleinhüningen vertan

Stadtparlament Basel Stadt legt sich entgültig auf das neue trimodale Hafenterminal fest

Wie wir mehrfach berichtet hatten laufen ja die Planungen und Diskussionen für ein riesiges neues Hafenbecken mit Autobahn- und Gleisanschluss zwischen dem jetzigen Hafenbecken 2 und der Grenze Weil am Rhein in Kleinhüningen. Der Bund wird das zu grossen Teilen finanzieren. Vielen Anwohnern in Kleinhüningen, vielen Schiffern aber auch vielen Speditionsfirmen und Reedereien leuchtet jedoch nicht ein, wieso die zu erwartende Zunahme des Container- und Güterumschlags in Kleinhüningen nicht durch einen Ausbau und durch eine Modernisierung der bestehenden Infrastruktur am Westquai bewerkstelligt werden könnte. Hierzu hätte es u. a. nur der Verlängerung der Baurechte bedurft, weshalb Tonja Zürcher vom Grünen Bündnis – unterstützt von Teilen der der Hafenwirtschaft nahestehenden Liberalen Demokratischen Partei LPD – im November 2017 eine Motion eingereicht hat. Leider wurde diese Motion nun am 10. Januar 2018 mit deutlicher Mehrheit im Grossen Rat – dem Stadtparlament Basels – abgewiesen. Wir dokumentieren sie dennoch:

Motion betreffend Angleichung der Baurechtsdauer im Hafen Kleinhüningen

Der Regierungsrat hatte vor knapp zwanzig Jahren beschlossen, im Hafeneareal die Baurechte bzw. Optionen auf Verlängerung von Baurechten grundsätzlich bis zum Jahr 2049 zu datieren. Mit dem gleichen Beschluss wurden der Westquai, also die „Halbinsel“ zwischen Hafenbecken 1 und Rhein, von dieser generellen Verlängerungsmöglichkeit ausgenommen und auf den entsprechenden Parzellen Baurechte bis spätestens 2029 gewährt.

Seither hat sich die Bedeutung der Rheinhäfen für die Landesversorgung klar bestätigt. Nicht nur der Sonderfall „Bahnunterbruch in Rastatt“ zeigte, wie wichtig der Transportweg Rhein für die Schweizer Landesversorgung ist. Die Entwicklung zeigt auch, dass moderne und leistungsfähige Infrastrukturen in den Häfen „matchentscheidend“ sind. Hier stehen auch im Hafen Kleinhüningen grosse Investitionen an. Die dort tätigen Unternehmen werden durch unterschiedliche Baurechtslaufzeiten zwischen dem Westquai einerseits und dem Ostquai sowie dem Hafenbecken 2 andererseits behindert. So sind grössere Investitionen am Westquai nicht mehr amortisierbar, wenn der Standort in gut zehn Jahren wegfällt. Am Westquai finden neben dem Containerumschlag auch die



immer wichtigeren Entsorgungs- und Recycling-Verkehre ökologisch sinnvoll via Schiene und Wasser statt.

Auch die am Ostquai des Hafenbeckens 1 tätigen Unternehmen zögern mit Investitionen oder auch nur schon dem Einlösen der Option „Verlängerung bis 2049“, solange nicht klar ist, was ab 2029 auf dem Westquai passiert. Eine Nutzung zu Wohnzwecken würde nämlich die Hafenwirtschaft mit ihrem Lärm sowie Geruchs- und Staubemissionen gefährden. Davon betroffen wären insbesondere die Silo-Verkehre für Getreide, Soja und andere Schüttgüter (40% der Schweizer Pflichtlager sind in den Häfen). Diese heute weitgehend mit Schiffen transportierten Schüttgüter drohen auf die Strasse verdrängt zu werden. Ersatzflächen sind weder am Hafenbecken 2 noch beim geplanten Hafenbecken 3 vorhanden. Auch die laute Kulturnutzung am Ostquai würde durch die empfindliche Wohnnutzung in der Nachbarschaft beeinträchtigt.

Gleichzeitig hat die „Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck“ zum 2013 kommunizierten Zeitplan bereits drei Jahre Verspätung. Die Ansichten, was mit dem Areal nach Abzug der Hafenfirmer passieren soll, reichen von planerischen Vorschlägen à la „Rheinhattan“ bis zu Landschaftsparks. Grosse Kritik hat der gemäss § 55 der Verfassung notwendige, aber völlig missglückte und seit bald vier Jahren unterbrochene „Mitwirkungsprozess“ der betroffenen Quartierbevölkerung ausgelöst.

Angesichts dieser Ausgangslage erscheint es sinnvoll, die Dauer der Baurechte im Hafen Kleinhüningen einheitlich auf 2049 festzusetzen. Dies erlaubt, die Planung der nachfolgenden Nutzung sorgfältig und mit Einbezug aller involvierten und interessierten Kreise vorzunehmen – und so die Akzeptanz der folgenden Projekte massiv zu verbessern. Gleichzeitig erlaubt dies den Unternehmen am Westquai selbst, aber auch im benachbarten Hafeneareal, die nötigen Investitionen zu tätigen und eine weiterhin bedarfsgerechte Infrastruktur zu gewährleisten. Dadurch würde die Gefahr einer langjährigen Brache verhindert, welche durch den Verzicht auf notwendige Investitionen und Modernisierungen entstehen könnte. Eine Angleichung der Baurechtsdauer würde eine dreistellige Zahl von Arbeitsplätzen – auch im niederschweligen Segment – sichern. Die Angleichung der Fristen der Baurechtsverträge richtet sich explizit nicht gegen das Projekt „Basel Nord“.

Die Unterzeichnenden fordern den Regierungsrat auf, die Schweizerischen Rheinhäfen zu ermächtigen, mit den Baurechtsnehmern im Hafen Kleinhüningen unverzüglich Verhandlungen über die Verlängerung der Baurechte aufzunehmen mit dem Ziel, den Ablauf der Baurechte einheitlich auf 2049 festzulegen.

15. November 2017, Tonja Zürcher

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand
Dezember 2017

Schweiz	+0.6%
Belgien	+2.2%
Deutschland	+1.7%
Frankreich	+1.2%
Niederlande	+1.3%
Euroraum	+1.5%
Bulgarien	+1.2%
Polen	+1.6%
Rumänien	+1.1%
Tschechien	+2.4%
EU28	+1.7%

Quellen: BfS, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur — auf Bestellung mit 20% Rabatt

REKA-Checks — 1'000 Franken mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel — Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«**Ich kenne meine Rechte**» — Lehrlingskalender von A bis Z

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« drucken wir hier in gekürzter Fassung die Erinnerungen von Albert Fritz, die er seit 2012 für den »Bullaug« verfasst hat. Albert Fritz ist seit 65 Jahren Mitglied der Gewerkschaft und wird am Ende der Serie über die Gründung der Sektion Schifffahrt im VHTL – einer der Vorläufer von Nautilus – erzählen.

Mit den Augen eines Schiffsjungen, Teil 3

Am Vormittag des 27. Juni 1949 verlassen wir um 8.00 Uhr im Schlepp des MS Arolla den unteren Vorhafen der Schleuse Kembs km 179. [...]

Bei Mundenheim km 420 wendete der Schlepper mit uns gegen den Strom und schleppte uns in den Hafen. [...]

Nun hatte ich die erste Möglichkeit, an Land zu gehen. [...]

So meldete ich mich beim Schiffsführer; er hatte nichts einzuwenden und gab mir die Pässe. Er mahnte mich noch, dass ich als Schiffsjunge um 22 Uhr an Bord sein und mich bei ihm zurückmelden müsse. Anschliessend, in meiner Unterdeck-Kajüte, zog ich meine Uniform an. Es wurde uns auf dem Schulschiff eingetrichtert, dass wir Schiffsjungen immer in Uniform in den Ausgang gingen und damit das Aushängeschild der Schweizerischen Reederei waren.

Für mich war es ein besonderes Gefühl, zum ersten Mal in Deutschland an Land zu gehen. Ich marschierte durch das Hafengebiet über einen Bahnübergang auf die

Strasse nach Mundenheim. Nach kurzer Zeit erreichte ich die ersten Häuser, d.h. die ersten zerstörten Wohn- und Geschäftshäuser. Es war kein einziges Haus zu sehen, das nicht mehr oder weniger beschädigt war. Zudem waren die Strassen menschenleer. Nachdem ich weiter Richtung Zentrum kam, begegnete ich einigen Frauen. Wie ich später erfuhr, waren dies Trümmerfrauen, die damit beschäftigt waren, aus dem Schutt der zerstörten Häuser die Backsteine auszusortieren und diese zu säubern, um damit die Häuser wieder aufzubauen. Die Frauen trugen alle Haushaltschürzen und ein Kopftuch. Als ich näher kam, blieb ich stehen, grüsste sie und fragte nach dem Weg zu einem Bäcker und einer Metzgerei.

Die Frauen hielten inne mit der Arbeit und blickten in meine Richtung. Sie waren anscheinend überrascht, von einem uniformierten Jüngling angesprochen zu werden. Irgendwie fühlte ich mich nicht besonders wohl bei der ersten Begegnung mit der deutschen Bevölkerung; die Frauen machten auch keinen glücklichen Eindruck. Eine der älteren Frauen fragte mich:

«Wo kommst denn du her Junge?».

Ich erklärte ihr, dass ich mit einem Schweizerschiff im Mundenheimer Hafen liege und etwas einkaufen möchte. «Schweizer bist du, was habt ihr es gut. Ihr hattet keinen Krieg und müsst nun keine Steine klopfen.» Sie sagte mir auch, wo ich den Bäcker und den Metzger finde. Ich bedankte mich und ging weiter. Gerne hätte ich mich noch mit den Frauen unterhalten, aber ich getraute mich nicht, mit ihnen über den Krieg zu sprechen. Der Anblick der Frauen war eher deprimierend. [...]

Der Landausflug würde mich noch länger sehr beschäftigen. Ich hätte gerne mit den Menschen über den Krieg gesprochen, was die Leute aber nicht wollten. Das Gefühl sagte mir, dass sie wohl ein schlechtes Gewissen haben. [...]

Meine Gedanken waren gefüllt mit Bildern: Besonders das zerstörte Mundenheim beschäftigte mich und ich war mit der havarierten Wohnung auf Edelweiss 4 wieder zufrieden. Ich freute mich auf den nächsten Tag und die Fahrt endlich Zielhafen Antwerpen.

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusint.org/ch

T +41 (0) 61 262 24 24, **F** +41 (0) 61 262 24 25, **E** infoch@nautilusint.org

Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam:
.....
Adresse/Adres:
.....
PLZ + Ort/Postcode + plaats
.....
Land:
Email:
Telefon/Telefoon:
Arbeitgeber/Werkgever:
Beruf/Functie:

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International.
Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ort/Datum:

Unterschrift/Handtekening