

**SCHWEIZERISCHER BINNENSCHIFFFAHRTS-VERBAND
ZÜRICH UND OSTSCHWEIZ**

Postadresse: SBSV Zürich und Ostschweiz · Franz Brütsch · Fedemstr. 9 · 8052 Zürich
E-Mail info@binnenschiff.ch Tel. 079 645 25 21



PROTOKOLL

der ordentlichen Generalversammlung von Dienstag, 21. Mai 2024, 18.30 Uhr, im Konferenzraum „Mythen“ der KIBAG, Seestrasse 404, 8038 Zürich

Der Präsident und Vorsitzende, Franz Brütsch, begrüsst die Anwesenden (15), insbesondere René Leuenberger, Präsident des VWR, zur heutigen Generalversammlung. Die Einladung ist rechtzeitig erfolgt. Es sind keine Anträge eingegangen. Eine Änderung oder Ergänzung der Traktandenliste wird nicht gewünscht. Somit ist die Versammlung beschlussfähig. Ursula Schudel erklärt sich bereit das Protokoll zu führen.

1. Protokoll der ordentl. GV v. 14. Juni 2023

Auf das Verlesen des Protokolls, welches am 21. Juni 2023 mit der Einladung zur Zahlung des Jahresbeitrages allen Mitgliedern zugestellt wurde, wird verzichtet. Es wird diskussionslos genehmigt.

2. Jahresbericht 2023

Der Jahresbericht wurde allen Mitgliedern mit der Einladung zur Generalversammlung zugestellt. Auf das Verlesen des Jahresberichtes wird verzichtet. Er wird einstimmig genehmigt.

3. Abnahme der Jahresrechnung 2023 und des Revisorenberichtes

Die Jahresrechnung wurde mit der Einladung zur Generalversammlung an alle Mitglieder verschickt. Es resultiert ein Rückschlag von Fr. 649.75. Das Kapital per 31.12.2023 beläuft sich auf Fr. 35'799.12. Der Präsident erklärt für die entschuldigt abwesende Kassierin die Besonderheiten der Rechnung 2023. Die Rechnung für die Staukostenstudie ist um rund Fr. 2'500.00 höher ausgefallen, da der Auftrag um einen Zusatz, allein für die Region Basel, erweitert wurde. Zudem sind noch unerwartete Kosten in Höhe von rund Fr. 1'200.00 für die Homepage angefallen, weil der Host für sich und seine Kunden das Sicherheitssystem den neuesten Anforderungen anpassen wollte. Der Umzug zu einem anderen Host wäre wesentlich teurer gekommen wie auch das Hosting.

Der Revisor, Fabian Brütsch hat die Rechnung geprüft und bestätigt, dass alles korrekt verbucht wurde und die Mittel vorhanden sind. Der Bericht ist auf der Rückseite der Jahresrechnung abgedruckt. Der Revisorenbericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Jahresrechnung wird einstimmig genehmigt

4. Entlastung des Vorstandes

Dem Vorstand wird für das abgelaufene Berichtsjahr einstimmig Décharge erteilt.

5. Wahlen: (Kontrollstelle)

An der diesjährigen Generalversammlung ist nur die Kontrollstelle neu zu wählen:

Kontrollstelle: Die beiden Revisoren Fabian Brütsch und Franco Salvini stellen sich für eine weiteres Jahr zur Verfügung. (Die Revisoren werden abwechselnd die Jahresrechnung kontrollieren).

Fabian Brütsch und Franco Salvini werden einstimmig wiedergewählt.

6. Aktivitäten

6.1. Aktivitäten 2023 (Rückblick)

Die Aktivitäten 2023 sind im Jahresbericht 2023 festgehalten. Der Präsident hat dazu keine Ergänzungen.

6.2. Aktivitäten 2024 und später (Ausblick)

In den ersten 4 ½ Monaten dieses Jahres hat der Vorstand weitere Abklärungen getroffen und sich z.T. schriftlich, digital, z.T. mündlich in individuellen Treffen und Telefongesprächen über das weitere Vorgehen ausgetauscht. Es haben sich folgende **Feststellungen** herauskristallisiert:

- Die volkswirtschaftlichen Einsparungen gemäss **Staukosten-Studie** sind mit 65 Mio CHF zu gering um einen massgeblichen Beitrag an die Finanzierung von Schleusen, Kanälen und Umschlaganlagen zu leisten, die es für einen schiffbaren Hochrhein und Aare braucht.
- Das **zusätzlich entstehende Transport-Potential** eines schiffbaren Hochrheins und einer schiffbaren Aare mit 2'000 t Schiffen ist - ebenfalls aufgrund der Analyse der Staukosten-Studie - zu klein, um die Verkehrsbelastung von Strasse und Bahn massgeblich zu reduzieren. 65 Mio zu 380 Mio in der betroffenen Region bzw. 65 Mio zu 3,1 Mrd schweizweit gesehen.
- **Alleinstellungsmerkmal 1** der Binnenschifffahrt, *volkswirtschaftliche Einsparungen*, sind gemäss Kompakstudie Transportkosten-Vergleich Schiff-Strasse-Bahn mit bis zu 208 Mio CHF p.a. zwar erheblich, genügen alleine aber nicht, massgebliche Kreise zu überzeugen, mitzumachen, Kantone, Bund und letztlich die Bevölkerung vom Nutzen eines Ausbaus von Hochrhein und Aare zu überzeugen (Investitionsvolumen v 10 - 15 Mrd CHF).
- **Alleinstellungsmerkmal 2** der Binnenschifffahrt, *emissionsärmstes Transportmittel*, wird es zwar bleiben, kann aber nicht mehr länger als Alleinstellungsmerkmal aufrechterhalten werden. Mit dem Aufkommen der Elektro- und Wasserstoff-Antriebe auch bei den Lastschiffen, fällt das Argument «emissionsarm, geringer CO2 Ausstoss» weg. Zudem, jeder investierte Franken in Dämmschutz-Massnahmen an bestehenden Gebäuden bringt ein Mehrfaches an CO2 Einsparungen als ein investierter Franken in Schleusenanlagen, und diese sind für den Schifftransport auf Rhein und Aare unerlässlich.
- Für die Lastschifffahrt aber auch die übrige Schifffahrt auf Flüssen und Seen ist das **Bewusstsein der Bevölkerung minimal**, während es für den Eisenbahn- und Strassen-Verkehr riesig ist, weil diese Verkehrsträger von der ganzen Bevölkerung intensiv genutzt werden.
- Unser **Mitgliederbestand** ist klein und wird - altersbedingt - immer kleiner. Neuzugänge können wir leider nicht verzeichnen. Eines unserer Ziele, die **Basis des Vereins zu stärken** mittels «Mitgliederwerbung und Führung des Vereins sicherstellen», haben wir nicht ansatzweise erreicht. Der Versuch, ein GL-Mitglied der KIBAG für das Präsidium zu gewinnen, in der Hoffnung, dass diese Person neuen Wind und neue Mitglieder in den Verband bringt, ist gescheitert. Die GL der KIBAG sieht keine Chancen, dass es je zu einer Weiterführung der Rheinschifffahrt bis in den Raum Zürich und in die Ostschweiz kommt und möchte daher kein Mitglied der GL in den Vorstand delegieren, ist aber einverstanden, wenn Ursula Schudel weiterhin im Vorstand mitmacht.
- Einzelne **Vorstandsmitglieder** sind nicht mehr bereit oder in der Lage ihr Mandat weiter oder im bisherigen Umfang weiterzuführen.

Diese **Feststellungen** und Entwicklungen bei den Vorstandsmitgliedern haben den Vorstand dazu bewogen, folgende zwei Varianten (ev. noch eine Dritte, noch nicht genau umschriebene Variante) näher zu prüfen und bis spätestens Mai/Juni 2025 der Generalversammlung zum Entscheid vorzulegen:

1. Auflösung unseres Verbandes mit Entscheid über Verwendung der freien Mittel und Verzicht auf Einforderung der Mitgliederbeiträge ab 2024 oder
2. Neuausrichtung resp. Weiterführen des Verbandes unter anderen Vorzeichen. Wechsel vom Aktivmodus in den Beobachtermodus (Anpassung von Organisation**, Zweck** und Ziele**) und Verzicht auf Einforderung der Mitgliederbeiträge ab 2024

**** Zum Beispiel**

- Kleinerer Vorstand (2 oder 3)
- Der Vorstand beobachtet verkehrspolitische Entwicklungen und stellt Antrag, falls sich eine Rückkehr in den Aktivmodus aufdrängt, weil z.B. Deutschland die Weiterführung der Rheinschifffahrt über Basel hinaus in Erwägung zieht
- Einberufung von Generalversammlungen nur bei Bedarf
- Verwaltung der Akten
- Bis auf Weiteres Verzicht auf Einforderung der Mitgliederbeiträge (ausgenommen ASNAV und VWR)
- Ev. Durchführung von Studienreisen zur Binnenschifffahrt für Mitglieder unter Mitfinanzierung durch den Verband
- Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Auflösung des Verbandes mit Entscheid über die Verwendung der freien Mittel wenn es die Situation erfordert

Und was machen unsere Partnergesellschaften VWR und ASNAV?

Der anwesende Präsident des VWR, René Leuenberger, referiert persönlich:

Der **VWR** macht sich stark für einen Hafen im Sisslerfeld. Er setzt sich weiterhin ein gegen das technisch höchst fragwürdige trimodale Hafenbecken 3 in Kleinhüningen, quasi erzwungen durch die marode SBB Cargo, und favorisiert neben der Weiterführung der Rheinschifffahrt am Hochrhein den geplanten Umschlaghafen Weil am Rhein.

VWR interveniert beim Uvek (Amt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) zugunsten der Güterschifffahrt am Hochrhein, wird aber zurückgewiesen, da das Geld fehle, weil zuerst Bahn- und Strassenausbau finanziert werden müssten und alternative Projekte wie z.B. Cargo sous terrain in Planung seien.

Der Präsident versucht bei vielen Amtsstellen im Aargau und den beiden Basel sowie auf Deutscher Seite und anlässlich von Anlässen der Schifffahrts- und Hafenwirtschaft die Weiterführung der Rheinschifffahrt bekannt und beliebt zu machen, so u.a. bei Eva Herzog, der Basler Ständerätin, zurzeit Präsidentin, welche, wie das Uvek, das verfügbare Geld für Bahn- und Strassenausbau und das Hafenbecken 3 einsetzen will. Für die Schiffbarmachung des Hochrheins fehlen damit die Mittel.

Er informiert zudem über den Aargauischen Kantonalen Nutzungsplan zum Schutz der Rheinlandschaft, der bis 26.7.2024 zur Mitwirkung ausgeschrieben ist und bei der der VWR mitwirken wird.

Im Weiteren informiert René Leuenberger über das «Rheinkonzept Hochrhein», bei dem sich der VWR einbringen will. Es beteiligen sich 24 Gemeinden aus der Schweiz und Deutschland mit dem Ziel, kantons- und landesgrenzenüberschreitend zusammenzuarbeiten und Kräfte zu bündeln bei der Abstimmung von Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrs-Entwicklung.

Der Vorstand des VWR hat sich vorgenommen, den Verein trotz vieler Widerstände weiterzuführen und würde es begrüssen, wenn der SBSVZO nicht aufgäbe, auch wenn er nur noch im Beobachtermodus weitergeführt würde. Der VWR könnte sich bei Mitwirkungen, Anhörungen und Vernehmlassungen auf das Bestehen weiterer Verbände, die die Schiffbarmachung des Hochrheins zum Ziele haben, berufen.

Der Vorsitzende informiert über die Absichten und Pläne von ASNAV:

ASNAV zweifelt je länger je mehr daran, dass jemals eine Anbindung der Westschweiz über eine Wasserstrasse von der Orbe-Ebene über die Juragewässer, Aare und Rhein an Basel und die grossen Rhein-Häfen in Deutschland und die Seehäfen an der Nordsee realisiert werden kann. Der Vorstand will aber den Verein weiter am Leben erhalten. ASNAV will auf Aktionen setzen, die die bestehende Binnenschifffahrt in der Schweiz sichert und fördert (Güter- und Personentransporte) und auch auf Aktionen mit dem Ziel den jüngeren Generationen das Wissen um die epochale Geschichte des Projekts Rhone-Rhein-Kanal und anderer Binnenschifffahrts-

Projekte, wie auch der Geschichte über die Bedeutung des Canal d'Entreroches während 3 Jahrhunderten, näher zu bringen. Er plant Zweck und Ziele in einer Arbeitsgruppe zu überarbeiten.

Auf die Frage, ob die Teilnehmer Fragen stellen oder Voten abgeben möchten **entwickelt sich eine angeregte Diskussion**, aus der hervorgeht, dass sich die Meinungen ungefähr die Waage halten, baldige Auflösung oder in noch zu formulierender Form weiterführen. Der Präsident entschliesst sich zu einer konsultativen Abstimmung. Wie sich aus den vorangehenden Voten herauslesen liess, war die Abstimmung ausgeglichen, wobei die Vertreter der baldigen Auflösung ihre Stimmabgabe viel überzeugter kundtaten.

Philip Rüesch rief dazu auf, sich nicht von den Ergebnissen der beiden Studien die Überzeugung der Vorteile des Schiffstransports nehmen zu lassen. Es gebe noch genügend Argumente warum nicht auf den Gütertransport mit Schiffen weiter rheinaufwärts verzichtet werden soll.

Der Präsident nimmt das Votum von Philip Rüesch gerne auf und bittet ihn zu versuchen die ihm vorschwebenden Argumente zu sammeln, schriftlich festzuhalten und ihm zu übermitteln, um sie in die Überlegungen des Vorstandes zum weiteren Vorgehen (z.B. zu einer Variante 3) einfließen zu lassen. Auch weitere Anregungen/Ideen zu einer möglichen Neuausrichtung unseres Verbandes seitens der Mitglieder sind sehr willkommen.

7. Budget und Jahresbeitrag 2024

Der Präsident präsentiert 2 verschiedene Budgets. Ein „Normal-Budget 2024“ mit einem Vorschlag von CHF 340.00 und ein „Budget 2024 Antrag Vorstand“ mit einem Rückschlag von CHF 1'560.00. Die beiden Budgets unterscheiden sich nur in der Einnahmen-Position Mitgliederbeiträge. Im Normal-Budget wird mit Mitgliederbeiträgen im bisherigen Umfang gerechnet, im Budget Antrag Vorstand ohne Mitgliederbeiträge, ausgenommen VWR und ASNAV. Der Vorstand sieht es nicht sinnvoll Mitgliederbeiträge einzufordern, wenn eine a.o. GV im 2025 beschließen sollte, den Verband aufzulösen. Wird der Verband nicht aufgelöst, sind mit rund CHF 40'000 immer noch genügend Mittel in der Kasse, um den Verband weiterzuführen. Bei der Ausgaben-Position Homepage ist zu erwähnen, dass das Hosting ab 2024 mit CHF 660.00 pro Jahr doppelt so hoch sein wird gegenüber den Vorjahren, wegen höherer Sicherheitsvorschriften.

Die Versammlung beschliesst, mit einer Gegenstimme, 2024 mit dem „Budget 2024 Antrag Vorstand“ zu operieren und die Mitgliederbeiträge 2024, mit Ausnahme VWR und ASNAV, nicht einzufordern.

8. Diverses und Umfrage

Nachdem das Wort nicht mehr verlangt wird, schliesst der Vorsitzende den offiziellen Teil der Generalversammlung um 19.20 Uhr und lädt zu einem Apéritif mit kaltem Buffet ein. Die Getränke sind durch die KIBAG offeriert. Der Präsident spricht im Namen des Verbandes einen grossen Dank aus, auch für die zur Verfügungstellung der Infrastruktur.

Zürich, 10. Juni 2024 sc

Für das Protokoll:

gez.: Ursula Schudel

Verteiler: - Alle Mitglieder