

Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal 2023: Deutlicher Zuwachs dank massiver Steigerung der Mineralölprodukte

Mit 1,36 Mio. t stieg der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen im 1. Quartal 2023 gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit (1,2 Mio. t) um 17%. Verantwortlich dafür war eine massive Steigerung bei den Importen von Mineralölprodukten. Rückläufig waren dagegen die Einfuhren von landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Futtermitteln. Mit dem starken Ergebnis der Vergleichszeit konnte der Containerbereich nicht ganz mithalten, erreichte aber immer noch gut 31'000 TEU.

1'360'466 t wurden im ersten Quartal 2023 umgeschlagen, 1'163'114 t waren es in der Vergleichszeit des Vorjahres. Dies entspricht einem Zuwachs von 17%. Sogar eine Zunahme um 24% auf ein Total von 1'140'139 t verzeichnete der anteilmässig bedeutendere Importverkehr. Der Exportverkehr nahm bei 220'327 t gegenüber dem Vergleichsquartal um 9,4% ab.

Unterschiedlich verlief die Entwick-

lung in den einzelnen Häfen: Im Auhafen Muttenz mit den Schwerpunkten Mineralöl und trockene Massengüter stieg der Umschlag gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um fast 38% auf nahezu 450'000 t. Der Hafen Birsfelden übertraf mit fast 500'000 t den Vorjahreswert um knapp 25%.

Der Hafen Kleinhüningen mit Schwerpunkt Containerverkehr büsste mit knapp 350'000 t in der



Graffitos sind nicht immer Schmiererei, sondern manchmal auch Kunst. So etwa an dieser Wand an der Hochbergerstrasse. Hier hingen früher Schaukästen, in denen die Rheinpegelstände sowie Bekanntmachungen an die Rheinschifffahrt ausgehängt waren. Zudem gab es dort einen Briefkasten für die Meldezettel der Schiffe. Als Folge der Digitalisierung ist dies nicht mehr nötig. Text/Foto: U. V.

Inhalt

Schweizerische Rheinhäfen im 1. Quartal 2023: Deutlicher Zuwachs dank massiver Steigerung der Mineralölprodukte 1

Genossenschaft Tanklager: Plüss ersetzt Weber 4

SSC-Forum in Interlaken 5

Hafenfest Basel vom 2. bis 4. Juni 2023: Volksfest für Jung und Alt 6

Verkehrseinschränkungen am Hafenfest 7

Rhenus Schweiz: Wachstum trotz herausforderndem Marktumfeld 8

GBN: Warten auf Entscheid 8

Birsterminal: Von der Deponiehalle zum Logistikzentrum 9

Vorstand SPEDLOGSWISS leicht ergänzt 10

CESNI-Tagung: Zwei Leitfäden und eine Aktualisierung 11

GV Hafenmuseum: Gute Zahlen und viele Besucher 11

Berichtszeit auf den Vorjahreswert beinahe 8% ein.

Containerverkehr

Im Berichtszeitraum wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen wasserseitig 31'475 TEU umgeschlagen. Gegenüber dem 1. Quartal 2022 (36'827 TEU) bedeutet dies eine Verminderung um 14,5%. Die Entwicklung ist allerdings zu relativieren, da die Vergleichsperiode von starken «Nachholverkehren» nach den verschiedenen Lockdown-Phasen in China geprägt war und wegen Umschlagsproblemen in Rotterdam

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

Inserate und Administration:

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Sylvie Pelloux, Jelena Dobric, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch

The most modern fleet, shaping a sustainable future

Demonstration is in - here the employees of the technical department of GEFO in front of M/T "Traviata" after the new classification.

Slim high-rising bow, bow bulge like a whale to reduce fuel consumption and reduce exhaust gases, 14 stainless steel tanks.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO.
26 new buildings to reduce pollutant emissions.
Which tanker will sail for you?



www.gefo.com

und Antwerpen viele Behälter verspätet in die Schweizer Rheinhäfen gekommen waren. Diese Sonderfaktoren fielen im 2023 weg.

Vor allem weniger Leercontainer

Ein massives Hoch hatten in der Vergleichsperiode 2022 ausserdem die Verkehre mit Leercontainern. Diese Transporte zwischen Binnen- und Seehäfen dienen dem Ausgleich in den Depots. Im 1. Quartal 2023 fielen deutlich weniger dieser Transporte an: im einkommenden Verkehr sank die Zahl gegenüber dem 1. Quartal 2022 um 36% auf 4'084 TEU, im ausgehenden Verkehr um 21% auf 5'611 TEU.

Geringere Unpaarigkeit

Dies lässt den Schluss zu, dass die Containerverkehre mit der Schweiz im Berichtszeitraum nicht so stark unpaarig waren und damit weniger Transporte von leeren Behältern erforderten.

Deutlich geringer waren die Einbusen bei den beladenen Containern. Im Exportverkehr resultierte mit einem Total von 9'833 TEU ein Minus von 10%. Der Importverkehr nahm gegenüber dem Vergleichsquartal

2022 lediglich um 3,5% auf 11'947 TEU ab.

Prognosen für den weiteren Verlauf 2023 sind mit vielen Unsicherheiten behaftet: Immerhin darf gehofft werden, dass die Engpässe bei den Verkehren aus Fernost nach und nach geringer werden, da China von der «Zero Covid-Politik» definitiv abgerückt ist, welche die Wirtschaft und die Logistik stark behindert hatte. Unabwägbar bleibt aber, wie sich der Krieg zwischen Russland und der Ukraine weiter entwickeln wird. Schliesslich bleibt abzuwarten, ob die Streikwelle in Frankreich nun endlich abebbt, welche mit Schleusen-Blockaden am Rhein im ersten Quartal 2023 negativen Einfluss auf die Schifffahrt hatte.

Positiv sind die Wasserstände, welche eine gute Auslastung der Schiffe erlauben. Zurzeit ist keine Änderung zu erwarten, es sind weder Hochwasser- noch Niedrigwasser-Perioden in Sicht.

Boom bei flüssigen Treib- und Brennstoffen

Im ersten Quartal 2023 sind 696'324 t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 380'427 t in der Vergleichszeit des Vorjahres entspricht dies einem mas-

siven Zuwachs um rund 83%. Dieser hat seine Ursachen in Sonderfaktoren der Vergleichszeit.

Letztjährige Negativ-Faktoren fielen weg

Zum einen hatte der starke Preisanstieg für Mineralölprodukte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine ab Februar 2022 die Kunden beim Heizöl kaum motiviert, ihre Tanks zu füllen. Die Preisentwicklung hat sich etwas beruhigt und irgendwann sind die Tanks nun einmal leer und müssen gefüllt werden. Dies zeigt sich exemplarisch in der Sparte Gas-, Diesel und leichtes Heizöl, in der im ersten Quartal 2023 knapp 183'000 t über die Häfen eingeführt wurden; in der Vergleichszeit des Vorjahres waren es lediglich 66'200 t. Die Steigerung beträgt damit 176%.

In der oben erwähnten Sparte ist auch der Diesel-Treibstoff inkludiert – und hier kommt der zweite Sonderfaktor ins Spiel: Zur Entlastung ihrer Bevölkerung hatten die Nachbarstaaten der Schweiz bei den Treibstoffen 2022 in verschiedener Form «Tankrabatte» eingeführt. Dadurch hatte sich der jahrelang gewohnte «Tank-Tourismus» umgekehrt: Die in Grenznähe wohnenden Schweizer tankten in Frankreich, Italien und Deutschland, da die Preise dort künstlich tief gehalten

Genossenschaft Tanklager: Plüss ersetzt Weber



Wechsel im Vorstand der Genossenschaft Tanklager Baselland. Für den abtretenden Daniel Weber verstärkt seit der diesjährigen GV am 28. April nun Severin Plüss von Oel-Pool das Gremium.

Foto: Sylvie Pelloux.

ten wurden. Diese Massnahmen sind längst ausgelaufen, so dass Tanken in der Schweiz in der Berichtszeit wieder konkurrenzfähig war. Dies beeinflusste auch die Sparte Motorbenzin und andere Leichtöle entscheidend: knapp 32'000 t an Einfuhren in der Berichtszeit stehen etwas mehr als 21'000 t im ersten Quartal 2022 gegenüber. Die Steigerung beträgt hier ziemlich genau 50%.

Wichtiger Faktor Pflichtlager

Ein zusätzlicher Faktor für die Mengensteigerung ist auch die Wiederherstellung der Pflichtlagerbestände. Aufgrund der tiefen Wasserstände sowie der Leistungsprobleme der Bahnen im 2. Halbjahr 2022 musste die Schweiz für einen Teil der Versorgung des Marktes auf Pflichtlagerbestände zurückgreifen. Die Marktteilnehmer haben die Verpflichtung, diese Mengen wieder einzulagern. Es handelt sich dabei also zu einem Teil um eine Kompensation der fehlenden

Importmengen aus dem letzten Jahr. Auch bereinigt um diese Sonderfaktoren kann im ersten Quartal 2023 von einem sehr guten Ergebnis gesprochen werden: In der Vergleichszeit 2021 hatte die Importmenge bei den flüssigen Treib- und Brennstoffen 584'583 t betragen; in diesem Vergleich beträgt die Steigerung in der Berichtszeit fast 20%.

Die Prognose für 2023 hängt im Wesentlichen von den Marktentwicklungen und damit von den Entwicklungen in der Ukraine-Krise sowie von den Wasserständen ab.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse/ Nahrungs- und Futtermittel

Das 1. Quartal ist im Vergleich zum Vorjahr mit einer Mindermenge von 37'000 t resp. -19% gestartet. Grund für diesen verhaltenen Start ist die Tatsache, dass die Warenströme bei Gütern mit europäischem Ursprung zugelegt haben und die Importe ab Übersee rückläufig sind. Die Waren europäischen Ursprungs gelangen hauptsächlich über den Landweg per Bahn oder LKW in die Schweiz und

gehen somit an den Schweizerischen Rheinhäfen vorbei, was zu den entsprechenden Konsequenzen führt.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr im 1. Quartal einen Rückgang von 21%, was 16'500 t entspricht.

Bei den Nahrungs- und Futtermitteln musste im 1. Quartal 2023 gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode ein Rückgang von 18% resp. 20'500 t verkraftet werden.

Die Frachten auf dem Rhein sind nach wie vor relativ hoch, jedoch nicht mehr auf dem sehr hohen Vorjahresniveau. Trotz dieser Entwicklung sind die Importe über den Rhein aktuell rückläufig.

Die Lagerkapazitäten in den Schweizerischen Rheinhäfen sind gut ausgelastet, dies kommt daher, dass sich die Einkaufspreise wieder normalisiert haben und auch die Zollabgaben im Moment relativ tief sind. Daher bleibt die ältere (teuer eingekaufte Ware vom Vorjahr) in den Lagern liegen und die neue günstigere Ware gelangt direkt in den Verkauf.

Übrige Güter

Bei der Gütergruppe **Feste Brennstoffe** wurde bereits häufig das Ende der Kohleimporte in die Schweiz erwartet, aber in Anbetracht der weltweit steigenden Nutzung der Kohle als Energieträger ist es wenig überraschend, dass seit August 2022 jeden Monat Schiffsladungen mit Kohle in den Schweizerischen Rheinhäfen eintreffen, und dies trotz der hohen CO₂-Abgaben. Es muss aber angemerkt werden, dass alle Importe über die Rheinhäfen ausschliesslich in der Zementproduktion und nicht in der Stromerzeugung verwendet werden. Im 1. Quartal 2023 wurden 8'831 t importiert, bereits die Hälfte der im gesamten 2022 umgeschlagenen Menge. Mit den hohen Lagerbeständen an Kohle in den europäischen Seehäfen sind weitere Importe in die Schweiz nicht auszuschliessen. Umstellungen bei der Wahl der Energiequelle in den Zementwerken kann aber schnell das Ende der Einfuhren bedeuten.

Die sehr hohen Einfuhren im 1. Quartal 2022 für Produkte der Gruppe **Eisen, Stahl und NE-Metalle** konnten in

SSC-Forum in Interlaken



Beim Forum des Swiss Shipper's Council am 27. April in Interlaken nahm der SVS-Geschäftsführer an einem Podium zum Thema „Fehlende Gesamtvision im Schweizer Güterverkehr“ teil. Die Teilnehmer v. l. n. r.: André Auderset, Frank Furrer (VAP), Reto Jaussi (Astag) und Moderator Christian Doepgen (ITZ). Foto: Martin Ticks.

diesem Jahr nicht wiederholt werden. Mit 60'233 t sind die Importe um rund 12% geringer als in der Vergleichsperiode. Die Ausfuhren sind mit 3'152 t im 1. Quartal 2023 sogar um knapp 21% niedriger als in den ersten drei Monaten des Vorjahres. Jedoch entsprechen die monatlichen Importe wie Exporte den durchschnittlichen monatlichen Mengen des letzten Jahres. Diese Momentaufnahme muss also nicht als Indikator für den weiteren Jahresverlauf angesehen werden.

Nach einem zögerlichen Start in den Monaten Januar und Februar zogen die Importe und Exporte in

der Gruppe **Steine, Erden und Baustoffe** im März wieder an. Mit insgesamt 105'826 t resultierte im 1. Quartal 2023 trotzdem ein Minus von fast 33% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Besonders ist der Januar mit Einfuhren von nur 19'935 t für diesen Rückgang verantwortlich.

Bei den Ausfuhren waren in den ersten zwei Monaten des Jahres die Mengen mit respektive 6'271 t und 9'391 t noch weit unter den im 2022 erreichten durchschnittlichen 20'000 t. Im März 2023 wurden mit 37'385 t Ausfuhrmengen weit über den Durchschnitt erreicht. Total resultierte bei 53'047 t ein Minus von knapp 18%

Nach den stark gestiegenen Preisen im Bausektor war ein Rückgang der Einfuhren zu erwarten. Mit einer Normalisierung der Preissituation sollten sich diese aber wieder einpendeln. Das Potenzial dieser Gütergruppe ist weiterhin gross. Der Bereich der Recyclingbaustoffe hat ebenfalls ein sehr grosses Ausbaupotenzial auch in Hinblick auf die Problematiken mit den Deponien in der Schweiz.

Das kleine Hoch im Vergleichsquarter konnten die **Chemischen Erzeugnisse** mit einer Einfuhrmenge von fast 39'000 t (+3,2%) in der Berichtszeit bestätigen. Bei den Ausfuhren verminderte sich die Menge um gut 20% auf etwas mehr als 9'000 t.

Hafenfest Basel vom 2. bis 4. Juni 2023: Volksfest für Jung und Alt

Noch wenige Tage bis zum grossen Hafenfest in Basel. Zum 101-jährigen Jubiläum des Hafens Kleinhüningen veranstalten die Schweizerischen Rheinhäfen ein Volksfest für Jung und Alt. Live-Konzerte, eine riesige Festmeile, eine Schiffs- und Bahnausstellung, Betriebsbesichtigungen, Hafenfest-Schiffshuttles und vieles mehr, erwartet die Besucherinnen und Besucher vom 2. bis 4. Juni 2023.

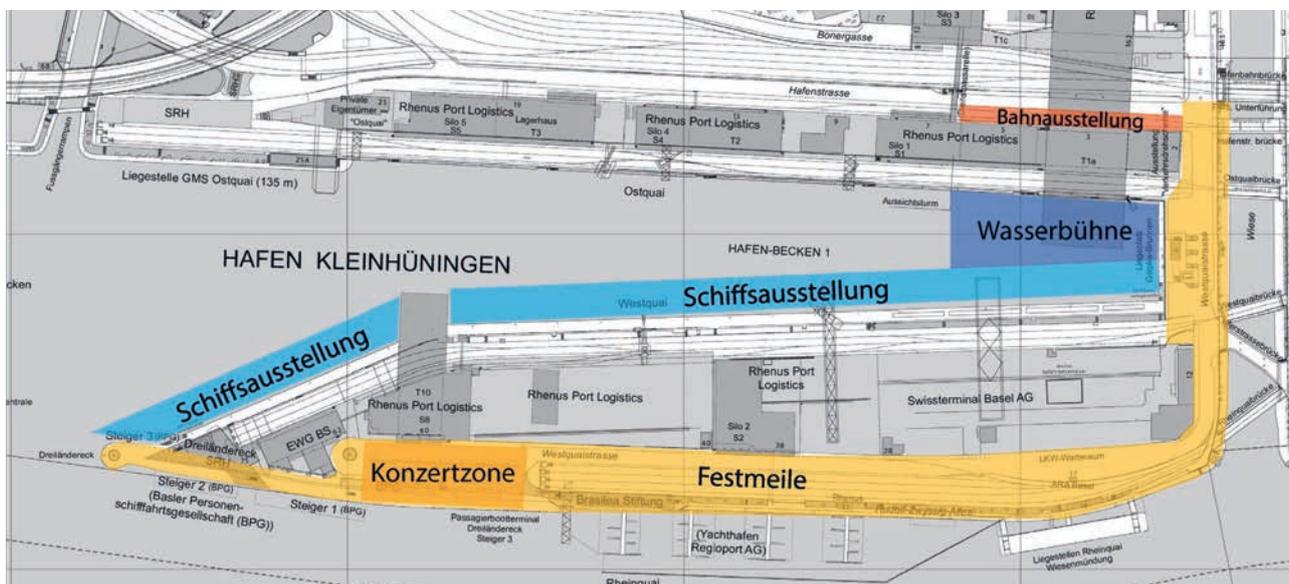
Historischer Hintergrund des Hafenfestes ist die Eröffnung des Hafenbeckens I im Jahre 1922. Damit nahm die Rheinschifffahrt und der Hafenbetrieb in Kleinhüningen seinen Anfang. Informationen zur Geschichte präsentiert das Hafenseum, welches auch während dem

Hafenfest geöffnet ist und diverse Angebote wie den beliebten Schiffssimulator anbieten wird.

Das Fest am ersten Juni-Wochenende im Hafen Kleinhüningen bietet den Besucherinnen und Besuchern

ein vielseitiges Kultur-, Unterhaltungs- und Kulinarik-Angebot. Über 70 Verpflegungsstände (Gerichte und Getränke aus aller Welt), Festzelte, Spielbuden, zahlreiche Vergnügungsbahnen (Fahrgeschäfte), eine grosse Schiffsausstellung, Betriebsbesichtigungen und eine Bahnausstellung sorgen für viel Abwechslung und Erlebnisse für Jung und Alt. Auch ein Baggerpark und Kinderkarussells sowie eine Bootsshow werden für Unterhaltung sorgen.

Das Hafenfest wartet auch mit einem sehens- und hörensweisen musikalischen Live- Konzertprogramm auf. Nationale und regionale Musikerinnen und Musiker, angeführt von Stress, Pegasus, Zian, Brandhänd und



Schwellheim werden das Dreiländereck zum Feiern bringen. Danach wird in den Kulturbetrieben Sandoase und Nordstern weiter gefeiert. Die Konzerte finden am Freitag- und Samstagabend sowie Sonntagnachmittag statt.

Begutachten lässt sich am Hafenfest auch das Grossprojekt Gateway Basel Nord. Der Logistikcluster Region Basel und Gateway Basel Nord organisieren am Samstag, 3. Juni, und Sonntag, 4. Juni, das Haafebähnl. Die Bahn wird tagsüber Rundfahrten durch das Hafengebiet bis zum Basel Nord-Areal durchführen. Neben Teilen des bestehenden Hafens mit Umschlagsanlagen für Getreide und Container sind dort die Standorte der grossen Infrastrukturprojekte in der Umgebung des Hafens inklusive Weiterentwicklung Hafens-

bahnhof, Gateway Basel Nord, Hafenbecken 3 und Aus- und Neubaustrecke der Bahnlinie Karlsruhe-Basel zu sehen. Zusätzlich stellt der Logistikcluster einen Info-Container neben dem Hafenmuseum auf, wo Informationen über die Logistikregion Basel aufliegen, ein Glücksrad und andere Attraktionen auf die Besucher warten.

Für die reibungslose Anreise zum Hafenfest mit erwarteten 100'000 Besuchenden wird ein ausgeweitetes Verkehrsangebot bereitgestellt. Vom Hafenfest-Steiger aus werden Wassertaxis die Stadt (Mittlere Brücke und Dreirosenbrücke), Huningue und Weil am Rhein sowie diverse Stationen im Hafen bedienen. Schiffsverbindungen zum Hafenfest wird auch die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft anbieten. Die BVB bietet einen Pendelverkehr mit Zusatzbus-

Verkehrseinschränkungen

Für den Auf- und Abbau und die Durchführung des Hafenfests sind eine Reihe von Verkehrs-Einschränkungen notwendig.

Dienstag, 30. Mai 2023

*6:00 Uhr Sperrung Emil-Gleise
Teilweise Sperrung Parkplätze Hafenstrasse*

Mittwoch, 31. Mai 2023

Ab 7:00 Uhr Parkplätze DLE teilweise gesperrt (ca. 1/3)

Teilweise Sperrung Parkplätze Hafenstrasse

Donnerstag, 1. Juni 2023

*Parkplätze Rostiger Anker gesperrt
Teilweise Sperrung Parkplätze Hafenstrasse*

Freitag, 2. Juni 2023

*06:30 Einstellung Bahnverkehr
Westquai, Ostquai und Hafenstrasse*

Alle Parkplätze DLE, Westquai-Strasse, Gelpke-Brunnen und Hafenstrasse gesperrt

Kontrollierte Zu- und Abfahrten für PKWs/Lieferanten bis 16:00 Uhr möglich

Wasserseitiger Umschlag möglich, kein LKW-Verkehr möglich

Bis 16:00 Uhr müssen alle PKWs das Hafenfest-Areal verlassen, keine Zufahrt mehr möglich

Samstag, 3. - Sonntag, 4. Juni

Kontrollierte Zufahrt zwischen 7:00 und 9:00 Uhr möglich. Alle PKWs müssen bis 9:00 Uhr das Festareal verlassen

Hafenbecken I gesperrt, Grund: Schiffsausstellung

Kein Umschlag auf dem Westquai möglich

Sonntag PKW-Zufahrt ab 19:00 Uhr möglich

Alle Parkplätze bleiben bis Montag, 06:00 Uhr gesperrt

Als Appetizer: Erinnerungen ans Hafenfest 2014



sen vom Badischen Bahnhof bis zum Hafenfest an. Die Organisatoren sind überzeugt, dass wir mit diesem attraktiven Angebot auch viele Kurzent-schlossene ans Hafenfest bringen können.

Rhenus Schweiz:

Wachstum trotz herausforderndem Marktumfeld

Die Schweizer Geschäfte der Rhenus Alpina AG erzielten im Jahr 2022 einen Gesamtumsatz von 532 Mio. CHF (2021: 462 Mio. CHF) und damit ein Wachstum von gut 15%. Das Geschäftsjahr war insgesamt geprägt von einem sehr guten, aber auch herausfordernden Marktumfeld.

Trotz der Nachwehen der Corona-Pandemie und einer schwierigen Situation an den globalen Märkten ist es der Rhenus Alpina gelungen, erneut ein erfreuliches Jahresergebnis zu erzielen. Im Jahr 2022 erwirtschaftete das Unternehmen 532 Mio. CHF, was gegenüber Vorjahr einer Zunahme um 15.1 Prozent entspricht.

Gut aufgestellt in die Zukunft

«Unser Unternehmen ist mit seinem vielseitigen Angebot auch für die Zukunft gut aufgestellt», sagt Andreas Stöckli, CEO der Rhenus Alpina. «Logistik ist systemrelevant und sichert unser aller Versorgung mit lebenswichtigen Gütern auch in Zeiten, die mit vielen Unsicherheiten behaftet sind. Das hat sich einmal mehr auch letztes Jahr gezeigt.»

Trotz der anhaltenden Herausforderungen durch den Ukraine-Krieg, der gestiegenen Energiepreise und

der teilweise nach wie vor beeinträchtigten Transportwege blickt die Rhenus Alpina optimistisch in die Zukunft.

Es ist geplant, das bereits breite Dienstleistungsangebot des Unternehmens konsequent weiter auszubauen.

Die Rhenus-Alpina-Gruppe beschäftigt in der Schweiz aktuell 1515 Mitarbeitende. Diese sind in unterschiedlichsten Geschäftsbereichen tätig und setzen sich täglich dafür ein, neue und kreative Lösungen zu finden und die Herausforderungen des Marktumfelds zu meistern.

Rhenus Logistics

Ein besonders gutes Geschäftsjahr konnte die Rhenus Logistics verbuchen. Die Auslastung ihrer Logistikcenter lag ganzjährig bei nahezu 100 Prozent. Auch konnte der Bereich die Produktivität bei der Auftragsabwicklung mittels Investitionen in die Weiterentwicklung der operationellen Softwarelandschaft weiter steigern.

Auch wenn sich die Lieferketten zwischen Asien und Europa im Jahr 2023 voraussichtlich weiter erholen werden, sieht der Bereich dennoch ein paar Wolken am Horizont. So sind die Konjunkturaussichten leicht eingetrübt, da die europäischen Märkte mit einer gewissen Rezessionsgefahr konfrontiert sind. Zudem haben manche Hersteller und Händler im Jahr 2022 grosse Lagerbestände aufgebaut, was zu einer Reduktion der Transportmengen im Jahr 2023 führen könnte. Im Sinne einer zukunftsweisenden Entwicklung beabsichtigt die Rhenus Logistics, weiter in Software- und Prozesslösungen zu investieren und sich so den Herausforderungen der Zukunft stellen.

GBN: Warten auf Entscheid

Anfang 2022 reichte Gateway Basel Nord die Projektänderungsunterlagen zum neu definierten Naturschutzkonzept bei der Genehmigungsbehörde, dem Bundesamt für Verkehr (BAV), ein. Nun erwartet das Konsortium nächstens die Planungsgenehmigung, wie es Anfang Mai mitteilt. Die Verbesserungen am Naturschutzkonzept würden viermal so viel Fläche für die Natur beinhalten, wie durch den Bau des Gateways beeinträchtigt werden. Zudem entstehe über den Verkehrsflächen des Gateways eine 4'000 m² grosse Naturbrücke: eine Überdachung, auf der mit lokalem Bodenmaterial ein Ersatz für die Trockenwiese erstellt wird.

Bis Anfang dieses Jahres tauschten sich die Verfahrensbeteiligten zur angesprochenen Projektänderung zu Händen des BAV aus. Gateway Basel Nord hat dabei alle noch verbleibenden Bedingungen der Fachbehörden akzeptiert. Nun warte man auf das Ergebnis des Verfahrens.

Bei einer für GBN positiven Verfügung (Plangenehmigung mit Auflagen) müssen allerdings Beschwerden anderer Verfahrensbeteiligter vor dem Bundesverwaltungsgericht erwartet werden. Dies in Betracht gezogen, wird die Inbetriebnahme des Gateways aus heutiger Sicht voraussichtlich erst im Jahr 2028 erfolgen können.



Port Logistics

Trotz grosser Herausforderungen in der Binnenschifffahrt konnte sich Port Logistics im Geschäftsjahr 2022 über einen positiven Aufschwung freuen. Nicht einmal eine massive Zunahme der Frachtraten aufgrund von Niedrigwasser, erhöhte Gasölpreise oder eine Schiffsraumknappheit konnten das positive Ergebnis trüben.

Im Jahr 2023 fokussiert Port Logistics den Bau des trimodalen Umschlagterminals im Rheinhafen Kleinhüningen. Das Terminal ermöglicht einen effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag. «Wir freuen uns, mit diesem Terminal eine Pionierrolle in nachhaltiger Logistik zu übernehmen», sagt Andreas Stöckli. «Auf dem Dach des Terminals ist eine Photovoltaikanlage installiert, die jährlich rund 2,4 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt und damit den

gesamten Jahresstrombedarf von Port Logistics deckt. Darauf sind wir stolz», so der CEO der Rhenus Alpina. Weitere Zukunftsprojekte betreffen die generelle Entwicklung des Hafens am Westquai, die Hafenbahn, sowie eine Verbesserung der Pflichtlager-Situation in der Schweiz.

Contargo

Wie bereits im Vorjahr konnte die Contargo AG auch 2022 ein gutes Ergebnis verbuchen. Trotz massiver Herausforderungen an den internationalen Märkten und einem ausgeprägten Niedrigwasser in der zweiten Sommerhälfte blieb die Rentabilität stabil.

Als zentral für die weitere Entwicklung der Geschäfte von Contargo betrachtet der Alpina-CEO Reinvestitionen sowie den Ausbau der kritischen Terminalinfrastrukturen. Contargo wird ihre Aktivitäten auf

den Nordquai konzentrieren und dort einen weiteren Kran in Betrieb nehmen.

Contargo wird zudem vorgesehene Digitalisierungsmassnahmen weiter führen umso die Effizienz erneut zu stärken.

Cargologic

Auch das Geschäft von Cargologic hat sich im Jahr 2022 positiv entwickelt. So konnte der Frachtumschlag erneut gesteigert werden. Treiber für diese Entwicklung waren die vorherrschenden Kapazitätsengpässe bei allen internationalen Verkehrsträgern, der Ukraine-Krieg sowie ein generelles Wachstum der Frachtvolumina.

«Für das Jahr 2023 rechnen wir aufgrund der weltwirtschaftlichen Situation mit einem leichten Rückgang der Umschlagsvolumina», sagt Andreas Stöckli, CEO von Rhenus Alpina. «Wir blicken dennoch optimistisch in die Zukunft, da wir gut aufgestellt sind.»

Birsterminal:

Von der Deponiehalle zum Logistikzentrum

Auf einen Schlag kann die Birsterminal AG im Hafen Birsfelden ihre Logistikflächen um gegen 10'000 m² vergrössern. Und dies ohne Neubau: Stattdessen wird die bisherige Deponiehalle der Roche im benachbarten Grenzach nun «ennet des Rheins» unter dem Namen i-log als neues Logistikzentrum genutzt. Rund 10 Mio. CHF kostet der Transfer über den Rhein und die anschließende Ausgestaltung.

«Es ist eine win-win-Situation», hatte Birsterminal-CEO Martin Ticks schon bei Vertragsschluss im vergangenen Herbst verkündet (vgl. «SVS aktuell, Oktober-Ausgabe 2022). Ohne «graue Energie» zu verschwenden und deutlich günstiger als bei einem Neubau kommt Birsterminal zu zusätzlicher Nutzfläche und die auf Nachhaltigkeit sehr erpichte Roche vermeidet die Vernichtung „grauer Energie“. Dabei ist die Sache für Birsterminal risikolos: Die Halle vollständig gereinigt und hat keinerlei Kontaminationen mehr.

In diesen Wochen ist es also soweit, die Deponiehalle wird Stück für Stück im Rahmen der «Operati-

on Rheinfähre» per Schiff von Grenzach auf die andere Seite in den Hafen Birsfelden transportiert und dort neu aufgebaut. Innerhalb eines Jahres entstehen so drei «neue» Hallen à je gut 3'200 m². Rolf Vogt, Verwaltungsratspräsident der Birsterminal, ist zwar sehr glücklich über das einzigartige Projekt, hätte aber gerne noch etwas mehr gehabt: «Das vom Kanton freigegebene Areal fasst nur zwei Drittel der ehemaligen Deponiehalle.» Überhaupt findet es Vogt schade, dass die basellandschaftlichen Häfen und speziell Birsfelden in der öffentlichen Wahrnehmung oft ein etwas stiefmütterliches Dasein führen.



VR-Präsident Rolf Vogt und CEO Martin Ticks, im Hintergrund die teildemontierte Halle in Grenzach.

Dabei hat der Hafen Birsfelden in der Zeit seines dortigen Wirkens mehrere grosse Wandel mitgemacht: «Früher überwogen die Kohlenberge. Dann war Birsfelden ein Zellulose-Hafen für die Schweizer Papierfabriken, die heute alle nicht mehr existieren. Dank der guten Schienen- und Strasseninfrastruktur und viel Unternehmergeist ist es aber immer wieder gelungen, das Hafengeschäft quasi neu zu erfinden.» Heute ist dafür ein Gebiet präsent, das früher kaum bekannt war: Die Kreislaufwirtschaft, das Aufbereiten von Aushub- und Abbruchmaterial. Vor allem den exportorientierten Firmen wollen Vogt und Ticks passende

Dienstleistungen anbieten. Sie können etwa grosse Anlagen in Einzelteilen in den Hafen bringen, hier zusammenbauen und dann per Rheinschiff in die Hochseehäfen transportieren. Entsprechend



Im Entstehen: Die neuen Hallen der Birsterminal AG in Birsfelden.

modern werden die vollklimatisierten Hallen ausgerüstet mit Kränen und in einem zweiten Schritt mit einer Fotovoltaik-Anlage.

Mit den neuen Logistikflächen soll ein Ruck durch den Hafen Birsfelden gehen, hofft Vogt, nachdem in jüngerer Vergangenheit auch Begehrlichkeiten von anderen potentiellen Nutzern laut geworden waren.

Die Verhandlungen über die Verlängerung der Baurechtsverträge seien nicht einfach und die Entwicklung war zeitweilig blockiert. «Nun soll aber neuer Schwung in den Hafen kommen», hofft Vogt auf (noch) bessere Zeiten.

Vorstand SPEDLOGSWISS leicht ergänzt



Die 142. Generalversammlung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz fand am Freitag, 5. Mai 2023 traditionell im historischen Saal der Safranzunft in Basel statt. Rund 160 Teilnehmende wohnten dem äusserst beliebten Anlass bei. Der Vorstand SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz hat Markus Etter (NAUTA SA), langjähriges Vorstandsmitglied, verabschiedet. Er ist in den wohl verdienten Ruhestand getreten und stellte sich deshalb nicht mehr zur Wiederwahl. Neu in den Vorstand gewählt wurde Mario Caccivio (Dachser Spedition AG) Vorsitzender Kommission Zoll der SPEDLOGSWISS. Der Vorstand SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz setzt sich somit per Generalversammlung vom 5. Mai 2023 wie folgt zusammen: v.l.n.r.: Vinko Castrogiovanni (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Herzog, Vize-Präsident SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (FREIGHT LOGISTIC AG), Thomas Knopf, Präsident SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (Ultra-Brag AG), Tara Fürer (EUROSPED AG), Mario Caccivio (Dachser Spedition AG), Thomas Rügger (Unilogistics AG), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG), Thomas Suter (SPEDLOGSWISS).

CESNI-Tagung am 20. April 2023: Zwei Leitfäden und eine Aktualisierung

Am 20. April 2023 fand in Strassburg unter dem Vorsitz von Marleen Coenen, Vertreterin Belgiens, eine Sitzung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) statt. Angenommen wurde bei dieser Sitzung ein Leitfaden für einen umweltfreundlichen und effizienten Schiffsbetrieb (eco-navigation). Des Weiteren stimmte der Ausschuss der Veröffentlichung eines Leitfadens zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt sowie einer Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den ES-RIS-Ausgaben 2021/1 und 2023/1 zu.

Leitfaden eco-navigation

Schiffsführer müssen in der Lage sein, die ökonomischen und ökologischen Aspekte des Fahrzeugbetriebs für eine effiziente und umweltfreundliche Nutzung des Fahrzeugs zu berücksichtigen. Zudem heben Gewerkschaften, Ausbildungseinrichtungen und auch Arbeitgeberverbände die Notwendigkeit einer Berufsausbildung hervor, die den Anforderungen an den Betrieb einer Flotte auf Energiewende-Kurs, bei der sich die technische und digitale Ausrüstung an Bord stark verändert, gerecht wird. In dem Leitfaden werden die verschiedenen vorausgesetzten Befähigungen sowie die erforderlichen

Kenntnisse und Fertigkeiten dargestellt. Er soll in Ausbildungsprogrammen als „Good Practice-Guide“ für eine ökologische und effiziente Schifffahrt verwendet werden. Die praktische Umsetzung des Leitfadens durch die Schiffsführer könnte laut DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.) zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs an Bord bestehender Schiffe um mehr als 10 Prozent führen. Der Leitfaden wird auf der Website des CESNI veröffentlicht.

Good-Practice-Leitfaden

Der Good-Practice-Leitfaden soll einen Überblick über Cyberrisiken,

Cyberbedrohungen und -abwehrmassnahmen bieten, der sich in erster Linie auf das Gebiet der Binnenhäfen konzentriert.

Dabei soll den Beteiligten vor allem ein besseres Bild der Verursacher von Cyberangriffen und ihrer Handlungsmotive sowie der Anlagenwerte der Binnenhäfen vermittelt werden, die bei der Einschätzung der Bedrohungen und Risiken im Cyberbereich zu berücksichtigen sind. Der Leitfaden bietet außerdem einen Überblick über bewährte Verfahrensweisen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Cyberrisiken.

Dieser in Partnerschaft mit dem Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB/EFIP) ausgearbeitete Good-Practice-Leitfaden soll allen Binnenhäfen, unabhängig von ihrer Größe oder Lage in Europa, als leicht verständliches Rahmenwerk dienen.

Unterschiede ES-RIS-Ausgaben 2021/1 und 2023/1

Die Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den ES-RIS-Ausgaben 2021/1 und 2023/1 gibt Auskunft über die wichtigsten Änderungen, die auf diese Weise schnell erkannt und somit leichter umgesetzt werden können.

Die Zusammenfassung ist in fünf Abschnitte unterteilt:

- Änderungen ohne Einfluss auf den Inhalt;
- Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit dem elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland ECDIS);
- Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit den Schiffsverfolgungs- und Aufspürungssystemen (VTT);
- Änderungen bei den Spezifikationen im Zusammenhang mit den Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NtS);
- Änderungen bei den Spezifikationen im Bereich des Elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt (ERI).

Der Leitfaden und die Zusammenfassung werden auf der Website des CESNI veröffentlicht.

Gute Zahlen und viele Besucher an der GV Hafenumuseum



Grosser Andrang herrschte bei der GV des Trägervereins des Hafenumuseum. Präsident Rolf Schleich konnte gesunde Finanzen und ansteigende Besucherzahlen vorweisen, bevor sich die Anwesenden von „Koche an dr Strooss“ mit Risotto und Salsicce verwöhnen liessen. Foto: E. Greney.



PORT OF
SWITZERLAND

 port-of-switzerland.ch

WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor

Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter

125 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe

80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze

