

Gateway Basel Nord:**Plangenehmigung liegt vor –
weitere Verzögerung droht**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zwar Mitte September die Plangenehmigung für das Projekt Gateway Basel Nord (GBN) erteilt. Das Warten auf den Spatenstich für den für die Landesversorgung wichtigen trimodalen Terminal dürfte aber noch andauern. Eine Einsprache wurde bereits eingereicht, weitere sind angekündigt. Trotzdem ist mit der Plangenehmigung ein wichtiger Meilenstein für die Weiterentwicklung der Rheinhäfen erreicht worden.

Mit der Erteilung der Plangenehmigungsverfügung für die erste Bauphase, in der das Containerterminal von Contargo, Hupac und SBB Cargo entsteht, bestätigt das BAV, dass das Projekt Gateway Basel Nord alle Anforderungen der zuständigen kantonalen Behörden und des Bundes erfüllt.

Stärkung des Logistikstandorts Basel

Das Containerterminal und das Hafenbecken 3 werden massgeblich zur Stärkung der Schweizerischen Rheinhäfen und des Logistikstand-

orts Basel beitragen und eine zentrale Infrastruktur zur Sicherstellung der Landesversorgung der Schweiz bilden.

Umsetzung starten

Nun kann mit der konkreten Umsetzung des Gateway Basel Nord gestartet werden. Allerdings dürften sich noch einige Hürden stellen. So hat mit der Swissterminal ein Unternehmen Einsprache eingelegt, das im Elsass ein Konkurrenzprojekt plant und sich durch den Rechtsweg einen zeitlichen Vorteil verspricht.

Fortsetzung auf Seite 4

Inhalt

<i>Gateway Basel Nord: Plangenehmigung liegt vor – weitere Verzögerung droht</i>	1
<i>VöV-Generalversammlung mit Bahnausstellung</i>	5
<i>GEFO Shipping Group: Taufe des Niedrigwasser-Tankschiffes „Canaletto“</i>	6
<i>Contargo: Zusätzliche zwei Rundläufe Rotterdam - Basel-Rheinhafen</i>	7
<i>Wechsel bei Varo</i>	7
<i>IG RiverCruise und CLIA: Zusammenrücken für mehr Innovation und Nachhaltigkeit</i>	8
<i>SVS-Herbstapéro 2023: Klare Worte und viel Positives</i>	9
<i>SPE-CDNI 3.0: Erste Funktionalitäten freigeschaltet</i>	10
<i>Impressionen vom SVS-Herbstapéro 2023</i>	11



So soll das künftige Terminal mitsamt Hafenbecken aussehen.

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:

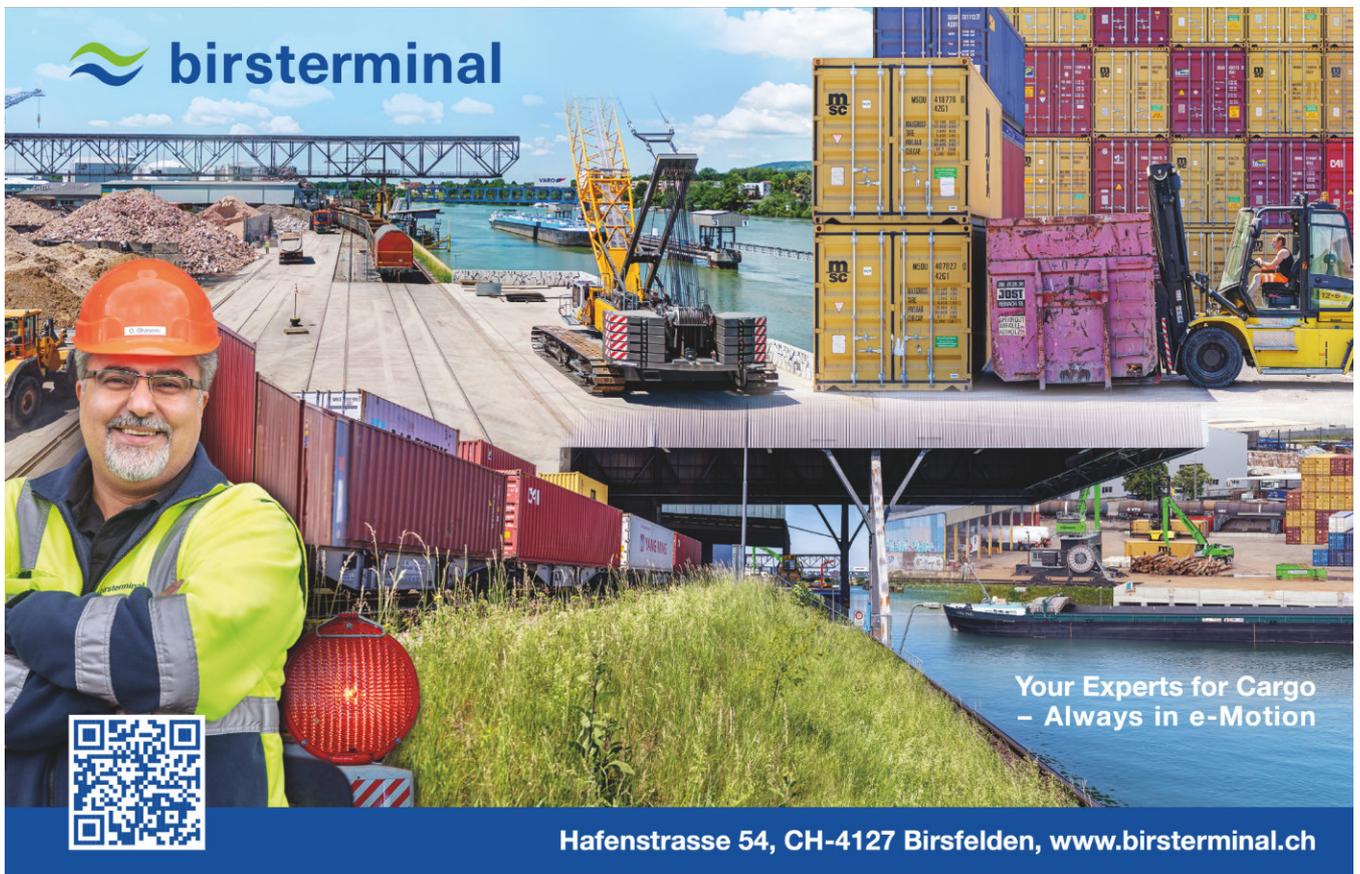
Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Sylvie Pelloux, Simon Oberbeck, Marina Tolic, 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



**Rhein-Reise:
Der GEFO Low Water Carrier
„Canaletto“ vor dem Kölner Dom**

Abladung 600 tons auf 1,30 m Tiefgang, Maximalkapazität: 2.921 m³,
8 Stainless-Steel-Tanks, 2 gummierte Tanks für Salzsäure, Maximale
Abladung 2.985 tons, Hybrid-Antrieb

Fortsetzung von Seite 1

Dazu zeigt sich Pro Natura Basel von der zu Gunsten des Terminals ausgefallenen Güterabwägung der Bundesbehörden genauso unbeeindruckt wie von der seinerzeitigen Niederlage im Abstimmungskampf, als das Basler Volk klar für das Hafenbecken und den dafür nötigen Kredit stimmte. Pro Natura-Präsident Thomas Grossenbacher war in einem Interview mit dem Lokal-TV Telebasel zwar nicht mehr sehr zuversichtlich, das angestrebte Ziel einer Verhinderung des Projekts erreichen zu können. Verzögern und behindern will Pro Natura aber weiterhin.

Maximum vorgekehrt

Dabei hat das Konsortium GBN das Maximale vorgekehrt, um dem Naturschutz Rechnung zu tragen. Dass der Standort nicht nur einzigartig und optimal für den Bau eines trimodalen Containerterminals ist, sondern sich dort auch wertvolle Tier- und Pflanzenarten angesiedelt haben, wird seit Projektbeginn anerkannt. Bereits im Plangenehmigungsantrag aus dem Jahr 2016 waren Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für die durch den Bau beeinträchtigten Naturwerte vorgesehen. Als diese

Massnahmen aus Sicht der zuständigen Behörden sowie der einwendenden Naturschutzverbände als nicht ausreichend erachtet wurden, wurde 2018 ein weiterentwickeltes Naturschutzkonzept nachgeliefert, in dem unter anderem die geforderte umfassende Abstimmung mit dem benachbarten Projekt des viergleisigen Ausbaus der Deutschen Bahn Eingang fand, war Behörden und Einsprechern noch nicht genug. Schliesslich reichte GBN im vergangenen Jahr eine weitere grundlegende Überarbeitung des Naturschutzkonzepts ein und löste die wichtigsten Kritikpunkte. Unter anderem werden nun über 20 Hektaren Ersatzflächen im Rangierbahnhof Muttenz geschaffen, die langfristig gepflegt werden sollen. Die Summe der Ersatzflächen ist damit viermal so gross wie das Containerterminal selbst.

Einsprachen drohen

Mit der Plangenehmigungsverfügung kann normalerweise die Ausführungsplanung erstellt und das Bauunternehmen mit der Realisierung beauftragt werden. Verfahrensbeteiligte haben jedoch während 30 Tagen die Möglichkeit, die Verfügung vor dem Bundesverwaltungsgericht und unter Umständen noch vor dem



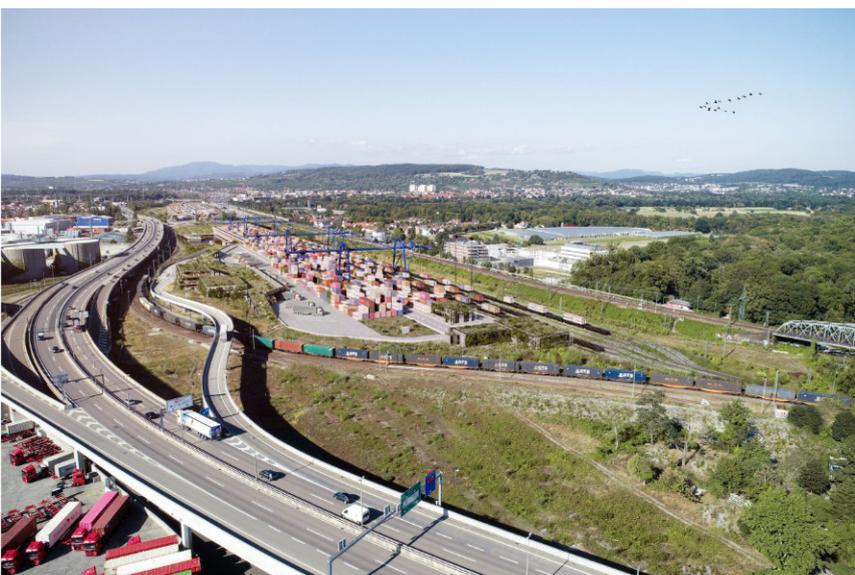
Bundesgericht anzufechten, was im Fall des Gateway Basel Nord angesichts der Swissterminal-Einsprache und der nicht kooperativen Pro Natura der Fall ist. Trotzdem haben das Terminalprojekt Gateway Basel Nord und das Hafenbecken 3 mit der Plangenehmigung des Bundes einen bedeutenden Schritt für die Umsetzung dieses Zukunftsprojekts erreicht.

Hoherfreute SRH...

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) nehmen die Plangenehmigung denn auch als gewichtigen Meilenstein hoch erfreut zur Kenntnis. Florian Rötthlingshöfer, Direktor Schweizerische Rheinhäfen: «Die Plangenehmigung für das Gateway Basel Nord ist zentral für die weiteren Planungen zur Umsetzung des Hafenbeckens 3. Das Bundesamt für Verkehr gibt damit grünes Licht für einen wichtigen Realisierungsschritt zur Weiterentwicklung der Rheinhäfen als nationale Container-Logistikdrehscheibe. Mit dem Entscheid hat der Bund insbesondere die umfassenden Naturschutzmassnahmen genehmigt, welche für den Ersatz der Naturwerte auf dem ehemaligen Rangierbahnhof notwendig sind.»

...und natürlich GBN selbst

Ebenso erfreut ist natürlich GBN-Chef Martin Haller: «Das Projekt Gateway Basel Nord ist einen riesigen Schritt vorwärtsgekommen. Nach siebenjähriger Verfahrensdauer steht nun die Plangenehmigung für die erste Bauphase, also für das Schiene-Strasse-Terminal. Dies bedeutet, dass die zuständigen Behörden auf kantonaler und auf Bundesebene nach Prüfung und nach Anhörung der Verfahrensbeteiligten zum Schluss ge-



Wie man auf den beiden Bildern auf dieser Seite sieht, wird das Gelände nach Inbetriebnahme des Terminals keineswegs eine riesige Betonfläche sein, sondern viel Grün bieten, unter anderem mit einer Naturbrücke. Dazu kommt eine Fülle an Ausgleichsmassnahmen andernorts.

kommen sind, dass das Projekt alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt – notabene auch die Anforderungen des Umweltrechts – und daher gebaut werden darf. Die von den Behörden formulierten Auflagen bewegen sich im Rahmen des Erwarteten und stellen keine unüberwindlichen Hürden mehr dar.» Auch wenn mit weiterer Obstruktion zu rechnen sei, arbeite man konsequent weiter an der Umsetzung und nun an verstärkt an der Planung des trimodalen Zielzustandes.

Unterstützung durch Kanton...

Erfreut zeigt sich auch Kaspar Suter, Wirtschaftsminister Basel-Stadt, der daran erinnert: «Die Bas-

ler Stimmbevölkerung unterstützte im Jahre 2020 deutlich mit 57 Prozent der Stimmen den Bau des Hafenebeckens 3, das ein wichtiger Bestandteil des trimodalen Gateways Basel Nord ist. Es handelt sich dabei um eine Schlüsselinfrastruktur für den Kanton Basel-Stadt und für die ganze Schweiz. Diese Infrastruktur stärkt den Zug und das Schiff im Gütertransport und unterstützt damit die Verlagerungspolitik des Bundes. Ich bin deshalb froh, dass die Plangenehmigung des Bundes für die erste Bauphase nun endlich vorliegt und das Projekt nun zügig vorangetrieben werden kann.»

...und durch die Wirtschaft

Unterstützung ist auch von der Wirtschaft gewiss. Martin Dätwyler, Direk-

tor, Handelskammer beider Basel dazu: «Basel ist die Logistik-Hauptstadt der Schweiz. Dank den Fachkräften, Unternehmen und Infrastrukturen unserer Region wird die ganze Schweiz versorgt. Stabile und wettbewerbsfähige Transportwege sichern der Schweizer Exportwirtschaft die Teilnahme am Weltmarkt. Zudem schafft die Logistik knapp 13'000 direkte Arbeitsplätze in der Region Basel. Damit dies so bleibt, müssen unsere Infrastrukturen «best-in-class» bleiben. Das Gateway Basel Nord ist ein gutes Beispiel für eine zukunftsgerichtete, innovative und nachhaltige Infrastruktur. Die Plangenehmigung ist ein grosser Meilenstein. Jetzt sind die Beteiligten gefordert, zügig an die konkrete Umsetzung zu gehen!»

VöV-GV mit Bahnausstellung

Die Generalversammlung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) fand dieses Jahr am 7. September in Basel statt. Aus diesem Anlass organisierten die Schweizerischen Rheinhäfen tags darauf zusammen mit SBB Cargo, Railcare, DB Cargo und der Rhätischen Bahn eine Bahnausstellung «Schiengüterverkehr der Zukunft» an der Hafenstrasse im Hafen Kleinhüningen. Die Bahnausstellung zeigte Güterlokomotiven und Waggons der teilnehmenden Partner. Hier einige Impressionen



GEFO Shipping Group : Taufe des Niedrigwasser- Tankschiffes „Canaletto“

Der neue Diesel-Elektrische Hybrid-Binnentanker der GEFO Shipping Group wurde diesen September auf den Namen «Canaletto» getauft. Der Festakt fand an den Rheinterrassen in Mannheim statt. Das Schiff läutet eine Zeitenwende bei der GEFO Shipping Group auf dem Weg zur Dekarbonisierung und klimaneutralen Binnenschifffahrt ein.

Das Schiffskonzept wurde von der GEFO Shipping Group in Zusammenarbeit mit Neptun Ship Design und exklusiv nach Anforderungen der BASF SE in Ludwigshafen entwickelt, für die die GEFO das Schiff langfristig betreiben wird.

Entscheidender Schritt zur Dekarbonisierung

Für Sven von Appen, Geschäftsführer der GEFO Shipping Group, bedeutet die Infahrtsetzung den entscheidenden Schritt in Richtung nachhaltige Ausrichtung der gesamten Flotte. „Die Canaletto ist das erste Schiff unserer Flotte mit hybridelektrischem Betrieb. Sie legt den wichtigen Grundstein für unser Ziel, alternative Motoren- und An-

triebssysteme zu realisieren und damit zum Ziel der Klimaneutralität bis 2045 beizutragen. Wir freuen uns sehr, dieses zukunftsweisende Projekt gemeinsam mit unserem strategischen Partner BASF umsetzen zu können.“

Hochinnovatives Tankschiff

Die Canaletto ist ein hochinnovatives Tankschiff, das für extreme Niedrigwassersituationen optimiert ist. Ausgestattet mit einem Diesel-Elektrischen Hybrid-Antrieb, dessen drehzahlvariable Generatormotoren die neueste EU-Abgasnorm „Stage V“ nach NRMM-Verordnung (EU) 2016/1628 um bis zu 40 % unterschreiten, leistet das Schiff einen wesentlichen Beitrag zur Reduzie-

rung der Schadstoffemission und zur Stärkung des Verkehrsweges Wasserstrasse. Von Anfang an standen Innovation und Umweltfreundlichkeit bei der Entwicklung dieses Niedrigwassertankschiffes im Vordergrund. Die aktuelle EU-Abgasnorm „Stage V“ schreibt in der relevanten Motorenklasse die Reduzierung der Emissionen von Feinstaub um 65% und von Stickoxiden um 50% im Vergleich zu den bisherigen Schiffsmotoren vor. Die hocheffiziente Motorisierung der Canaletto wird die Vorgaben dieser Verordnung sogar übererfüllen. Die Grenzwerte für Stickoxide werden zusätzlich nochmals um mehr als 10% und für Feinstaub um mehr als 40% unterschritten. Zudem verfügt das Schiff über speziell entwickelte Schiffsbatterien, die durch ein intelligentes Powermanagementsystem im DC-Netz zum effizienteren Betrieb der Generatoren beitragen und technisch teilweise vollelektrische Fahrten sowie die komplette Energieversorgung im Liegebetrieb ermöglichen.

Acht Tanks sorgen für Flexibilität

Für die maximale Flexibilität bei den zu transportierenden Chemieprodukten ist das Schiff mit acht Edeltanks ausgerüstet, davon zwei Spezialtanks mit besonderer Beschichtung in schiffbaulich abgetrennten Tanksektionen. Drei getrennte Lade-/Löschsysteme bieten zusätzliche Flexibilität. Die Canaletto ist in der Lage, gleichzeitig sowohl verschiedene Chemieprodukte als auch Spezialprodukte mit hoher Dichte wie Säuren und Laugen zu transportieren. Dies ist ebenfalls ein Novum und ein Alleinstellungsmerkmal dieses Chemietankschiffes.

In Zeiten, in denen Niedrigwasserperioden mit aller Wahrscheinlichkeit immer häufiger auftreten werden, wird die Canaletto durch ihre Konzeption und das Design zur Versorgungssicherheit beitragen. An kritischen Stellen, wie dem Mittel- und Oberrhein, kann die Canaletto mit einer Ladung von rund 500 Tonnen auch bei einem Pegelstand von



Die stolze Tauf-Crew bei der Zeremonie, v.l.n.r.: Daniel Brumm, BASF, Barge Operations & Procurement, Dirk Sobotka, GEFO, Technischer Direktor, Sven von Appen, GEFO, Geschäftsführer, Christine Grzib, GEFO, Head of Chartering Stainless Steel, Dr. Benoît Blank, BASF, Head of Bulk Operations Europe, Claudia Strubel, BASF, Regional Category Buyer Barging Services Europe, Dr. Bolette Urtel, BASF, Senior Marketing Manager Inorganic Verbund Products.

30 Zentimetern am Pegel Kaub noch sicher manövrieren. Unter diesen Bedingungen transportiert die Canaletto etwa 50 % mehr als andere Tankschiffe mit vergleichbaren Abmessungen. Damit gehört sie zu den leistungsfähigsten Niedrigwasserschiffen auf dem Rhein. Eine weitere Besonderheit ist, dass der Spezialtanker mit den üblichen Standard-Abmessungen (110 m Länge x 11,45 m Breite) alle gängigen Lade- und Löschstellen anfahren kann und darüber hinaus in

der Lage ist, die Verladestellen der vorderen westdeutschen Kanäle zu befahren.

„Die ‚Canaletto‘ ist ein weiterer wichtiger Baustein unserer Resilienzmassnahmen, die wir am Standort Ludwigshafen nach dem Niedrigwasser 2018 umgesetzt haben. Innovationen wie diese tragen massgeblich zur Versorgungssicherheit unserer Kunden und Produktionsstandorte bei. Wir sind stolz auf die erfolgreiche Zusammenarbeit bei diesem Projekt, aber auch auf die langjähri-

ge Partnerschaft mit der GEFO Shipping Group und wünschen dem Schiff allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.“, sagt Ralf Busche, Senior Vice President European Site Logistics Operations bei BASF. Auch beim Thema Sicherheit setzt die Canaletto neue Massstäbe. Ein neu entwickeltes Frühwarnsystem zum Schutz vor Brückenanfahrungen und eine echolotbasierte Tiefenlinienaufzeichnung zur Unterstützung einer optimierten Abladung erleichtern die Fahrten auf Kanälen.

Contargo:

Zusätzliche zwei Rundläufe Rotterdam - Basel-Rheinhafen

Seit 12. September 2023 hat Contargo die Rundlauf-Kapazitäten der BWS-Züge erhöht. Die Kapazitätserweiterung um 2 Zugs-Rundläufe ergänzt die bestehende Frequenz von aktuell 5 Abfahrten ab Rotterdam resp. Basel. Neu an diesen beiden zusätzlichen BWS-Rundläufen ist, dass diese beiden Züge direkt am Contargo-Terminal im Rheinhafen Basel Kleinhüningen abgewickelt resp. umgeschlagen werden.

Laut Contargo profitieren die Kunden mit dieser Contargo-Kapazitätserweiterung wie folgt:

- Stabile und zuverlässige Bahn-Verbindung zwischen dem Seehafen Rotterdam und Basel
- CO2-reduzierende, nachhaltige, direkte Bahnanbindung an die Seehafen-Terminals
- einfachste Buchungsmöglichkeit über unser Webbooking-Portal (mit Kapazitäts-Übersicht)
- Buchungen können weiterhin und ab sofort angenommen werden
- hohe Servicelevel-Qualität der Contargo
- unveränderte Raten bei den



Wechsel bei Varo

Varo informiert über einen Wechsel in der operativen Führung im Tanklager Birsfelden. Mit Stichtag 1. September 2023 übernahm Andreas Brodbeck die operative Führung des Tanklagers, mit der Mission, das Projekt ONE Birsfelden zu konkretisieren und die Organisation noch sicherer und effizienter zu machen. Er ist der erste Ansprechpartner von Behörden sowie Dienstleistern. Der langjährige Lagerleiter Birsfelden, Oliver Hug, übernimmt die Rolle eines Ausbildungsleiters und wird sich um die zukunftsgerichtete, effiziente Aus- und Weiterbildung des operativen Personals kümmern. Zusätzlich wird er die neu eingeführte Schulung von externen Dienstleistern und Chauffeuren durchführen. Oliver Hug wird darüber hinaus das Projekt «Life Saving Rules» verantworten und Andreas Brodbeck als stellvertretender Lagerleiter zur Seite stehen. Ulas Sogan wird an Brodbeck berichten und als operativer Sicherheitsbeauftragter der Ansprechpartner für Inspektionen und Audits sein und die Sicherheitsstandards in den Terminals weiterentwickeln.

zwei zusätzlichen Züge für die Transport-, Lager- und Nebengebühren

Die Disposition Ihrer Container auf die jeweiligen Züge – sei dies über Basel Bad. UBF oder auch via Contargo-Terminal Basel - obliegt Contargo. Hervorzuheben seien die Vorteile, welche sich für Reefer-Container-Transporte ergeben. Man könne Import- wie auch Export-Reefer-Contai-

ner nach resp. vor einem Bahntransport direkt am Terminal anschliessen lassen und damit eine optimale Temperaturkontrolle - auch für sensiblen Güter - gewährleisten. Der Zug wird jeweils in der

Nacht von Dienstag auf Mittwoch sowie von Freitag auf Samstag in Basel bearbeitet.

Contargo lädt die Kunden ein, vom neuen, zusätzlichen Service zu profitieren und die Transporte - sei es

nun per Bahn oder auch Barge - via Contargo zu routen. Durch die regelmässigen Abfahrten und die stabile, zuverlässige Abwicklung können Sie sich auf eine pünktliche und effiziente Transportdienstleistung verlassen.

IG RiverCruise und CLIA: Zusammenrücken für mehr Innovation und Nachhaltigkeit

Cruise Line International Association und IG RiverCruise haben in einer gemeinsamen Erklärung ihre Zusammenarbeit in den Bereichen Innovation und Nachhaltigkeit vereinbart. Dies beinhaltet den Austausch von Informationen, das Teilen von relevanten Daten und die Kooperation bei Studien und Entwicklung.

Das Anfang September in Hamburg bekanntgegebene Memorandum of Understanding (MOU) ist laut den beiden Partnern die Antwort auf die Herausforderungen an die Kreuzfahrtbranche. Von dieser sektorübergreifenden Zusammenarbeit könne die Flussschiffahrt im Bemühen profitieren, die Emissionen zu verringern. Dies betreffe den Einsatz neuer nachhaltiger Treibstoffe, die Verbesserung der Infrastrukturen in den Häfen wie auch neue Technologien.

CLIA ist die weltweit grösste Organisation der Kreuzfahrtindustrie. Sie unterstützt zusammen mit ihren Partnern eine Politik der nachhaltigen, sicheren und gesunden Kreuzfahrt auf den Meeren und den Flüssen. Das Hauptquartier ist in Washington D.C.

Die IG RiverCruise vertritt die meisten Player der europäischen Flusskreuzfahrt und repräsentiert rund 365 Schiffe und damit etwa 90% der Branche. Der Hauptsitz ist in Basel.

Die neue Kooperation wird von beiden Seiten als äusserst bedeutsam angesehen. Andy Harmer, CLIA-Geschäftsführer Grossbritannien und Irland, bezeichnet die Kooperation als Schritt, um die Flusskreuzfahrt mit einer Stimme sprechen zu lassen: «Die Zusammenarbeit mit der IG RiverCruise schärft unsere Fähigkeit, als Wissensquelle für Regierungen und die Anlaufhäfen zu wirken. Davon wird der gesamte Sektor profitieren.»

IG RiverCruise-Präsident Arno Reitsma sieht eine Weiterentwicklung: «Die Flusskreuzfahrt hat schon immer Dinge vom maritimen Sektor übernommen, so Elemente des Schiffbaus. Es ist nur logisch, dass wir nun auch im Bereich der Nachhaltigkeit zusammenspannen.»

Herausgegeben hat IG RiverCruise nun auch ihre im Umfang erweiterte Studie über die Flusskreuzfahrt im Jahre 2022. Die Untersuchungen betreffen den deutschen Markt, lassen aber gute Rückschlüsse auf die Schweiz zu.



Nachhaltigkeit spielt auch in der Flusskreuzfahrt eine immer wichtigere Rolle. So etwa bei der jüngst getauften «Thurgau Gold» das nach Unternehmensangaben das umweltfreundlichste Flussschiff sei, das derzeit auf Europas Flüssen unterwegs ist.

Studie zeigt: Corona ist noch nicht überwunden

Die Hauptaussage ist: Der Weg zurück zur Normalität ist lang und hart! Die vorliegende Studie zeigt – logischerweise – grossen Zuwachs bei den Statistiken über Passagieraufkommen und Passagiernächte. Vergleicht man aber die Zahlen aus 2022 mit 2019, dann sieht man klar, dass die Normalität im Berichtsjahr noch bei weitem nicht erreicht ist: 2019 reisten 540'000 Passagiere mit den Schiffen, 2022 waren es erst 319'000.

Auch bei den Neubauten weist die Branche ein wesentlich sachteres Wachstum aus: Waren es 2019 noch 18 in Dienst gestellte Neubauten auf europäischen Flüssen, sind es im ersten Jahr nach der Pandemie gerade mal 5.

Die Reedereien wurden für diese Studie auch nach den Auswirkungen des Fachkräftemangels gefragt. Auch hier sieht man klar und deutlich, dass die Pandemie

auch im Jahre 2022 noch ihre Auswirkungen hatte.

Der Mangel an Personal für die Hotelbetriebe auf den Schiffen war nach der Pandemie nicht nur an

Land ein grosses Problem, sondern auch auf den Schiffen.

Auch dort führte der Mangel zu der einen oder anderen Betriebsunterbrechung.

SVS-Herbstapéro 2023: Klare Worte und viel Positives

Viel Positives konnten die Redner am SVS-Herbstapéro berichten – besonders zum geplanten neuen Terminal Gateway Basel Nord (GBN) - SVS-Präsident Christoph Brutschin fand aber auch klare Worte über immer noch bestehende Verhinderungsaktionen und über die Berechtigung eines eher geselligen Anlasses in schwierigen Zeiten. Der Gastgeber, das GBN-Konsortium, hatte nicht nur einen wirklich «reichen» Apéro auf Lager, sondern auch die Versicherung, dass man einen langen Atem habe und die Eröffnung des Terminals auf 2028 anstrebe.

Man könne sich fragen, ob es sich gehöre, in einer Zeit, in der sich weltpolitisch schlechte, ja dramatische Nachrichten häufen, einen informellen Apéro zu veranstalten, begann Brutschin seine Ausführungen und kam zum selben Schluss wie vor Jahresfrist: «Es ist wichtig, dass wir uns austauschen, über die Weltpolitik, aber vor allem über die Themen, die uns lokal und als Branche bewegen. Und da ist es ein zwar ein zeitlicher Zufall, aber sicher ein glücklicher, dass wir hier mit Gateway Basel Nord als

Gastgeber feiern dürfen – etwas mehr als einen Monat, nachdem das Bundesamt für Verkehr endlich die Bewilligung für den neuen trimodalen Terminal und damit letztlich auch für das geplante Hafenbecken 3 gegeben hat.»

„Einsprache“ als fünfte Landessprache

Wobei der SVS-Präsident betonte, dass die Verantwortung für die überlange Dauer sicher nicht beim Bundesamt für Verkehr liege, «aber da



SVS-Präsident Christoph Brutschin sprach Klartext, etwa hinsichtlich Verhinderungsstrategien beim geplanten GBN-Terminal.

gibt es ja noch einige andere Bundesämter.»

Klare Worte fand Brutschin auch dafür, dass die fünfte Amtssprache der Schweiz, die Einsprache, einmal mehr fleissig benutzt wird: «Es war abzusehen, dass eine uns wohlbekannte Firma erneut die Gerichte bemühen wird. Das ist natürlich legitim, branchensolidarisch ist es aber sicher nicht und sympathisch schon gar nicht!» Denn das wahre Ziel der Einsprache sei doch, das Projekt zu verzögern und zu hoffen, dass die GBN-Partner den Mut verlieren und aufgeben. Diesen GBN-Partnern sprach der SVS-Präsident Mut zu: «Ich danke euch für euren Durchhaltewillen und wünsche auch für die nähere Zukunft einen starken und langen Schnauf.»

Projektplaner mit starkem Willen und langem Schnauf

Diesen Willen bestätigte Holger Bochow als GBN-Verwaltungsratspräsident mehr als deutlich: «Wir sind uns bewusst, dass wir die Bagger nicht heute oder morgen auffahren können. Wir sind nun seit acht Jahren am Planen und wissen, dass wie da wohl auch noch das 10-Jahre-Jubiläum erreichen. Aber das schreckt uns nicht. Wir sind weiterhin vom Projekt überzeugt und haben mit der BAV-Verfügung nun auch die Gewissheit, dass es der Bund



Über achtzig Personen meldeten sich für den SVS-Herbstapéro 2023 an und lauschten den Referenten, hier GBN-Verwaltungsratspräsident Holger Bochow.

auch so sieht. Deshalb sind wir zuversichtlich, 2028 den Terminal zu eröffnen.»

Die Verzögerungen haben laut Borchow sogar einen positiven Nebeneffekt. War es ursprünglich geplant, zuerst in Phase 1 den bimodalen Terminal Schiene-Strasse zu eröffnen und erst in einer Phase 2 das neue Hafenbecken, so rücken nun beide Phasen sehr eng zusammen: «Eine gemeinsame Verwirklichung wird bedeutende Vorteile hinsichtlich Effektivität und Synergien bringen.»

Der Herbst-Apéro bietet auch immer Gelegenheit zu erfahren, womit sich die SVS aktuell beschäftigt. Als wichtigen Akzent nannte der Präsident die Rolle der SVS als «Organisation der Arbeitswelt»;

man sei dabei die nautischen Ausbildungen in eine organisatorische Form für die kommenden Jahre zu giessen: «Dabei dürfen wir auf die Unterstützung der Schweizerischen Rheinhäfen und des Ausbildungsverbundes Spedlogswiss zählen. In den letzten Monaten hat uns auch Kathrin Bühler mit viel Herzblut geholfen, der ich sehr herzlich danken möchte.»

Ein weiteres, sehr wichtiges Traktanden sei die Botschaft des Bundesrates zur Zukunft des Güterverkehrs. «Darin sollen auch die Forderungen der Motion Herzog erfüllt werden. Wir werden dies eng begleiten.» Eng begleiten werde man auch die Anpassung des schweizerischen Schifffahrtsrechts und dort besonders die Vorschriften für die Eintra-

gung von Schiffen im Schweizer Register. Und last but not least sei man daran, die Nachfolge des Geschäftsführers zu regeln, der Mitte nächsten Jahres in den Ruhestand geht.

Den Abschluss des «offiziellen» Teils war Rolf Schiebach als Leiter des Hafenumuseums vorbehalten. Er konnte mit Stolz vermelden, dass die Basler Einrichtung in das European Network of River Museums (ENORM) aufgenommen wurde und ENORM Anfang Oktober sogar seine Jahresversammlung im Basler Hafenumuseum abhielt.

Danach genossen die rund 80 Mitglieder und Gäste dem von Gateway Basel Nord spendierten und von «Koche andr Strooss» perfekt präsentierten Apéro und widmeten sich dem, was man heute neudeutsch gerne «Networking» nennt.

SPE-CDNI 3.0:

Erste Funktionalitäten freigeschaltet

Das neue Bezahlungssystem SPE-CDNI 3.0 ist seit dem 9. August 2023 live. Seit diesem Zeitpunkt sind ECO-Karten nicht mehr nutzbar und die Datenerfassung zur Bezahlung der Entsorgungsgebühr muss entweder über die neue App oder über eine ausgedruckte ECO-ID erfolgen.

Dies bedeutet für die Schiffsführer, dass die Erfassung der gebunkerten Menge künftig anstelle mit der ECO-Karte entweder mit der App oder mit einer ausgedruckten ECO-ID bestätigt werden muss. Auf der anderen Seite gilt für die Betreiber der Bunkerstellen, dass zur Erfassung der Daten künftig

die App anstelle der Terminals genutzt werden muss. Teile des Systems können schon seit dem 4. Juli 2023 genutzt werden. Die Web-App für PC und Laptop ist nun für die administrativen Aufgaben im neuen SPE-CDNI freigeschaltet. Dazu reicht es aus, sich unter [new.spe-cdni.org](https://www.spe-cdni.org) einzuloggen.

Die folgenden Funktionen können genutzt werden:

- Verwalten von ECO-IDs durch die ECO-Kontoinhaber oder deren Beauftragten,
- Ausdrucken von analogen ECO-IDs (in Form eines QR-Codes) durch die ECO-Kontoinhaber oder deren Beauftragten,
- Die Möglichkeit für Schiffsführer, auf ECO-IDs zuzugreifen, nachdem die ECO-Kontoinhaber oder ihre Vertreter ihnen den Zugang gewährt haben.

Sonstige Stammdaten konnten bis zum 9. August 2023 nur im aktuellen System bearbeitet werden. Auch neue ECO-Accounts wurden bis zum 09. 8. 2023 noch im alten System angelegt. Die mobile App, für Smartphones und Tablets, wurde dann Ende Juli freigeschaltet.

Weitere Informationen finden sich unter <https://www.cdni-iwt.org/neues-spe-cdni-3-0-system/?lang=de>. Dort sind auch Videotutorials verfügbar.

Die „CDNI“-App kann auf verschiedenen digitalen Endgeräten genutzt werden. Der Download erfolgt aus dem App store oder dem Play store. Die Web-App für PC und Laptop, die insbesondere für administrative Aufgaben sinnvoll ist, ist unter dem Link [new.spe-cdni.org](https://www.spe-cdni.org) zugänglich.

Mit der Volldigitalisierung ist das neue System ein weiterer bedeutender Schritt auf dem Weg zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt.



Impressionen vom Herbstapéro 2023



SVS



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