

10 JAHRE
PORT OF
SWITZERLAND



JAHRESBERICHT 2018

Schweizerische Rheinhäfen

Schweizerische Rheinhäfen
Basel | Birsfelden | Muttenz
www.port-of-switzerland.ch



10 JAHRE SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN – EIN GRUND ZUM FEIERN!

INHALT

Güterverkehr	4
Hafenprojekte	10
Nachhaltigkeit	22
Schifffahrt	24
Panorama	32
Finanzen	38



Hans-Peter Hadorn
Direktor

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des Verwaltungsrates

2007 stimmte die Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft dem Zusammenschluss der Rheinhäfen Basel-Landschaft und der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel-Stadt deutlich zu. Wir haben die Anfänge miterlebt und bis heute mitprägen dürfen. Heute können wir mit Genugtuung feststellen, dass die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als wichtige Logistikkreuzung etabliert und als bedeutender Teil der Schweizer Landesversorgung wahrgenommen werden.

Die Umschlagszahlen in den Rheinhäfen erfuhren im Verlauf des Jahres aufgrund des anhaltenden Niedrigwassers im zweiten Halbjahr einen markanten Rückgang.

Der gewichtsmässige Güterumschlag lag mit knapp 4,7 Mio. t um 19 % unter dem Vorjahreswert. Der wasserseitige Containerverkehr blieb aber mit über 119 000 TEU auf Rekordniveau.

Die Jahresrechnung der SRH weist einen Umsatz von 24,3 Mio. CHF und eine flexible Baurechtsverzinsung an die Trägerkantone von 8,5 Mio. CHF aus, mit -1,9 % leicht tiefer gegenüber dem Vorjahr.

ENTWICKLUNGSPROJEKTE DER SRH AUF KURS

Zahlreiche strategische Projekte der SRH konnten im Berichtsjahr vorangebracht oder umge-

setzt werden. Im Juli 2018 wurde die Korrektur der Schiffahrtsrinne im Stadtgebiet zur Verbesserung der Abladetiefe der Güterschiffahrt gestartet. Das europäische Pionierprojekt eines elektronischen Schiffsanmeldesystems für Containerverkehre „RheinPorts Information System“ RPIS trat in die operative Phase. Weiter erfolgte der Startschuss für die Tunnelarbeiten der Südanbindung der Hafenbahn vom Auhafen Muttenz zur Schweizerhalle. Schliesslich konnte nach der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Kleinhüningen im Herbst 2018 nun auch der Hafenbahnhof Birsfelden/Muttenz nachziehen und in einer digitalen Betriebszentrale integriert werden.

Beim grössten Infrastrukturprojekt der SRH, dem Schiffsanschluss (Hafenbecken 3) zum Gateway Basel Nord, konnten entscheidende Schritte getätigt werden. Der Regierungsrat hat kurz vor Jahresende den Ratschlag für die Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 durch den Kanton Basel-Stadt zuhanden des Grossen Rates überwiesen.

Auch im zehnten Jahr des Bestehens war also einiges los bei den SRH. An dieser Stelle möchten wir es nicht unterlassen, allen Partnern und den Mitarbeitenden für das grosse Engagement herzlich zu danken.



**KNOTENPUNKT GÜTERVERKEHRSKORRIDOR
ROTTERDAM-BASEL-GENUA | 10% ALLER SCHWEIZER IMPORTE
80 UNTERNEHMEN | 3 000 ARBEITSPLÄTZE**

119 133 TEU

△ -0,1 % (2017)

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

4 697 981 t

△ -18,9 % (2017)

WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

2 756 166 t

△ -21,4 % (2017)

BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT



**BRUTTOWERTSCHÖPFUNG CHF 1,1 MRD.
UMSATZ CHF 24,3 MIO. | JAHRESERGEBNIS CHF 8,9 MIO.
JAHRESERGEBNIS -1,9 %**

963

Δ 0,7 % (2017)



ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

245

Δ -1,2 % (2017)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

CHF

8 440 000

Δ -1,9 % (2017)

**FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG AN
DIE KANTONE BS & BL**



NIEDRIGWASSER PRÄGT CONTAINER BLEIBEN AUF REKORDNIVEAU GÜTERUMSCHLAG

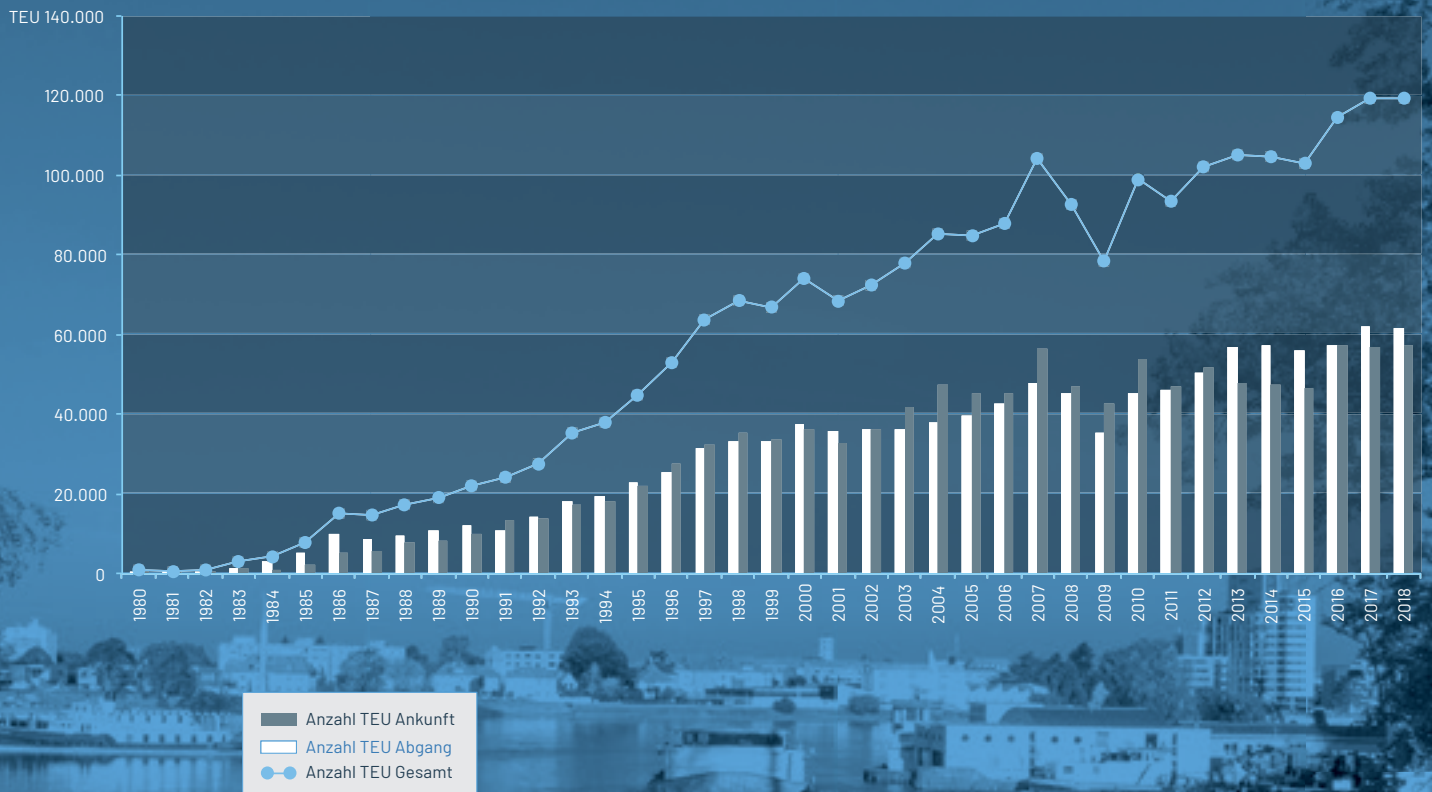
Das Jahr 2018 begann fulminant, in der ersten Jahreshälfte konnten sich die Rheinhafenterminals über mangelnde Arbeit nicht beklagen. Die ersten sechs Monate deuteten auf einen neuen Umschlagsrekord hin. Im Sommer dann die Wende, das lang anhaltende Niedrigwasser sorgte dafür, dass die Gesamt-Umschlagszahlen ins Minus rutschten. Mit 4,7 Mio. t nahm der gewichtsmässige Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr um 19% ab. In allen Oberrheinhäfen mussten ähnliche Rückgänge verzeichnet werden. Der wasserseitige Containerumschlag dagegen konnte dank dem ausserordentlich guten ersten Halbjahr sein Rekordniveau mit 119 133 TEU (Containereinheiten) beinahe halten (-0,1%).

Die lange und schwere Niedrigwasserperiode prägte die Rheinschifffahrt im zweiten Halbjahr. Der Schiffsverkehr musste massiv reduziert werden und teilweise beschlossen Reedereien gar, den Betrieb vorübergehend einzustellen. Einzelne Firmen mussten zeitweise Kurzarbeit

für ihre Mitarbeitenden einführen. Die niedrigen Pegelstände nahmen bereits im Juni 2018 ihren Anfang und hielten bis kurz vor Weihnachten an. Der Pegel bei Kaub im Mittelrhein (D) war dabei das Nadelöhr des Rheinkorridors zwischen Basel und Rotterdam. 2018 wurden in Kaub gleich viele Niederwassertage gezählt wie in den Jahren 2010 bis 2017 zusammen! Deshalb hat die Bundesrepublik Deutschland beschlossen, die Planungen zur Korrektur der Fahrrinne – analog zur abgeschlossenen Korrektur der Fahrrinne im Basler Stadtgebiet – am Mittelrhein zu beschleunigen.

Für die Rheinschifffahrt positiv ist die Entwicklung ab Weihnachten bis ins neue Jahr. Nach starken Niederschlägen in den letzten Tagen des Berichtsjahres und entsprechend steigenden Wasserständen fanden die Güter den Weg auf das Binnenschiff zurück. Dies ist auch langfristig eine gute Nachricht, die zeigt, dass die Effizienz, Flexibilität und nicht zuletzt auch die Ökologie der Rheinschifffahrt geschätzt wird.

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG 1980 BIS 2018





REKORDZAHLEN BEIM CONTAINERVERKEHR

Die Rheinhafenterminals konnten sich Anfang des Jahres kaum vor Containern retten. In den ersten sechs Monaten resultierten gegenüber dem Vorjahr Steigerungsraten von monatlich über 50 %. Mit 70 000 TEU im ersten Halbjahr zeichnete sich ein neuerliches Rekordergebnis ab. Die Ergebnisse, vor allem im letzten Quartal 2018, zeigen exemplarisch, wie extrem sich die Wasserstände auf den Umschlag auswirken. Gegenüber dem Vorjahresmonat betrug im Oktober der Rückgang 42 %, im November knapp 63 % und im Dezember 46 %. Aufgrund des „Rastatt-Effekts“ wies das vierte Quartal 2017 allerdings Rekordzahlen aus.

MINERALÖL BLEIBT WICHTIGSTE GÜTERSPARTE

1,8 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe (Ein- und Ausfuhr) wurden 2018 umgeschlagen. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 31,2 %. Nach einem bereits im ersten Halbjahr rückläufigen Umschlag (10 % gegenüber Vorjahr) verstärkte sich durch das Niederwasser im zweiten Halbjahr diese negative Tendenz. Mit 46 % (Vorjahr 52 %) bleiben die flüssigen Treib- und Brennstoffe aber mit Abstand das wichtigste gewichtsmässige Importgut in den Schweizerischen Rheinhäfen. Auch wenn die Bedeutung aufgrund der Substitution von Ölheizungen durch alternative Heizformen oder des wachsenden Anteils von Elektrofahrzeugen eher abnehmen wird: Die Rheinschifffahrt und die Häfen bleiben mit ihren Umschlags- und Lagerkapazitäten für Mineralöl langfristig ein wichtiger Faktor für die Landesversorgung.

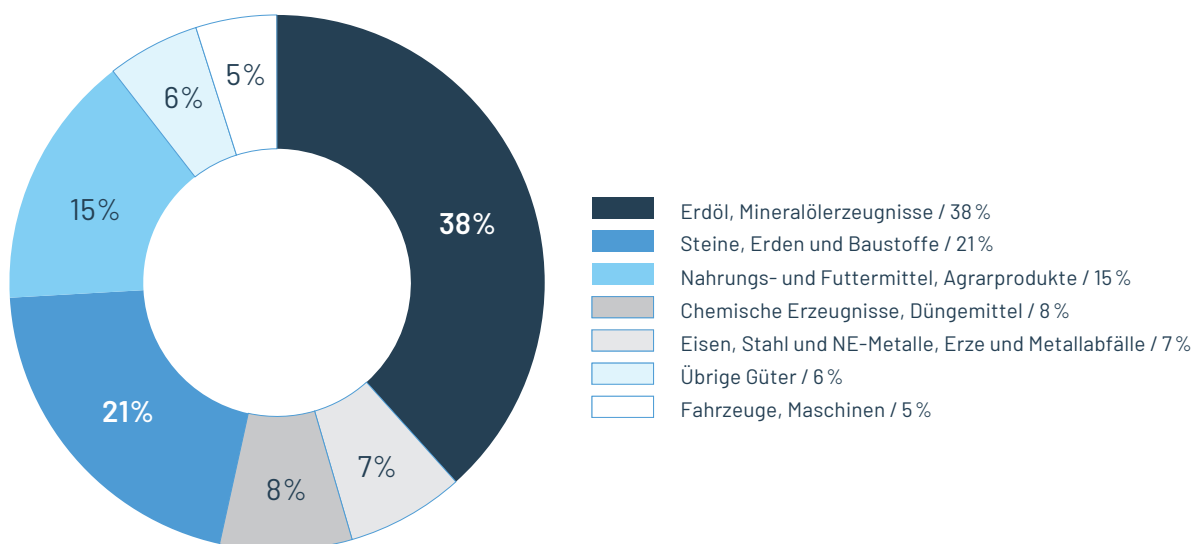
LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE MIT GUTEM ERGEBNIS

Auch der Umschlag und die Lagerung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Nahrungs- und Futtermitteln waren von den niedrigen Wasserständen betroffen. Da im ersten Halbjahr sehr hohe Umschlagszahlen erreicht wurden, war der Gesamtumschlag mit einem Minus von 61 000 t (-7,82 %) vergleichsweise moderat. Aufgrund der erhöhten Frachtkosten wurden nur die Mengen importiert, die dringend benötigt wurden oder keinen Lagerplatz in den Seehäfen mehr gefunden hatten.

STEINE, ERDEN UND BAUSTOFFE GEGEN DEN TREND

Als eine der wenigen Gütersparten konnte der Bereich Steine, Erden und Baustoffe mit einem Anstieg von 23 000 t (+3 %) ein positives Ergebnis erreichen. Diese Entwicklung kann hauptsächlich durch den kurzen Transportweg von Frankreich in die Schweiz erklärt werden. Der Einfluss der niedrigen Wasserstände war in diesem Gebiet nicht so ausgeprägt. Bei Eisen, Stahl und NE-Metallen musste allerdings ein Rückgang von 40 % gegenüber dem Vorjahr hingenommen werden. Diese sogenannten „Commodity“-Produkte reagieren auf höhere Transportkosten sehr sensitiv und verlagerten ihre Transporte vorübergehend auf alternative Verkehrsträger. Erze und Metallabfälle sowie chemische Erzeugnisse entwickelten sich gemäss allgemeinem Trend, aber verbleiben auf weniger bedeutenden Umschlagsmengen.

EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2018	2017	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1 801 973	2 618 210	-31,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	334 511	453 310	-26,2
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	374 713	469 349	-20,2
Steine, Erden und Baustoffe	970 113	883 998	9,7
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	723 252	784 819	-7,8
Übrige Güter	263 014	277 635	-5,3
Fahrzeuge, Maschinen etc.	229 610	265 018	-13,4
Feste mineralische Brennstoffe	795	37 815	-97,9
Total	4 697 981	5 790 154	-18,9





HAFENBECKEN 3

FINANZIERUNGSVORLAGE SCHIFFSANSCHLUSS GATEWAY BASEL NORD VERABSCHIEDET

Noch kurz vor Ende des Jahres hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Ratschlag an den Grossen Rat für einen Beitrag an den Bau des neuen Hafenbeckens als Schiffsanschluss an das Gateway Basel Nord verabschiedet. Der Gateway Basel Nord auf dem Gelände des früheren Badischen Rangierbahnhofs soll den Gütertransport auf Strasse, Schiene und mit dem Binnenschiff mit einer leistungsfähigen Container-Umschlagsinfrastruktur verbinden. Der Schiffsanschluss an den Gateway Basel Nord stellt für die Rheinschifffahrt und den Hafenstandort Kleinhüningen die Zukunftssicherung im wachsenden Containerimport/-export dar. Er garantiert dank der Trimodalität (Verknüpfung der drei Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse) attraktive internationale Logistikverbindungen für den Wirtschaftsstandort und sichert mit einem landseitig hohen Bahnanteil eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor.

Beim Grossen Rat wird für den Bau des Hafenbeckens 3 die Bewilligung von Ausgaben im Gesamtbetrag von 115,53 Mio. CHF beantragt. Davon sind 89,9 Mio. CHF für ein bedingt rückzahlbares Darlehen an die SRH vorgesehen. 25,12 Mio. CHF

werden für den Kauf der notwendigen Landflächen und die Entsorgung von belastetem Bodenaushub durch den Kanton eingesetzt. Die übrigen Kosten für den Bau des Hafenbeckens 3 werden durch den Bund übernommen. Dieser hat aufgrund der nationalen Bedeutung der Rheinhäfen und des trimodalen Terminals einen Förderbeitrag in Höhe von 40 Mio. CHF in Aussicht gestellt.

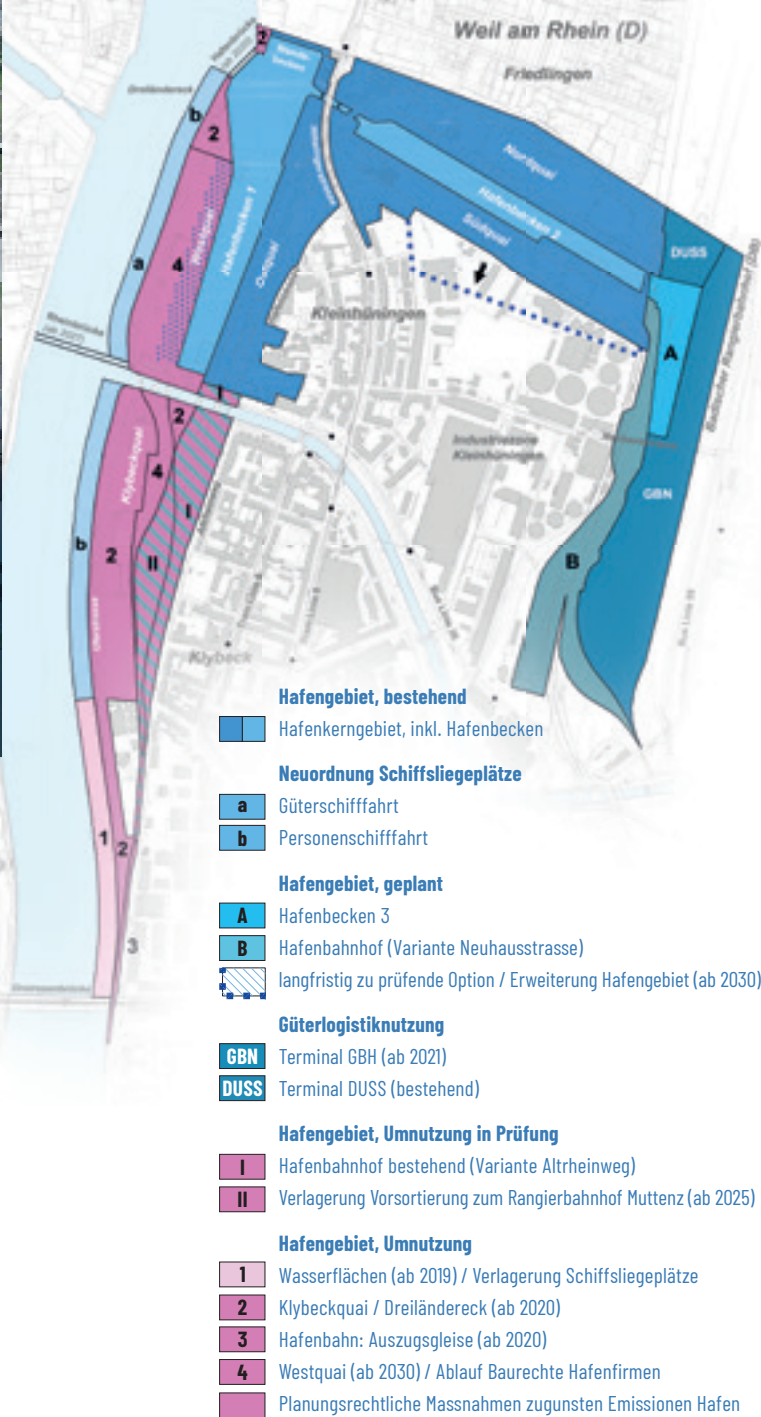
Mit dem Ausgabenantrag beim Grossen Rat sowie der grundsätzlichen Förderzusage des Bundes konnten damit 2018 zwei wichtige Meilensteine auf dem Weg des Finanzierungsprozesses erreicht werden.

Gemäss aktualisiertem Planungsstand soll der Bau des Hafenbeckens bis Ende 2023 abgeschlossen und die Anlage Anfang 2024 in Betrieb genommen werden. Die Erarbeitung des Bauprojekts konnte ebenfalls 2018 abgeschlossen werden. Das Plangenehmigungsverfahren zum Erlangen der Baubewilligung wird nach Vorliegen der Zustimmung des Grossen Rats zum Finanzierungsbeitrag des Kantons eingeleitet. Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr. Die Plangenehmigung für das Terminal wird Mitte 2019 erwartet.



PLANUNGSSICHERHEIT FÜR RHEINHÄFEN UND HAFENFIRMEN

Im Juli 2018 wurde eine Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt über die Zukunft des Basler Hafens unterzeichnet. Die Vereinbarung hält fest, dass das Hafenkerngebiet am Ost-, Süd- und Nordquai sowie Hafenbecken 1 und 2 mit den zugehörigen Wasserflächen langfristig für Hafentätigkeiten gesichert sind. Die städtebaulichen Entwicklungsgebiete umfassen den Klybeckquai und die Westquai-Insel inklusive Dreiländereck. Des Weiteren wird eine Modernisierung der Hafenbahn angestrebt. Die Funktionalität der Hafenbahn steht dabei im Fokus, derzeit werden verschiedene Varianten geprüft. Die Grundsatzvereinbarung ist ein Meilenstein für die langfristigen Planungen im Stadthafen Basel-Kleinhüningen. Sie bietet den Rheinhäfen und den Hafenfirmer Planungssicherheit und ermöglicht gleichzeitig städtebauliche Entwicklungen. In der Vereinbarung wird ein Zielbild (siehe Abbildung) definiert sowie Verantwortlichkeiten und Anforderungen genannt.



EINE NEUE WEBSITE FÜR DAS HAFENGEBIET BIRSFELDEN WWW.SÜDPOR-T-BIRSFELDEN.CH

Das Hafen- und Industriegebiet in Birsfelden verfügt aufgrund seiner attraktiven Lage und heutigen Nutzung über viel Entwicklungspotenzial. Die Entwicklungsaktivitäten und die Absichten der Nutzer und Eigentümer sind daher von öffentlichem Interesse und werden rege diskutiert und vertiefend ausgelotet. Der Kanton Basel-Landschaft als grösster Eigentümer, die Schweizerischen Rheinhäfen als Be-

wirtschafter sowie die Standortgemeinde Birsfelden informieren daher neu auf einer gemeinsamen Website über die Entwicklungsabsichten und geplanten Aktivitäten. Das Gebiet erhält mit dem Brand „Südport“ eine eigene Markenbezeichnung. Zudem soll die Website über aktuell verfügbare Flächen informieren und damit die Vermarktung des Standortes unterstützen.

AKTIONSPLAN SCHIFFFAHRT

Mit dem Aktionsplan Schifffahrt fördern die Schweizerischen Rheinhäfen die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz.

REDUKTION DER AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS



KORREKTUR SCHIFFFAHRTSRINNE MEHRWERT FÜR SCHIFFFAHRT UND ÖKOLOGIE



VERORDNUNG DES UVEK ÜBER DIE GELTUNG VON RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHEN VORSCHRIFTEN AUF DER RHEINSTRECKE BASEL-RHEINFELDEN (135-METER-SCHIFFE)



UPDATE: DURCHGEHENDER BETRIEB REVIERZENTRALE

Die Sicherstellung des Betriebs der Revierzentrale ab dem 1. Januar 2019 über 365 Tage war eine der Herausforderungen 2018. Unter Einbezug der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte ein verträgliches und attraktives System entwickelt werden. Das Ziel konnte Ende Dezember erreicht werden und der durchgängige Betrieb der Revierzentrale von 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr täglich ab 1. Januar 2019 ist nun gewährleistet.

UPDATE: KORREKTUR SCHIFFFAHRTSRINNE

Seit Juli 2018 schreiten die Arbeiten zur Korrektur der Schifffahrtsrinne im Stadtgebiet voran. Das anhaltende Niedrigwasser hatte keine Auswirkungen auf die Arbeiten, welche voraussichtlich plangemäss im Februar 2019 abgeschlossen werden können.

ERSATZ DER BOOTE LAI DA TUMA UND VOGEL GRYFF DURCH EIN MODERNES SCHLEPP- UND SCHUBBOOT



INTEGRATION DER LOTSENTÄTIGKEIT IN DIE SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN



ERWEITERUNG DES DIENSTBETRIEBES DER REVIERZENTRALE BASEL



FÖRDERUNG DES KOMPETENZZENTRUMS FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



LEITSYSTEM FÜR DIE BINNENSCHIFF- FAHRT DURCH DIE STADT BASEL



UPDATE: FÖRDERUNG DES KOMPETENZZENTRUMS FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Die Förderung des Kompetenzzentrums für die Rheinschifffahrt wurde vorangetrieben, die ersten ADN-Kurse konnten durchgeführt werden. Das Schulungsangebot wird im kommenden Jahr um weitere Angebote ergänzt.

UPDATE: DIE VERORDNUNG DES UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation)

Nach der erfolgreichen Probephase im Herbst 2017 ist per 1. April 2018 die neue Schifffahrtspolizeiverordnung Basel-Rheinfelden in Kraft getreten. Damit ist die Durchfahrt für 135-m-Schiffe durch Basel zu den südlichen Häfen in Birsfelden und Muttenz möglich.



LEITZENTRALE FÜR BEIDE HAFENBAHNHÖFE IN BETRIEB

In den frühen Morgenstunden des 15. Oktober 2018 war es soweit: das neue elektronische Stellwerk für den Bahnhof Birsfelden Hafen und Auhafen Muttenz konnte planmässig in Betrieb gehen. Die Inbetriebnahme komplettiert den Umbau der Stellwerke der Hafenbahn Schweiz AG. Gemeinsam mit dem am 3. Juli 2017 in Betrieb gegangenen Stellwerk in Basel-Kleinhüningen stellt die neue Stellwerkstechnik die Signale für einen modernen und effizienten Anschluss des Hafens an den internationalen Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua auf Grün. Die Anforderungen an die Bahntechnik und die Erfordernisse des Verkehrs sind gestiegen. Mit der Installation der Simis-W-Stellwerke von Siemens und dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 1 macht sich die Hafenbahn fit für die digitale Zukunft und die Weiterentwicklung angesichts der Anforderung der Hafenwirtschaft. Die beiden elektronischen Stellwerke werden neu von Kleinhüningen aus durch eine Betriebsleitzentrale gesteuert. Dies ermöglicht es den Nutzern, von einem Betriebskonzept mit erweiterten Öffnungszeiten, von Montag 03:30 Uhr bis Samstag 16:00 Uhr durchgehend, zu profitieren.

Die Umsetzung der technischen Lösung für die beiden Hafenbahnhöfe konnte nach der Unterzeichnung des Vertrages im April 2016 in nur zweieinhalb Jahren durchgeführt und innerhalb des Budgetrahmens von rund 30 Mio. CHF realisiert werden. Die Hafenbahn bedankt sich bei allen am Projekt Beteiligten herzlich für das Engagement und für die gute Zusammenarbeit.

SÜDANBINDUNG AUHAFEN- SCHWEIZERHALLE: DAS PROJEKT HAT FORM ANGENOMMEN

Der erste Beton floss im November 2017 – nun nach etwas mehr als einem Jahr steht das Betonbauwerk der Südanbindung zu 85 %. Damit kommt das Hauptlos der Arbeitsgemeinschaft Meier+Jäggi AG (Zofingen) mit Specogna Bau AG (Kloten) schneller voran als geplant. Ende des Jahres wurden die Arbeiten an der Unterquerung der Rheinfelderstrasse abgeschlossen. Diese wurde zur Erstellung eines Tunnelbauwerks in offener Trogbauweise temporär verlegt.

Meisterleistung des Jahres war die Umlegung der Filtratleitung der Hardwasser AG für die Unterquerung der Rheinfelderstrasse in nur 4 Tagen. Durch die 1,25 m Durchmesser der Filtratleitung werden mit einem Bar Druck jede Minute 72 000 Liter Wasser in den Hardwald gepumpt, um dort das Grundwasser für die Trinkwassergewinnung anzureichern. Durch ein herausragendes Team aus Unternehmern, Planern und Bauleitung konnte die Verlegung nach dem minutiös ausgearbeiteten Plan erfolgreich durchgeführt werden. Die Rheinfelderstrasse bleibt bis zum Frühling verschwenkt, bis sie dann wieder in ihre alte Lage – dann aber auf dem Bahntunnel – zurückgelegt werden kann.

Mit den Gleisbauarbeiten ist Ende 2018 die letzte grosse Ausschreibung publiziert worden, sodass die Gleise bis Ende 2019 im Bauwerk liegen werden. Nach der technischen Ausrüstung der Strecke und der Einbindung in das Netz des Hafenbahnhofs und der Schweizerhalle wird die Inbetriebnahme Ende 2020 plangemäss erfolgen können.



HAFENBAHN SCHWEIZ AG

ZU- UND ABFUHR NACH VERKEHRSTRÄGER 2018



Bahn: 2 756 166 Tonnen



Strasse: 2 165 923 Tonnen



Schiff: 4 697 981 Tonnen



Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle



Neue Leitzentrale Hafenbahn



BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2018

Projekte in Umsetzung

- Korrektur Schifffahrtsrinne
- Belagsersatz Bermenweg Birsfelden und Auhafen
- Diverse Strassenbelagssanierungen, Auhafen Muttenz
- Sanierung Uferböschung Clariant-Steiger Auhafen
- Sanierung Bermenwasserleitung Auhafen-Birsfelden
- Erneuerung technische Alarmierung Pumpwerke Kleinhüningen
- Erneuerung Gebäudeverkabelung, Server, Klima, USV, Standort Basel
- Aktualisierung Lärmkataster, Werterhaltungskonzept Strassen und Wasserleitungen, Belagsuntersuchungen
- Fahrgastschifffahrt - Erneuerung Terminal St. Johann und Ersatz Schwimmpontons

Projekte in Planung

- Bau Hafenbecken 3, Mitfinanzierung Kanton Basel-Stadt und Bund, Plangenehmigungsverfahren
- Fahrgastschifffahrt - Ausbau Steiger Klybeck
- Projektierung Interventionsplattform Höhe Bootsgarage, Auhafen
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2

Projekte, Hafenpartner mit SRH

- fenaco, Meyer-Spinnler, Ultra-Brag, SRH - Neubau Privatstrasse 4b
- Einfache Gesellschaft Löschwasserversorgung Auhafen - Erneuerung Pumpwerke 1+2
- Genossenschaft Tankanlagen - Rückbau Betriebsschutzanlage
- Satram - Rückbau Tanklager und Bodensanierung
- Kanton Basel-Stadt - Vorprojekt Zukunft Hafenbahn Kleinhüningen
- Kanton Basel-Landschaft - Altlastenuntersuchung Auhafen Phase 2



INTERVIEW

ZUM NEUEN FENACO-SILO IM AUHAFEN MUTTENZ

Nach einer zweijährigen Bauphase und Investitionen in Höhe von rund 40 Mio. CHF hat fenaco ihre Umschlagsplattform und Getreidesammelstelle im Muttener Auhafen am 9. Juni 2018 offiziell in Betrieb genommen.

Das neue Silo steht im Auhafen Muttenez. Wie wichtig ist der Hafenstandort mit Wasseranschluss für fenaco?

Die fenaco Genossenschaft setzt auf eine starke Inlandproduktion. Dennoch sind für die Versorgung der Schweiz Ergänzungsimporte notwendig. Mit der neuen Infrastruktur im Muttener Auhafen verfügt die fenaco nun über die Möglichkeit, diese Importe über den ökologisch nachhaltigsten Transportweg, dem Rhein, abzuwickeln. Mit den höheren Lagerkapazitäten kommt fenaco ihrer Verantwortung als eine der grössten Pflichtlagerhalterinnen der Schweiz für Getreide und Futtermittel nach.

Welche Vorteile bietet der Neubau des Silos?

Das neue Umschlagsterminal erlaubt es fenaco, die Logistikkosten zu senken, bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung. Ferner löst fenaco die logistisch schwierige Situation im Grossraum Basel. Damit kann sie das Getreide und die Ölsaaten der Bauern aus der Region leistungsfähiger übernehmen.

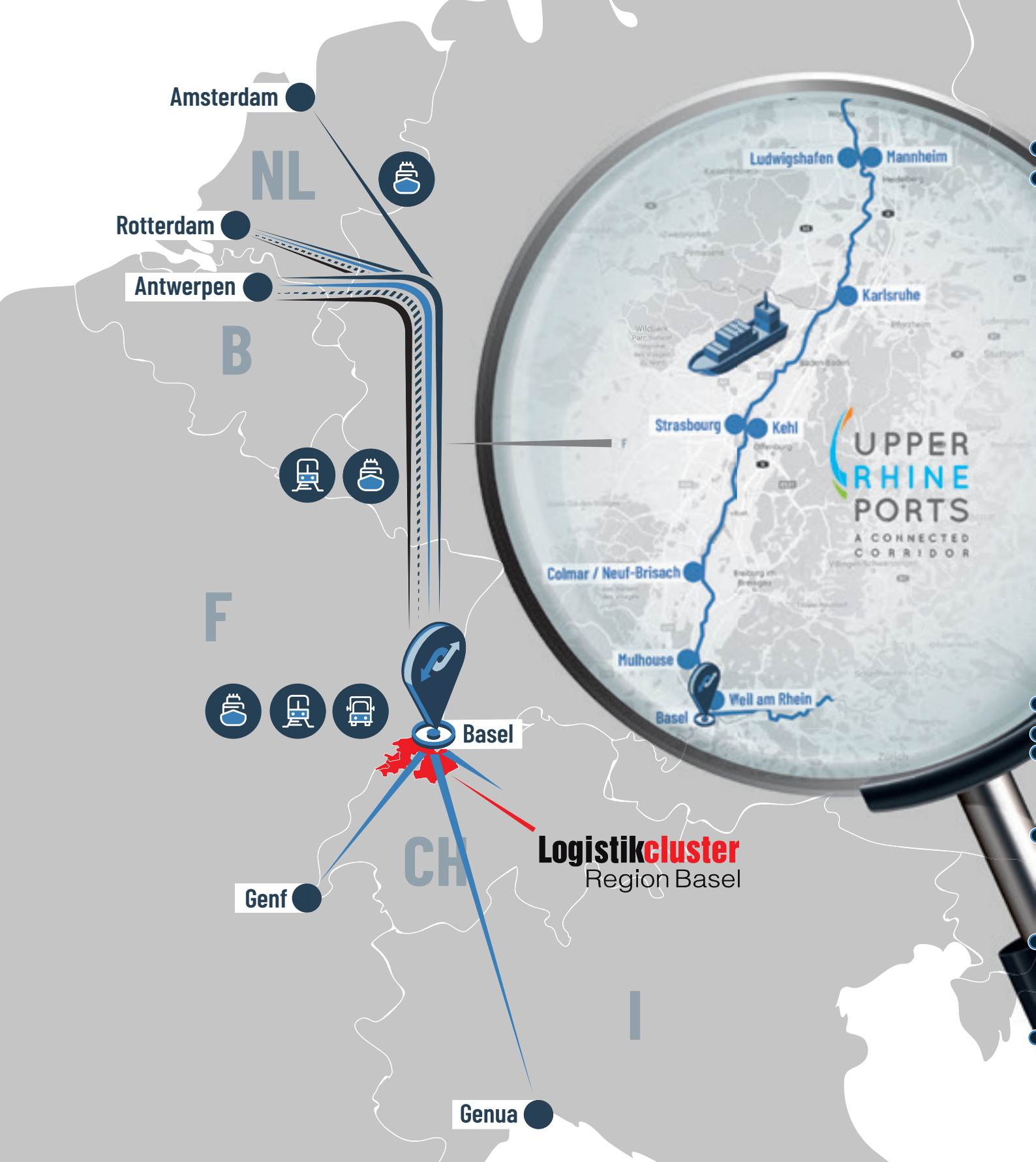
Seit der Inbetriebnahme im Juli 2018 hatte die Rheinschifffahrt mit dem Niedrigwasser zu kämpfen. Wie hat sich diese Situation auf den Umschlag von fenaco ausgewirkt?

Die Folge des Niedrigwassers auf dem Rhein waren Liefereinschränkungen. Einige Transporte konnten wir auf die Bahn umlenken und so die notwendigsten Warenanlieferungen im Silo sicherstellen. Mit den tiefen Pegelständen stiegen natürlich auch unsere Beschaffungskosten.



HANSJÖRG REISS
LEITER FENACO GETREIDE
ÖLSAATEN, FUTTERMITTEL GOF





WELTWEIT VERNETZT

www.upper-rhine-ports.eu

www.logistikcluster-regionbasel.ch



DIGITALI- SIERUNG

DIGITALISIERUNGS- WELLE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Digitalisierung schreitet auch in der Binnenschifffahrt stetig voran. Aufgrund der eher konservativen Standards führt dies zu deutlichen Veränderungen in naher Zukunft.

Dazu gehören auf internationaler Ebene verschiedene Arbeiten rund um die Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (River Information Services RIS). Die SRH leistet dabei einen wichtigen Beitrag für Informationssysteme zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt, einschliesslich der Schnittstellen zu anderen Transportarten. Das Ziel ist ein sicherer und effizienter Beförderungsablauf und damit eine intensivere Nutzung der Binnenwasserstrassen. Ein weiterer Themenbereich ist die technologische Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt (autonomes Fahren). Die grosse Bedeutung der RIS-Themen spiegelt sich auch in den Bestrebungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wider, einen eigens dafür errichteten Ausschuss (CESNI/TI), unter der bereits bestehenden institutionalisierten europäischen Zusammenarbeitsform CESNI, zu etablieren. Neben Schiff und Transportweg wird auch die Besatzung in der Rheinschifffahrt den Weg der technologischen Entwicklung bestreiten. So sollen in naher Zukunft bestehende Bord- und Personaldokumente in elektronischer Form die heutigen Papierformen ablösen und ein umfassendes digitales Datennetzwerk, das sämtliche Dokumente über den Rheinschiffer, sein Schiff und den Verkehrsweg miteinander verbindet, geschaffen werden.

LOTSEN-APP UND PIER MANAGER LITE – BEISPIELE FÜR DIE DIGITALISIERUNGSPROZESSE DER SRH

Die Digitalisierung bietet auch bei den SRH zahlreiche Effizienzpotenziale, insbesondere bei den nautischen Dienstleistungen. So werden die Lotsen bei ihren Einsätzen mittels einer sogenannten Lotsen-App administrativ unterstützt.

Zuvor wurden die Einsätze handschriftlich mit einem Quittungsblock verrechnet, wobei ein Durchschlag an die Finanzabteilung weitergeleitet wurde. Diese Prozessschritte generierten grosse Arbeitsaufwände, insbesondere für die Finanzabteilung.

Durch die nun neu entwickelte Lotsen-App erfolgt der Prozess digitalisiert und optimiert.

Alle benötigten Daten können nun durch den Lotsen eingegeben werden. Zuschläge für Nacht- oder Sonntagseinsätze werden automatisch einberechnet. Weiterhin kann der Schiffsführer den digitalen Beleg unterschreiben.

Aufgrund der Synergienutzung stehen Teile der App für andere Einsätze zur Verfügung, wie beispielsweise für den Einsatz des Schlepp- und Schubbootes WILD MAA, dadurch konnten Entwicklungskosten gespart werden. Insgesamt wird durch die Lotsen-App eine bessere Datenqualität erzeugt, welche allen Prozessbeteiligten zugutekommt und eine zuverlässigere Statistik ermöglicht.



Pier Manager Lite

Ein weiterer Schritt im Digitalisierungsprozess war die erfolgreiche Einführung der Applikation Pier Manager Lite. Die Softwarelösung ermöglicht auf elektronischem Wege einen zeitnahen und detaillierten Daten- und Informationsaustausch. Redundante Arbeitsschritte werden vermieden und potenzielle Fehlerquellen reduziert. Das Ziel, eine zeitgemässe und individuelle Softwarelösung zu entwickeln, welche eine merkliche Arbeitserleichterung und Zeitersparnis für den Pikettdienst als auch für die Sachbearbeiter der Fahrgast- und Kabinenschiffahrt darstellt, konnte somit erreicht werden.



ABSCHLUSS DES PIONIERPROJEKTS RPIS



Die Oberrheinhäfen von Basel bis Ludwigshafen-Mannheim setzen mit einem elektronischen Schiffsanmeldesystem für Containerverkehre einen Meilenstein in der Binnenschifffahrt Europas. RPIS (RheinPorts Information System) steht für die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Verkehrsmanagementsystems zur effizienten Abwicklung der Containerverkehre auf dem Rhein. Das Vorhaben wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des CEF-Programms gefördert.

Die federführenden Projektpartner, RheinPorts Basel, Weil am Rhein, Mulhouse, die Rheinhäfen Karlsruhe sowie der Port autonome de Strasbourg, haben in den vergangenen drei Jahren

eine intensive Entwicklungsarbeit geleistet, und hierbei die Anforderungen der Nutzer wie Terminalbetreiber, Binnenschifffahrtunternehmen und Reedereien an die RPIS-Plattform berücksichtigt. Die RPIS-Plattform zeichnet sich durch eine hohe Transparenz für die beteiligten Nutzer aus und erfüllt die derzeit höchsten Sicherheitsanforderungen. Zudem bietet die Integration von Schiffspositionen über AIS-Daten (Automatic Identification System) einen erheblichen Mehrwert für alle Binnenschifffahrtsakteure. Das Abgleichen von Reservierungsanfragen mit Schiffspositionen in einer einzigen Plattform erleichtert die Prozessplanung an den Umschlagterminals erheblich. Für Reedereien, 80 Prozent nutzen das System bereits, lassen sich über die frühzeitige Erkennung von verfügbaren Liegeplätzen an den Terminals Schiffsumläufe effizienter planen.

Seit Sommer 2018 sind alle Module von RPIS operativ im Einsatz. Diese umfassen die Planung der Schiffsanmeldungen bei den Containerterminals (Slot-Management), die Integration der elektronischen Datenübermittlung von Lösch- und Ladelisten sowie die automatische Zoll- und Pendelverkehrsanmeldung. Die Module wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Seehafen Antwerpen entwickelt und erfolgreich umgesetzt.

40 JAHRE BIBO REGIO

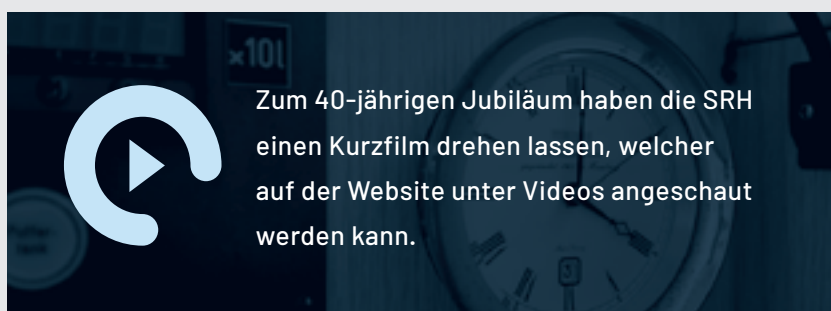
Die SRH bieten seit 1978 eine mobile Dienstleistung für den Umweltschutz auf dem Rhein. 40 Jahre ist das Bilgenentölerschiff BIBO REGIO innerhalb der Häfen des Hochrheins im Dreiländereck von Basel, Huningue und Weil am Rhein tätig. Die hohe Wasserqualität des Rheins ist heute eine Selbstverständlichkeit. Noch bis in die frühen 1960er-Jahre pumpten die Binnenschiffer ihre ölhaltigen Abwässer über Bord in den Fluss. Dies führte zu einer erheblichen Verschmutzung des Rheins. Seit 1978 setzen die SRH das Bilgenentölungsschiff BIBO REGIO ein.

Hauptaufgabe der mobilen Dienstleistung für Binnenschiffer ist das Abpumpen öliger Abwässer, die sich laufend in den Bilgenräumen (Motorenräume) der Güterschiffe sammeln. Mittels eines Ölabscheiders an Bord des BIBO REGIO wird das Öl vom Wasser getrennt und anschliessend gereinigt zurück in den Rhein gelassen. Zusammen mit anderen Abfällen aus dem Schiffsbetrieb (wie

Putzlappen, Lacke, Filter, Hausabfall, aber auch elektronische Geräte) und Ladungsbereich sowie Sonderabfällen wird das zurückgebliebene Öl fachgerecht entsorgt.

Die Finanzierung erfolgt durch die Schifffahrt direkt als Gebühr beim Bunkern (Tanken) des Treibstoffs, sodass beim Einsammeln bereits bezahlt ist. Dieses System trägt zu einer hohen Wirksamkeit und Akzeptanz bei.

Die Dienstleistungen des Umweltschiffs BIBO REGIO sind in das internationale Entsorgungssystem CDNI (Europäisches Abkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) eingebunden. Die Ziele dieses Übereinkommens werden von den SRH erfüllt und haben zu einer hohen Wasserqualität geführt. Das BIBO REGIO leistet seit 40 Jahren einen wertvollen Beitrag für den Umweltschutz.



<https://port-of-switzerland.ch/rhein-haefen/mediencenter/videos>

ENTSORGUNGSLEISTUNGEN BIBO REGIO 2018

	2018	2017
Anzahl entsorgte Schiffe	407	408
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsfälle	728 m ³	644 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	23 t	21,7 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	227 m ³	219 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 t	25 t
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	6,3 t	6,8 t
Total feste eingesammelte Abfälle in Tonnen	29,3 t	53,5 t
Total flüssige eingesammelte Abfälle in Kubikmeter	955 m³	863 m³

BIBO REGIO 1980



BIBO REGIO 2018



DIE FLOTTE

MÖWE HAUPTDATEN

Zweck: MZB

Länge: 8,10 m

Breite: 2,50 m

Tiefgang leer: ca. 0,32 m

Ladefähigkeit: 1 685 kg / max. 10 Personen

Motorenleistung: 2 × 115 PS

Propeller: 2

Geschwindigkeit: ca. 65 km/h



MÖWE

WILD MAA HAUPTDATEN

Zweck: Schlepp- und Schubboot

Länge: 29,00 m

Breite: 10,30 m

Tiefgang beladen max.: 2,42 m

Verdrängung: 421,00 m³

Motorenleistung: 2 × 1 300 PS

Propeller: 2



WILD MAA

Die Schweizerischen Rheinhäfen betreiben vier Arbeitsboote. Der Bilgenentöler BIBO REGIO ist eine mobile Dienstleistung für die Binnenschifffahrt. Die Hauptaufgabe ist das Entsorgen von ölhaltigen Schiffsbetriebsabfällen, die sich laufend auf den Schiffen ansammeln. Das Schlepp- und Schubboot WILD MAA gewährleistet eine bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen für Schubverbände bis zu 5000 t Ladung. Dies bis zu einem Pegelstand von 790 cm (Pegel Basel-Rheinhalle, Hochwassermarken IIb). Die MÖWE ist ein Mehrzweckboot und wird für diverse Arbeitseinsätze genutzt. Der neueste Zugang der SRH-Flotte ist das Schifffahrtspolizeiboot ALLEGRA, welches im Frühjahr 2019 getauft wird.



BIBO REGIO

BIBO REGIO HAUPTDATEN

Zweck: Bilgenentöler- und Ölwehrboot

Länge: 31,64 m

Breite: 6,04 m

Tiefgang beladen max.: 2,00 m

Leerfesthöhe max.: 5,50 m

Ladefähigkeit: 132 t

Motorenleistung: 1 × 150 kW (204 PS)

Propeller: 1

Geschwindigkeit: über 16 km/h in stillem Wasser
von 3,50 m Tiefe

ALLEGRA



ALLEGRA HAUPTDATEN

Zweck: MZB

Länge: 8,10 m

Breite: 2,45 m

Tiefgang Boot, bei maximaler Zuladung: ca. 0,40 m

Gewicht Boot fahrbereit mit Zubehör und Motor: ca. 3 000 kg

Max. Motorisierung: 2 × 150 PS

Höchstgeschwindigkeit mit zwei Personen: ca. 35 km

Tankkapazität: 2 × 100 l

Max. Zuladung inkl. Personen: 1 400 kg

Max. Personen inkl. Besatzung: 12 Personen

Max. Belastung Bugklappe: 270 kg

PERSONEN- SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2018	2017	Δ%
Ankünfte	963	956	0,7
Liegetage	465	415	12
Anzahl Betten	311 726	308 465	1

Regionaler Ausflugsverkehr Anzahl Fahrgäste

	2018	2017	Δ%
Kursfahrten	49 692	57 901	-14,2
Unterhaltungsfahrten	17 127	18 287	-6,3
Charterfahrten	26 685	21 665	23,2
Total	93 504	97 853	-4,4

KABINENSCHIFFFAHRT: REKORDJAHR

Flusskreuzfahrten auf dem Rhein liegen weiterhin im Trend. Komfortabel reisen und gleichzeitig europäische Städte und ihre Sehenswürdigkeiten kennenlernen, diese Aspekte stehen im Fokus der Passagiere. Basel zählt dabei zu einem der beliebtesten Orte für einen Landgang. Im Jahr 2018 haben folglich 121 unterschiedliche Fahrgastkabinenschiffe Basel besucht.

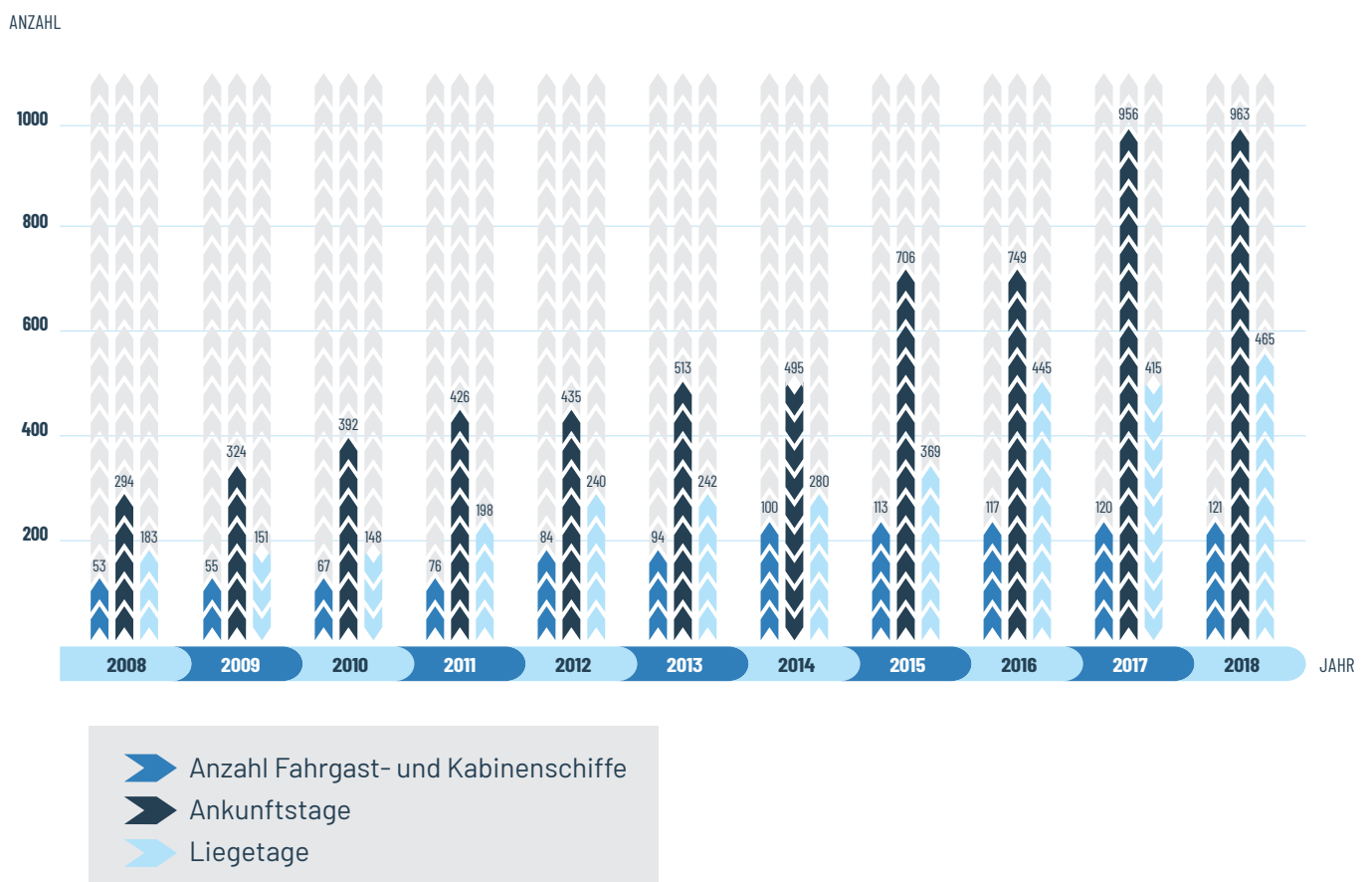
Trotz langanhaltender Niedrigwasserperiode im Herbst und den daraus resultierenden Stornie-

rungen sind die Zahlen gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Somit konnten 963 Ankunftstage und 465 Liegetage verbucht werden, was einen absoluten Rekord bedeutet.

Das Interesse an Flusskreuzfahrten im Premiumbereich ist nach wie vor gross. Deshalb werden die Reiseveranstalter und Reedereien auch im Jahr 2019 Wert auf Innovation, Exklusivität und guten Service an Bord legen.

ENTWICKLUNG FAHRGASTKABINENSCHIFFFAHRT AB 2008

Gültigkeit Saison je 01.02. bis 31.01



SCHIFFSREGISTRIERUNG UND RECHT

Wandel der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt

Der Vollzug der internationalen Gesetzgebung zu den Patentvorschriften und die bevorstehende Reform der Berufsqualifikationen werden in der Binnenschifffahrt zu einem deutlichen Wandel führen. Die Reform sieht vollständig neue und andere Ansätze in den Bereichen der Berufsausbildung, des Erwerbs von Fahrberechtigungen für Rheinschiffer, der Kontrollmechanismen für die Behörden sowie auch im Bereich der Zertifikate der Fachkräfte vor. Die ersten Arbeiten in diesen Bereichen konnten in enger Abstimmung mit den zuständigen Personen, die an der internationalen Reform beteiligt sind, begonnen werden und werden ihren Abschluss im Januar 2021 haben.

Revision der datenschutzrechtlichen Vorschriften

Die rechtliche Unterstützung umfasst neben internen Dienstleistungen auch die Arbeiten als Datenschutzverantwortliche. Neben der Veröffentlichung von Informationen und Berichten ist es auch Aufgabe der SRH, das Recht auf Vergessen umzusetzen. Mit der bevorstehenden Revision der datenschutzrechtlichen Vorschriften in der Schweiz, als Folge der revidierten europäischen Vorschriften, konnten Arbeiten im Bereich der rechtlichen Grundlagen, des Anwendungsbereiches der europäischen Vorschrift und der umfassenden Dokumentationspflichten schrittweise begonnen werden.

FACHKOMMISSIONEN

Patentprüfungskommission

Im Jahr 2018 hatten sich 45 Kandidaten für eine Patent-Prüfung, Streckenzeugnis oder Streckenverlängerung angemeldet. Von den angemeldeten nahmen 39 Personen an der Prüfung teil. Davon haben 23 Kandidaten die Prüfung bestanden. Die ADN-Prüfungen (Gefahrguttransport auf dem Rhein) haben von 12 Kandidaten 10 bestanden.

Schiffsuntersuchungskommission Basel

Es wurden 16 SUK-Vorgänge (Erstuntersuchung, Verlängerungen Schiffsattest, vorläufige Schiffsatteste, Havarien/Motorschäden) durchgeführt und 1 Zulassungszeugnis ausgestellt.

Schiffseichamt Basel

262 geeichte Schiffe
5 Neuvereichungen
3 Änderungen des Eichscheins
1 Verlängerung

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Von Rotterdam über Antwerpen, Strassburg, Brüssel oder Shanghai: Die Schweizerischen Rheinhäfen sind weltweit vernetzt und arbeiten in diversen internationalen Gremien mit.

Die Vertretung der SRH bei der ZKR ermöglicht eine aktive Mitwirkung in der Rechtsetzung, die aufgrund der engeren Zusammenarbeit mit der Europäischen Union, auch der nationalen Umsetzung bei den SRH eine stärkere Bedeutung zukommen lässt. Durch die fachliche Führung im Bereich der Polizeivorschriften, der Berufsbefähigungen und dem Expertenwissen im Bereich der nautischen Anforderungen an die Bauweise von Schiffen, können die SRH ihr praktisches Wissen mit der Theorie verbinden, um sowohl in

den Bereichen Polizei, den Berufsbefähigungsgruppen als auch den technischen Gruppen einen qualitativen Beitrag zu leisten.

Zu den allgemeinen Arbeiten der internationalen Arbeitsgruppen zu den Polizeivorschriften gehört die Harmonisierung von bestehenden Leitlinien für Standards der Binneninformationssysteme sowie die Änderung und Entwicklung der bestehenden Vorschriften zur betrieblichen Sicherheit von Schiffen und dem Verkehrsverhalten. Zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt konnte im Berichtsjahr die elektronische Meldepflicht nach § 12.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung auch auf die Tankschiffe ausgeweitet werden.

RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE 2018

Schiffe	2018	2017
Güterschiffe	61	70
Schlepp- und Schubboote	10	9
Fahrgastschiffe		
- Tagesausflugsschiffe	5	6
- Kabinenschiffe	159	153
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	10	10
Total der Schweizer Flotte	245	248

SPH

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT

Neben den täglichen Fahrtouren (Hafenaufsicht, Parkraummanagement) und den zahlreichen Präventionskontrollen wurden im vergangenen Jahr drei Schwerpunktkontrollen unter Einbezug von Partnerbehörden durchgeführt.

Beim Parkraummanagement im Hafen Kleinhüningen wurde mit der SECURITAS ein standardisiertes Verfahren umgesetzt. Die Kooperation mit der privaten Sicherheitsfirma hat sich auch im Bereich des Objektschutzes positiv ausgewirkt. In diesem Zusammenhang setzte sich die Schiffahrtspolizei für den Schutz der Fahrgastschiffe entlang des Klybeckquais ein. Vermehrt

gab es strafrechtliche Übertretungen, die in der Partymeile und dem hohen Publikumsverkehr entlang der Uferstrasse während der Sommermonate gründen. Folglich wurden Gespräche zwischen dem Kanton, SRH und Reedereien geführt mit dem Ergebnis, dass der Kanton die Federführung für den Schutz des öffentlichen Raums entlang des Klybeckquais übernommen hat.

Das neue Mehrzweckboot ALLEGRA wurde am 30. November 2018 eingewässert und in Betrieb genommen. Das alte Einsatzboot ATTILA konnte Ende des Jahres verkauft werden.

SCHIFFSKONTROLLEN

- 92 Tankmotorschiffe
- 89 Gütermotorschiffe
- 73 Fahrgastschiffe

Daraus resultierten 66 schriftliche Verwarnungen mit zusätzlichen Anzeigen, die sich aus den Ereignissen ergaben.

EINSÄTZE MIT MZB ATTILA*

- 35 Patrouillen- und Einsatzfahrten
- 10 Teilnahmen an Veranstaltungen
- 7 gemeinsame Patrouillen mit der deutschen Wasserschutzpolizei Vogelgrun

* War bis Mitte Dezember 2018 im Einsatz

EREIGNISSE

- 18 Widerhandlungen gegen die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
- 7 Gewässerverschmutzungen
- 6 Havarien
- 3 Brände
- 2 Widerhandlungen gegen die Hafenordnung
- 1 Widerhandlung gegen die Rheinschiffpersonalverordnung
- 1 Widerhandlung gegen das ADN
- 1 Straftatbestand
- 1 Verursachen einer Flutwelle mit Gewässerverschmutzung
- 1 Produktaustritt ohne Gewässerverschmutzung
- 1 Wassereintritt in Tankmotorschiff nach Festfahung
- 1 Wassereintritt in Tankmotorschiff
- 1 Chemieunfall (Leckage in Container mit Gefahrgut)
- 1 Wasserleitungsbruch
- 1 Rechtshilfeersuchen von Partnerbehörden
- 1 unerlaubt abgestelltes Fahrzeug im Hafengebiet
- 1 Demonstration mit Einschränkung des Hafensbetriebs (Climate Games)



LAGERBRAND IM HAFEN KLEIN- HÜNINGEN

BEHÖRDEN UND BETREIBER TREFFEN VORSORGEMASSNAHMEN

Am 27. Juli 2018 kam es auf dem Westquai im Hafen Kleinhüningen zu einem Grossbrand. Auf dem Areal der Rhenus Port Logistics AG brannte ein Holzlager aus alten Eisenbahnschwellen. Dabei entstand eine starke Rauchentwicklung. Den Einsatzkräften der Feuerwehr gelang es, das Feuer rasch unter Kontrolle zu bringen.

Die Schweizerischen Rheinhäfen, das Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt, das Lufthygie-

neamt beider Basel und die Rhenus Port Logistics AG haben im Rahmen einer gemeinsamen Lageanalyse nach dem Brand Vorsorgemassnahmen beschlossen, um ein Ereignis in diesem Ausmass in Zukunft zu verhindern. Insbesondere passte die Rhenus Port Logistics AG das Logistikkonzept für die Entsorgung der Bahnschwellen so an, dass der Lagerumfang der Schwellen reduziert wurde. Die Lagerung der Schwellen wurde danach örtlich am Standort Westquai konzentriert.





10 JAHRE SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN – EIN JUBILÄUM ZUM FEIERN!

Vor zehn Jahren wurden die Rheinhäfen Basel-Landschaft mit der Rheinschiffahrtsdirektion Basel-Stadt zusammengelegt. Dies wurde möglich, nachdem die Volksabstimmung im 2007 ein deutliches JA für die SRH ergeben hat. Mit Erfolg konnten in der Folge die Häfen in Basel, Birsfelden und Auhafen Muttenz unter einem gemeinsamen Dach neu organisiert und strukturiert werden. Somit konnten sich die Schweizerischen Rheinhäfen im regionalen, nationalen und internationalen Umfeld nicht nur behaupten, sondern auch bestens weiterentwickeln.

HAAFEMÄHLI UND PORTPARTY

Dieses Jubiläum wurde am traditionellen Haafemähli mit einer anschliessenden Portparty gefeiert. Das neue Schiff der Basler Personenschiffahrt RHYSTÄRN bot eine perfekte Location. Der Anlass startete mit einem Apéro auf dem Sonnendeck, musikalisch begleitet durch den Seemannschor Störtebekers.

Der Abend wurde durch den Verwaltungsratspräsidenten der SRH Benedikt Weibel mit einer Begrüßungsrede eröffnet. Es folgten zwei Gesprächsrunden, die von der Basler Moderatorin Esther Keller geleitet wurden. Zunächst wurde mit den beiden Regierungsräten Christoph Brutschin (BS) und Thomas Weber (BL) auf die Zusammenlegung der beiden Häfen zurückgeblickt. Nebenbei gaben die Regierungsräte eine

kleine Stadtführung, indem sie immer wieder auf die vorüberziehenden Bauwerke und Orte Bezug nahmen. Nach dem Hauptgang folgte eine weitere Gesprächsrunde: dieses Mal zur Zusammenarbeit und den Perspektiven der Oberrheinhäfen mit Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin Rheinhäfen Karlsruhe und Roland Hörner, Direktor Hafen Mannheim. Den Abschluss bildeten die Störtebekers, die mit ihren Shantys alle zum Schunkeln brachten.

Nach dem Haafemähli ging es in der Sand-oase am Dreiländereck direkt weiter mit der Portparty. Hier konnten die Mitarbeiter der Hafenfir- men bereits eine Grillparty geniessen. Gemeinsam mit den Haafemähli-Gästen wurde im blauweiss dekorierten Loft gefeiert und getanzt.





Der Seemannschor Störtebekers auf dem Sonnendeck des RHYSTÄRN



Regierungsrat BS Christoph Brutschin und Regierungsrätin BL Sabine Pegoraro



Zu Tisch mit Hafendirektorin Patricia Erb-Korn aus Karlsruhe, Mannheims Hafendirektor Roland Hörner und Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH. Sabine Horvath (Standortmarketing BS) und Grossrätin Edibe Gölge



Moderatorin Esther Keller führt die erste Gesprächsrunde mit Regierungsrat BL Thomas Weber und Regierungsrat BS Christoph Brutschin



Simon Oberbeck (Organisator Haafemähli, SRH) mit Gästen am Tisch



Ausgelassene Stimmung durfte an der Jubiläumsfeier nicht fehlen



Die zweite Gesprächsrunde mit Hans-Peter Hadorn (Direktor SRH), Patricia Erb-Korn (Geschäftsführerin Rheinhäfen Karlsruhe) und Roland Hörner (Direktor Hafen Mannheim)



Die Störtebekers begeisterten die Haafemähli-Gäste



Die Gäste genossen den sommerlichen Abend im Aussenbereich



Festliches Ambiente an der Portparty im Loft der Sandoase

„AESCHBACHER SPEZIAL“: SCHIFF AHOI



Copyright @SRF/Bachmann



<https://www.srf.ch/play/tv/aeschbacher/video/aeschbacher-spezial-schiff-ahoi?id=e033a652-4434-4f16-b24c-183cd972f7c3>

Der Kultmoderator Kurt Aeschbacher wechselte für ein „Aeschbacher Spezial“ seinen Moderationsjob im Studio und schlüpfte in unterschiedliche Hafen- und Schifffahrtsberufe. Mit dem Koppelverband GRINDELWALD MÜRREN begann seine Reportage aus den Schweizerischen Rheinhäfen. In Basel angekommen, besuchte er den Kranführer des Schwergutkrans im Auhafen,

kontrollierte zusammen mit der Schifffahrtspolizei ein Gütermotorschiff, suchte im Bernoullisilo nach Ungeziefer im angelieferten Getreide, überwachte den Rhein in der Revierzentrale. Zu guter Letzt traf er die Seebären des Seemannschors „Störtebekers“ und bestieg danach ein Luxus-Kabinenschiff, auf welchem er die Gäste persönlich begrüßte und den Apéro servierte.

NEUE INTERNETPRÄSENZ

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben seit Anfang August 2018 einen neuen Internetauftritt. Die Website wurde neu strukturiert und gestaltet.

Unter Hafenservice – Schifffahrtsschalter findet man alle Formulare und Anträge für Patente, Schiffsregistrierung und vieles mehr.

Neu besteht die Möglichkeit, Dienstleistungen wie Lotseneinsätze, den BIBO REGIO und Schiffs-eichungen über Onlineformulare zu bestellen.

Der neue Auftritt ermöglicht unter anderem eine problemlose Nutzung auf allen Gerätegrößen, vom PC bis zum Smartphone.



IMAGEFILM



Zum Jubiläum wurde ein Imagefilm der Schweizerischen Rheinhäfen produziert. In knapp 5 Minuten wird alles rund um die SRH und ihre Tätigkeiten erklärt. Der Imagefilm ist auf der Website der SRH zu finden.



<https://port-of-switzerland.ch/rheinhaefen/mediencenter/videos>

FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2018

Unternehmungserfolg trotz anhaltendem Niedrigwasser stabil

Allgemein

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit der Rechnungslegung nach Obligationenrecht erstellt (Rechnungslegungsrecht, Art.957 bis 963b OR) sowie gemäss Rheinhafen-Vertrag (§ 25, SGS 421.1).

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) weist weiterhin eine stabile Entwicklung aus.

Der Betriebserfolg liegt um 1,9 % unter dem Vorjahr.

Besonderheiten

Im Zuge der Senkung des technischen Zinssatzes per 1. Januar 2018 von 3 % auf neu 1,75 % sowie des ab 1. Januar 2019 über mehrere Jahre sinkenden Umwandlungssatzes ist im Geschäftsjahr 2018 die bestehende Pensionskassen-Rückstellung über CHF 1 100 000 an die Pensionskasse BLPK zur Deckung überwiesen worden.

Ertrag

Die Erträge aus Baurechtszinsen haben um 1,6 % zugenommen.

Die Erträge aus den Hafengebühren liegen durch das langanhaltende Niedrigwasser um 4,2 % unter dem Vorjahr.

Auch bei den übrigen Erträgen haben die Einnahmen aus dem Lotsendienst sowie aus der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt einen Rückgang zu verzeichnen und liegen 6,1 % unter dem Vorjahr.

Insgesamt hat der Betriebsertrag um 0,7 % abgenommen.

Aufwand

Der Personalaufwand liegt rund 1,2 % höher als im Vorjahr.

Der Infrastrukturaufwand hat gegenüber der Vorjahresrechnung um 11 % abgenommen. Im Gegenzug hat die Position Fahrzeuge wegen gestiegener Kosten für Betriebsstoffe um 34,8 % zugenommen.

Die Zunahme bei Sachversicherungen und Schäden ist

auf die Position Schäden zurückzuführen. Durch den weiterhin deutlich gestiegenen Energie- und Wasserbezug der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Positionen Beratung und Entwicklung sowie Werbung und Kundenbetreuung haben insgesamt um 44,5 % abgenommen. Die Zunahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen auf Wechselkursdifferenzen zurückzuführen. Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Die Zunahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,2 %.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2018 vorgenommen:

- Planung Hafenbecken 3, Basel Nord
- Korrektur der Schifffahrtsrinne im Stadtgebiet
- Verschiedene Belagssanierungen im Hafengebiet
- HBSAG Südanbindung Hafentunnel
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafengebietes (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2018 wurden gesamthaft 5,5 Mio. CHF investiert.

Ergebnis

Das Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund CHF 173 000 gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt CHF 8 440 000.

ERFOLGSRECHNUNG 2018

	Anmerkung im Anhang	2018 CHF	2017 CHF
Arealbewirtschaftung		16 188 063	15 931 391
Hafenabgaben		4 065 605	4 242 717
Übrige betriebliche Erträge		4 001 981	4 262 960
Betriebsertrag		24 255 649	24 437 068
Personalaufwand	3	-6 349 838	-6 274 820
Abschreibungen	2	-4 355 468	-4 220 830
Reise- und Repräsentationsspesen		-144 615	-121 978
Verwaltungsrat		-79 429	-84 333
Infrastrukturaufwand		-1 379 173	-1 549 113
Fahrzeuge		-308 731	-229 104
Sachversicherungen und Schäden		-331 650	-224 585
Energie und Wasser		-830 213	-789 510
Entsorgungsaufwand		-150 780	-168 699
Büromaterial und Drucksachen		-35 969	-58 052
Telefon, Fax und Porti		-107 513	-117 923
Beiträge an Organisationen		-162 651	-171 051
Informatik		-332 060	-290 866
Beratung und Entwicklung		-361 316	-553 495
Werbung und Kundenbetreuung		-135 626	-342 645
Übrige betriebliche Aufwendungen		-311 910	-191 896
Betriebsaufwand		-15 376 941	-15 388 899
Betriebserfolg		8 878 708	9 048 169
Ausfinanzierung Pensionskasse		-	-700 000
Verkauf Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH		-	703 368
Jahresergebnis¹		8 878 708	9 051 537

¹ Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1), vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserve.

**BILANZ 2018**

	Anmerkung im Anhang	2018 CHF	2017 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		12 863 197	13 381 411
Forderungen gegenüber Dritten		2 145 305	2 346 635
Forderungen gegenüber Nahestehenden		184 879	184 626
Übrige kurzfristige Forderungen		322 581	1 750 747
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2	104 621	55 127
Umlaufvermögen		15 620 583	17 718 546
Anlagevermögen			
Beteiligungen	4	1 021 670	1 021 670
Darlehen gegenüber Beteiligungen		30 074 150	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 265 938	1 599 786
Mobile Sachanlagen	2	14 900 583	11 285 409
Immobilien Sachanlagen	2	40 689 255	42 814 250
Anlagevermögen		87 951 596	86 680 025
Total Aktiven		103 572 179	104 398 571
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 578 692	2 177 372
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		84 925	99 764
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	26 400	25 000
Rückstellungen	2	598 068	2 091 050
Kurzfristiges Fremdkapital		3 288 085	4 393 185
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		3 954 000	3 501 000
Gewinnvortrag		7 947	9 410
Jahresergebnis		8 878 708	9 051 537
Eigenkapital		100 284 094	100 005 386
Total Passiven		103 572 179	104 398 571

ERGEBNISVERWENDUNG 2018

	2018 CHF	2017 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	7 948	9 411
Jahresergebnis ¹	8 878 708	9 051 537
Bilanzgewinn	8 886 656	9 060 948
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	444 000	453 000
Ausschüttung an die Kantone	8 440 000	8 600 000
Basel-Stadt (40 %)	3 376 000	3 440 000
Basel-Landschaft (60 %)	5 064 000	5 160 000
Vortrag auf neue Rechnung	2 656	7 948

¹ Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1).

² Gemäss Rheinhafen-Vertrag §26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2018

	2018 CHF	2017 CHF
Jahresgewinn	8 878 708	9 051 537
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 355 468	4 220 830
Bewertungsanpassung Beteiligung	0	-703 368
Veränderung Rückstellungen	-1 492 982	724 350
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	201 077	80 130
Veränderung kurzfristige Forderungen	1 428 166	-1 733 707
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-49 494	239 537
Veränderung Verbindlichkeiten	401 320	-79 066
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	-14 838	-244 908
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	1 400	-170 000
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	13 708 825	11 385 335
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-5 259 879	-4 420 280
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-251 920	-439 454
Netto-Deinvestitionen in Beteiligungen	0	1 659 250
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	-115 240	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-5 627 039	-3 200 484
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-8 600 000	-7 720 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-8 600 000	-7 720 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-518 214	464 851
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	13 381 411	12 916 560
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	12 863 197	13 381 411
Veränderung netto flüssige Mittel	-518 214	464 851

ANHANG

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 963b) sowie unter Berücksichtigung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni 2006, § 26 Verwendung des Jahresergebnisses, erstellt.

In der Jahresrechnung wurden die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Sachanlagen und immaterielle Anlagen:

Die Sachanlagen und immateriellen Anlagen werden indirekt und nach der linearen Methode abgeschrieben. Allfällige Sofortabschreibungen im steuerlich zulässigen Rahmen werden nach Ermessen des Verwaltungsrates vorgenommen.

2. Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

	2018 CHF	2017 CHF
FORDERUNGEN GEGENÜBER DRITTEN		
Gegenüber Dritten	2 445 305	2 646 635
Wertberichtigungen	-300 000	-300 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 145 305	2 346 635
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	322 581	1 750 747
Total kurzfristige Forderungen	322 581	1 750 747
DARLEHEN GEGENÜBER BETEILUNGEN		
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH	115 240	-
Total Darlehen	30 074 150	29 958 910
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	1 599 786	1 660 205
Investitionen des Geschäftsjahres	251 920	439 454
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-585 768	-499 873
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 265 938	1 599 786
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	11 285 409	9 681 962
Investitionen des Geschäftsjahres	4 278 623	2 252 711
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-663 449	-649 264
Mobile Sachanlagen am Jahresende	14 900 583	11 285 409
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 143 515	1 700 818
Schiffe und Boote	4 719 307	4 726 468
Anlagen im Bau	8 037 760	4 858 123
	14 900 583	11 285 409

	2018 CHF	2017 CHF		
IMMOBILE SACHANLAGEN				
Buchwert am Jahresanfang	42 814 250	43 718 374		
Investitionen des Geschäftsjahres	981 256	2 167 569		
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 106 251	-3 071 693		
Immobilien Sachanlagen am Jahresende	40 689 255	42 814 250		
ZUSAMMENSETZUNG				
Liegenschaften	6 365 772	6 717 104		
Quaianlagen	13 693 237	14 353 897		
Kunstabauten	3 489 864	3 722 411		
Strassen und Wege	6 451 757	6 532 603		
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	10 688 625	11 488 235		
	40 689 255	42 814 250		
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN				
Gegenüber Dritten	2 578 692	2 177 372		
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 578 692	2 177 372		
ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN				
Gegenüber Dritten	84 925	99 764		
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	84 925	99 764		
PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN				
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	26 400	25 000		
Total passive Rechnungsabgrenzungen	26 400	25 000		
RÜCKSTELLUNGEN				
Ferien-/Überzeitguthaben	277 800	337 400		
Übrige Rückstellungen	320 268	1 753 650		
Total Rückstellungen	598 068	2 091 050		
3. Anzahl Mitarbeiter				
BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRES DURCHSCHNITT				
Vollzeitstellen	54,17	53,50		
Auszubildende	7,42	5,30		
Praktikanten	1,00	1,00		
4. Beteiligungen				
	31.12.18	31.12.17		
FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ				
	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, Weil am Rhein, D	33,33	33,33	33,33	33,33
5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen				
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	-	68 400		
Ausfinanzierung Pensionskasse	-	700 000		

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2018 bei 98,2%.

6. Eventualverbindlichkeiten

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit 30 % an der einfachen Gesellschaft „Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz“ beteiligt. Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.

INFRASTRUKTURRECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2018

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2018 CHF	2017 CHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 501	4 808
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	2 023	2 016
Deckungsbeitrag 1	2 478	2 792
Abschreibungen	2 930	2 848
Deckungsbeitrag 2	-452	-56
Verwaltungsaufwand (Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion)		
Ergebnis	-717	-404

Erläuterungen

Die Infrastrukturrechnung der SRH ist eine Spartenerfolgsrechnung analog vergleichbarer Infrastrukturrechnungen anderer Verkehrsträger (z. B. Bahn). Sie zeigt den Kostendeckungsgrad zwischen dem zweckgebundenen Ertrag aus dem Güterumschlag sowie hafengebundenen Dienstleistungen und dem Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur auf. Diese Zuteilung bzw. Verteilung erfolgt in mehreren Schritten. Das Ergebnis soll aufzeigen, wie gross der Anteil jeder einzelnen Sparte am Gesamtergebnis ist.

Hafenbetrieb und -unterhalt (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe)

Unter dieser Position sind die direkt zuordenbaren Aufwendungen für den Hafenunterhalt (Strassen, Quaianlagen, Bermen, Versorgungseinrichtungen, etc.), für den Betrieb der Revierzentrale, für den Unterhalt der behördlichen Schiffe und der Fahrzeuge/Maschinen aufgeführt.

Im Weiteren sind die zusätzlichen Aufwendungen für die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht (Hafenkontrollen, eventuelle externe Überwachung) sowie die Beiträge für die Lotsen- und Schlepphilfe enthalten.

Abschreibungen

Danach werden die direkt zuordenbaren Abschreibungen auf die Sparten zugeteilt. Die Abschreibungen stellen die Refinanzierung der Investitionen dar und werden aufgrund der Lebensdauer auf die Nutzungsjahre verteilt. Die Abschreibungen werden nun vom Deckungsbeitrag 1 abgezogen, dieses Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 2 dar.

Verwaltungsaufwand

Dem Verwaltungsaufwand der Hafeninfrastrukturechnung werden die anteiligen Aufwendungen für Werbung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zugewiesen.

Ebenso werden hier die zurechenbaren Aufwendungen für Informatik, Finanzen, Direktion, Versicherungen sowie übrige Verwaltungskosten verbucht. Da diese Aufwendungen einzeln nicht direkt zugeordnet werden können, erfolgt die Verteilung über die Anwendung von verschiedenen Kennzahlen (Leistungs- und Verhältniszahlen). Diese übrigen Aufwendungen werden vom Deckungsbeitrag 2 abgezogen, dieses Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 3 (Ergebnis) dar.

Opportunitätserträge der Eigner Kantone für alternative Nutzung der Hafennareale

Bei einer anderweitigen Nutzung der Fläche, welche heute durch Hafenlogistik und Verkehr genutzt wird, könnten die Eiger Kantone bzw. die Standortgemeinden deutlich höhere Erträge erzielen (z. B. für Dienstleistungs- und Wohnungsnutzung).

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung Schweizerische Rheinhäfen 2018

Bei der Erstellung der Spartenerfolgsrechnung wird das Ziel verfolgt, die gesamten Erträge und die gesamten Aufwendungen nach dem Verursacherprinzip auf die einzelnen Sparten zu verteilen. Diese Zuteilung bzw. Verteilung erfolgt in mehreren Schritten. Das Ergebnis soll aufzeigen, wie gross der Anteil jeder einzelnen Sparte am Gesamtergebnis ist.

Zuerst werden die direkt zuordenbaren Erträge und Aufwendungen den einzelnen Sparten zugeordnet und gegenübergestellt. Das Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 1 (Bruttogewinn) dar.

Danach werden die direkt zuordenbaren Abschreibungen auf die Sparten zugeteilt. Die Abschreibungen stellen die Refinanzierung der Investitionen dar und werden aufgrund der Lebensdauer auf die Nutzungsjahre verteilt. Die Abschreibungen werden nun vom Deckungsbeitrag 1 abgezogen, dieses Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 2 dar.

In einem nächsten Schritt werden die restlichen Aufwendungen auf die verschiedenen Sparten verteilt. Da diese Aufwendungen einzeln nicht direkt zugeordnet werden können, erfolgt die Verteilung über die Anwendung von verschiedenen Kennzahlen (Leistungs- und Verhältniszahlen). Diese übrigen Aufwendungen werden vom Deckungsbeitrag 2 abgezogen, dieses Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 3 (Ergebnis) dar.

BERICHT DER REVISOREN

Seite 1 von 2

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Dornacherstrasse 230
4053 Basel
T 061 270 10 70

info@retor.ch
www.retor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2005.

BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 2

TRETOR AG

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem Staatsvertrag entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 29. März 2019

TRETOR AG



Adrian Schaller
zugelassener Revisionskompetent
Leitender Revisor



David Klein
zugelassener Revisionskompetent

Beilagen

- Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang)
- Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

ORGANE

VERWALTUNGSRAT

Dr. Benedikt Weibel, Präsident

Thomas Weber, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Christoph Brutschin, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Martin Dätwyler, Mitglied

Jürg Rämi, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretärin

GESCHÄFTSLEITUNG

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Martin Nusser, stv. Direktor, Leiter Finanzen und Administration

Roland Blessinger, Leiter Qualitätsmanagement, Internationales und Recht

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Sabine Villabruna, Leiterin Areale und Hafenterrain

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

Konzeption und Gestaltung:
KUCK UCK – Agentur für Kommunikation, Basel

Druck:
Werner Druck & Medien AG, Basel

Fotos:
Patrik Walde, Schweizerische Rheinhäfen, z. V. g.

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 639 95 95
E-Mail: info@portof.ch
Internet: www.port-of-switzerland.ch

