

Vorlage an den Landrat

Titel: **Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2016 der Schweizerischen
Rheinhäfen (SRH)**

Datum: 23. Mai 2017

Nummer: 2017-200

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2017/200

Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2016 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

vom 23. Mai 2017

1. Rechtliche Grundlage

Gemäss § 36 Abs. 2 in Verbindung mit § 39 Abs. 1 lit. b Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen "Schweizerische Rheinhäfen" (Rheinhafen-Vertrag - [SGS 421.1](#)) unterbreiten die Regierungen der Vertragskantone die von ihnen genehmigten Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme.

Gestützt auf die genannten Bestimmungen unterbreiten wir Ihnen beiliegend den Bericht der SRH zum Geschäftsjahr 2016. Wie Sie dem Jahresbericht 2016 inkl. Bericht der Revisionsstelle entnehmen können, blickt das Unternehmen auf ein erfolgreiches neuntes Geschäftsjahr nach Inkrafttreten des Staatsvertrags zurück.

2. Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2016

2.1. Ausgewählte Kennzahlen

Schweizerische Rheinhäfen	2016	2015
Erfolgsrechnung in Franken		
Betrieblicher Ertrag	24'030'666	23'561'429
Betrieblicher Aufwand	15'098'532	14'215'276
(+) Gewinn / (-) Verlust	+8'132'134	+8'038'804
Ausschüttung an Kanton BL	4'632'000	4'584'000
Ausschüttung an Kanton BS	3'088'000	3'056'000
Bilanz		
Bilanzsumme in Franken	102'836'658	101'580'092
Eigenfinanzierungsgrad	96%	97%
Anlagedeckungsgrad 1	113%	122%
Mittelfluss		
Free Cash-Flow.	2'443'108	
Personal		
Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	48	38

2.2. Würdigung des Geschäftsjahrs

Der von der SRH erreichte Betriebserfolg liegt mit CHF 8'932'134 unter dem Vorjahresergebnis. Grund dafür sind v.a. niedrigere Erträge aus den Hafengebühren aufgrund der langen Niedrigwasserperiode und des dadurch rückgängigen LKW-Verkehrs sowie gestiegene Personalaufwendungen nach Integration des Lotsendienstes in die SRH.

Als Sondereffekt in der Rechnung wirkt weiterhin die Sanierung der Basellandschaftlichen Pensionskasse (BLPK). Aufgrund der anstehenden Zinspolitik der BLPK hat der Verwaltungsrat der SRH entschieden, Massnahmen zur Ausfinanzierung und Rückstellung des Vorsorgewerkes der SRH bei der BLPK einzuleiten. Die vom Verwaltungsrat der SRH beschlossene Rückstellung in der Höhe von CHF 600'000 belastet den Unternehmenserfolg, der die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigner Kantone zur Nutzung überlassenen Flächen darstellt. Die Schweizerischen Rheinhäfen haben zudem eine Ausfinanzierung einer bestehenden Unterdeckung vom Vorjahr (2015) in Höhe von rund CHF 167'000 vorgenommen sowie eine Arbeitgeberreserve innerhalb der BLPK von CHF 33'000 geüffnet.

Insgesamt fällt das Jahresergebnis 2016 mit einem Resultat von CHF 8'132'134 um 1,2% besser aus als im Vorjahr (Ergebnis: CHF 8'038'804), das aber durch eine Sonderwertberichtigung der Beteiligung der SRH an den Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH belastet war. Vom Bilanzgewinn in Höhe von CHF 8'135'411 werden CHF 406'000 den gesetzlichen Gewinnreserven zugewiesen, CHF 3'088'000 dem Kanton Basel-Stadt und CHF 4'632'000 dem Kanton Basel-Landschaft ausgeschüttet sowie CHF 9'410 auf die neue Rechnung vorgetragen.

In den Rheinhafenterminals wurden im Berichtsjahr 131'705 TEU (Containereinheiten = Twenty foot Equivalent Unit) im schiffs- und bahnseitigen Import und Export umgeschlagen. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 6%, der schiffsseitige Umschlag nahm gar mit mehr als 11% zu.

Nachdem Ende 2015 auf Bundesebene mit dem neuen Gütertransportgesetz die Grundlagen geschaffen wurde, damit der Bund den Bau von Hafenanlagen mit bis zu 50 % mitfinanzieren kann, wurde im Berichtsjahr das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel-Nord intensiv vorangetrieben. Insbesondere wurden die Fördergesuche an den Bund für das neue Terminal und das neue Hafenbecken 3 eingereicht und das Plangenehmigungsverfahren für den Terminalbau eingeleitet.

3. Umsetzung Eigentümerstrategie

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben am 17. Januar 2017 die gemeinsame [Eigentümerstrategie](#) für die SRH beschlossen. Eine erste Umsetzungsbeurteilung erfolgt mit dem Jahresabschluss 2017 der SRH.

4. Ausblick

Die Entwicklung der Güterstruktur im Import/Export ist einem laufenden Wandel unterworfen; nach dem Kohle- und später Mineralölzeitalter ist nun der Containerverkehr im Begriff, die Logistikketten entscheidend zu prägen. Daher ist es Aufgabe der SRH, den Strukturwandel zukunftsweisend zu unterstützen, z.B. mit geeigneten Infrastrukturmassnahmen zur effizienten Vernetzung der Verkehrsträger und der Schwerpunkt- und Clusterbildung in den drei Hafenteilen (Auhafen: Mineralöl, chemische Produkte, Dünger und Futtermittel, Schwertransportlogistik / Birsfelden: Stahlzentrum für Produktion und trimodale Logistik, Erdverarbeitung, Mineralöl / Kleinhüningen: Container, Nahrungsmittel/Silologistik, Metalle).

Zu den speziellen Herausforderungen zählen:

- Vorbereitung Plangenehmigungsverfahren und Finanzierung Basel-Nord zur Zukunftssicherung der Containerdrehscheibe
- Abstimmung von Hafen- und Stadtentwicklung in Kleinhüningen
- Förderung Standort-Rahmenbedingungen für die südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen-Muttenz
- Anpassung der Fahrrinne Mittlere Brücke - Vorhafen Schleuse Birsfelden zur Verbesserung der Nutzlast der Güterschifffahrt
- Prüfung der Zulassung von 135m-Schiffen nach Birsfelden (heute 110m)
- Projekt Bahn-Verknüpfung Auhafen – Schweizerhalle
- Zonenänderung Gemeinde Muttenz für direkten wasserseitigen Güterumschlag zum Infrapark Baselland (Clariant- Areal)

5. Formales

Die Revisionsstelle, BDO AG, Basel, hat die Ordnungsmässigkeit der Jahresrechnung bestätigt und deren Genehmigung beantragt. Der Verwaltungsrat der SRH hat den Jahresbericht mit der Jahresrechnung 2016 in seiner Sitzung vom 7. April 2017 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet.

6. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, vom vorliegenden Bericht der SRH zum Geschäftsjahr 2016 Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 23. Mai 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Thomas Weber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

7. Anhang

- Geschäftsbericht der Schweizerischen Rheinhäfen für das Jahr 2016

Landratsbeschluss

Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2016 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

den vorliegenden Bericht der SRH zum Geschäftsjahr 2016 zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der/die Präsident/in:

Der/die Landschreiber/in:



PORT OF
SWITZERLAND

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2016





Inhalt

Verkehr auf dem Rhein

Allzeithoch bei Containern – Mineralöl auf gutem Niveau konsolidiert	4
Fahrgastschifffahrt	10

Schwerpunkte 2016

Aktionsplan Schifffahrt für die südlichen Häfen	11
Terminalstrategie und Hafent- entwicklung im Dreiländereck	14

Aktivitäten im Jahr 2016

Bauliche und planerische Aktivitäten	16
Zusammenarbeit am Oberrhein	18

Panorama

Schiffstaufe	26
--------------	----

Finanzen	30
----------	----

Organe	40
--------	----

Containerverkehre wachsen weiter



Nach stetig steigenden Umschlagszahlen der vergangenen Jahre verzeichneten die Containerverkehre in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) 2016 ein überdurchschnittliches Plus von 6%. Der schiffs- und der bahnseitige Import und Export erreichten im Berichtsjahr mit 131 705 TEU (Container-einheiten) ein Allzeithoch. Der schiffsseitige Umschlag nahm gar um über 11% zu. Das anhaltende Wachstum der Containerverkehre verdeutlicht den kapazitätsseitigen Handlungsbedarf der Rheinhäfen zum Ausbau der Terminalumschlagskapazität.

Mit 5,9 Mio. Tonnen gewichtsmässigem Güterumschlag Import/Export 2016 wurde gegenüber dem Vorjahr weniger (-6,9%) umgeschlagen. 2015, geprägt durch die Schliessung der Erdölraffinerie in Collombey (VS), war ein Ausnahmejahr. Die Mineralölimporte haben sich auf gutem Niveau eingependelt, konnten das Ergebnis des letzten Jahres aber nicht halten. Ein Wachstum konnte dagegen im Bereich Landwirtschaftliche Erzeugnisse erreicht werden. Insgesamt schliesst die Unternehmungsrechnung bei einem Umsatz von CHF 24 Mio. mit einem Jahresergebnis von CHF 8,1 Mio. (+ 1,1%) ab, welches der flexiblen Baurechtsverzinsung für die den SRH seitens der Kantone BL und BS für die zur Hafennutzung überlassenen Flächen entspricht.

Basel Nord: Fördergesuche eingereicht

Das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord wurde 2016 weiter vorangetrieben. Verwaltungsrat und Direktion der SRH streben weiterhin eine möglichst breite Trägerschaft des Terminals an und unterstützen daher aktiv die laufenden Gespräche

zwischen interessierten Hafenaakteuren. Die Fördergesuche für das Terminal und das Hafenbecken 3 sowie das Plangenehmigungsgesuch für den ersten Terminalausbau wurden 2016 eingereicht. Die Gesuche sind in Prüfung und 2017 ist mit einer Verfügung zu rechnen. Das weitere Vorgehen bis zum definitiven «grünen Licht» für den Bau des Hafenbeckens 3 bildet ein Beschluss des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt über die finanzielle Beteiligung des Kantons. Die entsprechende Vorlage wird voraussichtlich bis Ende 2017 im Parlament behandelt.

Aktionsplan Schifffahrt wird umgesetzt

Im Berichtsjahr wurden erste Massnahmen aus dem Aktionsplan Schifffahrt für die südlichen Häfen Birsfelden und Muttenz umgesetzt. Im April wurden die Lotsendienstleistungen durch die SRH übernommen. Im Dezember 2016 konnte das neue Schlepp- und Schubboot WILD MAA mit einem feierlichen Taufakt im Dreiländereck eingeweiht werden. Das neue Arbeitsschiff der SRH nahm am 1. Januar 2017 seinen offiziellen Betrieb auf. Die Erfahrungen mit dem Aktionsplan Schifffahrt sind positiv. 2017 stehen nun der Start zum Bau des Verbindungsgleises zwischen dem Hafbahnhof Birsfelden/Auhafen Muttenz und der Schweizerhalle/Salina Raurica sowie die Korrektur der Schifffahrtsrinne im Stadtgebiet an.

Dank und Ausblick

Unser grosser Dank gilt all unseren Partnern im Hafen, den nationalen, kantonalen und kommunalen Behörden für die gute Zusammenarbeit und insbesondere unseren Mitarbeitenden. Die nationale Bedeutung der Rheinhäfen und ihrer Infrastruktur werden in Bundesbern mittlerweile voll anerkannt. Im Aussenhandel bilden die Rheinhäfen aufgrund der höheren Wachstumsraten der Überseeländer eine wachsende Stütze für die Exportwirtschaft. Arbeiten wir zusammen Schritt für Schritt am prosperierenden Handelstor zur Welt – zum Wohl der Rheinschifffahrt und des Wirtschaftsstandortes.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Allzeithoch bei Containern – Mineralöl auf gutem Niveau konsolidiert

Mit 131 705 TEU (Containereinheiten) erreichte der gesamte Containerumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen 2016 wiederum einen neuen Rekordwert. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Wachstum von 6%. Der wasserseitige Containerumschlag erreichte mit 11% Zuwachs sogar noch eine höhere Steigerung. Gewichtsmässig nahm der Güterumschlag dagegen um rund 7% ab. Dies liegt zum einen daran, dass sich die Verkehre von Mineralölprodukten zwar auf gutem Niveau konsolidierten, der Rekordumschlag des Vorjahres jedoch nicht erreicht werden konnte. Dazu verhinderte eine Niedrigwasserperiode zum Jahresende ein besseres Ergebnis. Ein deutliches Plus verbuchte 2016 der Bereich Landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Der Containerumschlag im Import und Export erreichte erneut Rekordzahlen. Die wasserseitigen Containerverkehre wuchsen mit 114 498 TEU gegenüber den 102 916 TEU des Vorjahres nochmals deutlich um 11,3%. Nimmt man den bahnseitigen Containerumschlag noch dazu, wurden in den Rheinhafenterminals 131 705 TEU umgeschlagen, was einem Wachstum von 6% gegenüber 2015

entspricht. Die Kapazitätsgrenze im schiffsseitigen Containerumschlag rückt immer näher, die Realisierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord wird immer dringender, sollen die Container auf dem Rhein künftig nicht weiter nördlich die Schweiz via Lkw erschliessen.

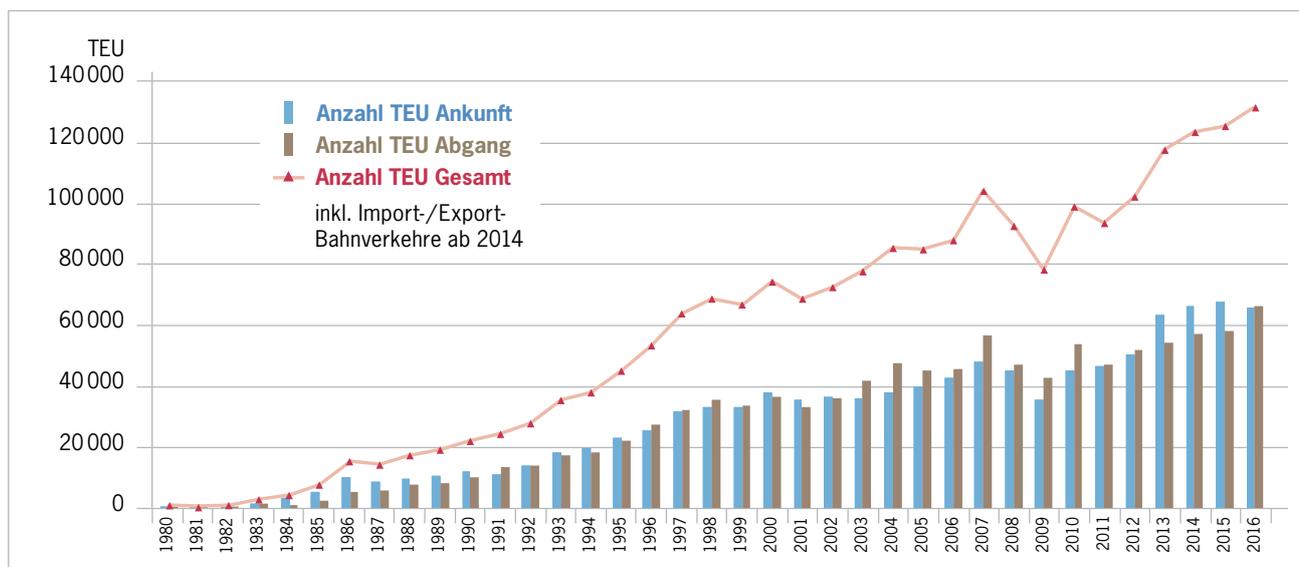
5,9 Mio. Tonnen (t) wurden 2016 in den Schweizerischen Rheinhäfen gewichtsmässig umgeschlagen; gegenüber den 6,33 Mio. t im Vorjahr entspricht dies einer Abnahme um 6,9%. Dass dieses Ergebnis fast ausschliesslich auf den Bereich Mineralölprodukte zurückzuführen ist, zeigt sich auch in den Umschlagszahlen der einzelnen Häfen. Die «Ölhäfen» Muttenz-Au 1,85 Mio. t, (-4,4%) und Birsfelden (2,06 Mio. t, -16,3%) verbuchten bei 1,93 Mio. t deutliche Rückgänge, während in Kleinhüningen 1,71 Mio. t und damit fast 4% mehr umgeschlagen wurden.

Containerverkehr

114 498 TEU wurden 2016 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Die stellt ein neues Allzeithoch dar und gegenüber den 102 916 TEU des Vorjahres eine Steigerung um 11,3%. Die ausgesprochen ungünstigen Wasserstände im Dezember (6847 TEU, -13,6%) verhinderten ein noch besseres Resultat.



Entwicklung Containerumschlag 1980–2016



Nimmt man noch den bahnseitigen Containerumschlag von 17 207 TEU (-19,4%) dazu, resultierte ein Total von 131 705 TEU, was gegenüber dem Vorjahreswert von 124 267 TEU einer Steigerung um 6% und ebenfalls einem neuen Allzeithoch gleichkommt.

Die nochmalige deutliche Verbesserung nach einem bereits sehr starken 2015 dürfte zum einen in der Wassersituation begründet sein. Im Vorjahr hatte schon ab Spätsommer Niedrigwasser geherrscht, was 2016 erst ab Dezember ernsthaft der Fall war. Dazu fällt aber auch der enorm gestiegene «reine» Exportverkehr, also abgehende volle Container, auf. 41 900 TEU in diesem Bereich bedeuten gegenüber dem Resultat im Jahr 2015 von 32 882 TEU eine massive Steigerung um 27,4%. Der Export verlief also auch im Jahr zwei nach dem Entscheid der Nationalbank, die Frankenuntergrenze zum Euro aufzugeben, stark. Erklärbar ist dies zum einen damit, dass der Exportverkehr in Containern auf dem Rhein seinen Bestimmungsort meist in Übersee (Fernost oder auf dem amerikanischen Kontinent) hat und damit vom aktuellen Euro-Franken-Kurs nicht stark beeinflusst wird. Dazu nutzt die Pharmaindustrie die Binnenschifffahrt als Transportweg mit Fortsetzung auf dem Seeweg immer häufiger als gute Alternative zum kostenintensiveren Luftverkehr.

Der reine Importverkehr – also die einkommenden vollen Container – blieb mit 33 775 TEU gegenüber dem – allerdings ebenfalls sehr starken – Ergebnis von 2015 (34 441 TEU) in etwa konstant (-1%).

Weiterhin ein wichtiger Sektor ist der Verkehr mit Leercontainern von und nach den Schweizerischen Rheinhäfen, der zum Ausgleich der Kapazitäten in den Seehäfen dient: Der Anteil am Gesamtverkehr hat mit 33,9% allerdings etwas abgenommen (2015: 35,6%). Dieser Verkehr ist von den Unternehmen in den hiesigen Häfen nicht zu beeinflussen; es handelt sich um Behälter, welche die Seeredereien zum Einsatz in Fernost oder Amerika abrufen oder für Exporte ab der Schweiz zuführen. Bei insgesamt 38 823 TEU an Leercontainern ist dem Vorjahr eine Steigerung um gut 6% festzustellen. Im abgehenden Verkehr waren es 15 372 TEU (+11,6%), im einkommenden 23 451 TEU (+2,8%).

Als Fazit kann festgehalten werden, dass der Containerverkehr auf dem Rhein weiterhin eine Boombranche ist, solange ungünstige Wasserstände den Verkehr nicht allzu sehr behindern. Unter dieser Voraussetzung und abhängig natürlich zu einem entscheidenden Teil von der Performance der Schweizer Exportindustrie und nicht zuletzt auch von der Inlandsnachfrage darf mit berechtigtem Optimismus davon ausgegangen werden, dass weitere Rekordwerte in den nächsten Jahren absehbar sind. Die Kapazitätsgrenze im schiffsseitigen Containerumschlag rückt immer näher, die Realisierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord wird immer dringender, sollen die Container auf dem Rhein nicht weiter nördlich die Schweiz mit Lkw erschliessen.

Flüssige Treib- und Brennstoffe

Der Bereich Flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt mit Abstand die wichtigste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen. Der Anteil am Total ist mit 44,9% im Berichtsjahr gegenüber den 48% im Jahr 2015 zwar etwas gesunken. Nimmt man aber nur den einkommenden Verkehr, so ist mit einem Anteil von gut 50% jede zweite in den Häfen umgeschlagene Tonne in dieser Gütersparte beheimatet.

Total wurden im Berichtsjahr gut 2,4 Mio.t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert. Gegenüber den 2,8 Mio.t im Jahr 2015 entspricht dies einer Abnahme um 11,8%. Dieses Minus gilt es insofern zu relativieren, als im Jahr 2015 ein enormer Zuwachs resultiert hatte, bedingt durch die Tatsache, dass eine der beiden schweizerischen Raffinerien, diejenige im Walliser Collombey, den Betrieb Ende März 2015 eingestellt hatte und die zweite Anlage im neuenburgischen Cressier im Mai und Juni 2015 aus Wartungsgründen mehrere Wochen stillstand. Die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen sprangen in die Bresche und sicherten die Landesversorgung ohne nennenswerte Auswirkungen für Wirtschaft oder Konsumenten. Dies tun sie immer noch, doch haben sich die Einfuhren 2016 immerhin auf gutem Niveau stabilisiert. Die Entwicklung ist als nachhaltig zu bezeichnen, da keine Wiederaufnahme des Betriebs in Collombey in Sicht ist. Vielmehr bestehen Pläne, auf dem Gelände eine Wohnsiedlung zu errichten.

Auch mittel- und langfristig dürfte der Anteil des Bereichs Mineralölprodukte am Gesamtumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen auf gutem Niveau bleiben, selbst wenn aufgrund verschiedener Faktoren (verbrauchsärmere Motoren, Ersatz von Ölheizungen durch Alternativformen, Förderung erneuerbarer Energien etc.) der Verbrauch insbesondere von Heizöl und Benzin weiter abnimmt. Eine Erhöhung der inländischen Raffineriekapazität ist nicht abzusehen. Nur der Rhein und die Häfen mit ihren Umschlags- und Lagerkapazitäten sind auch künftig in der Lage, die Landesversorgung in diesem Bereich zu sichern.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Das 4. Quartal ist dank den landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf dem Niveau des 3. Quartals ausgefallen. Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist das 4. Quartal geprägt von einem starken November, in welchem mehr als das doppelte Volumen des Vorjahres eingetroffen ist. Dieser sehr starke November mit einem Ankunfts volumen von 33 525 t lag rund 20 000 t über dem Vorjahr, die Monate Oktober und Dezember schlossen in etwa auf Vorjahresniveau ab. Insgesamt erfuhr der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit 309 109 t im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von 15%.

Bei den Nahrungs- und Futtermitteln musste mit 428 565 t im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 4,9% verzeichnet werden, wobei vor allem die Monate November und Dezember für diesen erneuten Rückgang verantwortlich sind.

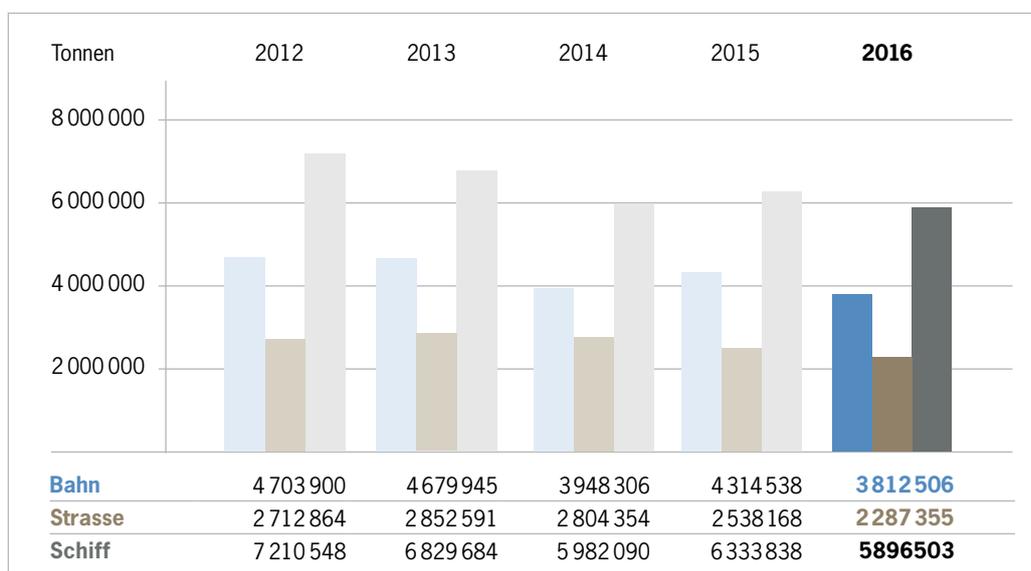
Insgesamt konnten 2016 die Mengen leicht gesteigert werden, dies aufgrund eines sehr starken 1. Quartals sowie eines starken Novembers bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Übrige Gütersparten

Als sehr volatil auf tiefem Niveau zeigt sich die Entwicklung beim Import von festen Brennstoffen. 2014 hatte das Total gerade mal knapp 30 000 t betragen, 2015 kam es bei einer Gesamtmenge von knapp 65 000 t zu mehr als einer Verdoppelung – und im Berichtsjahr sank die Menge wieder auf etwas über 30 000 t. Die Zementindustrie, nach wie vor Hauptkunde in diesem Bereich, verwendet heute alternative Energiequellen wie Lösungsmittel oder Altpneus. Dies wird in der heutigen Energiepolitik mit Umweltzertifikaten belohnt, welche wiederum zum abgabenreduzierten Kauf von Braunkohle verwendet werden. Dies kommt aber über alternative Wege ins Land.

Auf hohem Niveau verbleibt der Bereich Steine, Erden, Baustoffe mit knapp 785 000 t im Import- und gut 141 000 t im

Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger



Exportverkehr. Allerdings sind im Jahr 2016 Rückgänge um fast 20 % im einkommenden und von knapp 8 % im ausgehenden Verkehr festzustellen. Dies dürfte damit zu erklären sein, dass die Importe in dieser Sparte in den Vorjahren über Erwarten hoch waren und nun eine gewisse Konsolidierung stattfand. Auch wurden einige grosse Bauprojekte in der Region abgeschlossen. Da aber neue Grossbaustellen zu erwarten sind, dürfte die Bedeutung dieses Umschlagsbereichs wieder steigen.

Erneut verbleibt der Bereich Eisen, Stahl, NE-Metalle mit knapp 290 000 t 2016 unter dem Ergebnis des Vorjahres, nämlich um gut 13 %. Weder bei den Einfuhren von Stahlprodukten in die Schweiz noch im Transit nach Italien ist eine Erholung festzustellen.

Der verwandte Sektor Erze und Metallabfälle verbucht im Export mit +20 % zwar eine deutliche Steigerung, ist aber in absoluten Zahlen bei einem Volumen von gut 75 000 t nicht so bedeutend. Im Import hat sich die Menge mit knapp 32 000 t sogar mehr als halbiert.

Dagegen haben sich der Bereich Chemische Erzeugnisse mit 144 951 t (+12,7 %) positiv entwickelt.

Schiffsverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen (wasserseitiger Umschlag) 2016

	t	Δ%
Ankunft	4 862 818	-8,2
Abgang	1 033 685	-0,5
Total	5 896 503	-6,9

Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2016

Abfuhr	t	Anteil%
Bahn	2 690 131	56,7
Strasse	2 054 643	43,3
Total Abfuhr	4 744 774	100

Zufuhr	t	Anteil%
Bahn	1 122 375	82,8
Strasse	232 712	17,2
Total Zufuhr	1 355 087	100

Zu- und Abfuhr	t	Anteil%
Bahn	3 812 506	62,5
Strasse	2 287 355	37,5
Total	6 099 861	100



P&O Nedlloyd
www.pnl.com

www.dans

S.W.L.
41000 KG

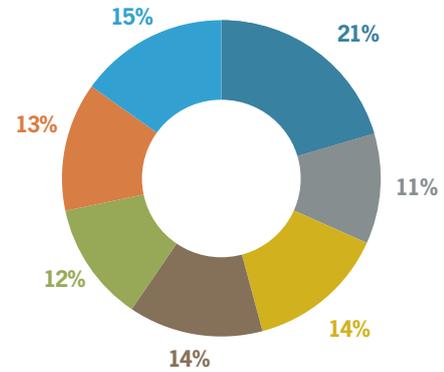
MSKU 418 605 4

Nedlloyd

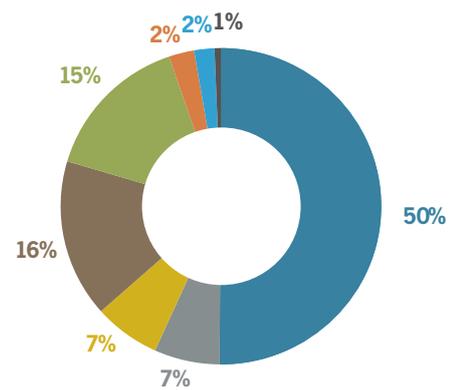
PONU 2916647

Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

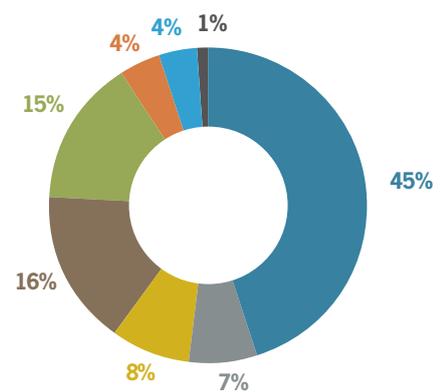
Ausfuhr in Tonnen	2016	2015	$\Delta\%$
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	211 000	281 117	-24,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	116 626	115 293	1,2
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	146 262	128 646	13,7
Steine, Erden und Baustoffe	141 256	177 069	-20,2
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	126 071	94 682	33,2
Übrige Güter	136 051	111 092	22,5
Fahrzeuge, Maschinen etc.	156 419	131 333	19,1
Feste mineralische Brennstoffe	0	22	0,0
Total	1 033 685	1 039 254	-0,5



Einfuhr in Tonnen	2016	2015	$\Delta\%$
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 438 441	2 764 242	-11,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	320 785	402 178	-20,2
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	326 320	315 809	3,3
Steine, Erden und Baustoffe	784 550	806 832	-2,8
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	737 674	719 303	2,6
Übrige Güter	124 345	116 964	6,3
Fahrzeuge, Maschinen etc.	99 528	104 221	-4,5
Feste mineralische Brennstoffe	31 175	65 035	-52,1
Total	4 862 818	5 294 584	-8,2



Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2016	2015	$\Delta\%$
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 649 441	3 045 359	-13,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	437 411	517 471	-15,5
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	472 582	444 455	6,3
Steine, Erden und Baustoffe	925 806	983 901	-5,9
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	863 745	813 985	6,1
Übrige Güter	260 396	228 056	14,2
Fahrzeuge, Maschinen etc.	255 947	235 554	8,7
Feste mineralische Brennstoffe	31 175	65 057	-52,1
Total	5 896 503	6 333 838	-6,9



Fahrgastschifffahrt



Kabinenschifffahrt

Die Flusskreuzfahrtbranche in Basel ist auch im vergangenen Jahr weiter gewachsen. Das Interesse der Reedereien an innovativen Neubauten hält nach wie vor an.

Für das Jahr 2016 haben sich 117 verschiedene Kabinenschiffe in Basel angemeldet. Es wurden 749 Ankunftsstage und 445 Liegetage während des Jahres verbucht. Somit konnte erneut eine Steigerung erzielt werden.

Die positive Entwicklung in der internationalen Kabinenschifffahrt macht eine Erweiterung der Infrastruktur notwendig. Entsprechende Projekte sind in der Planungsphase. Die Nachfrage nach Liegeplätzen hält weiterhin an, für das Jahr 2017 ist von einer weiteren Steigerung auszugehen.

Kabinenschiffsverkehr international

Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2016	2015	Δ%
Ankünfte	749	705	6,2
Liegetage	445	369	20,6
Anzahl Betten	224 438	222 896	0,7

Regionaler Ausflugsverkehr

Anzahl Fahrgäste

	2016	2015	Δ%
Kursfahrten	56 750	55 774	1,7
Unterhaltungsfahrten	16 769	15 869	5,7
Charterfahrten	19 231	18 545	3,7
Total	92 750	90 188	2,8

Aktionsplan Schifffahrt für die südlichen Häfen

Der Aktionsplan zur Erhöhung der Sicherheit und zur Effizienzsteigerung der Rheinschifffahrt für die südlichen Häfen der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) betrifft im geografischen Kern die Rheinstrecke durch das Stadtgebiet Basel bis zur Schleuse Birsfelden. Er benennt Gefahren und Risiken, die bei ungehindertem Ablauf des zu erwartenden Geschehens zu einem Schaden für die öffentliche Sicherheit und Ordnung führen kann. Dabei bedarf es Massnahmen zum Erhalt der Sicherheit und für die Gefahrenabwehr, für die den SRH die Kompetenzen im Staatsvertrag übertragen worden sind. Ebenso werden wirtschaftliche Gefahren und Risiken und deren Massnahmen dargestellt. Daraus resultieren acht Aktionen, die kurz- bis langfristige umgesetzt werden.

Aktion 1 und 8: Korrektur Schifffahrtsrinne und Förderung von umweltbewussten Antrieben in der Schifffahrt.

Der Schutz der Transportkapazitäten in die südlichen Häfen ist elementar. Diese stellt eine Sicherung der Kapazitätserweiterung der Rheinschifffahrt dar und bewirkt eine Entlastung von Gefahrgut- und Schwerlastverkehr durch das Stadtgebiet. Daraus ergeben sich zwei Ziele:

1. Aktionen gegen den Klimawandel wie Förderung von alternativen Antriebsmitteln wie LNG (Liquefied Natural Gas) und GTL (Gas To Liquid), moderne umweltbewusste Schiffsmotoren sowie Landstromversorgung für liegende Schiffe.
2. Reaktion auf die trockenen Sommermonate mittels Korrektur der Schifffahrtsrinne, die eine Erhöhung der Mindestfahrrententiefe um 30 cm beim gleichwertigen Wasserstand (2012) für die Schifffahrt bedeutet.

Aktion 2: Ersatz der Boote LAI DA TUMA (Bj. 1950) und VOGEL GRYFF (Bj. 1958) durch ein modernes Schlepp- und Schubboot.

Die Hochrheinpolizeiverordnung schreibt eine Schlepphilfe für Einhüllen-Gefahrgutgüterschiffe auf der Strecke Basel Mittlere Rheinbrücke bis oberhalb der Eisenbahnbrücke vor. Aufgrund der schnellen Zunahme von Doppelhüllenschiffen und des

Verbots von Gefahrgut in Einhüllen-Tankmotorschiffen ab 2018 bleibt die Schlepphilfe für Schiffe mit einmotorigem Antrieb. Erreicht oder übersteigt der Wasserstand am Pegel Basel-Rheinhalle 7 m dürfen Fahrzeuge mit einmotorigem Antrieb die obgenannte Strecke nur noch mit Schlepphilfe befahren.

Mit der Anschaffung des neuen Schlepp- und Schubbootes WILD MAA besteht Planungssicherheit für die Unternehmen: Die Koppelverbände können bis zur Hochwassermarken 2 (ohne Einschränkungen) die südlichen Häfen erreichen und können geschoben wieder zu Tal gebracht werden. Daraus ergibt sich eine effizientere, sichere Anbindung der südlichen Häfen mit dem SSB WILD MAA.



Hans-Peter Hadorn nimmt im Interview mit der Tagesschau von SRF Stellung zur geplanten Korrektur der Schifffahrtsrinne.

Aktion 3: Integration der Lotsentätigkeit in die Schweizerischen Rheinhäfen

Die bisher als selbständig Erwerbende ihre Tätigkeit ausübende Basler Lotsengruppe wurde per 1. April 2016 in die SRH integriert. Mit der Integration können die langfristige Nachwuchssicherung und die laufende Weiterbildung gefördert und sichergestellt werden. Die Lotsen tragen einen wichtigen Teil zur Sicherheit in der Rheinschifffahrt bei, indem sie z.B. diejenigen Schiffsführer ersetzen, welche nicht über das ab der Mittleren Brücke zur Stadtdurchfahrt notwendige Hochrheinpatent verfügen. Zudem ergeben sich mit dem neuen Schlepp- und Schubboot WILD MAA ab Januar 2017 Synergien zum Einsatz der Lotsen als Schiffsführer.

Aktion 4: Anpassung der Verordnung des UVEK über die Inkraftsetzung der Schifffahrtspolizeiverordnung Basel-Rheinfelden

Die Abmessungen der Rheinschiffe sind für die Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel und der Strassenbrücke Rheinfelden auf 110 m Länge und 11,45 m Breite beschränkt. Ausnahmen können von der zuständigen Behörde (SRH) genehmigt werden. Befristete Ausnahmegenehmigungen für längere Schiffe werden seit Jahrzehnten auf dieser gesetzlichen Grundlage von der Schifffahrtsbehörde erteilt.

Als Ergebnis der Überprüfung der nautischen Machbarkeit von 135 m-Schiffen bis nach Birsfelden konnte mit Experten und Simulationsfahrten festgehalten wer-

den, dass eine Talfahrt auf der Strecke Eisenbahnbrücke-Mittlere Rheinbrücke bis zu einem Pegel Basel-Rheinhalle 6 m mit einem Schiff von 135 m Länge verantwortbar ist. Dies setzt aber die gesetzlichen Grundlagen und das Training der Lotsen voraus.

Die gesetzliche Beschränkung der Abmessung der Schiffe auf der Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel und der Strassenbrücke Rheinfelden soll auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen angepasst werden.

Aktion 5: Erweiterung des Dienstbetriebs der Revierzentrale Basel

Die Revierzentralen zur Regelung des Schiffsverkehrs entlang des Rheins sind ausnahmslos 365 Tage und 24 Stunden in Betrieb und sind untereinander vernetzt.

Die Revierzentrale der SRH ist dagegen von Samstag 13 Uhr bis Montag 5 Uhr sowie an Feiertagen nicht in Betrieb. Die Arbeit der Lotsen- und Schlepphilfvermittlung sowie der Notfalldienst werden ausserhalb der Betriebszeiten der RVZ mit externem Aufwand verrichtet. Die Mutationen der abfahrenden Gefahrgutschiffe werden mittels SRH-Pikettendienst durchgeführt, der während des Wochenendes zur Revierzentrale fährt.

Die Schifffahrt ist jedoch in den vergangenen Jahren zunehmend ein 24-Stunden-Betrieb geworden. Die Zeiten sind vorbei, an denen die Schiffe vor Anker gingen oder entlang des Rheins an Land festgemacht wurden. Die Zufahrten und Abfahrten von der zunehmenden Anzahl an Kreuzfahrt- und





Containerschiffen nehmen keine Rücksicht auf die Öffnungszeiten der Revierzentralen. Für die Kontinuität der Meldepflicht der Kreuzfahrt- und Gefahrgutschiffe sowie die Abdeckung des Notfallmanagements ist die Erweiterung der Öffnungszeiten der Revierzentrale die Konsequenz der Entwicklung der modernen Schifffahrt.

Die Revierzentrale Basel wird die Öffnungszeiten voraussichtlich 2018 über das Wochenende ausdehnen, d.h. auf Samstag und Sonntag jeweils von 5 bis 21 Uhr.

Aktion 6: Förderung Kompetenzzentrum der Rheinschifffahrt

In den vergangenen Jahren wurde in der Binnenschifffahrt zu wenig in die Ausbildung der Schiffsbesatzungen investiert. Sparmassnahmen im Bereich Personal resultierten darin, dass man gutes und günstiges Personal aus Mittel- und Osteuropa in der Binnenschifffahrt einstellen konnte. Ein grosser Teil der Schiffsbesatzungen stammt mittlerweile aus den ehemaligen Ostblockländern. Der andere Teil besteht aus meist älteren, erfahrenen Personen. Das Durchschnittsalter der Schiffsführer wird auf ca. 55 Jahre geschätzt. Obwohl die Lehrgänge der Schifffahrtsschulen gut belegt sind, verabschiedeten sich viele Jugendliche nach dem Matrosenlehrgang aufgrund fehlender Perspektiven, nicht sozial verträglicher Arbeitszeiten und tiefem Lohngefüge. Für die Schifffahrt ist das eine Herausfor-

derung, die in den nächsten Jahren gelöst werden muss. Das hat auch die Europäische Kommission erkannt und mit der Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt ein Zeichen gesetzt.

Die SRH verfügen über ein Kapital an nautischer Fachkompetenz. Bis heute werden durch die Nautikschule Basel, die durch die Berufsfeuerwehr Basel geführt wird, Weiterbildungskurse angeboten. Da dieses Angebot nicht einer Kernaufgabe der Berufsfeuerwehr entspricht, prüfen die SRH mit der Berufsfeuerwehr Optionen für eine künftige Zusammenarbeit. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um ADN-(Gefahrgut-) und Radarkurse.

Aktion 7: Leitsystem für die Binnenschifffahrt durch die Stadt Basel

Die Thematik wurde bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg in das Arbeitsprogramm unter dem Arbeitstitel «Automatisches Bahnführungssystem» innerhalb der Arbeitsgruppe River Information System (RIS) aufgenommen. Die SRH beobachten die Entwicklung innerhalb der Arbeitsgruppe. Mittelfristig soll eine Anwendung für die Stadtdurchfahrt anvisiert werden.

Terminalstrategie und Hafentwicklung im Dreiländereck

Umsetzung Basel Nord schreitet planmässig voran

Schon kurz nach der Einreichung des Gesuchs um Plangenehmigung der ersten Baustufe des Containerterminals Gateway Basel Nord im Mai konnten die Schweizerischen Rheinhäfen im Juli die Einreichung des Fördergesuches zur Mitfinanzierung des Bundes am neuen Hafenbecken 3 bekannt geben. Die damit laufenden Verfahren beim Bundesamt für Verkehr stellen die Weichen in Richtung Umsetzung des Terminal- und Hafenbeckenprojektes. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Ende 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnels zeigt sich die Bedeutung des trimodalen Terminals direkt am wichtigsten Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua als effizienter Anschluss an das nationale Import- und Exportverteilnetz sowie an die Transitachse. Das Gateway Basel Nord fügt sich so nahtlos in das NEAT-Konzept ein und leistet einen Beitrag zugunsten eines wettbewerbsfähigen Logistikkonzeptes unter Einbezug der Binnenschifffahrt und des Schienengüterverkehrs für die Schweizer Wirtschaft.

SRH stützen nachhaltige Entwicklung mit Terminalstrategie – Handlungsbedarf steigt

Der Bau des Hafenbeckens 3 ist daher nicht nur für die SRH von grosser Bedeutung. Die Wachstumsrate 2016 des schiffsseitigen Containerverkehrs von über 11% untermauert dabei auf eindrückliche Weise die langfristigen Verkehrsperspektiven des Bundes und zeigt deutlich auf, dass die Containervolumen mit den heutigen Infrastrukturen nicht mehr lange bewältigt werden können. Die Rheinhafenterminals sind schon heute sehr gut ausgelastet und erreichen mit den Prognosen bereits 2019 ihre Kapazitätsgrenzen. Ohne den geplanten Schiffsanschluss an das Gateway Basel Nord würden die ansteigenden Schiffsverkehre künftig gezwungen, an anderen Binnenhäfen entlang des Rheins zu entladen und die Fracht dann per Lastwagen von europäischen Transportunternehmen durch Basel und die Schweiz zu führen. Da-

mit würden nicht nur Arbeitsplätze in der Schweiz gefährdet, sondern die ganze Region Basel hätte mit einem erheblichen Mehrverkehr an Lastwagen zu rechnen.

«Wir wollen eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung. Eine Entwicklung, die Vorteile für alle Partner am Güterumschlagsstandort Basel bringt, die Quartierstrassen und Autobahnen in der Region zugunsten der Schiene vernünftig entlastet und vor allem auch Arbeitsplätze in der Schweiz sichert. Das Hafenbecken 3 ist ein entscheidendes Element zur Erreichung dieser Ziele», betonte daher auch Hafendirektor Hans-Peter Hadorn bei der Einreichung des Fördergesuches beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit dem Entscheid des BAV wird im Sommer 2017 gerechnet. In der Zwischenzeit werden unter Koordination der SRH die Zusammenarbeitspotenziale mit allen interessierten Hafefirmen und den Aktionären der Gateway Basel Nord AG offen und gezielt ausgelotet.

Die Hafenkooperation im Dreiländereck geht in die nächste Runde

Mit dem vor der operativen Einführung stehenden ersten Schritt zur digitalen Hafinfrastruktur mit dem RheinPorts Information System (RIPS, siehe Seite 18) stärken die RheinPorts-Häfen im Dreiländereck das Schiffsmanagement und damit die Attraktivität der Binnenschifffahrt im Containerverkehr am südlichen Oberrhein, mit Perspektiven zur Erweiterung bis Mannheim und Ludwigshafen.



KRUPP

ULTRA

Bauliche und planerische Aktivitäten

Auch 2016 war ein Jahr mit einer Vielzahl an baulichen Investitionen, sowohl aufseiten der SRH als auch der Hafenfirmen. Im Berichtsjahr wurden rund 6 Mio. CHF in die Infrastruktur investiert. Der Hafen engagierte sich erfolgreich für eine koordinierte Erschliessung im Auhafen mit Glasfaserkabel, und der IWB-Gasanschluss im Auhafen für die Bitutank AG wurde abgeschlossen.

Neue Anlegestellen für die Liegeplätze der Güterschiffe im Auhafen

Die Uferböschung in den Südhäfen wurde 1935 erstellt. Die Berme setzt sich aus drei Elementen zusammen, obere Schrägböschung, Bermenweg und untere Schrägböschung aus Betonelementen. Es handelt sich um das grösste Einzel-Infrastrukturbauprojekt der SRH. Die Betonelemente sind im konkaven Abschnitt TMS/GMS-Liegeplätze durch Anfahrtschäden arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Das Ziel war, den Erhalt des Bauwerkes durch Abstandwahrung der Schiffe deutlich zu erhöhen. Insgesamt wurden zwölf je 20m lange Dalben in Grossbohrlöcher zur Schonung der unteren Uferböschung einvibriert, eine dreizehnte mit 16m Länge im südlichen Uferabschnitt. Die Trossenzugkraft der angeschweissten Poller ist auf 300kN dimensioniert. Laufstege an jedem zweiten Dalben sichern der Besatzung ein sicheres Arbeiten. Investitionskosten: 750 000 CHF.

Die neuen Anlegestellen im Auhafen Muttenz



Entwicklung der Tanklagerkapazitäten

In den vergangenen 30 Jahren wurden an verschiedenen Standorten Tanklager geschlossen:

- 1987: Uferstrasse 90, Basel (ehemals BP, neu Grisard/Avia-Gruppe)
- 1999: BP in Birsfelden
- 2001: Uferstrasse 80, Basel (Esso Schweiz AG), Uferstrasse 40, Basel (Migrol AG)
- Ende 2016: Hiltalingerstrasse, Basel (Satram Huilles.S.A.)

Im Hafen Birsfelden übernahm die Varo Energy Tankstorage AG 2016 das Tanklager der Rhytank AG. Die Betriebe traten 2016 weiterhin einzeln am Markt auf. Die Migros-Bäckerei Jowa beabsichtigt, den Standort auf Mitte 2017 aufzugeben. Das Areal wird anschliessend von der Migros-Tochter Delica, Zentrum für Kaffee und Kaffeekapseln, übernommen.

Belagssanierung Strasse 4 und Wasserleitungersatz im Auhafen

Im ersten Schritt wurde die bestehende Graugussleitung aus den 70er-Jahren durch ein duktiles Gussrohr im Grabenverfahren ersetzt. Die Graugussleitungen wurden dann zumal mit Holzkeilen unterlegt, 40 Jahre später sind genau an diesen Stellen Korrosionsschäden aufgetreten. Anschliessend wurde der Belag der am intensivsten befahrenen Strecke unter laufendem Betrieb der ansässigen Hafenfirmen saniert. Dies stellte hohe Anforderungen an die örtliche Bauleitung und setzte gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis voraus. Das Projekt konnte ohne nennenswerte Störungen im Kostenrahmen von 800 000 CHF umgesetzt werden. Der Deckbelag wird in Abstimmung mit den Nachbarbauprojekten 2017 eingebacht.

Weitere Tätigkeiten:

- Spatenstich Siloneubau Fenaco Genossenschaft im Auhafen
- Betriebsaufnahme Bitutank AG im Auhafen
- Totalsanierung Löschwasserpumpwerk Birsfelden abgeschlossen
- Überarbeitung genereller Entwässerungsplan



Arealentwicklung Hafenregion Birsefelden

Das gemeinsame Projekt «Evaluation von Entwicklungspotenzialen für die Hafenregion Birsefelden» mit 60 ha, 2/3 im Hafenperimeter, 1/3 westlich und südlich des Hafens in Kooperation mit der Gemeinde Birsefelden, dem Kanton Basel-Landschaft und den SRH wurde 2016 abgeschlossen.

Es wurden dabei drei Teilbereiche betrachtet: Hafenperimeter (ca. 40 ha), Sternenfeldstrasse West (ca. 5 ha) und das Gebiet Hard (15 ha). Generell soll das gesamte Gebiet als attraktiver Arbeitsstandort – auch für Neuansiedlungen – wahrgenommen und in die Zukunft geführt werden. Innerhalb des Hafenperimeters werden die guten Rahmenbedingungen für Umschlagsnutzungen und die hafenauffine Industrie erhalten und wo möglich verbessert.

Bei übereinstimmender strategischer Ausrichtung und Nutzung kann die angestrebte Investitions- und Planungssicherheit durch Verlängerungen der Baurechtsdauer bis 2055 unterstützt werden. Die Entwicklung entlang der Sternenfeldstrasse West

soll dem Gebiet eine neue repräsentativere Adresse geben. Es wird eine hohe Dichte und Wertsteigerung angestrebt, wobei stilles Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen sowie eine Aufwertung des Aussenraumes im Zentrum stehen.

Parzellen mit Verdichtungs- und Wertsteigerungspotenzial sollen in Zusammenarbeit mit den Eigentümern und den Baurechtsnehmern lageoptimiert mit industrieller, gewerblicher und Dienstleistungsnutzung weiterentwickelt werden. Zur Förderung der Vermarktung und zur besseren Ausnutzung der Areale wird eine zentrale Webplattform für Eigentümer, Nutzer, Vermieter und Vermarkter im Perimeter Kanton Basel-Landschaft eingerichtet.

Industrie- und Gewerbezone Birsefelden mit drei Teilbereichen

- Industrie- und Gewerbezone Birsefelden
- Teilbereich Hafenperimeter
- Teilbereich Gebiet Hard
- Teilbereich Sternenfeldstrasse West



Zusammenarbeit am Oberrhein

Schiffsanmeldesystem RPIS als erster Schritt zur digitalen Hafeninfrastuktur

Mit der Einführung eines Schiffsanmeldesystems für die Containerverkehre betreten die Oberrheinhäfen von Basel bis Ludwigshafen-Mannheim Neuland im Bereich der Hinterlandverkehre entlang des Rheins. Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen kennen bereits seit einigen Jahren ein elektronisches Anmeldesystem. Da die Verkehre in Zukunft aufgrund der Ausbaupläne der Seehäfen sowie der Erhöhung des Modal Split zugunsten der Binnenschifffahrt steigen werden, brauchen die Binnenhäfen entlang des Oberrheins leistungsfähige Containerterminals. Die Containerterminals können aber nur effizient betrieben werden, wenn die Kapazitäten optimal genutzt werden, insbesondere bei Belastungsspitzen. Genau hier setzt das neue System an:

- Die Schiffsführer meldeten sich bisher über die Revierzentrale oder direkt beim Terminalbetreiber telefonisch an. Dabei kam es öfters zu roten Köpfen bei den

Disponenten und zu Zuständen wie im Wilden Westen. Vor allem während der Spitzentage Donnerstag und Freitag kommt es in den Häfen öfters zu Staubildung, weil viele Anmeldungen von Schiffen eingingen und diese nicht alle gleichzeitig ihre Ware be- oder entladen können.

- Mit dem neuen System ist es nun möglich, dass sich Schiffsführer und Reedereien direkt über ein webbasiertes System bei den Containerterminals anmelden können. Das Prinzip ist einfach: Auf einen Blick ist ersichtlich, welches Terminal wann frei ist, und die Schiffsführer können direkt anfragen. Die Bestätigung erfolgt dann durch die Terminalbetreiber. Das System ist bei den Terminals in den RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil und dem Hafen Strassburg seit 2016 im Testbetrieb. Mit der Ergänzung der aktuellen Schiffpositionen (Automatic Information System - AIS) soll 2017 der operative Betrieb gestartet werden.



Corridor slot reservation



Loading list transfer



Custom declaration



Arrival time calculation



In den nächsten Projektmodulen werden die elektronische Zollabwicklung (u.a. die Pendelverkehre im Grenzgebiet der RheinPorts) sowie die Erweiterung auf weitere Oberrheinhäfen vorangetrieben.

Die Unterstützung seitens der EU im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms Connecting Europe Facility mit 50% an den Projektkosten von rund 2 Mio. Euro ist ein wichtiger Meilenstein für die Oberrheinhäfen. Die Europäische Kommission hat erkannt, dass die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt entlang des Rheins einen strategischen Beitrag als multimodale Umschlagsplattformen im Rhein-Alpen-Korridor leisten.

Das Anmeldesystem ist ein wichtiger Baustein, damit die Binnenschifffahrt – gerade im zukunftssträchtigen Containerverkehr – wettbewerbsfähig bleibt.

RheinPorts

Die Arbeitsgemeinschaft RheinPorts besteht seit 2007 aus den Häfen der Schweizerischen Rheinhäfen, der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein und der Ports de Mulhouse-Rhin. Das «RheinPorts Information System (RPIS)» ist ein gemeinsames Projekt der drei Häfen zur Förderung effizienter Containerlogistikketten mit einer digitalen Plattform aller beteiligten Akteure (Terminals, Schiffsoperateure, Zoll).

Upper Rhine Ports

Die neun Rheinhäfen am Oberrhein haben sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um die Tätigkeiten der Oberrheinhäfen gemeinsam zu vermarkten. Die Oberrheinhäfen bestehen aus den RheinPorts-Häfen (Schweizerischen Rheinhäfen/ Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein / Ports de Mulhouse-Rhin), Colmar/Neuf Brisach, Strasbourg, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen und Mannheim.



Schweizerische Rheinhäfen



Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein



Ports de Mulhouse-Rhin

Qualitätsmanagement, Internationales und Recht

Der Aktionsplan Schifffahrt führte zu einer Organisationentwicklung innerhalb der SRH. Die Bündelung der Abteilung Schifffahrtspolizei/Hafenaufsicht (SPH) und der Abteilung Schiffsregistrierung, Internationales Recht (SIR) zum Bereich Qualitätsmanagement, Internationales und Recht (QIR) hat den Vorteil, dass grundsätzlich die hoheitlichen Aufgaben getrennt vom Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb (SH) erfolgen können.

Das **Qualitätsmanagement** steht für bereichsübergreifende Prozesse innerhalb der SRH, die mit kantonalem, nationalem und internationalem Recht verflochten sind und den aktuellen Anforderungen genügen müssen. Mit den umfassenden Prozessen des Qualitätsmanagements wird sichergestellt, dass die vielschichtigen Rechtsnormen in den Bereichen umgesetzt werden.

Der Bereich **Internationales** steht durch seine personelle Vertretung in der schweizerischen Delegation in engem Kontakt zur ZKR und zum BAV, Sektion Schifffahrt. Die dadurch internationalen, meist hoheitlichen Kontakte werden gezielt gepflegt und ausgebaut. Die Vertreter aus der schweizerischen Delegation innerhalb der Arbeitsgruppen sind meistens Generalisten und verfügen zusätzlich über andere Aufgaben. Im Vergleich zu den anderen Ländern, die grösstenteils vollamtlich durch Vertreter aus Ministerien oder Ämtern an den ZKR-Sitzungen teilnehmen, kann es vorkommen, dass die Schweiz mit einer Person mehrere Fachgremien abdeckt. Folglich ist ein intaktes Netzwerk mit den Rheinanliegerstaaten entscheidend. Diese Konstellation der Nähe zu Schifffahrt und Hafen erlaubt uns, aus der Praxis sachbezogene Ansätze in der Normfindung einzubringen.

Fachkommissionen

Die **Patentprüfungskommission Basel** besteht zum grössten Teil aus patentierten Schiffsführern, welche als Fachexperten die Prüfungen beurteilen. Im Jahr 2016 hatten sich 31 Teilnehmer für eine Patentprüfung, ein Streckenzeugnis oder eine Streckenverlängerung angemeldet. Davon haben 18 Personen die Prüfung bestanden. Weiter wurden ADN-Prüfungen bei der Nautikschule Basel durchgeführt. Von 12 Teilnehmern haben 9 Personen bestanden.

Die **Schiffsuntersuchungskommission Basel (SUK Basel)** wurde per 1.1.2016 neu bestellt. Es konnten externe Schiffsbauingenieure sowie intern patentierte Schiffsführer als Experten gewonnen werden. Die SUK Basel erteilt Schiffsatteste, Attestverlängerungen, vorläufige Atteste und Zulassungszeugnisse. Zudem führt sie Schiffsuntersuchungen und Probefahrten für Überlängen durch.

Hafenbahn Schweiz AG – immer unter Strom

Nur einen halben Tag lang war die Infrastruktur des Hafengebäudes Birsfelden nach einem Ereignis mit Beschädigung der Fahrleitung dank der Partner von den Fachdiensten von SBB Infrastruktur ohne Strom. Die Verfügbarkeit der Hafengebäude liegt damit bei beeindruckenden 99,9%, sodass an über 5000 Stunden pro Jahr die Schieneninfrastruktur den Hafefirmen und den Bahnunternehmen für den Güterumschlag vom Schiff auf die Schiene bereitgestellt werden kann. Eine beachtliche Leistung von allen beteiligten Zugverkehrsleitern, Technikern der Instandhaltung und Planern, die ihre Aufgaben für den Betrieb und den Unterhalt der Hafenanlagen jedes Jahr erbringen. Es konnten so im Rahmen der rollenden Oberbausanierung wieder Weichen und Gleise erneuert werden (unter anderem im Auhafen entlang Avia und Fenaco, in Birsfelden, sowie zwei Gleise der Ein- und Ausfahrgruppe in Kleinhüningen).

Aber nicht nur bei der Erneuerung ging es rund: Beim Stellwerkersatz konnte sich in einer internationalen Ausschreibung Siemens als Totalunternehmer für die Erstellung der neuen elektronischen Stellwerke für beide Hafengebäude durchsetzen. Mit der Vertragsunterzeichnung im April 2016 wurde so ein starker Partner für die Hafenbahn gefunden, welcher bis Anfang Juli 2017 das neue Stellwerk in Kleinhüningen und bis Ende 2018 jenes in Birsfelden/Auhafen realisiert. Im Zuge der Projekte wird die Hafenbahn auch ab diesem Jahr bereit sein, Züge mit dem neuen europäischen Zugleitsystem (European Train Control System – ETCS) annehmen zu können. Sie stellt sich damit nach der Strategie der Schweizer Verkehrspolitik zukunftsweisend auf einen harmonisierten Schienengüterverkehr über die Verkehrskorridore ein, um Schiff und Schiene noch besser vernetzen zu können.

Der bahnseitige Lückenschluss von Hafelogistik und Industrie über das neue Verbindungsgleis Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle steht kurz vor der Realisierung: Das Plangenehmigung konnte per 8. Februar 2017 durch das BAV erteilt werden, nachdem alle Eingaben im Verfahren 2016 abschliessend bearbeitet wurden. Alle Planungsarbeiten sind parallel dazu so weit vorangetrieben, dass nach der Baubewilligung sofort mit vorbereitenden Arbeiten und dann den ersten Baumaßnahmen auf dem Areal des Infraparks Baselland begonnen werden kann. Alle Zeichen stehen damit auch hier auf Realisierung, sodass mit der Investition in die Zukunft gestartet werden kann.

Fundament des neuen Stellwerks im Hafen Kleinhüningen



Logistik-Cluster Region Basel

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind Partner des Logistik-Cluster Region Basel. Auch in diesem Jahr fanden verschiedene Veranstaltungen und Aktivitäten statt. Das sechste Cluster-Forum in der Markthalle war wiederum gut besucht und thematisierte die Herausforderungen der Logistik im Ballungsraum Basel, insbesondere bei der City-Logistik. Der Logistik-Cluster Region Basel setzt sich für eine starke Logistikbranche in der Region ein und hat mit einer Imagekampagne sowie zahlreichen Projekten das Thema Logistik in der Region bekannt gemacht. Basel als Logistikhauptstadt der Schweiz braucht einen starken Logistik-Cluster für die Sicherung von Logistikflächen und für die strategischen Infrastrukturprojekte in der Region, darunter auch für das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord.



6. Cluster-Forum in der Markthalle Basel

Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Die Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht führte im Berichtsjahr 128 Schiffskontrollen durch und war täglich in den Schweizerischen Rheinhäfen unterwegs, um Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten. In Bezug auf Ereignisse war das Berichtsjahr mit mehreren Gewässerverschmutzungen und Anträgen auf Überweisung beschäftigt. Grössere Ereignisse und Havarien waren dieses Jahr nicht zu verzeichnen.

Im Zusammenhang mit der Umstationierung des Einsatzbootes MZB ATILA seit Anfang 2016 von Basel nach Birsfelden fanden bedeutend mehr Einsätze, Patrouillenfahrten und Teilnahmen an Veranstaltungen statt. Die gemeinsamen Bootspatrouillen mit der Nachbarpolizei Vogelgrun, die binational (FR/DE) betrieben wird, konnten auch dieses Jahr durchgeführt werden.

Durch die organisatorische Zusammenführung der Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht wurde die hoheitliche Zusammenarbeit mit der Abteilung SIR intensiviert, was zu einer speditiven und umfassenden Bearbeitung von abteilungsübergreifenden Fällen führte. Ebenfalls intensiviert wurde die Zusammenarbeit mit kantonalen Partnerbehörden wie Staatsanwaltschaften, Amt für Umwelt und Energie sowie den Polizeikorps. Gegenseitige Vorstellungsveranstaltungen führten zu einem besseren gegenseitigen Verständnis und sollen zukünftig eine zielführende Ereignisbewältigung sicherstellen.

Mit der Änderung der städtischen Parkraumbewirtschaftung wurde das baselstädtische Hafengebiet zusehend als Ausweichstelle für die näheren Anwohner benutzt, sodass sich das Team von der Kernaufgabe der Schiffahrtspolizei immer weiter entfernte. Mit dem Entscheid, die Parkraumkontrollen im Hafengebiet an ein privates Sicherheitsunternehmen zu übertragen, verbesserte sich die Situation sehr schnell.

Im Unterschied zum Kanton Basel-Stadt kann die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht im Gebiet der basellandschaftlichen Häfen Ordnungsbussen im Strassenverkehr erteilen. Aufgrund der geografischen Lage und der konsequenten Hafenaufsichtskontrollen ist eine tendenzielle Abnahme von erteilten Ordnungsbussen zu erkennen.

Ereignisse

- 11 Gewässerverschmutzungen
- 5 Schiffe im temporären Liegeverbot
- 4 Havarien
- 3 Rechtshilfeersuchen von Partnerbehörden
- 3 Technische Schäden von Schiffen beim Liegen
- 2 Beinahe-Havarien
- 2 Unerlaubte Talfahrten bei zu hohem Wasserstand
- 2 Verkehrsunfälle
- 2 Technische Schäden von Schiffen während der Fahrt
- 2 Falsche Bezeichnungen (Schiffsregisterrecht)
- 1 Veruntreuung von Ladung
- 1 Fahren ohne Hochrheinpatent
- 1 Fahren ohne Patent bzw. mit gefälschter Patentkarte
- 1 Offenes Fenster während Umschlag von Gefahrgut
- 1 Verursachen von übermässigem Wellenschlag
- 1 Nichtführen der Schifferdienstbücher
- 1 Unbewilligte Taucharbeiten in der Schifffahrtsrinne
- 1 Illegal entsorgter Müll
- 1 Umweltverschmutzung durch Auslaufen von Öl bei einem Kran
- 1 Bahnunfall

Schiffskontrollen

- 65 Tankmotorschiffe
 - 41 Fahrgastschiffe
 - 22 Gütermotorschiffe
- Daraus resultierten 48 schriftliche Verwarnungen an Schiffsbesatzungen.

Einsätze mit MZB ATTILA

- 26 Patrouillenfahrten
- 18 Einsätze (Wasserrettungen, Überwachungs- und Kontrollfahrten)
- 10 Teilnahmen an Veranstaltungen
- 4 Gemeinsame Patrouillen mit der WSP Vogelgrun

Weiteres

- 8 Ordnungsbussen im Kanton BL
- 1 Gestohlener Personenwagen im Auhafen Muttenz

Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 295 Bewilligungen (Vorjahr 223) erteilt und in Rechnung gestellt:

- 28 Anlässe im Hafengebiet
- 24 Film- und Fotoaufnahmen
- 16 Gefahrgutumschlag inkl. Feuerwerken
- 117 Fahrgastschiffahrt, Saison
- 10 Fahrgastschiffahrt, Messe
- 9 Personentransporte
- 11 Überlänge (Schubverbände)
- 11 Sonderbewilligungen (Nutzung Plattformen etc.)
- 18 Wassersportliche Veranstaltungen

Schiffsregistrierung

Das Aufgabengebiet der Schiffsregistrierung beinhaltet den Vollzug bundesrechtlicher Vorschriften zu Einflagung von Rheinschiffen in den Schiffsregistern der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft oder Aargau sowie die Bescheinigung von in der Schweiz ansässigen Reedereien für deren Ausrüsertätigkeit. Die Schiffsregistrierung wird aufgrund eines gestellten Antrags tätig und muss einen allfälligen negativen Entscheid, als Verwaltungsbehörde nach kantonalem Verfahrensrecht, mit einer Verfügung aussprechen. Sowohl die Registrierungsanträge als auch die Anträge um Ausstellung einer Ausrüsterbescheinigung (identische Anforderungen) haben in den letzten Jahren nicht nur bedeutend zugenommen, insbesondere ist eine Zunahme der Komplexität der einzelnen Unternehmensmodelle, welche den Betrieb eines Rheinschiffes unter Schweizer Flagge beabsichtigen, angestiegen. Nebst dem erhöhten Aufwand aufgrund des Umfangs übersteigt die Komplexität teilweise das Aufgabengebiet der Verwaltungsbehörde in schiffsregistrierlichen Belangen, sodass zusätzliche Fachstellen kontaktiert werden mussten. Die heutigen Geschäftsmodelle passen zudem nur schwer in die bestehende nationale Gesetzeslage, sodass sich die SRH im Jahre 2016 zu einer möglichen Anpassung der bestehenden Praxis der Schiffsregistrierung entschieden hat. Dazu wurden sämtlichen Vertretern der in der Schweiz registrierten Reedereien sowie dem Dachverband SVS die Möglichkeit zu einem Meinungs austausch geboten.

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2012–2016

Schiffe	2016	2015	2014	2013	2012
Güterschiffe	64	70	70	69	74
Schlepp- und Schubboote	10	8	9	6	7
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	6	6	6	6	6
– Kabinenschiffe	129	116	99	77	66
Übrige Schiffe/Spezialschiffe	10	12	11	12	14
Total der Schweizer Flotte	219	212	195	170	167

Entsorgungsleistungen BIBO REGIO 2016

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgentöler- und Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 412 (Vorjahr 413) Schiffen im Einzugsgebiet der Rheinhäfen zwischen Rheinfelden und Huningue (FR) sowie Weil am Rhein (DE) entsorgt.

Gemäss CDNI (Internationales Abkommen auf dem Rhein für die Entsorgung von Schiffsabfällen) Teil A wurden dabei 739 m³ (Vorjahr 690 m³) flüssige, ölhaltige Schiffsbetriebsfälle sowie 19,4 t (Vorjahr 19,6 t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen.

Gemäss CDNI Teil B sammelte das BIBO REGIO 6,3 t (Vorjahr 2,7 t) Abfälle aus dem Ladbereich ein. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 12,9 t (Vorjahr 5,9 t). Im Berichtsjahr wurde kein Altöl (Vorjahr 3,1 m³) von den kantonseigenen Garagenbetrieben Basel-Stadt übernommen.

Gesamthaft wurden 235 m³ repariertes Altöl (Vorjahr 202 m³) übernommen und von der Altola AG in Olten via Tanklastwagen zur Entsorgung abgeführt.



Revierzentrale und Hafenbetrieb

Im Berichtsjahr wurde die Schifffahrt im Abschnitt Basel-Rheinfelden von grösseren Havarien verschont. Ein längeres Hochwasser hat in den Monaten Juni und Juli 2016 die Personalressourcen stark beansprucht. Die Revierzentrale war zeitweise während 24 Stunden besetzt. Während einiger Tage musste die Schifffahrt kurzzeitig eingestellt werden.

Durch die geringen Niederschläge im Herbst 2016 hat sich der Pegel im Rhein bei Basel zusehends gesenkt. Bis zum Ende des Jahres wurden am Rhein Rekordniedrigwasserstände gemessen. Das hatte wiederum zur Folge, dass mehr An- und Abkünfte zu verzeichnen waren. Die Schiffe konnten bis Ende Jahr teilweise nur noch 20% des möglichen Ladevolumens aufnehmen.

Zwei Aspekte des Aktionsplans Schifffahrt sind im Berichtsjahr umgesetzt worden. Die Lotsendienstleistungen sind seit April 2016 bei den SRH integriert worden. Im Jahr 2016 wurden durch die neuen Mitarbeiter bereits 3100 Schiffe unfallfrei von Basel nach Birsfelden und 63 Schiffe durch die Schleuse Augst gelotst. Das Schlepp- und Schubboot WILD MAA ist im November 2016 in Basel eingetroffen und am 2. Dezember 2016 feierlich getauft worden, sämtliche Probefahrten mit Schubleichtern sowie Schleppfahrten wurden erfolgreich durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen Arbeitsbootes MÖWE wurde ein Generator beschafft. Das Gerät hat eine genügend grosse Leistung, um die Revierzentrale bei Stromausfall mit Energie zu versorgen und so ein autarkes System zu betreiben. Die Revierzentrale verfügte auch in der Vergangenheit über eine Notstromspeisung, welche durch den BIBO REGIO sichergestellt wurde. Somit stehen zwei redundante Notstromversorgungssysteme zur Verfügung.

Die dienstlichen Räumlichkeiten wie Umkleide, Büroarbeitsplätze und auch der Aufenthaltsraum wurden dem steigenden Bedarf mittels einer mobilen Containeranlage angepasst. Diese ermöglicht neben Büroarbeitsplätzen auch einen Aufenthaltsraum. Der bestehende Raum in der Revierzentrale wird provisorisch als redundante Anlage eingerichtet, damit im Ereignisfall Aufgaben auf mehrere Mitarbeitende verteilt werden können.



Schiffstaufe WILD MAA



Der Seemannschor Störtebekers singt anlässlich der Schiffstaufe.

Am 2. Dezember 2016 fand die Schiffstaufe des neuen Schlepp- und Schubbootes WILD MAA statt. In einer feierlichen Zeremonie, welcher 100 Gäste beiwohnten, wurde das neue Arbeitsboot den SRH von den Vertretern der Werft GS Yard aus Groningen (NL) offiziell an den Eigentümer übergeben. Eine Schiffstaufe ist nichts Alltägliches. Mit dem offiziellen Taufakt durch eine Mitarbeiterin der SRH wurde das neue Schlepp- und Schubboot WILD MAA im Dreiländereck willkommen geheissen. Mit Schiffsfleuten (Schiffshupen) und dem prächtigen Wasserspiel des Feuerlöschbootes des Kantons Basel-Stadt wurde die Ankunft des neuen Arbeitsbootes gefeiert. Musikalisch wurde die einstündige Feier durch den Seemannschor Störtebekers würdig begleitet. Das kleine Spiel des Vogel Gryff erwies dem WILD MAA seine Ehre und die Schifferseelsorger weiheten schliesslich das Schiff mit dem Ausspruch «Allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel». Das neue Arbeitsboot der SRH hat am 1. Januar 2017 seinen Dienst aufgenommen.





Der traditionelle «Wild Maa» beehrt die Schiffstaufe mit seiner Anwesenheit.





EU-Transport-Attachées

Hoher Besuch: Am 19. Oktober 2016 besuchten die Transport-Attachées der Europäischen Union die SRH im Rahmen einer Informationsreise zur Eröffnung des NEAT-Gotthard-Basistunnels.

Inland Terminals Conference



Mitte November 2016 fand in der Markthalle Basel die 11. Inland Terminals Conference statt. Die Transport- und Logistikbranche steht vor grossen Herausforderungen. Die hochkarätigen Referenten und ein interessantes Publikum unterstrichen die Notwendigkeit, in Digitalisierung und trimodale Terminalinfrastrukturen zu investieren. Die SRH als Veranstalter der zweitägigen Konferenz setzen sich weiterhin aktiv für die Zukunft der europäischen Binnenhäfen ein.



Roland Blessinger, Mitglied der Geschäftsleitung SRH

Klimafreundliche Rheinschifffahrt

Die Schweizerischen Rheinhäfen präsentierten zusammen mit Eberhard Unternehmungen und Danser Switzerland AG einem breiten Publikum die Vorteile der Rheinschifffahrt für eine nachhaltige Klimapolitik.

Haafemähli 2016 auf der Kraftwerkinsel Birsfelden

Das traditionelle Haafemähli fand 2016 auf der Kraftwerkinsel Birsfelden statt. Bei sommerlichen Temperaturen genossen die zahlreichen Teilnehmer eine Bootsfahrt auf dem «Bach» und die gemütliche Atmosphäre auf dem «Inseli» direkt am Rhein. Welch passender Ort für ein Haafemähli!



Bootsfahrt auf dem Rhein



Benedikt Weibel während seiner Ansprache



SRH-Empfangsdamen Michelle Karrer, Rebecca Wörner und Ramona Jenni (v.l.)



Frauenpower mit und ohne Schuh: Ständerätin Anita Fetz, Sabine Horvath (Standortmarketing BS), Grossratspräsidentin Dominique König-Lüdin, Elisabeth Ackermann (heutige Regierungspräsidentin BS) und Nationalrätin Maya Graf (v.l.)



Florian Röthlingshöfer, Projektleiter und Delegierter Hafenschweiz AG, mit Verwaltungsrat Martin Dätwyler



Thomas Weber, Regierungspräsident BL (Mitte), mit Felix Keller, Landrat BL (links), und Lucas Rentsch, AeBo (rechts)



Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel und Hafendirektor Hans-Peter Hadorn



Olivier Waldner, TAU Tanklager AG (links), und Severin Plüss, Fluvia

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2016

Unternehmungserfolg gesteigert

Allgemein

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

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) weist weiterhin eine stabile Entwicklung aus. Das Jahresergebnis liegt um 1,16% über dem Vorjahr.

Besonderheiten

Im Zuge der laufenden Unterdeckung der basellandschaftlichen Pensionskasse wurde 2016 eine Zahlung geleistet. Somit lag der Deckungsgrad des Vorsorgewerks per 1. Januar 2016 bei 100%.

Ertrag

Die positive Ertragsentwicklung von 3,5% in der Arealbewirtschaftung ist auf die turnusmässige Anpassung von Baurechtsverträgen zurückzuführen.

Die Erträge aus den Hafengebühren sind aufgrund der langen Niedrigwasserperiode und des dadurch rückgängigen LKW-Verkehrs tiefer ausgefallen (-4,4%).

Bei den übrigen Erträgen haben die neuen Einnahmen aus den Lotsendienstleistungen die tieferen Erträge aus der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt mehr als kompensiert, was kumulativ zu einer Zunahme von 4,2% führt.

Insgesamt konnte der Betriebsertrag um 2% gesteigert werden.

Aufwand

Der Personalaufwand liegt rund 25% höher als im Vorjahr. Diese Erhöhung ist auf den Ende 2015 beschlossenen Aktionsplan Schifffahrt mit Integration des Lotsendienstes zurückzuführen.

Durch den wiederum deutlich gestiegenen Energiebezug der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 5,2% im Vergleich zum Vorjahr. Der Entsorgungsaufwand hat um 3,2% zugenommen.

Die Abnahme im Bereich der externen Beiträge an Organisationen um 44% ist auf das finanziell rückläufige Engagement der Schweizerischen Rheinhäfen innerhalb der ARGE RheinPorts im Vorjahr zurück zu führen, im Wesentlichen auf die grenzüberschreitenden Projekte «Connecting Citizen Ports 21» (CCP21) und «RheinPorts Information System». Beide Projekte werden durch die Europäische Union mit 50% gefördert.

Die Beratung und Entwicklung konnte stabil gehalten werden. Die Abnahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen stammt aus Kursdifferenzen.

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 5%.

Die Abnahme des Mehrwertsteueraufwandes ist vor allem auf die Abnahme der Hafengebühren zurück zu führen. Die Schweizerischen Rheinhäfen unterliegen bis Ende 2016 der Pauschalbesteuerung.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2016 vorgenommen:

- Sanierung Wendebecken Hafen Kleinhüningen
- Planung Hafenbecken 3 – Basel-Nord
- Neues Schlepp- und Schubboot WILD MAA
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafens (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Verschiedene Belagssanierungen im Hafensbereich
- Neues Arbeitsboot MÖWE
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2016 wurden gesamthaft 10 946 TCHF investiert.

Ergebnis

Das Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat, nach Rückstellungen, um rund 93 TCHF gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 8132 TCHF.

Erfolgsrechnung 2016

	Anmerkung im Anhang	2016 CHF	2015 CHF
Arealbewirtschaftung		15 906 225	15 370 826
Hafenabgaben		4 573 971	4 784 389
Übrige betriebliche Erträge		3 550 470	3 406 214
Betriebsertag		24 030 666	23 561 429
Personalaufwand	3	-5 614 942	-4 499 762
Abschreibungen	2	-4 392 902	-4 186 039
Reise- und Repräsentationsspesen		-117 000	-110 525
Verwaltungsrat		-90 978	-81 520
Infrastrukturaufwand		-1 742 042	-1 992 539
Fahrzeuge		-207 488	-180 312
Sachversicherungen		-141 491	-107 503
Energie und Wasser		-676 850	-643 459
Entsorgungsaufwand		-157 508	-151 693
Büromaterial und Drucksachen		-72 833	-45 211
Telefon, Fax und Porti		-115 188	-98 469
Beiträge an Organisationen		-185 865	-329 713
Informatik		-306 319	-341 455
Beratung und Entwicklung		-626 373	-619 757
Werbung und Kundenbetreuung		-249 594	-279 061
Übrige betriebliche Aufwendungen		-49 401	-137 186
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-351 760	-411 071
Betriebsaufwand		-15 098 532	-14 215 276
Betriebserfolg		8 932 134	9 346 153
Ausfinanzierung und Rückstellung Vorsorgewerk Schweizerische Rheinhäfen	5	-800 000	-757 349
Bewertungsanpassung Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH		-	-550 000
Jahresergebnis ¹		8 132 134	8 038 804

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

Bilanz 2016

	Anmerkung im Anhang	2016 CHF	2015 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		12 916 560	18 113 452
Forderungen gegenüber Dritten	2	2 249 623	2 487 584
Forderungen gegenüber Nahestehenden		361 768	426 701
Übrige kurzfristige Forderungen		17 040	1 215
Aktive Rechnungsabgrenzungen		294 664	68 800
Umlaufvermögen		15 839 654	21 097 752
Beteiligungen	4, 6	1 977 552	1 977 552
Darlehen gegenüber Beteiligungen		29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 660 205	1 603 619
Mobile Sachanlagen	2	9 681 962	4 398 031
Immobilie Sachanlagen	2	43 718 374	42 544 227
Anlagevermögen		86 997 004	80 482 339
Total Aktiven		102 836 658	101 580 092
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 256 438	2 724 484
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		344 672	170 282
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	195 000	172 419
Rückstellungen	2	1 366 700	331 192
Kurzfristiges Fremdkapital		4 162 809	3 398 377
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		3 095 000	2 695 000
Gewinnvortrag		3 277	4 473
Jahresergebnis		8 132 134	8 038 804
Eigenkapital		98 673 849	98 181 715
Total Passiven		102 836 658	101 580 092

Vorschlag zur Ergebnisverwendung 2016

	2016 CHF	2015 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	3 277	4 473
Jahresergebnis ¹	8 132 134	8 038 804
Bilanzgewinn	8 135 411	8 043 277
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	406 000	400 000
Ausschüttung an die Kantone	7 720 000	7 640 000
Basel-Stadt (40%)	3 088 000	3 056 000
Basel-Landschaft (60%)	4 632 000	4 584 000
Vortrag auf neue Rechnung	9 410	3 277

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 2016

	2016 CHF	2015 CHF
Jahresgewinn	8 132 134	8 038 804
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 392 902	4 186 039
Bewertungsanpassung Beteiligung	0	550 000
Veränderung Rückstellungen	1 035 508	-585 408
Veränderung Forderungen	302 895	-644 124
Veränderung Kurzfristige Forderungen	-15 825	712
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-225 864	133 497
Veränderung Verbindlichkeiten	-468 046	272 556
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	174 390	-146 146
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	22 581	30 745
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	13 350 674	11 836 675
Netto-Investitionen in Sachanlagen ¹	-10 373 360	-4 168 493
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-534 206	-510 705
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-10 907 566	-4 679 197
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 640 000	-7 910 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7 640 000	-7 910 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-5 196 892	-752 523
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	18 113 452	18 865 976
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	12 916 560	18 113 452
Veränderung netto flüssige Mittel ¹	-5 196 892	-752 523

¹ Die hohe Abweichung zum Vorjahr resultiert aus den zwei grösseren Investitionsprojekten Hafenecken 3 sowie dem neuen Schlepp- und Schubboot.

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

	2016 CHF	2015 CHF
Forderungen gegenüber Dritten		
Gegenüber Dritten	2 399 623	2 547 584
Wertberichtigungen	-150 000	-60 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 249 623	2 487 584
Übrige Kurzfristige Forderungen:		
Gegenüber Dritten	17 040	1 215
Total kurzfristige Forderungen	17 040	1 215
Darlehen gegenüber Beteiligungen		
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
Total Darlehen	29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Buchwert am Jahresanfang	1 603 619	1 418 169
Investitionen des Geschäftsjahres	534 206	510 705
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-477 620	-325 254
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 660 205	1 603 619
Mobile Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	4 398 031	3 765 323
Investitionen des Geschäftsjahres	5 973 168	1 300 574
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-689 236	-667 867
Mobile Sachanlagen am Jahresende	9 681 962	4 398 031

	2016 CHF	2015 CHF
Zusammensetzung		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	803 424	939 680
Schiffe und Boote	5 050 710	850 630
Anlagen im Bau	3 827 828	2 607 720
	9 681 962	4 398 031
Immobilie Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	42 544 227	42 869 226
Investitionen des Geschäftsjahres	4 400 193	2 867 919
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 226 046	-3 192 918
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	43 718 374	42 544 227
Zusammensetzung:		
Liegenschaften	6 341 341	6 253 680
Quaianlagen	14 900 123	13 118 578
Kunstabauten	3 954 958	4 425 118
Strassen und Wege	6 304 162	5 855 781
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	12 217 790	12 891 070
	43 718 374	42 544 227
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen:		
Gegenüber Dritten	2 256 438	2 724 484
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 256 438	2 724 484
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
gegenüber Dritten	344 672	170 282
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	344 672	170 282
Passive Rechnungsabgrenzungen		
Mehrwertsteuer	100 000	105 000
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	95 000	67 419
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	195 000	172 419
Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	391 400	236 300
Übrige Rückstellungen	975 300	94 892
Total Rückstellungen	1 366 700	331 192

3 Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt Nicht mehr als 48.1 Vollzeitstellen

4 Beteiligungen

Firma, Rechtsform und Sitz	31.12.16		31.12.2015
	Kapitalanteil in %	Stimmanteil in %	Kapitalanteil in %
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, Weil am Rhein, D	37.66	37.66	37.66
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100.00	100.00	100.00

5 Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

	2016 CHF	2015 CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	65 081	51 736
Rückstellung sowie Ausfinanzierung Vorsorgewerk SRH	800 000	757 349

Nachdem per Mitte des Jahres 2016 die definitive Jahresrechnung des Vorsorgewerkes der Schweizerischen Rheinhäfen innerhalb der basellandschaftlichen Pensionskasse vorlag, wurde die Schlusszahlung im Jahr 2016 geleistet. Unter Berücksichtigung der einmaligen Zahlungen von CHF 200 000 im Jahr 2016 lag der Deckungsgrad des Vorsorgewerks per 31. Dezember 2016 bei mindestens 100%. Zur Abdeckung einer zukünftigen Deckungslücke wird eine Arbeitgeberbeitragsreserve geäuft.

Per 1. Januar 2018 wird der technische Zinssatz von aktuell 3% auf 1,75% gesenkt, was voraussichtlich zu einer weiteren Ausfinanzierung führen wird. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen hat sich aufgrund der anstehenden Zinspolitik der Basellandschaftlichen Pensionskasse entschlossen, eine Rückstellung in Höhe von 600 000 CHF zu bilden.

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 2016

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2016 in T-CHF	2015 in T-CHF
Ertrag aus umschlagsbezogenen Hafengebühren (Umschlagsbetriebe)	4 959	4 784
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	-2 435	-2 311
Deckungsbeitrag 1	2 524	2 473
Abschreibungen	-2 768	-2 977
Deckungsbeitrag 2	-244	-504
Verwaltungsaufwand	-390	-293
Ergebnis	-634	-796

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 (Hafenabgabe) und dem Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur auf. Im Berichtsjahr 2016 wurden im Rahmen des Aktionsplans Schifffahrt, zusätzlich zur Investition in ein neues Schlepp- und Schubboot, die Lotsen in die Schweizerische Rheinhäfen integriert (s. a. Finanzkommentar). Seit dem Rechnungsjahr 2016 sind somit in den Erträgen, neben den Einnahmen aus den Hafengebühren, neu auch die Erträge aus den Lotsendienstleistungen subsumiert.

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

Unter dieser Position sind die 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. Neu sind nun die Aufwendungen für die Lotsendienstleistungen als interner Aufwand verbucht.

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

Verwaltungsaufwand

Dem Verwaltungsaufwand werden die zurechenbaren Aufwendungen für Informatik, Finanzen, Direktion, Versicherungen sowie übrige Verwaltungskosten zugerechnet.

Der Hafeninfrastrukturechnung werden die anteiligen Aufwendungen für Werbung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zugewiesen.

Opportunitätskosten der Eigerkantone für alternative Nutzung der Hafengebäude

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

Bericht der Revisionsstelle



Tel. +41 61 317 37 77
Fax +41 61 317 37 88
www.bdo.ch

BDO AG
Münchensteinerstrasse 43
4052 Basel

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 2016 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 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.

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, 19. April 2017



BDO AG

Daniel Jeker

Luca Fornasiero

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

Zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

Jahresrechnung

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, Sekretär

Geschäftsleitung

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Martin Nusser, stv. Direktor,
Leiter Finanzen und
Administration

Roland Blessinger, Leiter
Qualitätsmanagement,
Internationales und Recht

Michael Lyons, Leiter Schifffahrt
und Hafенbetrieb

Sabine Villabruna, Leiterin
Areale und Hafенbahn

Revisionsstelle

BDO AG, Basel

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen
Konzeption und Gestaltung :
VischerVettiger Kommunikation
und Design AG, Basel
Druck:
Kreis Druck AG, Basel
Fotos:
Daniel Infanger, VischerVettiger,
Schweizerische Rheinhäfen,
z.V.g.

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel
T +41 61 639 95 95
info@portof.ch
www.portof.ch



