



PORT OF
SWITZERLAND

JAHRESBERICHT 2022

Schweizerische Rheinhäfen
port-of-switzerland.ch



ZEITENWENDE AUCH IN DEN RHEINHÄFEN?

INHALT

| | |
|----------------|----|
| Güterverkehr | 6 |
| Hafenprojekte | 14 |
| Nachhaltigkeit | 24 |
| Schifffahrt | 26 |
| Panorama | 32 |
| Finanzen | 38 |

Impressum

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

Druck: Druckerei Dietrich AG, Basel

Fotos: Patrik Walde, Dominik Plüss, Schweizerische Rheinhäfen,
z. V. g., iStock

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

Martine Gmür
Präsidentin des Verwaltungsrates

Florian Röhlinghöfer
Direktor



Das Jahr 2022 stellt mit dem von Russland kalkulierten Bruch des Völkerrechts eine schwere Zäsur für die Weltordnung dar. Durch den Angriffskrieg gegen die Ukraine wird unermessliches Leid für die Zivilbevölkerung ausgelöst, welches weltweit Entsetzen und Fassungslosigkeit hervorruft. Die Auswirkungen des 24. Februar 2022 waren nicht berechenbar, zeigten jedoch sehr rasch mit den Verwerfungen der Energiemärkte und steigenden Preise für Rohstoffe ihre Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft.

Und zu all dem kam der Sommer mit Hitze und grosser Trockenheit hinzu. Sie löste eine lang anhaltende Niedrigwasserperiode auf dem Rhein aus.

Die Kombination der Ereignisse führte zu extremen Herausforderungen für Reedereien, Hafenfirmer und Logistiker: Kohletransporte in Deutschland zur Versorgung der Kraftwerke und Getreidetransporte auf der Donau sorgten für eine drastische Verknappung des Schiffsraumes auf dem Rhein. Der dringend benötigte Schiffsraum während der Niedrigwasserperiode war somit nicht vorhanden und die Fachkräfte für die Besatzung fehlten ebenfalls. Als Ergebnis vervielfachten sich die Frachtraten in der Spitze und sind bis heute immer noch auf einem hohen Niveau.

Während des Niedrigwassers in diesem Sommer war medial insbesondere die Versorgungssicherheit mit Mineralölprodukten das dominierende Thema. Allerdings gingen schon im Frühjahr die Umschlagsmengen mit einem Minus von über 30 % stark zurück: Durch die kriegsbedingten Verwerfungen der Energiemärkte und den damit einhergehenden hohen Preisen wurden keine neuen Mengen über die Häfen eingelagert. Auf Ende 2022 fehlen diese 30 % oder 800 000 t in der Umschlagsbilanz. Es bleibt offen, ob und wie gross ein Nachholeffekt ausfallen wird, wenn die Preise am Weltmarkt nachhaltig fallen. Die Logistik im Hafen wird ihre Leistungsfähigkeit dann wieder unter Beweis stellen können.

Für die Zukunft hat das vergangene Jahr auch Chancen in den Fokus gerückt:

Die Versorgung mit den **Energieträgern der Zukunft** hat deutlich an Fahrt aufgenommen: Wasserstoff ist in aller Munde. Zusammen mit Partnern arbeiten wir an einem Hub für Wasserstoff in den Schweizerischen Rheinhäfen. Für die Produktion, Lagerung und Logistik des grünen Elements sind die Rheinhäfen prädestiniert, und Wasserstoff – ebenso wie andere grüne Moleküle, zum Beispiel grünes Methanol – können mit der Schifffahrt importiert werden. Es gilt, diese

Energieträger der Zukunft für die Schweiz in den Rheinhäfen anzusiedeln und in grenzüberschreitenden Netzwerken zu denken. Wir engagieren uns hierfür entlang des Oberrheins und bauen mit den Häfen Rotterdam und Antwerpen dieses Thema weiter aus.

Zwei Massnahmen bleiben nach dem Niedrigwasser zur **Sicherung des Wasserwegs** im Fokus: Die Optimierung der Fahrrinne des Mittelrheins in Deutschland zwischen Wiesbaden und der Loreley muss dringend so angepasst werden, dass die Schiffe bei Niedrigwasser an Abladetiefe gewinnen. Und: Mit dem Umbau der Schiffsflotte auf grüne Antriebstechnologien muss auch die Chance ergriffen werden, den Schiffsbau auf Niedrigwasser-Ereignisse auszurichten.

Der Verwaltungsrat konnte sich bei seinem Besuch am Binnenschiffahrtsinstitut in Duisburg davon überzeugen, dass die Wissenschaft mit der Wirtschaft hier bereits mit grossen Schritten in die Zukunft denkt und Lösungen auf dem Tisch liegen.

Dank der guten Nachfrage im privaten Konsum und dem produzierenden Gewerbe verzeichneten die Containerumschläge ein extrem starkes erstes Halbjahr 2022. Niedrigwasser und der

Abbau von Umschlagskapazitäten am Südquai durch den Neubau des Terminals reduzieren im zweiten Halbjahr diesen Vorsprung, so dass die Containerumschläge auf dem hohen Niveau des Vorjahres abschliessen. Der Aufwand für die Container-Reedereien und -Logistiker bleibt jedoch hoch. Durch die gestörten internationalen Logistikketten kommt kaum ein Seeschiff zur geplanten Zeit an, und der Rheinschiffer muss selbst darauf spekulieren, ob und wann er welchen Container im Seehafen abgeben darf. Es braucht mit der **Digitalisierung** dringend Lösungen, um die Logistikketten wieder planbar zu machen. Mit dem **RiverPorts Planning and Information System (RPIS)** entwickeln wir eine solche digitale Lösung weiter und sind stolz, dass wir dies gemeinsam mit dem Hafen Duisburg – notabene dem grössten Binnenhafen der Welt – und der CCI Alsace Eurométropole tun dürfen.

Auch zeigt die hohe Nachfrage nach Angeboten im kombinierten Verkehr mit Schiff und Schiene, dass der **Ausbau der Containerkapazitäten** mit dem trimodalen Gateway Basel Nord und dem Hafenbecken 3 der richtige Weg ist.

Der Bund möchte diese Entwicklung auf alle multimodalen Güterverkehrsketten ausweiten und schlägt daher in der Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der Motion von Eva Herzog vor,



die Hafeninfrastrukturen auf nationaler Ebene über eine Leistungsvereinbarung mitzugestalten. Kantone, SRH und die Hafenwirtschaft begrüssen diesen Schritt und hoffen auf die Revision des Gesetzes auf Ende 2024.

Die aktuellen Umstände sind für die Schifffahrts- und Hafenbranche alles andere als einfach, um unternehmerische Entscheidungen zu treffen; die **Zukunftsthemen** werden gleichwohl angegangen. Die **Investitionen der Wirtschaft** in den Häfen zeigen dies eindrücklich. Wir müssen für unseren Verkehrsträger – der Rheinschifffahrt und den Rheinhäfen – als **nationalen Hub** zur

Vernetzung der Schweiz mit der Welt Sorge tragen. Mit unserem **Zielbild 2030+** zeigen wir Ihnen, dass sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen mit höchstem Engagement und grosser Freude für die hier aufgezeigten **Zukunftsthemen** des Hafens und der Schifffahrt einsetzt.

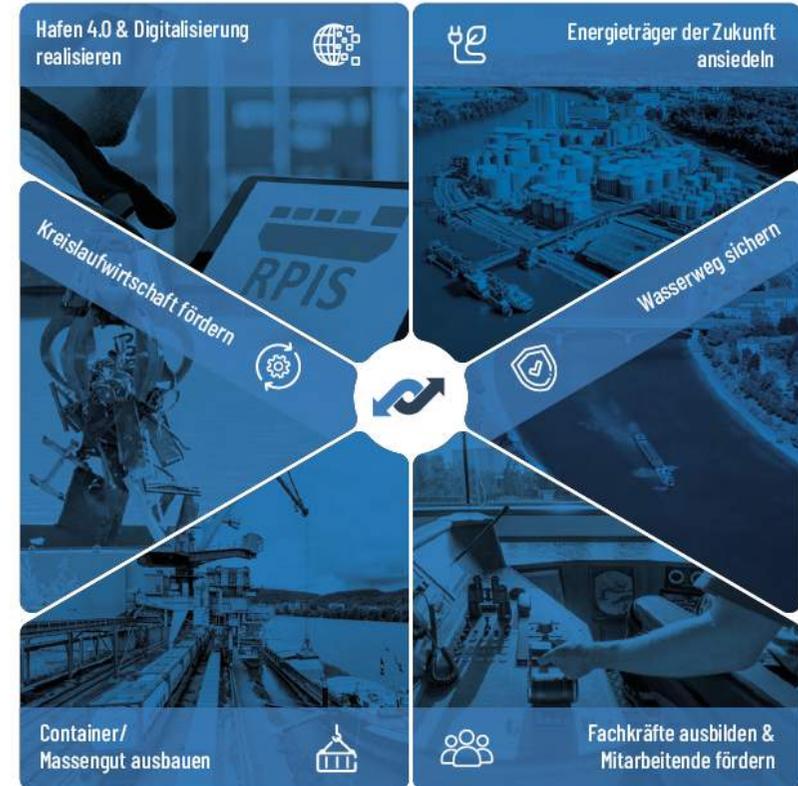
An dieser Stelle einen herzlichen Dank an Sie für die gemeinsame, partnerschaftliche Zusammenarbeit in den vielen verschiedenen Bereichen und Themen rund um das uns verbindende Element: den Rhein!

CHANCEN FÜR DIE ZUKUNFT IN DEN FOKUS GERÜCKT



ZIELBILD 2030+

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der **ationale Hub zur Vernetzung** der Schweiz mit der Welt. Sie fördern die **Rheinschifffahrt und ökologische, multimodale Logistikketten**.



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

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 1,1 MRD. CHF
ERTRAG 24,0 MIO. CHF
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG 7,6 MIO. CHF

125 470 TEU -0,45% (2021)



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

1 047 +118,6% (2021)



ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

4 603 197 t -14,9% (2021)



WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

281 +1,1% (2021)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

3 050 481 t -5,8% (2021)



BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

CHF 7 811 519 +1,6% (2021)



BETRIEBSERFOLG



WASSERSEITIGER
CONTAINERUMSCHLAG
1983 BIS 2022

CONTAINER STABIL, MINERALÖL IM TIEF

Trotz erswerter Bedingungen mit den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und einer lang anhaltenden Niedrigwasserperiode im Sommer konnte der Containerumschlag mit **125 470 Containereinheiten (TEU)** fast auf Vorjahresniveau abschliessen. Das gute Resultat geht insbesondere auf die hohe Nachfrage und Nachholverkehre im ersten Halbjahr 2022 zurück. Einen grösseren Einfluss auf die Umschlagszahlen hatten die äusseren Bedingungen auf die Mineralölprodukte, welche um **29 %** zurückgingen. Der Gesamtumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen betrug **4,6 Mio. Tonnen**, was einem Minus von fast **15 %** entspricht.

MINERALÖLPRODUKTE UNTER PREISDRUCK



Mit dem Krieg in der Ukraine kam es zu **einer europaweiten Energiekrise** mit einem massiven Preisanstieg im Bereich der Mineralölprodukte. Der Import wurde in der Folge auf ein Minimum reduziert und die Lager wurden stark abgebaut. Der Umschlag sank **um 29 %** auf insgesamt 1,66 Mio. Tonnen Mineralölprodukte. Am gesamten Importverkehr hielt die Rheinschifffahrt mit 52% unverändert ihren Anteil gegenüber dem Vorjahr. Profitiert von den Entwicklungen hat die letzte im Inland verbliebene Raffinerie in Cressier, die stark ausgelastet war und dadurch mit **54 000 t** ungefähr 54 % mehr Restprodukte via Rheinhäfen exportierte.

STEINE, ERDEN UND BAUSTOFFE

Die deutlich reduzierte Aktivität der Baubranche, lässt sich an der geringeren Einfuhr von Kies und Sand ablesen. Mit einem Umschlag von 592 731 t waren die Mengen um 15 % geringer als im Vorjahr. Gleichzeitig nahm durch das Niedrigwasser der Export von Baustoff-Recycling Material und Aushub um 20 % auf 241 851 t ab. Doch konnten trotz der schwierigen Marktbedingungen auch **neue Baustoff-Umschläge** in den Hafen geholt werden, so dass der Umschlag der Gütergruppe mit 837 861 t insgesamt um 16,3 % unter dem Vorjahreswert lag.

LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE LEICHT IM PLUS



Der Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Futtermitteln war im Jahresverlauf durch viele Faktoren wie Krieg, Ernteaussfälle durch Dürre, Zollkontingentserhöhungen und generell **steigende Rohstoff-, Transport- und Verarbeitungskosten** bestimmt. In Summe stiegen die Umschläge **um 2,4 %** leicht auf 732 920 t.

EISEN, STAHL UND METALLE



Der Import in den Gütergruppen für Metalle und Metallabfälle (Schrott) verzeichnet im Vergleich zu 2021 ein leichtes Minus von 0,1% und beträgt 316 401 t. Zusammen mit dem Export von Stahlschrott wurden in der Gütergruppe **gesamthaft 447 991 t** umgeschlagen (-3,7%). Die **rückläufigen Transportmengen** sind zum Grossteil auf die aussergewöhnliche **lange Niedrigwasserperiode** und die damit verbundenen gestiegenen Transportkosten zurückzuführen, was sich auf volumen- und gewichtsintensive Waren verstärkt auswirkt.

| EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN | 2022 | 2021 | +/- VJ % |
|---|-----------|-----------|----------|
| Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1 714 080 | 2 367 813 | -27,6 |
| Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle | 447 991 | 464 982 | -3,7 |
| Chemische Erzeugnisse, Düngemittel | 277 271 | 313 468 | -11,5 |
| Steine, Erden und Baustoffe | 837 862 | 1 000 437 | -16,3 |
| Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte | 732 916 | 715 515 | +2,4 |
| Fahrzeuge, Maschinen, übrige Güter | 576 756 | 526 447 | +9,6 |
| Feste mineralische Brennstoffe | 16 321 | 18 601 | -12,3 |
| Total | 4 603 197 | 5 407 263 | -14,9 |

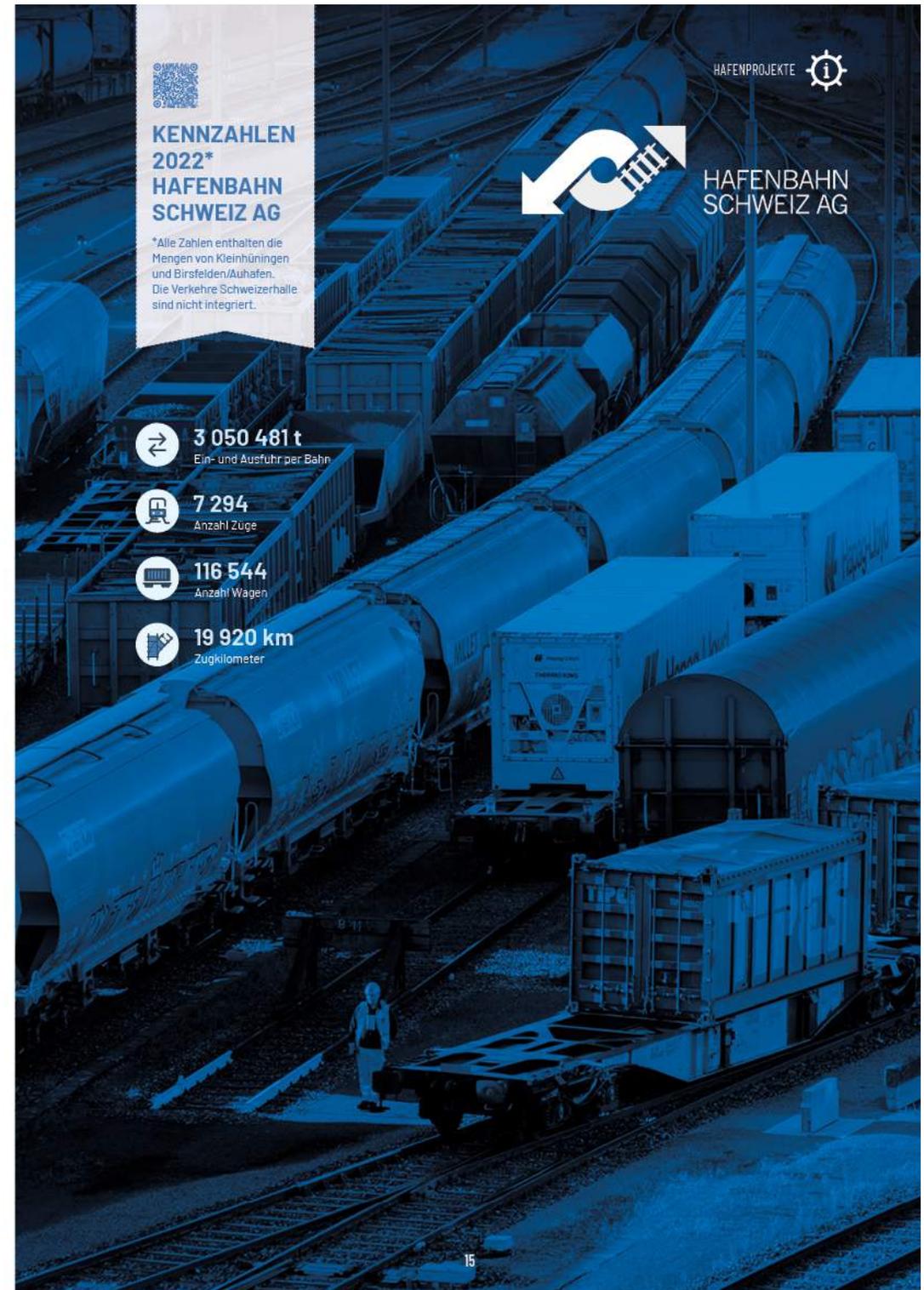
ÜBERSICHT: EIN- UND AUSFUHR NACH GÜTERGRUPPEN



RHEINSCHEIFF- FAHRT IST IN BUNDESBERN ANGEKOMMEN

Was mit der von den Eidgenössischen Räten angenommenen Motion von Ständerätin Eva Herzog seinen Anfang nahm, nimmt nun mit der Vorlage des Bundesrates **«Weiterentwicklung des Gütertransports»** konkrete Formen an. Das Ziel des Vorstosses ist die Förderung des Gütertransportes auf dem Rhein. Die gute Nachricht zu Beginn: Die **ationale Bedeutung der Rheinhäfen und der Binnenschifffahrt** wird gesetzlich verankert, so dass der Bund künftig die Infrastrukturen mitgestalten und unterstützen kann. Im Fokus der Vorlage ist die Stärkung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) im Schienengüterverkehr. Gerade für die Rheinhäfen ist ein funktionierender und **effizienter Netzwerkverkehr** auf der Schiene von grosser Bedeutung. Mehr als die Hälfte der Güter vom Schiff werden in den Rheinhäfen auf die Bahn umgeschlagen. Die SRH haben sich deshalb in der Vernehmlassung auch klar für die **Förderung des EWLV** ausgesprochen.

Kernstück der Vorlage für die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen ist die **Beteiligung des Bundes** zur Mitgestaltung und Sicherstellung der Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung über eine Vereinbarung mit den Eignerkantonen. Auf dieser Basis werden Betrieb, Unterhalt und Erneuerung im Rahmen von vierjährigen Leistungsvereinbarungen zwischen Bundesamt für Verkehr und SRH festgelegt. Der Beitrag des Bundes wird die Infrastrukturen wie Hafenbecken, Quais, Schiffsanlegestellen, Revierzentrale etc. umfassen. Ein weiterer Bestandteil ist die **Förderung von ökologischen, multimodalen Verkehrsketten** sowie die Unterstützung der Rheinschifffahrt bei der Umrüstung der Flotte auf **klimaneutrale Antriebsarten** – auch unter Berücksichtigung der Anpassung des Schiffsbaus auf Niedrigwassersituationen. Der Bund bekennt sich damit deutlich zur nationalen Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen. Der parlamentarische Prozess zur Anpassung des Gütertransportgesetzes wird für das Jahr 2024 erwartet.



HAFENPROJEKTE 

 **KENNZAHLEN
2022*
HAFENBAHN
SCHWEIZ AG**

*Alle Zahlen enthalten die Mengen von Kleinhüningen und Birsfelden/Auhafen. Die Verkehre Schweizerhalle sind nicht integriert.

 **3 050 481 t**
Ein- und Ausfuhr per Bahn

 **7 294**
Anzahl Züge

 **116 544**
Anzahl Wagen

 **19 920 km**
Zugkilometer

HAFENBAHN
SCHWEIZ AG 

15

RIVERPORTS PLANNING AND INFORMATION SYSTEM

NUTZUNGSVERTRÄGE UNTERZEICHNET

Nachdem sich duisport (Duisburger Hafen AG) neben den Schweizerischen Rheinhäfen und der CCI Alsace Eurométropole (Port de Mulhouse) bereits im vergangenen Jahr als Gesellschafter bei RheinPorts beteiligt hatte, wurden im September 2022 die **Nutzungsverträge für das RiverPorts Planning and Information System** in Duisburg unterzeichnet. Entwickelt von RheinPorts ist das RPIS die weltweit **erste digitale Verkehrsmanagementplattform für Güterverkehre per Binnenschiff** im Hinterland. Vereinfacht ausgedrückt werden über das System in internationalen Lieferketten notwendige Informationen zwischen allen relevanten Anspruchsgruppen, wie Reedereien, Terminals oder Häfen, ausgetauscht. Damit wird der **physische Warentransport** und insbesondere der **Umschlag in Logistik-Hubs** bestmöglich unterstützt.

Das sich seit 2017 am Oberrhein im Einsatz befindliche RPIS wurde im engen Austausch mit

den Stakeholdern und langjährigen Partnern, beispielsweise dem Hafen Ludwigshafen, auf die aktuellen Bedürfnisse der Hafenwirtschaft angepasst und liegt nun in einer **neuen Version** vor. Das weiterentwickelte RPIS mit seinen zusätzlichen Modulen wie der Massengut-Abfertigung, einem Port-Monitor oder auch einem Zollmodul steht **zur Nutzung bereit**. Entlang des Oberrheins wird das **System bereits von vielen Unternehmen angewendet**. Weitere Häfen und Stakeholder sind willkommen.

Zukünftig wird die Plattform schrittweise um Anwendungen für weitere Gütersegmente und Verkehrsträger – wie beispielsweise die Schiene – erweitert. Ziel ist es, die **Plattform als Standard am Rhein und im europäischen Hinterland auszuweiten**. Dabei dient das RPIS als **Intelligente Dienstleistungsplattform**, einer „Smart Port and Logistics Service Platform“, dazu, Warenströme und Lieferketten zu integrieren.

INFORMATIONEN ZUR RHEINPORTS GMBH:

Die RheinPorts GmbH (RheinPorts) ist eine Gesellschaft nach deutschem Recht. Beteiligt an der Gesellschaft sind aktuell die **Schweizerischen Rheinhäfen**, die **Duisburger Hafen AG** (duisport) und die **CCI Alsace Eurométropole** (Ports de Mulhouse). **RheinPorts** betreibt die elektronische Verkehrsmanagementplattform RiverPorts Planning and Information System (RPIS). Geschäftsführer der RheinPorts GmbH sind Felix Harder und Stanislaw Spitzer, der Aufsichtsrat wird von Gregor Marx präsiert.

 www.rheinports.eu

RHEINPORTS



Häfen  Rheinland-Pfalz
weitweit für die Region



 **Felix Harder**
Geschäftsführer
der RheinPorts GmbH

 **Florian Röthlingshöfer**
Direktor der Schweizerischen
Rheinhäfen

 **Franz Reindl**
Geschäftsführer der Hafenbetriebe
Ludwigshafen am Rhein GmbH



 **Markus Bangen**
CEO duisport

 **Martin Nusser**
Stellvertretender Direktor der
Schweizerischen Rheinhäfen

BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2022

Abgeschlossene Projekte

- Bau und Inbetriebnahme Benzin-Tankstelle für Behördenboote
- Belagersatz Bermenweg im Auhafen Muttenz, Abschnitt fenaco – PWI
- Lotseneinstiegshilfe Kleinhüningen GMS/TMS-Liegeplätze
- Ertüchtigung Klybecksteiger für FGS
- Landstrombezug für Liegeplätze GMS Dreirosen

Projekte in Planung resp. Umsetzung

- Hafenbecken 3, Schnittstellenplanung Nachbarprojekte
- Umstellung auf LED-Strassenbeleuchtung Auhafen in Etappen
- Aufbau zentrale Infrastrukturdatenbank
- Interventionsplattform Birsfelden
- Erneuerung Bermenbeleuchtung Südhafen
- Machbarkeitsstudie Neubau Betriebszentrale
- Sanierung Wasserleitung, Auhafen Ost
- Sanierung Wasserleitung, Auhafen Dienstweg
- Landstrombezug für Liegeplätze FGS Klybeck und Ostquai

Projekte mit Hafenpartnern der SRH

- Ersatz-Stellwerk Schweizerhalle (HBSAG)
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2; Realisierung gestartet (HBSAG)
- Planung neuer Hafenbahnhof Kleinhüningen (Kanton BS)
- Sanierung Bermenwasserleitung, Abschnitt Birsfelden (Gemeinde Birsfelden)
- Erneuerung Löschwasserleitungsnetz Birsfelden, Abschnitt Nord und Zuleitung PW (Varo)
- Rheintunnel: Verlegung Gleisanbindung Birsfelden – RB Muttenz (ASTRA)
- Ausbau Zufahrt Hafen Birsfelden für Schwertransporte

ZUKUNFT DES HAFENGEBIETS BIRSFELDEN

Die Schweizerischen Rheinhäfen, der Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Birsfelden haben im Juni 2022 einen gemeinsamen **Masterplan für das Hafengebiet Birsfelden** unterzeichnet. Ziel des Masterplans ist eine **transparente Strukturierung** für die Entwicklung sowohl des Hafengebiets als auch der Gemeinde Birsfelden. Im Zentrum steht der **Dreiklang** aus **Hafenanlagen**, welche weiterhin für den Umschlag vom Rhein auf Schiene und Strasse genutzt werden, einem innovativen und sicheren **Logistik- und Produktionsstandort**, der die nachhaltigen Infrastrukturen vor Ort nutzt, und einer **Zone entlang der Sternfeldstrasse**, die es der Gemeinde ermöglicht, sich zu dieser Achse aus Westen hin zu entwickeln. Zusammengefasst weist das **Zukunftsbild «BIG_H – Birsfelden Industrie, Gewerbe und Hafen»** dem Areal den Weg. Dabei sollen bei der zukünftigen Planung die Vernetzung und Synergien der Unternehmen aus der Hafenlogistik mit dem produzierenden Gewerbe gestärkt, die Aufenthaltsqualität im Aussenraum gesteigert und innovative Konzepte für die Energieversorgung, Durchgrünung und Durchlüftung angewendet werden. Als Vertiefungsschritt leiten der Kanton Basel-Landschaft, die Gemeinde Birsfelden und die Schweizerischen Rheinhäfen **2023 die Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes** ein. Es wird sich intensiv mit den Themen Art und Mass der Bebauung und Nutzung, Freiflächen, Erschliessung und Energienutzung, aber auch mit der Steuerung der klimatischen Bedingungen im Areal auseinandersetzen. Diese Überlegungen sind Grundlage für eine Entwicklung der Rahmenbedingungen an die zukünftigen Bedürfnisse der Schweizer Hafenwirtschaft und für die Anpassungen des Staatsvertrags zu den Rheinhäfen zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Die Abbildung zeigt die Entwicklung mit den unterschiedlichen künftigen Nutzungszonen des Masterplans auf.



GATEWAY BASEL NORD PLANT NATURBRÜCKE

Das trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord hat 2022 ein umfassendes Naturschutzkonzept beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Das Konzept sieht ein Vielfaches an Ersatzflächen vor, als für das Gelände für den Bau des Terminals und des Hafenbeckens benötigt werden. Zusätzlich zu den bereits eingereichten Ersatzflächen (u. a. Rangierbahnhof Muttenz) wird neu eine Naturbrücke geplant, um den Wanderkorridor für Tiere und Pflanzen zu stärken. Die Schweizerischen Rheinhäfen planen mit dem Hafenbecken 3 die Anbindung der Binnenschifffahrt an das nationale Containerterminal und sind daher in die Planung zum Naturschutzkonzept eingebunden.



Raumleiter AG

BRÜCKE ZUFAHRTSKANAL



HAFENBECKEN 2

In Kleinhüningen gelangen Schiffe vom Hafenbecken 1 über den **Zufahrtskanal** in das Hafenbecken 2. Die Hiltalingerbrücke mit der Tramlinie 8, die Hafentunnelbrücke sowie eine Personenpasserelle schränken die Binnenschiffe in ihrer Höhe ein. **Limitierendes Element ist die Hafentunnelbrücke**, die nun um einen **halben Meter auf 7,5 m Höhe** angehoben werden wird. Containerschiffe für das Hafenbecken 2 können dadurch künftig **flexibler beladen** werden. Das rund 12 Mio. Franken teure Infrastrukturprojekt wird durch **SRH und HBSAG** getragen und gilt auch als erste wichtige **Vorinvestition für das geplante Hafenbecken 3**, das zu deutlich mehr Containerverkehren im Hafenbecken 2 führen wird.

Mitte 2022 konnte die **erste Bauphase** mit statischen Verstärkungsmassnahmen im Zufahrtskanal und entlang der **angrenzenden Uferneubau**

abgeschlossen werden. Besondere Herausforderung stellten die **Wasserbauarbeiten im Zufahrtskanal** dar, bei denen unter Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs etappenweise vorgegangen werden musste. In diesem Zuge wurde auch eine **80-jährige Abwasserleitung zurückgebaut**, die beidseitig 3 m in Stahlbeton eingebettet gewesen war.

Bedingt durch äussere Einflüsse sind die planerischen Vorarbeiten für die nächsten Bauphasen verzögert worden, wodurch die Umsetzung von **Brücken- und Gleisbau erst im Frühjahr 2023** gestartet werden kann. Der Abschluss der Baustelle ist für **Herbst 2024** geplant.



TECHNISCHE DATEN:

- Unterwasseraushub: 450 m³
- Bodenanker: 25 Stück/550 m
- Kantenschutzprofilstahl: 100 m
- Stahlschalung Riegel: 16 t
- Unterwasser-Spriesse – Stahlkasten: 175 m
- Konstruktionsbeton: 140 m³
- Unterwasserbeton: 100 m³
- Armierung: 50,5 t

SRH Hafenbahnprojekte



HAFENFIRMEN INVESTIEREN IN NACHHALTIGKEIT

Die im Hafen ansässigen Unternehmen investieren in eine **nachhaltige Zukunft** der Rheinhäfen. Im Hafen Kleinhüningen investiert Rhenus Port Logistics in eine neue Umschlagshalle mit fünf Kränen und einer Tragkraft von bis zu 32 t. Ein Hallenabschnitt ist für den Umschlag und die Lagerung empfindlicher Stahlprodukte vollständig isoliert. Der Bau des Terminals 4 ist trimodal (Schiff – Bahn – Lkw) ausgerichtet und ermöglicht einen **effizienten und klimafreundlichen Güterumschlag**. Auf dem Dach ist eine **Photovoltaikanlage** installiert, die jährlich rund 2,4 Mio. Kilowattstunden Strom erzeugt und damit den **gesamten Jahresstrombedarf der Rhenus Port Logistics** deckt.



Im Hafen Birsfelden hat das Unternehmen **Birsterminal AG** die rund 19 000 m² grosse Sanierungs- und Umschlagshalle von der Roche-Baustelle Kesslergrube gekauft. Die Halle wurde rund 7 Jahre für die Sanierung der dortigen Deponie verwendet und wird künftig, nach deren Umzug von Grenzach nach Birsfelden, für den Güterumschlag, die Produktion und weitere Projekte mit Zugang zum **trimodalen Logistikplatz Birsfelden** ihre neue Verwendung finden. Auch diese Halle wird im Jahr 2024 mit einer rund 10 000 m² umfassenden **Photovoltaikanlage** auf dem Dach ausgerüstet.

Martin Ticks, CEO Birsterminal AG, Richard Hürzeler, Projektverantwortlicher Kesslergrube von Hoffmann-La Roche AG, und Rolf M. Vogt, Inhaber Birsterminal AG





AHOI CAPTAIN

NAUTISCHE BERUFE AN DER BASLER BERUFSMESSE

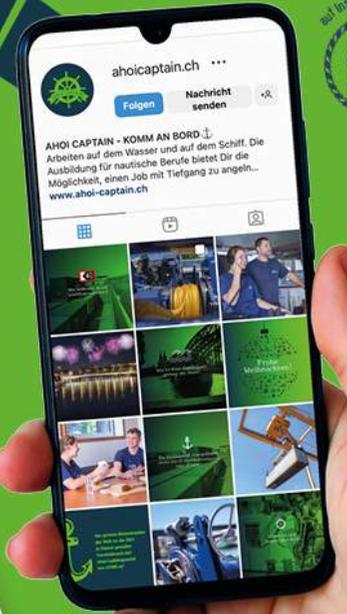


Nachdem die Europäische Union die Ausbildungen zum Matrosen bzw. zur Matrosin überarbeitet hatte, musste die Schweiz nachziehen. Innerhalb von neun Monaten wurden aus den bisherigen Lehrgängen **zwei neue Berufsbilder** erarbeitet und verabschiedet:

- **Nautische Fachfrau/Nautischer Fachmann EFZ**
- **Kapitän:In EFZ**

Die neuen Ausbildungen gaben den Anstoss für einen **Branchenauftritt an der Basler Berufs- und Weiterbildungsmesse**. Unter dem gemeinsamen Titel (White Label) «AHOI CAPTAIN» traten die SRH gemeinsam mit der **Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS)** und den Unternehmen **Unibarge, Danser Switzerland** und **River Advice** an der Messe auf. Die Berufsmesse begann mit einer kleinen Eröffnungsfeier des Gemeinschaftsstandes. Nationalrat **Mustafa Atici**, welcher zugleich das Patronat des Standes übernahm, eröffnete den Stand mit einer Ansprache, darauf folgten Grussworte von Hafendirektor **Florian Röthlingshöfer** und **Manuela van Zelst** von Unibarge.

Der dreitägige Auftritt war in vielerlei Hinsicht ein grosser Erfolg. Von den interessierten Jugendlichen wurde der Stand nahezu überrannt. «Was? Man kann eine Lehre zum Kapitän machen? Hier in Basel!», so ähnlich waren viele Reaktionen. Besondere Höhepunkte am Stand waren **zwei Schiffssimulatoren** und das **Tau-Werfen**, die sich beide grosser Beliebtheit erfreuten. Mit dabei waren auch **zwei Auszubildende**: Melina (1. Lehrjahr, SRH) und Alice (3. Lehrjahr, Danser), die den Standbesuchenden mit ansteckender Begeisterung vom Berufsalltag erzählten und **geduldig Rede und Antwort standen**. Ebenso gross war das Interesse der regionalen und nationalen **Medien**, die prominent über die neuen Berufsbilder berichteten. Mit dem gemeinsamen Messeauftritt wurde der Grundstein für den Ausbau der kooperativen Ausbildungsplattform gelegt. Zwischenzeitlich können sich Interessierte auf der Website www.ahoi-captain.ch über die Ausbildungen informieren. Weitere Reedereien, die Teil des Ausbildungsverbundes werden wollen, sind herzlich eingeladen, sich beim SVS zu melden.



WASSERSTOFF ALS CHANCE FÜR DIE ZUKUNFT

Die Transformation zu nachhaltigen, klimaneutralen Energieträgern stellt eine grosse Chance und Herausforderung unserer Zeit dar. Über die Steigerung der Energieeffizienz und den Ausbau von nationaler, grüner Stromproduktion hinaus wird es auch in Zukunft **Importe von Energie in die Schweiz** brauchen. Die Rheinschifffahrt und die Schweizerischen Rheinhäfen können auf diesem Weg einen bedeutenden Beitrag leisten, um die neuen Energieträger der Zukunft in die Schweiz zu bringen. Zusammen mit Partnern aus der Energiebranche und der Industrie wurde 2021 der Wasserstoff-Hub Schweiz mit dem Ziel gegründet, ein Wasserstoff-Ökosystem in und rund um den Rheinhäfen aufzubauen. Mit der durch den Krieg in der Ukraine ausgelösten europäischen Energiekrise nahmen die weltweiten Investitionstätigkeiten in die Produktion von **grünem Wasserstoff** massiv zu. Gleichzeitig werden in der Europäischen Union die Planungen für ein europäisches Wasserstoff-Versorgungsnetz beschleunigt. Um

den Anschluss an dieses Versorgungsnetz für grünen Wasserstoff sicherzustellen, haben sich Wirtschaft und Verbände grenzüberschreitend aus der Region zu einer **trilateralen Wasserstoffinitiative** zusammengeschlossen. An der Gründungsveranstaltung im elsässischen Vogelgruen sprachen sich Vertreterinnen und Vertreter aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland für den Aufbau einer grenzüberschreitenden **nachhaltigen Wasserwirtschaft** aus. Regierungsrat Kaspar Sutter hob in seiner Ansprache die Möglichkeiten hervor, mit Wasserstoff als einen Baustein der Energiewende die Pariser Klimaziele für den gemeinsamen Wirtschaftsraum zu erreichen. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Partner des Wasserstoff-Hub Schweiz sind Teil der Initiative und sehen grosses Potenzial, rund um die Häfen ein Ökosystem für die Produktion, Logistik, Speicherung und Nutzung von grünem Wasserstoff und Wasserstoffprodukten (z. B. grünem Methanol) aufzubauen.



3H2-Konferenz Gruppenfoto, rechts: RR Kaspar Sutter © Handelskammer beider Basel



ENTSORGUNGSLAISTUNGEN BIBO REGIO

| | 2022 | 2021 |
|--|--------------------|--------------------|
| Anzahl Service-Einsätze | 382 | 383 |
| ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A | | |
| Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle | 497 m ³ | 486 m ³ |
| Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle | 22 t | 25 t |
| Separiertes Altöl durch Ölabscheider | 206 m ³ | 179 m ³ |
| ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B | | |
| Abfälle aus dem Ladungsbereich | 0 m ³ | 0 m ³ |
| ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C | | |
| Sonstige Sonderabfälle | 7,8 t | 10 t |

Anmerkung: Der BIBO REGIO war im Jahr 2022 vier statt eine Woche ausser Betrieb. Der Jahresservice betrug infolge einer Reparatur an der Hauptmaschine zwei statt eine Woche. Die Vorbereitung zur Zwischenbesichtigung (Tankreinigung) sowie die Zwischenbesichtigung in Speyer betrug insgesamt zwei Wochen.

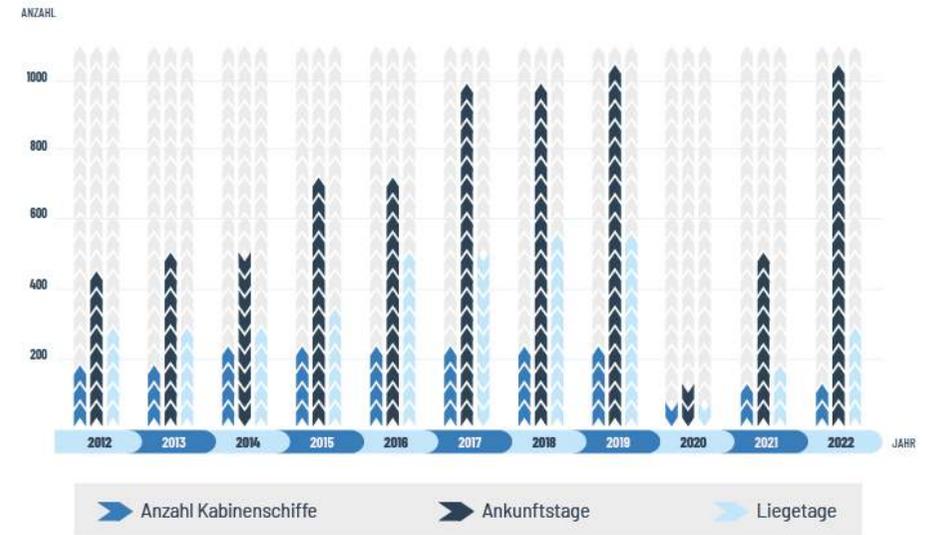
PERSONEN-SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr International Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

| | 2022 | 2021 | 2020 |
|-----------------------|------|------|------|
| Ankünfte | 1047 | 479 | 127 |
| Liegetage | 313 | 181 | 20 |
| Anzahl Kabinenschiffe | 125 | 87 | 34 |

Regionaler Ausflugsverkehr Anzahl Fahrgäste

| | 2022 | 2021 | 2020 |
|----------------|---------|--------|--------|
| Kursfahrten | 82 764 | 40 899 | 29 567 |
| Charterfahrten | 20 314 | 3 802 | 496 |
| Total | 103 078 | 44 701 | 30 063 |



KABINENSCHIFFFAHRT IST WIEDER ZURÜCK

Grosses Aufatmen bei der internationalen Kabinenschiffahrt und beim regionalen Ausflugsverkehr: Während die Jahre 2020 und 2021 buchstäblich ins Wasser fielen, konnten 2022 wieder sehr gute Buchungsstände registriert werden. Die Zahlen liegen noch nicht auf Vor-Corona-Niveau, da insbesondere in Asien und Amerika 2022 wei-

terhin Reiseeinschränkungen in Kraft waren. Aber das Berichtsjahr zeigt, dass die Reiselust für Ferien auf dem Rhein wieder zurück ist. Auch beim regionalen Ausflugsverkehr sind die Gäste zurück. Über 100 000 Gäste konnten 2022 empfangen werden. Insbesondere die Erlebnis- und Charterfahrten entwickeln sich sehr erfreulich.



HAFENBEHÖRDE IN ZAHLEN

| PATENTPRÜFUNGSKOMMISSION | | 2022 | 2021 |
|--|---------------|------|------|
| Patentprüfung / Streckenzeugnis / Streckenverlängerung | teilgenommen: | 52 | 28 |
| | bestanden: | 31 | 19 |
| Radarpatentprüfung | teilgenommen: | 6 | 10 |
| | bestanden: | 4 | 10 |
| ADN-Prüfung (Gefahrguttransport auf Rhein) | teilgenommen: | 19 | 8 |
| | bestanden: | 18 | 4 |
| SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION | | 2022 | 2021 |
| Nachuntersuchungen | | 6 | 2 |
| Untersuchung von Amtes wegen | | 4 | 3 |
| Sonderuntersuchung | | 1 | 1 |
| Attest abgelaufen / vorläufige Ausstellung | | 0 | 1 |
| Neuausstellung eines ADN-Zulassungszeugnisses | | 4 | 4 |
| Ersatz ADN-Zulassungszeugnis | | 1 | 0 |
| SCHIFFSEICHAMT BASEL | | 2022 | 2021 |
| Eichaufträge | | 297 | 297 |
| Verlängerung Eichscheine | | 1 | 2 |
| Neuausstellung Eichscheine | | 0 | 0 |
| RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE | | 2022 | 2021 |
| Güterschiffe | | 55 | 54 |
| Schlepp- und Schubboote | | 8 | 9 |
| Fahrgastschiffe | | 6 | 5 |
| - Tagesausflugschiffe | | 203 | 200 |
| - Kabinenschiffe | | 9 | 10 |
| Übrige Schiffe / Spezialschiffe | | 281 | 278 |
| Total der Schweizer Flotte | | | |



SPH

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT



Die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht (SPH) der Schweizerischen Rheinhäfen ist als Schifffahrtspolizeibehörde auf Strom und Hafengewässern für die Grossschifffahrt (Schiffe ab 20 m Länge) auf dem Rhein und in dieser Funktion für deren Überwachung zuständig. Ihr Zuständigkeitsbereich erstreckt sich von der Landesgrenze (Rhein-km 170,00) bei Basel bis zur Strassenbrücke Rheinfelden (Rhein-km 149,00). Sie ist somit für die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt aktiv.

Die SPH kontrolliert die internationalen und nationalen Vorschriften für die Rheinschifffahrt sowie die Sicherheitsstandards bei den Schiffen und der Besatzung, beim Umschlag und den Anlagen. Sie arbeitet dabei eng mit den zuständigen Staatsanwaltschaften, Kantonspolizeibehörden und dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) zusammen. Bei Officialdelikten unterstützt und berät sie jeweils die zuständige Kantonspolizei und Umweltbehörde in nautisch-schiffstechnischen Belangen. Als Hafenaufsicht sorgt sie bei ihren Patrouillen an Land und auf dem Wasser für Ordnung und Sicherheit in den Hafengebieten.



FÄLLE

- 12 Aufstellungen/Überprüfungen von Signalisationen bei Baustellen
- 9 CDNI-Kontrollen und -Schulungen Hafenfirmer
- 7 Gewässerverschmutzungen
- 4 Widerhandlungen gegen die Hafenordnung
- 7 SVG-Übertretungen/Verkehrsunfall im Hafengebiet
- 4 Widerhandlungen gegen die RheinSchPV
- 4 Havarien mit Sachschäden
- 4 Halterermittlungen (LKW/PKW)
- 3 Kontrollen i. S. Schiffsregisterrecht, spez. Anlässe
- 2 Personentransporte i. S. Geotest mit ALLEGRA
- 2 Beschädigungen Uferböschung
- 2 Kontrollen Rettungsmittel BL/BS
- 2 Anzeigen; Abbrennen von Feuerwerk im Hafengebiet und Sachbeschädigung Hafenstrasse 4
- 2 CDNI-Schwerpunktkontrollen (Bordklaranlagen)
- 2 Unterstützung internationale Rechtshilfe für DE & FR
- 1 Entgleisung Zugkombo HBSAG
- 1 Unbewilligter Drohnenflug Hafengebiet BS
- 1 Weiterfahrverbot
- 1 Pegelschwankung Schleuse Birsfelden
- 1 Ermittlung Abgabe Restladung TMS
- 1 Beinah-Havarie TMS/Fähre
- 1 Falsches Anlegemanöver; FGS Kopf zu Tal

SCHIFFSKONTROLLEN

- 32 Gütermotorschiffe
- 67 Fahrgast- und Kabinenschiffe
- 31 Tankmotorschiffe
- 3 Mehrzweckboote
- 4 Schwerpunktkontrollen mit BAZG/SPH

EINSÄTZE MIT MZB ALLEGRA

- 49 Patrouillen-, Einsatz- und Ausbildungsfahrten
- 3 Teilnahmen an Veranstaltungen



BIBO REGIO

WERFTAUFENTHALT IN SPEYER

In regelmässigen Abständen steht bei den Arbeitsschiffen der SRH der **Werftbesuch** an. Anfangs Mai war das **Umweltschiff BIBO REGIO** an der Reihe. Auf der Schiffswerft Braun in **Speyer** (Deutschland) wurde durch **DNV** (internationale Klassifikationsgesellschaft und Dienstleister) eine Zwischenbesichtigung durchgeführt. Die Gesellschaft mit Sitz in Bærum (Norwegen) bietet **technische Beratung, Ingenieurdienstleistungen, Zertifizierungen** und **Beratung im Risikomanagement** an. Eine Zwischenbesichtigung wird von der Klassifikationsgesellschaft innerhalb der Periode von 5 Jahren zwischen der Attest-Erneuerung gefordert, um die **hohen Standards** und **Anforderungen an Tankschiffe** zu gewährleisten. Bei der Besichtigung wurden unter anderem die Bereiche Vor- und Achterpiek, Separator-Raum,

die Ladetanks und der Maschinenraum geprüft. Zusätzlich wurde durch die Schiffswerft die Schiffsschraube nachgeschliffen und die Ruderanlage inspiziert. An der bordeigenen Kläranlage für die Reinigung des angenommenen Bilgenwassers konnte der Jahresservice durch die **Firma Bouygues** durchgeführt werden. Der Schiffsrumpf wurde durch die Besatzung gereinigt und mit einem neuen Anstrich versehen.

Im Anschluss erstellte die Klassifikationsgesellschaft einen **Untersuchungsbericht, welcher positiv ausfiel**. Das Umweltschiff BIBO REGIO machte sich am 6. Mai frühmorgens um 04:00 Uhr wieder auf den Weg nach Basel, um weiterhin wertvolle, von den Schiffsbesatzungen geschätzte **Entsorgungsdienstleistungen** im Kontext des CDNI und des Umweltschutzes zu leisten.



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

Motorleistung: 1 x 150 kW (204 PS)

Propeller: 1

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





HOHER BESUCH IM HAFEN!



Bundesrätin **Simonetta Sommaruga** und die deutschsprachigen **UmweltministerInnen** besuchten im Juli Basel und die Rheinhäfen. Die Sitzung der Ministerinnen aus Deutschland, Österreich, Liechtenstein, Luxemburg und der Schweiz fand im **Hafenmuseum** statt. Anschliessend fuhr die Delegation mit dem **Schub- und Schleppboot SSB WILD MAA** durch den Hafen und die Stadt.

Bundesrätin Simonetta Sommaruga und die Ministerinnen liessen es sich nicht nehmen, mit dem Arbeitsschiff der Schweizerischen Rheinhäfen **unter fachkundiger Anleitung durch die Mittlere Brücke** zu fahren. Das Erlebnis war einzigartig.

HAFEN ROTTERDAM

ABSICHTSERKLÄRUNG ERNEUERT

In Anwesenheit von Bundesrätin Simonetta Sommaruga haben die Schweizerischen Rheinhäfen, der Logistikcluster Region Basel und der Seehafen Rotterdam im März ihre **Kooperation zur Zusammenarbeit in Rotterdam** erneuert. Mit der Unterzeichnung einer erneuerten Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) wird man sich in den nächsten Jahren noch intensiver für die **Digitalisierung, grüne Energieträger** und die **nachhaltige Gestaltung des wichtigen Güterkorridors Rotterdam-Basel-Genua** einsetzen.

Als neue Themen gegenüber der Vereinbarung von 2016 werden die Nutzung von **Wasserstoff** als zukünftigen Treibstoff für den Güterverkehr, die **Kreislaufwirtschaft** und eine **effiziente Abwick-**

lung der Binnenschifffahrt aufgenommen. Auch eine weitere Abstimmung zwischen den digitalen Hafenmanagement-Systemen **RiverPorts Planning und Information System** (RheinPorts) und **Portbase** (Rotterdam) bleibt ein Schwerpunkt des zukünftigen Austauschs. Weiterhin ist es den Häfen ein grosses Anliegen, mit einem **Ausbau intermodaler Logistikinfrastrukturen**, wie dies mit dem trimodalen Containerterminal Gateway Basel-Nord mit Schiffsanschluss (Hafenbecken 3) geschieht, den Gütertransport mit Binnenschiff und Bahn zu fördern.

Das Transportvolumen zwischen der Schweiz und Rotterdam wird mit **über 50 Prozent per Binnenschifffahrt** abgewickelt, ein Drittel per Zug und nur 1 % per Lastwagen.

Foto linke Seite oben: v.l.n.r.: Deborah Strub (Vorsitzende Logistik Cluster Region Basel), Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Matthijs van Doorn (Kommerzieller Geschäftsführer des Hafenbetriebs Rotterdam) und Martina Gmür (Verwaltungsratspräsidentin der Schweizerischen Rheinhäfen). Foto unten: v.l.n.r.: Ministerin Joëlle Welfring (Luxemburg), Ministerin Sabine Monauni (Liechtenstein), Steven Leisenberg (Teamleiter Lotsen) und Bundesrätin Simonetta Sommaruga im Steuerhaus auf dem SBB WILD MAA.



GESCHÄFTS- LEITUNG NEU AUFGESTELLT

Seit zwei Jahren leitet **Florian Röthlingshöfer** die Schweizerischen Rheinhäfen als Direktor. Mit **Daniel Hoefler** als Bereichsleiter «Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn» konnte die Nachfolge von Sabine Villabruna erfolgreich besetzt werden. Neu ist **Alexandra Mungenast** als Bereichsleiterin «Recht und Entwicklung» zur Geschäftsleitung gestossen und komplettiert damit die Geschäfts-

leitung, nachdem Florian Röthlingshöfer aus dieser in die Direktion gewechselt hatte. **Roland Blessinger** führt den Bereich «Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement». Unverändert steht **Martin Nusser** als stellvertretender Direktor dem Bereich «Finanzen, Personal und Services» vor. Schliesslich führt **Daniel Kofmel** weiterhin den Bereich «Schifffahrt und Hafenbetrieb».



V.l.n.r. Daniel Hoefler, Daniel Kofmel, Martin Nusser, Florian Röthlingshöfer, Roland Blessinger und Alexandra Mungenast

VERWALTUNGSRAT AUF FACHEXKURSION IN DUISBURG

Der Verwaltungsrat und ein Teil der Geschäftsleitung trafen sich im September im Rahmen einer Fachexkursion mit dem **Vorstand von Duisport – Duisburger Hafen AG**. Die Delegationen tauschten sich über die **Themen Digitalisierung und Hafenentwicklung** aus. Auf dem Programm stand neben einer Hafenrundfahrt auch der Besuch im **DST-Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V.** der Universität Duisburg-Essen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates stellten dabei ihre Navigationsfähigkeiten durch die Stadt Basel im Schiffsführerstand eines **Schiffsimulators** unter Beweis.



LOHNGLEICHHEITSANALYSE DURCHFÜHRT UND LOHNCHARTA UNTERZEICHNET

Auf freiwilliger Basis und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben haben die Schweizerischen Rheinhäfen eine **Lohnvergleichsanalyse** mit dem **Standard-Tool des Bundes «LOGIB»** durchgeführt. Die Analyse kam dabei zu folgendem Ergebnis:

Im Durchschnitt verdienen Frauen 2,6 % mehr als Männer. Die Basis bildet der auf Vollzeit standardisierte Gesamtverdienst für 63 Mitarbeitende, davon 28 (44,4 %) Frauen und 35 (55,6 %) Männer im Referenzmonat Januar 2022. **Der Lohnunterschied ist nicht signifikant** und die Lohngleichheit somit gegeben. Die Resultate stellen eine weitere Bestätigung dar, ein fairer Arbeitgeber zu sein.

Durch den Verwaltungsrat wurde im März eine Lohncharta für staatsnahe Betriebe unterzeichnet. Die Charta verpflichtet, **die Gleichstellung weiter voranzutreiben** und die Lohngleichheit regelmässig zu überprüfen.

Lohncharta
hier nachlesen:



Gastgeber Martin Ticks, CEO Birsterminal, und Florian Röhrlingshöfer, Direktor SRH



HAAFEMÄHLI:

HAFENAMBIENTE PAR EXCELLENCE

Das traditionelle Haafemähli fand im September 2022 auf dem Areal von **Birsterminal im Birsfelder Hafen** statt. Umgeben von Containern und Kränen trafen sich **Gäste aus Politik, Hafenwirtschaft und Behörden zum jährlichen Austausch**. Während des Apéros konnten die Teilnehmenden einen Blick **hinter die Kulissen** bei Birsterminal werfen. Die Führungen stiessen bei den Gästen

auf grosses Interesse. Im Festzelt wurde der Abend durch die **Ansprache von Martina Gmür**, Verwaltungsratspräsidentin der SRH, eröffnet. Es folgten weitere Ansprachen vom Gastgeber **Martin Ticks**, CEO Birsterminal, und Regierungsrat **Thomas Weber**. Umgeben vom inspirierenden Hafenumfeld wurde der Anlass für gute Gespräche und wertvollen Austausch genutzt.



Unterstützung durch SRH-Mitarbeitende: Das Emplangs-Team steht bereit.

Alle Bilder:



Peter Hartmann, 2. Vizepräsident des Landrates, Landratspräsidentin Lucia Mikeler Knaack und Ständerätin Maya Graf (v.l.n.r.)



Festzelt umgeben von Kränen und Containern auf dem Birsterminal-Areal



Peter Riebli, Landrat und Fraktionspräsident SVP, Regierungsrätin Kathrin Schweizer, Botschafter Paul R. Seger und Martina Gmür, Verwaltungsratspräsidentin SRH, stossen gemeinsam an. Im Hintergrund Rolf M. Vogt, Inhaber Birsterminal AG.



Die Betriebsführung war ein sehr beliebter Programmpunkt.

FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2022

Geschäftsjahr 2022 nimmt Kurs auf Vor-Pandemie-Niveau

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). Der Betriebserfolg liegt um 1,57 % über dem Vorjahr.

Besonderheiten

Die finanzielle Lage des Vorsorgewerkes der SRH (Pensionskasse) hat aufgrund der wirtschaftlichen Lage Abstriche zu verzeichnen. Der Deckungsgrad liegt nun bei 103,7 % (Vorjahr 113,0 %).

Die Hotel- und Kabinenschiffahrt hat im Jahr 2022 nahezu einen Stand wie vor der Pandemie erreicht.

Ertrag

Die Erträge aus Baurechtszinsen sind aufgrund von Vertragsumstellungen 2,92 % tiefer als im Vorjahr. Das Geschäftsjahr 2022 war von einem langanhaltenden Niedrigwasser betroffen, weshalb die Erträge aus den Hafengebühren 4,98 % unter dem Vorjahr liegen.

Die weiteren übrigen betrieblichen Erträge liegen 51,47 % über dem Vorjahr. Der grösste Teil des Ertragsanstieges ist der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt zuzurechnen.

Gesamthaft hat der Betriebsertrag um 2,96 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Aufwand

Der Personalaufwand entspricht im Berichtsjahr dem genehmigten Personalbudget (+0,2 %).

Die meisten Aufwandspositionen, wie Reise- und Repräsentationsspesen, Energie und Wasser, Entsorgungsaufwand sowie Werbung und Kundenbetreuung, nähern sich wieder den Werten vor der COVID-19-Pandemie an.

Die Position Fahrzeuge hat um 19,89 % gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Dies ist auf den deutlich geringeren Einsatz des Schlepp- und Schubbootes WILD MAA zurückzuführen. Im Vorjahr war es während der Hochwasserphase deutlich mehr beansprucht.

Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Wertemässig bewegen sich die Abschreibungen auf Vorjahresniveau.

Gesamthaft hat der Betriebsaufwand um 5,53 % zugenommen. Die Gründe hierfür sind im Wesentlichen auf die wieder vermehrt stattfindende Kabinenschiffahrt und den damit einhergehenden erhöhte Energie-/Wasserbezug sowie die Entsorgungsleistungen zurückzuführen.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2022 vorgenommen:

- Hafengebühren 3
- Passagierboot-Terminal Klybeckquai, Grundausstattung und dazugehörige Infrastrukturen
- Belagsanierung in allen Hafengebühren
- Anhebung Hafengebührenbrücke Hafengebühren 2
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2022 haben die SRH gesamthaft 5 677 TCHF investiert.

Ergebnis

Das betriebliche Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 121 TCHF gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Nach Auflösung der Rückstellung für Massnahmen zur Covid-19-Krise über 200 TCHF liegt das Jahresergebnis ebenso um rund 121 TCHF über dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassener Flächen des Hafens beträgt 7 600 TCHF.

ERFOLGSRECHNUNG 2022

| | Anmerkung im Anhang | 2022 CHF | 2021 CHF |
|---|------------------------|--------------------|--------------------|
| Arealbewirtschaftung | | 16 097 064 | 16 581 971 |
| Hafenabgaben | | 3 869 480 | 4 072 151 |
| Übrige betriebliche Erträge | | 4 053 390 | 2 675 982 |
| Betriebsertrag | | 24 019 934 | 23 330 103 |
| Personalaufwand | 3 | -7 165 558 | -6 998 383 |
| Reise- und Repräsentationsspesen | | -136 189 | -69 220 |
| Verwaltungsrat | | -74 500 | -86 578 |
| Infrastrukturaufwand | | -1 453 545 | -1 422 822 |
| Fahrzeuge | | -245 405 | -306 351 |
| Sachversicherungen und Schäden | | -287 899 | -295 146 |
| Energie, Wasser, Entsorgung | | -851 938 | -473 024 |
| Büromaterial, Drucksachen, Telefon, Porti | | -103 244 | -112 755 |
| Beiträge an Organisationen | | -94 819 | -192 428 |
| Informatik | | -390 021 | -332 414 |
| Beratung und Entwicklung | | -528 870 | -537 684 |
| Werbung und Kundenbetreuung | | -262 881 | -132 647 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | | -75 401 | -105 426 |
| Betriebsaufwand | | -11 670 270 | -11 058 300 |
| Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Finanzerfolg | | 12 349 664 | 12 271 804 |
| Abschreibungen | 2 | -4 378 117 | -4 421 151 |
| Betriebsergebnis vor Finanzerfolg | | 7 971 547 | 7 850 653 |
| Finanzertrag | | 251 | 462 |
| Finanzaufwand | | -160 279 | -160 504 |
| Finanzerfolg | | -160 028 | -160 042 |
| Betriebsergebnis | | 7 811 519 | 7 690 611 |
| Massnahmen zur Covid-19-Krise | 7 | 200 000 | 200 000 |
| Jahresergebnis¹ | | 8 011 519 | 7 890 611 |

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

BILANZ 2022

| | Anmerkung im Anhang | 2022 CHF | 2021 CHF |
|--|------------------------|--------------------|--------------------|
| AKTIVEN | | | |
| Flüssige Mittel | | 8 873 606 | 9 093 187 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 2 | 2 082 791 | 2 191 357 |
| Übrige kurzfristige Forderungen | 2 | 563 931 | 617 286 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | | 117 139 | 85 882 |
| Umlaufvermögen | | 11 637 467 | 11 987 713 |
| Beteiligungen | 4 | 1 968 009 | 1 150 214 |
| Darlehen gegenüber Beteiligungen | | 29 958 910 | 29 958 910 |
| Immaterielle Wirtschaftsgüter | 2 | 1 466 434 | 1 003 102 |
| Mobile Sachanlagen | 2 | 17 429 777 | 15 518 178 |
| Immobilien Sachanlagen | 2 | 43 084 782 | 44 182 362 |
| Anlagevermögen | | 93 925 913 | 91 810 766 |
| Total Aktiven | | 105 563 380 | 103 798 479 |
| PASSIVEN | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 2 954 537 | 1 605 878 |
| Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | | 149 598 | 296 606 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | | 62 500 | 57 500 |
| Rückstellungen | 2 | 1 374 000 | 1 327 171 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | | 4 540 635 | 3 287 255 |
| Dotationskapital | | 87 443 438 | 87 443 438 |
| Gesetzliche Gewinnreserven | | 5 584 000 | 5 169 000 |
| Gewinnvortrag | | 3 787 | 8 175 |
| Jahresergebnis | | 8 011 519 | 7 890 611 |
| Eigenkapital | | 101 022 744 | 100 511 225 |
| Total Passiven | | 105 563 380 | 103 798 479 |

ERGEBNISVERWENDUNG 2022

| | 2022 CHF | 2021 CHF |
|---|------------------|------------------|
| Gewinnvortrag Vorjahr | 3 787 | 8 175 |
| Jahresergebnis ¹ | 8 011 519 | 7 890 611 |
| Bilanzgewinn | 8 015 306 | 7 898 786 |
| Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses: | | |
| Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ² | 401 000 | 395 000 |
| Ausschüttung an die Kantone | 7 600 000 | 7 500 000 |
| Basel-Stadt (40 %) | 3 040 000 | 3 000 000 |
| Basel-Landschaft (60 %) | 4 560 000 | 4 500 000 |
| Vortrag auf neue Rechnung | 14 306 | 3 786 |

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

² Gemäss Rheinhafen-Vertrag § 26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2022

| | 2022 CHF | 2021 CHF |
|---|-------------------|-------------------|
| Jahresgewinn | 8 011 519 | 7 890 611 |
| Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens | 4 378 117 | 4 421 151 |
| Veränderung Rückstellungen | 46 829 | -146 897 |
| Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung) | 108 587 | 248 946 |
| Veränderung kurzfristige Forderungen | 53 355 | 881 623 |
| Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen | -31 257 | 3 189 |
| Veränderung Verbindlichkeiten | 1 348 560 | 175 005 |
| Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten | -147 008 | 157 487 |
| Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen | 5 000 | -505 530 |
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit | 13 773 681 | 13 123 586 |
| Investitionen in Beteiligungen | -815 795 | 0 |
| Investitionen in Sachanlagen | -4 683 116 | -3 615 285 |
| Investitionen in immaterielle Anlagen | -984 352 | -685 307 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit | -6 483 263 | -4 300 593 |
| Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone | -7 500 000 | -7 030 000 |
| Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit | -7 500 000 | -7 030 000 |
| Veränderung netto flüssige Mittel | -219 581 | 1 792 993 |
| Flüssige Mittel per 1. Januar | 9 093 187 | 7 300 195 |
| Flüssige Mittel per 31. Dezember | 8 873 606 | 9 093 187 |
| Veränderung netto flüssige Mittel | -219 581 | 1 792 993 |

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 963 b) sowie unter Berücksichtigung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni: 2006 – § 28 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

| | 31.12.22 CHF | 31.12.21 CHF |
|---|-------------------|-------------------|
| FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | | |
| Gegenüber Dritten | 1 701 618 | 1 764 270 |
| Gegenüber Beteiligungen | 197 786 | 251 711 |
| Gegenüber Nahestehenden | 313 387 | 305 376 |
| Wertberichtigungen | -130 000 | -130 000 |
| Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 2 082 791 | 2 191 357 |
| ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN | | |
| Gegenüber Dritten | 563 931 | 179 086 |
| Gegenüber Beteiligungen | - | 436 200 |
| Total kurzfristige Forderungen | 563 931 | 617 286 |
| 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 | 1 003 102 | 694 420 |
| Investitionen des Geschäftsjahres | 994 352 | 685 307 |
| Abschreibungen des Geschäftsjahres | -511 020 | -376 825 |
| Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende | 1 486 434 | 1 003 102 |
| MOBILE SACHANLAGEN | | |
| Buchwert am Jahresanfang | 15 516 178 | 15 489 725 |
| Investitionen des Geschäftsjahres | 2 767 032 | 920 774 |
| Abschreibungen des Geschäftsjahres | -853 433 | -894 321 |
| Mobile Sachanlagen am Jahresende | 17 429 777 | 15 516 178 |
| ZUSAMMENSETZUNG | | |
| Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge | 2 087 897 | 2 390 479 |
| Schiffe und Boote | 4 451 907 | 4 705 735 |
| Anlagen im Bau | 10 889 973 | 8 419 964 |
| | 17 429 777 | 15 516 178 |
| IMMOBILE SACHANLAGEN | | |
| Buchwert am Jahresanfang | 44 182 362 | 44 638 055 |
| Investitionen des Geschäftsjahres | 1 918 084 | 2 694 512 |

| | 31.12.22 CHF | 31.12.21 CHF |
|--|-------------------|-------------------|
| Abschreibungen des Geschäftsjahres | -2 950 473 | -3 150 205 |
| Immobilie Sachanlagen am Jahresende | 43 147 973 | 44 182 362 |

ZUSAMMENSETZUNG

| | 31.12.22 CHF | 31.12.21 CHF |
|---|-------------------|-------------------|
| Liegenschaften | 5 677 880 | 6 016 056 |
| Quaianlagen | 15 045 780 | 15 848 527 |
| Kunstabauten | 4 181 436 | 4 297 000 |
| Strassen und Wege | 6 873 086 | 7 366 185 |
| Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen | 11 306 800 | 10 654 594 |
| | 43 084 782 | 44 182 362 |

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

| | 31.12.22 CHF | 31.12.21 CHF |
|---|------------------|------------------|
| Gegenüber Dritten | 2 152 834 | 1 605 978 |
| Gegenüber Beteiligungen | 801 704 | 60 |
| Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2 954 537 | 1 606 038 |

RÜCKSTELLUNGEN

| | 31.12.22 CHF | 31.12.21 CHF |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Ferien-/Überzeitguthaben | 208 200 | 209 100 |
| Massnahmen zur Covid-19-Krise | - | 200 000 |
| Übrige Rückstellungen | 1 165 800 | 918 071 |
| Total Rückstellungen | 1 374 000 | 1 327 171 |

3. Anzahl Mitarbeitende

BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRES DURCHSCHNITT

| | 31.12.22 | 31.12.21 |
|--------------------------|----------|----------|
| Vollzeitstellen | 58 | 57 |
| Auszubildende | 8 | 8 |
| Praktikanten/Studierende | 1 | 1 |

4. Beteiligungen

| FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ | 31.12.22 | | 31.12.21 | |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| | 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 GmbH, Weil am Rhein, D | 49,38 | 49,38 | 66,66 | 66,66 |

5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2022 bei 103,7 % (2021: 113,0 %). Die Performance 2022 liegt bei -9,4 %.

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.

7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Zum Zeitpunkt der Revision und Berichterstattung, Ende März 2023, gibt es keine relevanten Ereignisse zu verzeichnen.

8. Vergütungen

| VERWALTUNGSRAT | | 31.12.22 | 31.12.21 | GESCHÄFTSLEITUNG | | 31.12.22 | 31.12.21 |
|--------------------|---------------|-------------|-----------|---|-----|----------|----------|
| Name | Funktion | TCHF | TCHF | | | TCHF | TCHF |
| Martina Gmür | Präsidentin | 21,5 | 23 | Jahresvollzeitstellen 5,8 (Vorjahr 5,2 Jahresvollzeitstellen) | 979 | 880 | |
| Thomas Weber | Vizepräsident | 17 | 18 | | | | |
| Kaspar Sutter | Mitglied | 12 | 13 | | | | |
| Petra Mösching | Mitglied | 12 | 13 | HONORAR REVISIONSSTELLE | 19 | 19 | |
| Andreas Büttiker | Mitglied | 12 | 13 | | | | |
| Gesamttotal | | 74,5 | 80 | | | | |

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Präsidiums legen die beiden Regierungen BS und BL fest. Die Vergütungen beinhalten Sitzungsgelder in Höhe von 9,5 TCHF.

INFRASTRUKTURRECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2022

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafenaufbaustruktur

| | 2022 TCHF | 2021 TCHF |
|--|--------------|--------------|
| Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen | 4 392 | 4 748 |
| Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt | 2 215 | 2 239 |
| Deckungsbeitrag 1 | 2 177 | 2 509 |
| Abschreibungen | 2 646 | 2 749 |
| Deckungsbeitrag 2 | -469 | -239 |
| Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion Verwaltungsaufwand | 295 | 253 |
| Ergebnis | -764 | -492 |

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 Hafenaufbaustrukturrechnung 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.

Opportunitätsbeiträge der Eigerkantone für alternative Nutzung der Hafenaufbauareale

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

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung

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 3

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Ärchenplatz 4
4052 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als

BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 3

TRETOR AG

notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir, während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

BERICHT DER REVISOREN

Seite 3 von 3

TRETOR AG

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

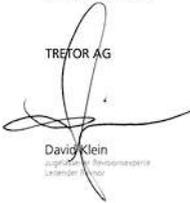
Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem PS-CH 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, 5. April 2023

TRETOR AG


David Klein
angewandte Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor


Adrian Schaller
angewandte Wirtschaftsprüfer
Mitglied des Verwaltungsrates

Beilagen

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

ORGANE



VERWALTUNGSRAT

Martina Gmür, Präsidentin

Thomas Weber, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Kaspar Sutter, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretär

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

GESCHÄFTSLEITUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor

Martin Nusser, Stv. Direktor, Leiter Finanzen, Personal und Services

Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Alexandra Mungenast, Leiterin Recht und Entwicklung seit 1. Juli 2022

Daniel Hoefler, Leiter Areale, Infrastrukturen und Hafensbahn seit 1. Juni 2022

Sabine Villabruna, bis 31. Mai 2022



Verwaltungsrat v.l.n.r.: Petra Mösching, Kaspar Sutter, Martina Gmür, Thomas Weber, Andreas Büttiker





PORT OF
SWITZERLAND

