

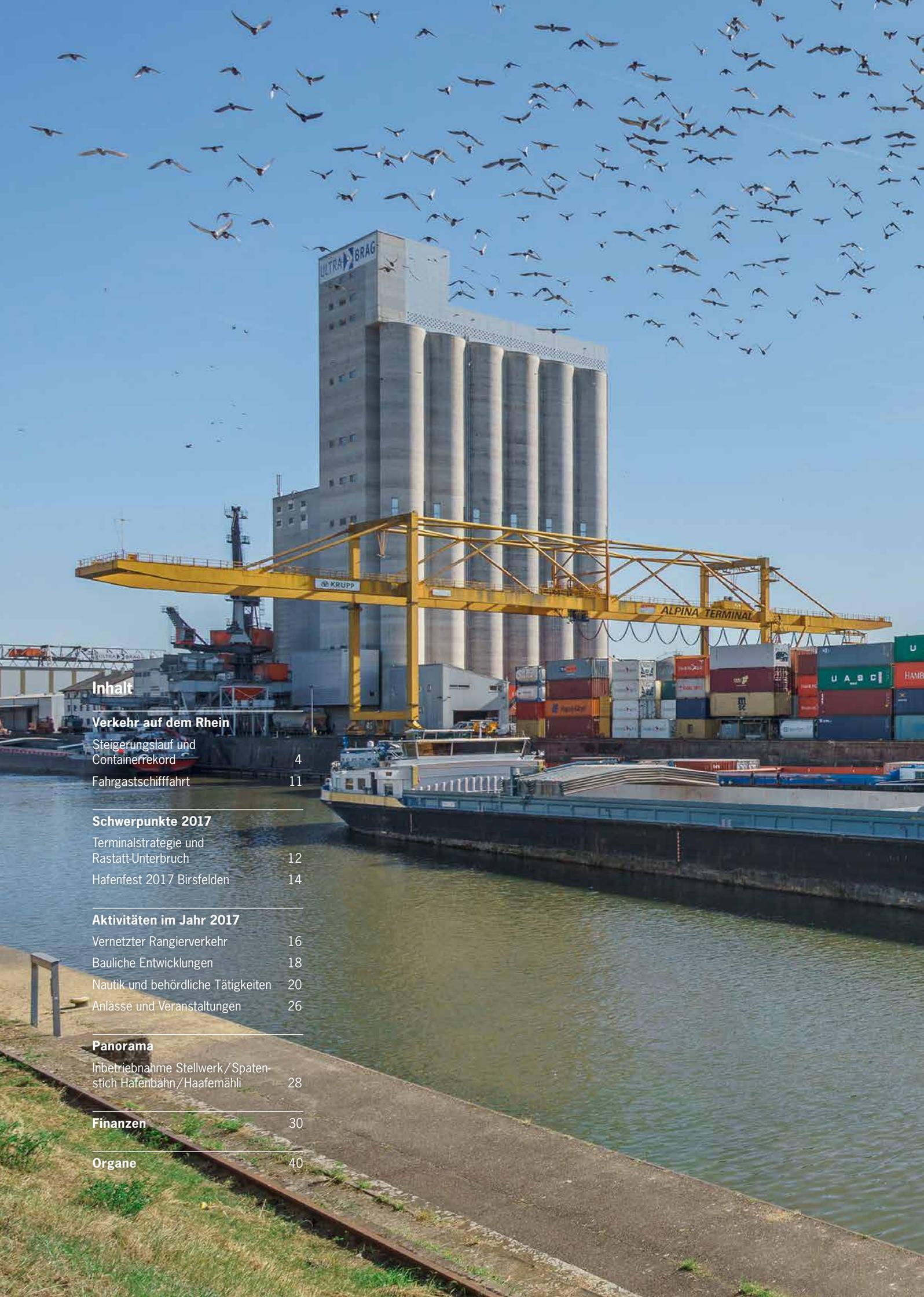


PORT OF
SWITZERLAND

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2017





Inhalt

Verkehr auf dem Rhein

Steigerungslauf und Containerrekord	4
Fahrgastschiffahrt	11

Schwerpunkte 2017

Terminalstrategie und Rastatt-Unterbruch	12
Hafenfest 2017 Birsfelden	14

Aktivitäten im Jahr 2017

Vernetzter Rangierverkehr	16
Bauliche Entwicklungen	18
Nautik und behördliche Tätigkeiten	20
Anlässe und Veranstaltungen	26

Panorama

Inbetriebnahme Stellwerk/Spatenstich Hafenbahn/Haafemähi	28
--	----

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

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

Unterbruch Rastatt bestätigt Nutzen des trimodalen Gateways Basel Nord

Die Umschlagszahlen in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) erfuhren im Verlauf des Jahres 2017 einen veritablen Steigerungslauf. Nach einem schwachen 1. und 2. Quartal konnte der Rückstand bis Ende Jahr beinahe aufgeholt werden. Mit 137 529 TEU übertraf der Containerverkehr sogar die Rekordwerte des Vorjahres (+4,4%). Ein entscheidender Faktor für diese Steigerung im 2. Halbjahr war der Unterbruch der Rheintalbahnstrecke bei Rastatt (DE). Die Rheinschifffahrt reagierte rasch und flexibel auf diesen logistischen GAU und konnte Verkehre, welche sonst über die anderen Verkehrsträger geführt werden, übernehmen.

Mit 5,8 Mio. Tonnen lag der gewichtsmässige Güterumschlag Import/Export 2017 knapp unter dem Vorjahr (-1,8%). Das Jahr war geprägt durch das Niedrigwasser im 1. Quartal und im Gegensatz zu den Containerverkehren war der «Rastatt-Effekt» hier nicht gleich wirksam.

Insgesamt schliesst die Unternehmensrechnung bei einem Umsatz von 24,5 Mio. CHF mit einem Jahresergebnis von 9,1 Mio. CHF (+11,3%) ab, welches der flexiblen Baurechtsverzinsung für die den SRH seitens der Kantone BL und BS für die zur Hafennutzung überlassenen Flächen entspricht.

Bund bekennt sich zu den Rheinhäfen

Eine volkswirtschaftliche Studie von BAK Basel macht es deutlich: Die SRH sind von grosser Bedeutung für die regionale und nationale Volkswirtschaft. Mit über 3000 direkten Arbeitsplätzen und einer Bruttowertschöpfung von 1,1 Mia. CHF sind die Schweizerischen Rheinhäfen und die ansässigen Unternehmen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und Aussenhandelskatalysator für die Region Nordwestschweiz und die ganze Schweiz. Mit den Zukunftsprojekten, unter anderem dem Gateway Basel Nord inklusive Hafenbecken 3 sowie der engeren logistischen Vernetzung mit Schweizerhalle und Salina Raurica, schaffen die SRH in den kommenden Jahren neue Arbeitsplätze und stärken die trimodalen Logistikketten. Mit einem realisierten Terminal Basel Nord übrigens, hätten während des Unterbruchs

in Rastatt noch deutlich mehr Güter den Weg über den Rhein und ab Basel den Weg auf die Bahn gefunden.

Im Berichtsjahr konnten die Eigerkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und die SRH mit dem Bund eine Absichtserklärung unterzeichnen, in welcher sich die Eidgenossenschaft zur Weiterentwicklung der Rheinhäfen und insbesondere zur Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 bekennt. Der Bund beabsichtigt weiter, sich mittelfristig an der strategisch bedeutenden Hafeninfrastruktur zu beteiligen. Dieses Bekenntnis zu den Rheinhäfen bildet einen Meilenstein für die nationale Bedeutung der Rheinschifffahrt.

Gegen Jahresende kam es aufgrund des Rücktritts von Michael Lyons zu einem Wechsel in der Geschäftsleitung der SRH. Für die Nachfolge konnte eine interne Lösung gefunden werden. Daniel Kofmel übernimmt die Funktion des Bereichsleiters Schifffahrt und Hafenbetrieb und wurde in die Geschäftsleitung berufen. Wir danken Michael Lyons für sein grosses Engagement und wünschen Daniel Kofmel in der neuen Funktion viel Erfolg.

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind voll auf Kurs und mit ihren zahlreichen Projekten in einer herausforderungsvollen, temporeichen Transformationsphase. Wir danken allen Partnern und den Mitarbeitenden herzlich für das Engagement und wünschen auch künftig viel Freude an der täglichen Arbeit zur Weiterentwicklung der Rheinhäfen und der Rheinschifffahrt.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor



Steigerungslauf und Container-Rekord

Mit knapp 5,8 Mio.t erreichte der gesamte Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen 2017 nahezu den Vorjahreswert. Mit fast 120 000 TEU übertraf der wasserseitige Containerverkehr 2017 um 4,1 % sogar den Rekord des Vorjahres. Beides ist bemerkenswert, war das 1. Quartal des Berichtsjahres doch durch eine ausserordentliche Niederwassersituation mit entsprechend tiefen Umschlagswerten geprägt. Einen starken Kompensationseffekt hatte natürlich die Unterbrechung der Bahnstrecke bei Rastatt. Auf gutem Niveau konsolidierten sich die Verkehre von Mineralölprodukten, wobei auch hier ein eigentlicher Steigerungslauf festzustellen ist. Der Bereich Landwirtschaftliche Erzeugnisse verbuchte 2017 ein Plus beim Export, aber einen Rückgang beim zahlenmässig wichtigeren Import.

5,79 Mio.t wurden 2017 in den Schweizerischen Rheinhäfen gewichtsmässig umgeschlagen; gegenüber den 5,90 Mio.t im Vorjahr entspricht dies einem nahezu konstanten Ergebnis (-1,8%). Die vor allem auf Mineralölverkehre und Schüttgüter spezialisierten Häfen Muttenz-Au (1,80 Mio.t, -2,7%) und Birsfelden (1,95 Mio.t, -5,7%) mussten leichte Rückgänge hinnehmen, während Kleinhüningen (1,80 Mio.t, +5,3%) vom Containerboom profitierte und zulegte.

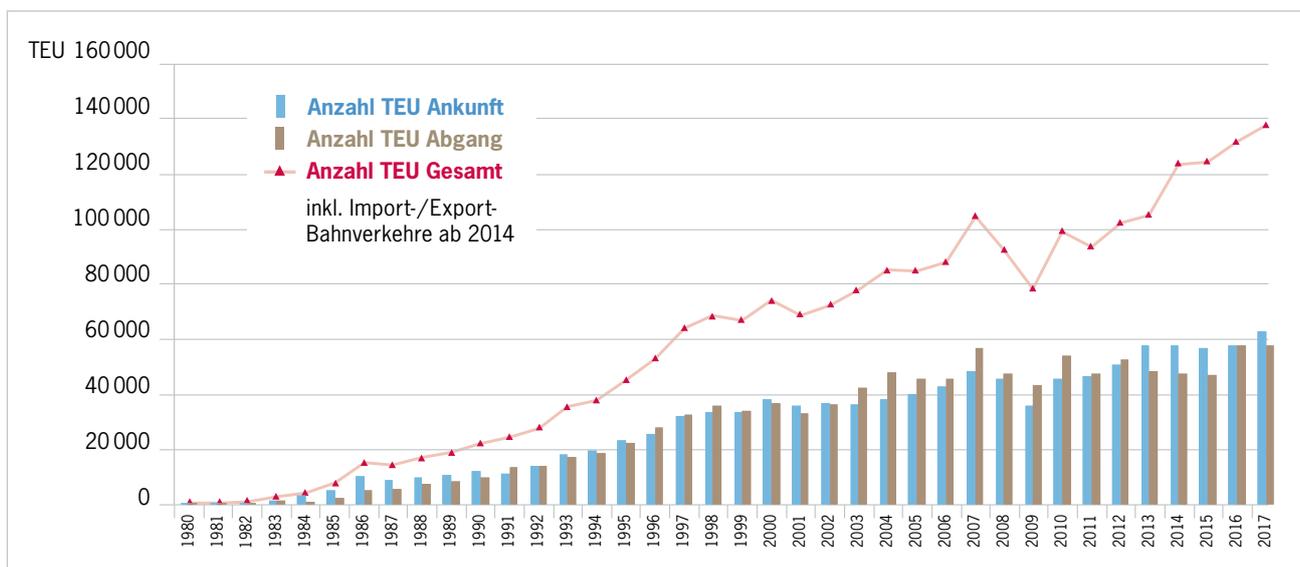
Der Export ab den Schweizerischen Rheinhäfen nahm mit 1,06 Mio.t gegenüber dem Vorjahr etwas (+2,6%) zu, während sich die Güterzufuhr mit 4,73 Mio.t im etwa gleichen Umfang verringerte (-2,7%).

Containerverkehr

119 231 TEU wurden 2017 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Dies stellt ein neues Allzeithoch dar und gegenüber den 114 498 TEU des Vorjahres eine Steigerung um 4,1%. Beim bahnseitigen Containerumschlag im Hafen von und zu den Seehäfen wurden 18 298 TEU (+6.3%), umgeschlagen. Dies führte zu einem erneuten Gesamtrekord mit einem Total von 137 529 TEU (+4,4%).

Die nochmalige deutliche Verbesserung nach den beiden bereits sehr starken Vorjahren muss zum einen vor dem Hintergrund der Wassersituation gesehen werden. Schon 2016 hatte Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte ein (noch) besseres Ergebnis verhindert. Dieses Problem zog sich ins 1. Quartal 2017 und dort vor allem in den Januar/Februar hinein, sodass die Verkehre um mehr als ein Viertel einbrachen.

Entwicklung Containerumschlag 1980–2017





Der zweite Sonderfaktor war natürlich «Rastatt». Die 7 Wochen dauernde Bahnsperre auf der Oberrheinstrecke führte zu einer massiven temporären Verlagerung der Verkehre auf den Rhein. So wurden im September 2017 im Vergleich zum Vorjahresmonat 36 % mehr Behälter umgeschlagen. Auch nach der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke blieb die Nachfrage hoch: Der Oktober verbuchte ein Plus zum Vorjahresmonat von 31 %, der November von fast 34 % und der Dezember sogar von knapp 70 %. Bei diesen Vergleichen ist aber die erwähnte Niederwassersituation zum Jahresende 2016 zu berücksichtigen.

Der reine Exportverkehr – also mit vollen Containern – steigerte sich im 2017 um 7,6 % auf 45 095 TEU. Dazu nutzt die Pharmaindustrie den Rhein als Transportweg mit Fortsetzung auf dem Seeweg immer häufiger als gute Alternative zum kostenintensiveren Luftverkehr. Der gesamte Abgangsverkehr stagnierte bei 57 035 TEU, was daran lag, dass deutlich weniger Leercontainer (11 940 TEU, –22,3 %) zum Ausgleich der Kapazitäten zu den Seehäfen oder anderen Binnenhäfen transportiert wurden.

Der reine Importverkehr – also die einkommenden vollen Container – nahm mit 37 435 TEU gegenüber dem – allerdings eben-

falls sehr starken – Ergebnis von 2016 (33 775 TEU) um 10,8 % zu. In diesem Bereich ist auch ein Anstieg bei den Leercontainern zu beobachten (24 761 TEU, +5,6 %), sodass sich bei einem Total von 62 196 TEU ein Zuwachs um 8,7 % konstatieren lässt.

Auch wenn die Sonderfaktoren Niedrigwasser und «Rastatt» aussen vor gelassen werden, kann als Fazit resümiert werden, dass der Containerverkehr weiterhin ein stark ansteigender Bereich ist. 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. Da die bestehenden Infrastrukturen im Hafen Kleinhüningen in der Zeit der Bahnsperre an ihre Kapazitätsgrenzen stießen, zeigt sich augenfällig, dass dringend neue leistungsfähige und vor allem vernetzte Umschlagsanlagen notwendig sind, um das künftige Wachstum bewältigen zu können und das Potenzial der Schifffahrt voll zu nutzen, künftig auch im Korridor-Transitverkehr Seehäfen/Ruhrgebiet-Italien.

Flüssige Treib- und Brennstoffe

Die Versorgung der Schweiz mit Flüssigen Treib- und Brennstoffen über den Rhein bleibt im Umschlagsvolumen die wichtigste Gütersparte der SRH: Der Anteil am Total ist mit 45,2% (2016: 44,9%) im Berichtsjahr sogar etwas gestiegen. Nimmt man aber nur den einkommenden Verkehr, so ist mit einem Anteil von 52% mehr als jede zweite in den Häfen umgeschlagene Tonne in dieser Gütersparte beheimatet.

Total wurden im Berichtsjahr gut 2,46 Mio.t flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert. Gegenüber den 2,44 Mio.t im Jahr 2016 entspricht dies einer konstanten Entwicklung (+0,8%). Allerdings war vor allem für das letzte Quartal ein deutlich stärkerer Umschlag erwartet worden, da der Bundesrat per 1.1.2018 eine Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Heizöl beschlossen hatte. Solche Erhöhungen motivieren die Kundschaft naturgemäss, die Lager noch vor Jahresende zum «alten» Preis zu füllen. Dies war in den letzten Monaten des Berichtsjahres nicht im erwartenden Umfang der Fall.

Wenn man die einzelnen Monate mit den jeweiligen Vorjahresmonaten vergleicht, ergibt sich zwar ein deutlicher Aufwärtstrend, so etwa eine Steigerung im Dezember 2017 um über 70%. Dies gilt es aber insofern zu relativieren, als November oder Dezember 2016 von einer aussergewöhnlichen Niederwasserperiode geprägt waren, welche eine nur minimale Beladung der Schiffe ermöglichte, was wiederum die Frachtrate für Schiffsraum in die Höhe trieb und die Kunden zu zurückhaltenden Bestellungen veranlasste.

Trotzdem ist das Ergebnis als mindestens zufriedenstellend zu beurteilen – besonders in einem Winter, der bislang nicht durch anhaltende starke Kälteperioden auffiel. Seit dem massiven Anstieg in dieser Gütersparte 2015, als eine der beiden schweizerischen Raffinerien, diejenige im Walliser Collombey, den Betrieb eingestellt hatte, hat sich der Umschlag auf gutem Niveau stabilisiert, womit die Entwicklung als nachhaltig zu bezeichnen ist.

Insgesamt beurteilten die Marktakteure die Entwicklung in den Rheinhäfen 2017

als normal und zufriedenstellend. Die niedrigen Wasserstände verhinderten im Dezember einen besseren Jahresabschluss. Angesichts des doch recht kalten Winters und weitgehend leerer Lager war aber in den ersten Monaten 2017 mit einer deutlichen Steigerung der Einfuhren zu rechnen, gute Wasserstände vorausgesetzt.

Immer noch stark rückläufig ist die Abfuhr von Mineralölerzeugnissen aus den Rheinhäfen. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Schweröl, ein Raffinerie-«Abfallprodukt», das in der Schweiz keine Verwendung findet und deshalb exportiert wird. Bei nur noch einer inländischen Anlage ist dies natürlich eine geringere Menge: 2017 konkret 160 000t und damit 24% weniger als 2016.

Auch mittelfristig dürfte der Anteil des Bereichs Mineralölprodukte am Gesamtumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen stabil bleiben, selbst wenn aufgrund bereits erwähnter Faktoren (verbrauchsärmere Motoren, Ersatz von Ölheizungen, 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 dessen Häfen mit ihren Umschlags- und Lagerkapazitäten sind auch künftig in der Lage, die Landesversorgung in diesem Bereich zu sichern. Weiter darf zumindest gehofft werden, dass 2018 einige Kunden nach den «Rastatt-Erfahrungen» nicht mehr ausschliesslich auf die Bahn setzen und zumindest einen Teil ihrer Transporte auf dem Rhein durchführen werden.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

234 000t (-24%) wurden bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Berichtsjahr eingeführt, 50 000t (+38%) ausgeführt. Im 4. Quartal musste ein Rückstand von 13% auf das 3. Quartal hingenommen werden; dies entspricht fast 10 000t. Somit konnten die Rückstände aus den ersten beiden Quartalen nicht mehr wettgemacht werden. Auf das Vorjahr besteht beim Total somit ein Rückstand von 61 000t, was fast 18% entspricht.



ALPINA TERMINAL

RHEIN

RHENUS LOGISTICS

NAVIS

ALPINA AILANNA CONTARGO

GANGES

LA LOUVIERE

80978 261

8542 261

SUD 739228 2261

MEDITERRANEE

Bei den Nahrungs- und Futtermitteln konnte die Menge im Vergleich zum 3. Quartal im 4. Quartal noch einmal um 5 % gesteigert werden was rund 7000 t entspricht. Trotz dieser Steigerung konnten die Rückstände aus den Vormonaten nicht mehr aufgeholt werden. Das Total liegt bei 410 000 t im Import (-4 %) und bei knapp 91 000 t (+1,1 %) im Export. Auf das Vorjahr besteht gesamthaft ein Rückstand von 18 000 t resp. 3,5 %

Im 4. Quartal haben sich die Wasserstände zwar erholt, die Frachtkosten blieben jedoch erwartungsgemäss auf einem sehr hohen Niveau. Die Getreideankünfte in den Seehäfen haben sich bis nach den Feiertagen verzögert, sodass grosse Mengen erst im Januar 2018 in Basel eintrafen. Dazu haben die Direktlieferungen in die Schweizer Produktionswerke aus Deutschland, Osteuropa und Italien, welche per Bahn und Lkw erfolgten, ihre Wirkung in der Mengenentwicklung der Rheinhäfen gezeigt.

Übrige Gütersparten

Als sehr volatil auf tiefem Niveau zeigt sich die Entwicklung beim Import von festen Brennstoffen. Eine nachhaltige Aufwärtsentwicklung ist nicht zu erwarten, auch wenn die Importe für das ganze Jahr 2017 bei 37 815 t um 21,3 % über der Vorjahresmenge lagen. Die Zementindustrie, nach wie vor Hauptkunde in diesem Bereich, setzt vermehrt und in grossen Mengen Alternativbrennstoffe aus Abfallrecycling wie Tiermehl, Lösungsmittel, Altreifen und auch Petrolkoks ein, welcher bei Ölraffinerien anfällt. Dies wird in der heutigen Energiepolitik mit Umweltzertifikaten belohnt, welche wiederum zum abgabenreduzierten Kauf von Braunkohle verwendet werden. Diese kommt aber über alternative Wege ins Land. Nach wie vor kann jedoch auf Steinkohle als Grundbrennstoff nicht verzichtet werden.

Die Importe im Bereich Steine, Erden, Baustoffe sanken nach einigen Boomjahren im Jahre 2017 zwar um 10 %, der Bereich etabliert sich aber mit einem Total von knapp 705 000 t auf Platz zwei bei den Importgütern, nach den Mineralölprodukten. Dies dürf-

te damit zu erklären sein, dass die Importe in dieser Sparte in den Vorjahren über Er- warten 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. Im ausgehenden Verkehr ist bei knapp 180 000 t eine Steigerung um 27 % festzustellen.

Die Zufuhr von Eisen, Stahl und NE-Metallen stieg im Jahre 2017 erfreulicherweise um 8,8 % auf 314 483 t. Neben der guten Konjunktur in der Schweiz sind für diese Mengensteigerung auch Transitmengen nach Italien verantwortlich, welche während der zweimonatigen Sperrung der Eisenbahnlinie bei Rastatt/Karlsruhe wieder auf die kombinierte Rhein-Bahn-Route umgeleitet wurden. Die Exporte der stahlverarbeitenden Industrie in der Schweiz weisen für 2017 mit 41 962 Tonnen ebenfalls ein kleines Plus von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr aus. Dass sich die Exporte halten konnten, ist bemerkenswert, da grösstenteils in die EU exportiert wird, und dem Kurs des Schweizer Frankens bei Halbfabrikaten, wie z.B. Stabstahl, eine entscheidende Rolle zukommt.

Der verwandte Sektor Erze und Metallabfälle verbucht im Export mit +11,5 % zwar eine deutliche Steigerung, ist aber in absoluten Zahlen bei einem Volumen von gut 84 000 t nicht so bedeutend.

Als immer bedeutender entwickelt sich der Sektor Chemische Erzeugnisse, vor allem im Export. Knapp 160 000 t wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen verschifft, was einem Zuwachs um gut 10 % gleichkommt. Verringert hat sich der Import im selben Zeitraum, der mit knapp 185 000 t (-8 %) aber auf hohem Niveau bleibt.





Schiffsverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen (wasserseitiger Umschlag) 2017

	t	Δ%
Ankunft	4 729 131	-2,7
Abgang	1 061 023	2,6
Total	5 790 154	-1,8

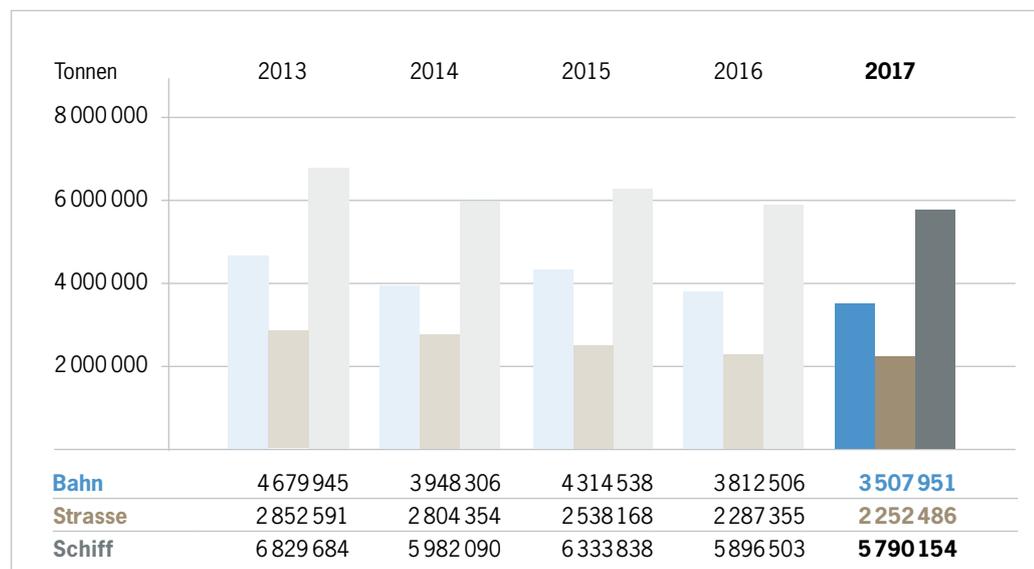
Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2017

Abfuhr	t	Anteil%
Bahn	2 560 325	56,4
Strasse	1 983 070	43,6
Total Abfuhr	4 543 395	100

Zufuhr	t	Anteil%
Bahn	947 626	77,9
Strasse	269 416	22,1
Total Zufuhr	1 217 042	100

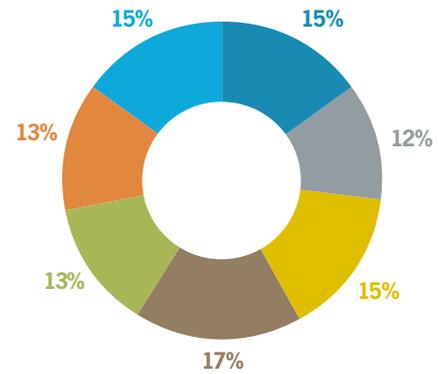
Zu- und Abfuhr	t	Anteil%
Bahn	3 507 951	60,9
Strasse	2 252 486	39,1
Total	5 760 437	100

Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger

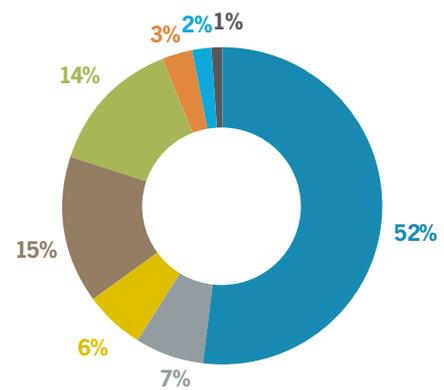


Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

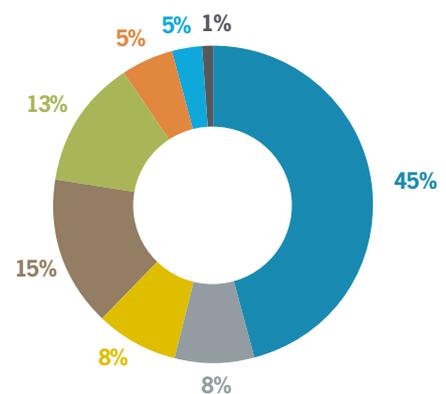
Ausfuhr in Tonnen	2017	2016	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	160 235	211 000	-24,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	126 200	116 626	8,2
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	159 758	146 262	9,2
Steine, Erden und Baustoffe	179 437	141 256	27,0
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	140 745	126 071	11,6
Übrige Güter	140 798	136 051	3,5
Fahrzeuge, Maschinen etc.	153 850	156 419	-1,6
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0,0
Total	1 061 023	1 033 685	2,6



Einfuhr in Tonnen	2017	2016	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 457 975	2 438 441	0,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	327 110	320 785	2,0
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	309 591	326 320	-5,1
Steine, Erden und Baustoffe	704 561	784 550	-10,2
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	644 074	737 674	-12,7
Übrige Güter	136 837	124 345	10,0
Fahrzeuge, Maschinen etc.	111 168	99 528	11,7
Feste mineralische Brennstoffe	37 815	31 175	21,3
Total	4 729 131	4 862 818	-2,7



Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2017	2016	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 618 210	2 649 441	-1,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	453 310	437 411	3,6
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	469 349	472 582	-0,7
Steine, Erden und Baustoffe	883 998	925 806	-4,5
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	784 819	863 745	-9,1
Übrige Güter	277 635	260 396	6,6
Fahrzeuge, Maschinen etc.	265 018	255 947	3,5
Feste mineralische Brennstoffe	37 815	31 175	21,3
Total	5 790 154	5 896 503	-1,8



Fahrgastschifffahrt



Flusskreuzfahrten sind beliebt wie nie, die Bettenkapazität liegt erstmal über der Marke von 300 000 Betten. Die Nachfrage nach modernen Kabinenschiffen mit gehobenem 4 bis 5-Sterne-Ambiente steigt konstant an. Daher konnte 2017 erneut ein Flottenwachstum im zweistelligen Bereich verzeichnet werden. Kurzreisen gewinnen an Bedeutung, weshalb die Ankunftstage weit mehr zugenommen haben und die Liegetage leicht rückläufig sind.

Für das Jahr 2017 haben sich 120 verschiedene Kabinenschiffe in Basel angemeldet. Es wurden 956 Ankunftstage und 415 Liegetage während des Jahres verbucht. Insgesamt wurden 7 Bewilligungen für die Messe Baselworld ausgestellt.

Die Nachfrage nach Liegeplätzen der internationalen Kabinenschifffahrt in Basel ist gross und ein Nachlassen des Wachstums ist nicht abzusehen. Dies führt bei den bestehenden Steigeranlagen zu Engpässen, insbesondere auch bei der stadtnahen Anlegestelle St. Johann, bei welcher die SRH aus Rücksicht auf das angrenzende Wohngebiet wieder eine Nachtruhesperre einführen. Zur Erhöhung der Liegeplatzkapazitäten wird im kommenden Jahr die Planung und Projektierung des Ausbaus der provisorischen Anlegestellen am Klybeckquai gestartet.

Kabinenschiffsverkehr international

Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2017	2016	Δ%
Ankünfte	956	749	27,6
Liegetage	415	445	-6,7
Anzahl Betten	308 464	224 438	37,4

Regionaler Ausflugsverkehr

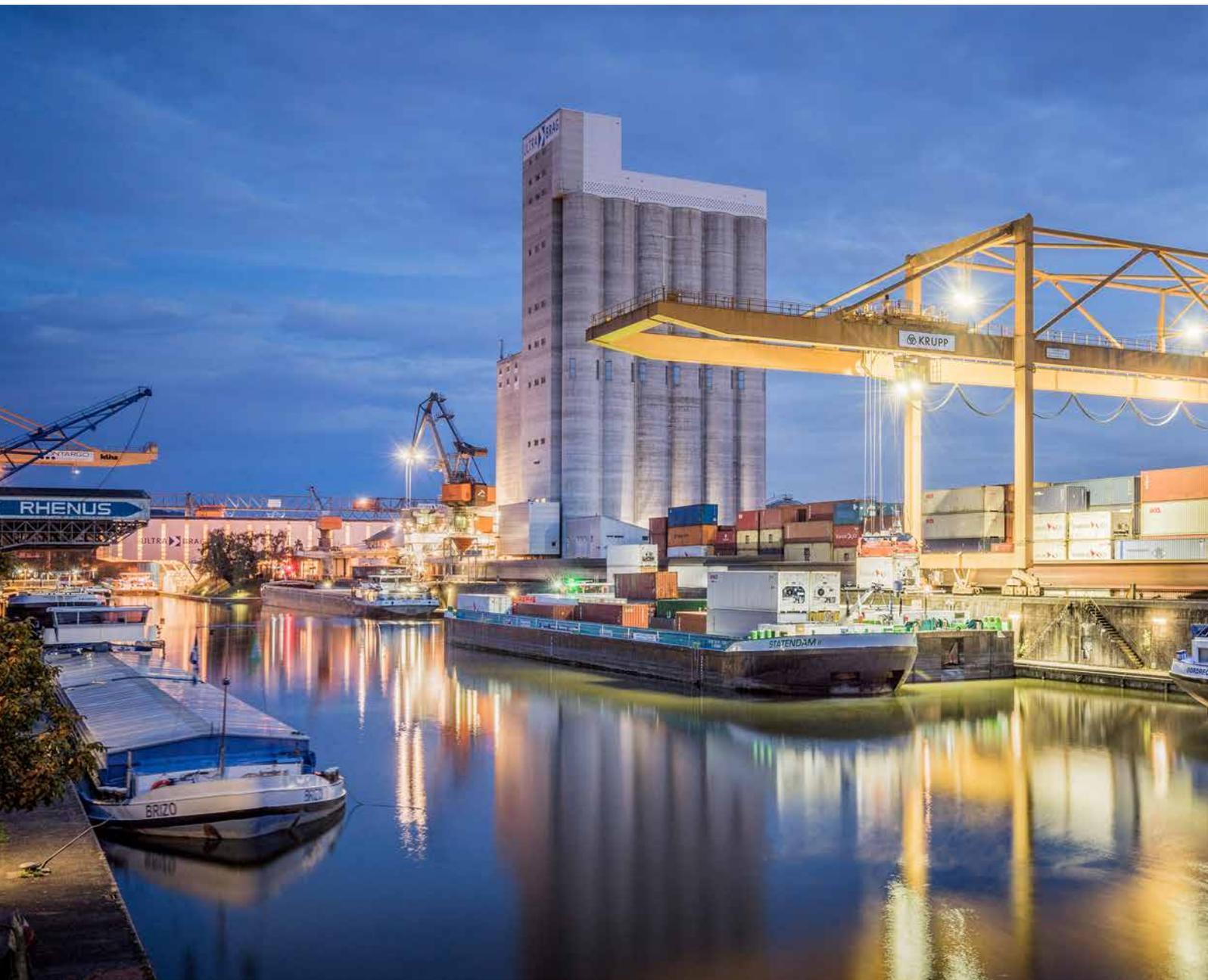
Anzahl Fahrgäste

	2017	2016	Δ%
Kursfahrten	57 901	56 750	2,0
Unterhaltungsfahrten	18 287	16 769	9,1
Charterfahrten	21 665	19 231	12,7
Total	97 853	92 750	5,5

Terminalstrategie und Rastatt-Unterbruch

Die zweimonatige Sperre der Rheintalbahnstrecke bei Rastatt hat eindrücklich vor Augen geführt, dass es alle Verkehrsträger – Bahn, Strasse, Schiff und Luftfahrt – braucht, um die Versorgungssicherheit in Europa zu gewährleisten. Im Rheinkorridor steht insbesondere die Binnenschifffahrt im Vordergrund. Wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) festhielt, konnte das Transportsystem trotz des Unterbruchs relativ stabil gehalten werden. Der alpenquerende Schienengüterverkehr hielt sich während des Unterbruchs besser als zuerst befürchtet und konnte rund zwei Drittel seines normalen Volumens abwickeln. Aus Sicht der Schweizerischen Rheinhäfen ist dies auch ein

Verdienst der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt, welche während der rund sieben Wochen alle Ressourcen in Bewegung setzten, um die zusätzlichen Verkehre zu bewältigen. Der Ausfall eines Verkehrsträgers auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor kann nur ungenügend durch improvisierte Umleitungen kompensiert werden. Gerade die Binnenschifffahrt hat aber gezeigt, dass sie in solchen Ausnahmesituationen rasch und flexibel reagieren und mehr Verkehr aufnehmen kann. Um auch künftig wettbewerbsfähig zu bleiben, sind Investitionen in die diskriminierungsfrei zugänglichen Hafeninfrastrukturen und die Wasserstrasse unbedingt notwendig.



BAV-Direktor Peter Füglistaler unterstrich bei der Unterzeichnung der Absichtserklärung zur Entwicklung der Rheinhäfen am 25. September 2017 dann auch: «Die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen für die Versorgung der Schweiz zeigt sich angesichts des immer noch andauernden Unterbruchs der Rheintalbahn bei Rastatt in aller Deutlichkeit. Eine Beteiligung des Bundes an dieser Infrastruktur von nationaler Bedeutung ist deshalb angezeigt.»

Das BAV, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Schweizerischen Rheinhäfen halten in der Absichtserklärung zur Entwicklung der Rheinhäfen den Bau des dritten Hafenbeckens im Hafen Basel-

Kleinhüningen für das Terminal Basel Nord fest. Die Finanzierungsanteile des Bundes an diesem Projekt sollen in eine Beteiligung des Bundes an einer gemeinsamen «Hafeninfrastruktur AG» umgewandelt werden.

Mit dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene wurde noch 2017 ein wichtiger Meilenstein für die Güterverkehrsbranche vom Bundesrat verabschiedet. Der Bund hält hierin fest, dass: «insbesondere heute in der Schweiz eine leistungsstarke KV-Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion fehlt, welche die Import-/Export-Mengen, vor allem von den Nordseehäfen, aufnehmen und bündeln kann. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Binnenschifffahrt und Strasse über ein Gateway ist vorteilhaft, da so zusätzliche Mengenbündelungen möglich sind. Im kombinierten Verkehr (KV) sind Umschlagsanlagen erforderlich, die effizient untereinander und mit einem Gateway verknüpft werden.» Die trimodale KV-Umschlagsanlage Basel Nord wird darin als Lösung aufgeführt und als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft.

Der weitere Weg

Mit der Absichtserklärung zur Entwicklung der Rheinhäfen vor Augen und dem Konzept für den Gütertransport im Rücken, kann nun im Jahr 2018 die Finanzierung des Hafenbeckens 3 mit dem Bund und dem Kanton Basel-Stadt zu einem Abschluss gebracht werden. Die Planungen des Hafenbeckens werden parallel soweit voranschreiten, dass die Genehmigungsphase eingeläutet werden kann. Auch die Plangenehmigung der ersten Baustufe des Gateways Basel Nord wird 2018 erwartet, sodass das Gesamtprojekt auf Kurs ist und es wie geplant in Richtung Realisierung geht.



Hafenfest 2017 Birsfelden

Vom 19. bis 21. Mai 2017 fand das Hafenfest unter dem Motto «75 Jahre Hafen Birsfelden» statt. Mit 40 000 Besuchern und einer fröhlichen sowie friedlichen Stimmung war das Hafenfest 2017 ein voller Erfolg. Zu den Highlights zählte das SkyBike, welches den mutigen Besuchern die Möglichkeit bot, hoch in die Luft zu steigen. Ebenso rege besucht war die Schiffsausstellung, von kleinen Mehrzweckbooten bis zum WILD MAA und den grossen Kiesschiffen von Holcim war alles zu sehen. Auf der Peniche WILLI gab es eine Ausstellung, welche den Bau des Birsfelder Hafens mit historischen Bildern dokumentierte. Die Birsfelder Künstlerin Rosa Lachenmeier präsentierte ihre Werke auf der MS EVOLUTIE, gemeinsam mit dem Tauchunternehmen Stephany+Wild, welche dort ihre Arbeit vorstellten.

Herbstmesse-Gefühle löste der Lunapark auf dem Birsterminal-Areal aus, welcher bei Klein und Gross für das nötige Bauchkribbeln sorgte. Auf der Bühne verbreiteten diverse regionale Bands gute Stimmung, von Jazz & Blues über Rock & Pop bis zu Volksmusik gab es für jeden Geschmack etwas. Besonders schön war die Stimmung am Samstagabend, als die Lokalmatadorin Nicole Bernegger als Hauptact alle Besucher zum Tanzen brachte!

Die Festmeile bot neben zahlreichen kulinarischen Angeboten auch die Möglichkeit, mehr über die Aufgaben von Zoll (inkl. Lkw-Scanner), Ölwehr und Naturschutz im Hafen zu erfahren. Die Firma Debrunner-Acifer öffnete die Türen des grössten Stahlagers der Schweiz.

Trotz des grossen Besucheransturms am Samstag und Sonntag konnte ein Verkehrschaos verhindert werden. Viele Besucher nutzten die Extrafahrten der AutoBus AG, das Rhytaxi von Grenzach-Wyhlen (D) sowie die kostenlose Kursfahrt der BPG bis zum Steiger Waldhaus. Das dreitägige Volksfest bot den Besuchern die Möglichkeit, den Hafen einmal anders zu erleben und einige hier tätige Unternehmen kennenzulernen.

Besonderer Dank gilt allen Sponsoren für ihre wertvolle Unterstützung, ohne welche das Fest nicht in dieser Form möglich gewesen wäre.





Grosse Schiffsausstellung mit 18 verschiedenen Bootstypen



In luftiger Höhe: SkyBike



Nicole Bernegger entzückt das Publikum



Lokale Nachwuchsmusiker auf der grossen Bühne



Bauliche Entwicklungen

Im Berichtsjahr wurden folgende Bauprojekte fortgeführt und Planungen für Ausführungen 2018 / 2019 vorbereitet.

Belags- und Wasserleitungssanierungen in Strasse 3 und in zwei Abschnitten der Auhafenstrasse

Gemäss der langfristigen Unterhalts- und Ersatzplanung wurde der Abschnitt Strasse 3 mit Ersatz Wasserleitung, Kandelaber und Elektrokabel umgesetzt. Der Einbau der Deckbeläge ist 2018 geplant. Das Projekt konnte reibungslos mit einem Investitionsvolumen von 1,2 Mio. CHF umgesetzt werden.

Im Oktober spritzte aus der freiliegenden Trink- und Löschwasserleitung DN 200 eine Fontäne; diese schleuderte Kies und Sand in die Luft und führte bedauerlicherweise zu Schäden an parkierten Fahrzeugen. Die Wasserleitung riss auf einer Länge von ca. 2 m und musste notrepariert werden.

Der Generelle Entwässerungsplan Auhafen (GEP) konnte fachlich in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie (AUE) des Kantons Basel-Landschaft abgeschlossen werden. Ausgelöst wurde die Überarbeitung durch die Erweiterung des Entwässerungssystems mit dem Bau der Südanbindung der Hafenterrasse. Das Saubermasser- und Havarieleitungssystem des Auhafens, auch «Cisterna» genannt, kann die Anforderungen betreffend «normaler Regensituation», «Starkregenereignis», «Bagatellunfall» und «Havariefall» erfüllen. Weiter wurde der Turnus für Unterhalt, Reinigung und Untersuchungen der einzelnen Bauelemente festgelegt.

Arealentwicklung Hafen Kleinhüningen

Die Satram Huiles S.A. erhielt die Baubewilligungen für den Rückbau des Tanklagers und für die Bodensanierung. Der Rückbau erfolgt 2018. Bevor eine städtebauliche Entwicklung umgesetzt wird, ist eine befristete, gewerblich-industrielle Zwischennutzung ge-

plant. Die SRH werden das Gelände für eine gewerblich-industrielle und Dienstleistungsnutzung neu entwickeln, der Prozess dazu wird 2018 gestartet. In eigener Sache führten Veränderungen in der Organisation der SRH zu baulichen Massnahmen: Aufbau von zwei Bürocontaineranlagen an der Revierzentrale und der Bereich Qualität, Internationales und Recht erhielt am Standort Hochbergerstrasse 160 frisch renovierte Büroräume mit neu gestaltetem Schifffahrtsschalter.

Am Dreiländereck bewirtschaftet ein junges Team die Terrasse als Buvette sehr erfolgreich. Der Ort heisst neu «Sandoase» und ist wieder zu einem beliebten Treffpunkt geworden. Ab 2018 werden die Räumlichkeiten im 1. Obergeschoss von der gleichen Crew übernommen und sie können auf www.sandoase.ch gebucht werden.

Arealentwicklung Hafenregion Birsfelden

Ende April 2017 wurde das gemeinsame Projekt der Gemeinde Birsfelden, des Kantons Basel-Landschaft und der SRH «Entwicklung Industrie- und Gewerbezone Birsfelden» als Absichtserklärung unterzeichnet. Es bildet die Grundlage, die mittel- und langfristigen Entwicklungspotenziale und deren Treiber aufzuzeigen und daraus abgeleitet die Handlungsoptionen der nächsten Zeitabschnitte zu definieren. Ein Schlüssel zur Hafenterrassenentwicklung wird dabei der zukünftige Kapazitätsbedarf der Tanklager bilden.

Die Delica AG als Tochter der Migros übernahm das Areal der Jowa (ebenfalls Migros-Tochter) im Baurecht, die Baurechtspartellen wurden zusammengelegt. Für das Untergeschoss wurde ein Baugesuch für den Einbau eines Fischmastbetriebes eingereicht. Erd- und Obergeschoss dienen der Betriebserweiterung und der Administration von Delica, einem stetig wachsenden Unternehmen unter anderem zur Herstellung von Kaffeekapseln, dessen Rohstoffanlieferung zu einem Grossteil über die Wasserkante erfolgt.



Das Unternehmen Debrunner-Acifer AG investierte am Standort Dinkelbergstrasse in ein automatisiertes Hochregallager und erhöht damit deutlich seine Lagerkapazität.

Der grösste Düngerimporteureur der Schweiz, die Landor AG, ersetzte seinen Kranportal aus den späten 1930er-Jahren. Mit einem Schwerguttransport von Berlin erreichte das neue Kranportal auf dem Wasserweg sein Ziel im Auhafen Muttenz. Mit dem stärksten Schwergutkran wurde das überlange Bauteil auf die Bahn verlagert. Die Gleise wurden gesperrt, der Zug Richtung Norden bis zur Landor gezogen. Die Nachbarn flussaufwärts stimmten der Totalgleissperrung zu und organisierten ihren Betrieb um – wahre hilfsbereite Nachbarschaft. Insgesamt eine logistische Spitzenleistung, die Umschlagszukunft der Landor ist langfristig gesichert.

Das Amt für Umweltschutz und Energie des Kantons Basel-Landschaft setzte eine Altlastenuntersuchung im Auhafen um. 51 provisorische Standorte (Betriebs- und Unfallstandorte) liegen im Untersuchungsperimeter. Ebenso viele Bohrungen mit Einrichtung von Multifunktionsmessstellen wurden in unterschiedlicher Tiefe durchgeführt. Erste Ergebnisse werden im Jahr 2018 erwartet.



Nautik und behördliche Tätigkeiten

Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb

Im Berichtsjahr wurde die Schifffahrt im Abschnitt Basel-Rheinfelden von grösseren Havarien verschont und ein längeres Hochwasser hat nicht stattgefunden.

Der Jahresanfang war durch sehr tiefe Wasserstände gekennzeichnet, welche einen intensiven Lotseneinsatz aufgrund der zusätzlich benötigten Schiffe erforderte. Die Schifffahrt hatte während der Sommermonate in der Folge optimale Wasserstände.

Trotz dem wochenlangen Unterbruch der Bahnstrecke in Rastatt kam es zu keinem Zeitpunkt zu organisatorischen Problemen im operativen Betrieb.

Der Aktionsplan Schifffahrt beschäftigte den operativen Betrieb insbesondere in zwei Aktionen:

1. Integration der neuen Lotsen

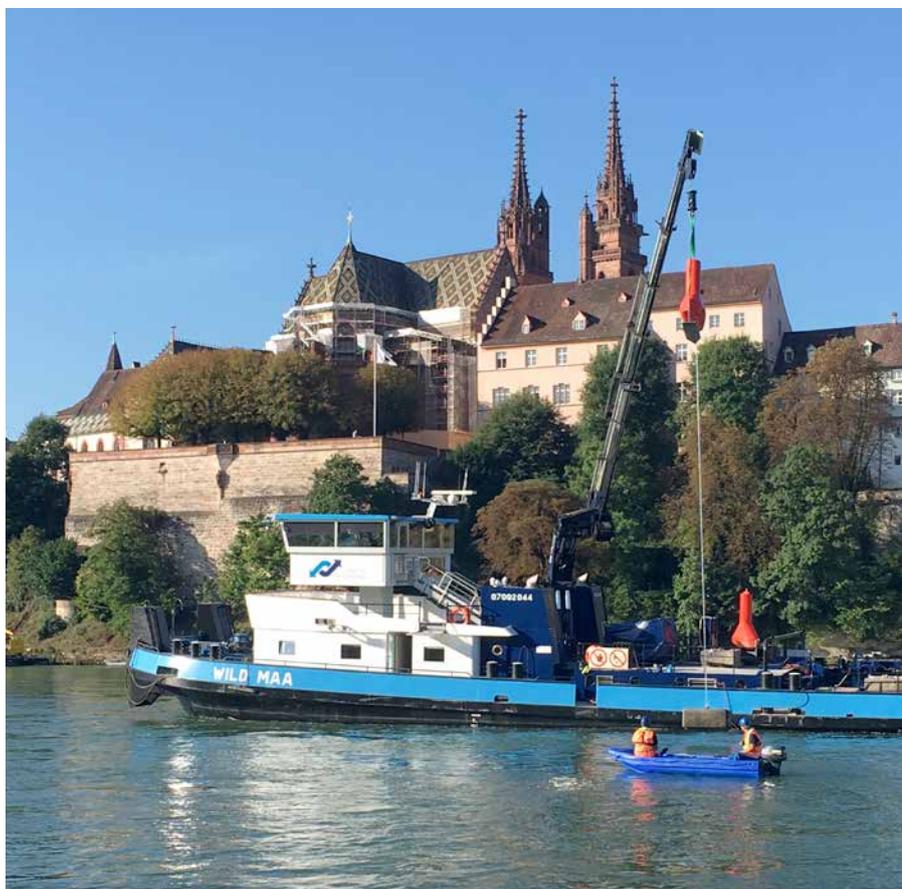
In den nächsten Jahren kommt es zu altersbedingten Rochaden, die ein antizipiertes Handeln fordern. Die Ausbildung zum Lotsen dauert ca. zwei bis drei Jahre. Nebst dieser Herausforderung versuchen wir den Dienstleistungen für den Lotsen-, Schlepp- und Schubdienst der Wirtschaft gerecht zu werden, damit es möglichst zu keinen Wartezeiten kommt.

2. Integration Schlepp- und Schubboot

Das neue SSB WILD MAA wurde in den operativen Betrieb der SRH integriert. Folglich gab es dabei viel zu lernen. Der Lernprozess ist nun abgeschlossen. Es geht nun dabei die Prozesse möglichst effizient zu gestalten, damit wir der wachsenden Nachfrage für die Dienstleistungen des SSB WILD MAA gerecht werden.

Auch in diesem Fall benötigen wir grosse Ausbildungsressourcen damit unsere Mitarbeiter den komplexen Herausforderungen ihr Handwerk ausüben können.

Die neue Pegelanzeige und Ampelsteuerung für die Hafeneinfahrt in Kleinhünlingen konnte Ende November in Betrieb genommen werden. Die bestehenden Ampeln für die Verkehrsführung wurden durch moderne LED-Leuchten ersetzt. Die Pegelanzeigen, welche teilweise noch analog gesteuert



wurden, sind durch moderne LED-Leuchttafeln ersetzt worden. Die Steuerung wurde modernisiert und sicherer. Am Schleusenturm in Birsfelden wurde eine neue Anzeige «Durchfahrtshöhe Mittlere Rheinbrücke» in Betrieb genommen. Sie soll den Schiffsführern mehr Sicherheit in Bezug auf die zur Verfügung stehende lichte Höhe der Mittleren Rheinbrücke geben.

Im Abschnitt zwischen Schwarzwaldbrücke und Dreirosenbrücke wurden die blauen Schwimmerbojen durch ordentliche Schifffahrtszeichen ersetzt. Seit Anfang Sommer 2017 sind nun auf der Kleinbasler Uferseite rote – besser sichtbare – Bojen zu sehen. Eine blaue Schwimmerboje – und das ist kein Versäumnis – wird weiterhin zwischen Johanner- und Dreirosenbrücke zu sehen sein. Hier handelt es sich um die Schwimmermarkierung, wobei die Boje nicht mehr im Fahrwasser ist und daher weiterhin «blau» bleibt.



Aktionsplan Schifffahrt – Zwischenbericht

Mit dem Entscheid vom November 2015 des SRH-Verwaltungsrats, den Aktionsplan zur Erhöhung der Sicherheit und zur Effizienzsteigerung der Rheinschifffahrt für die südlichen Häfen umzusetzen, wurden die acht Aktionen, die im Jahresbericht 2016 ausführlich beschrieben wurden, bereits teilweise umgesetzt.

Aktion 1 und 8: Korrektur Schifffahrtsrinne, Massnahmen gegen den Klimawandel

Das Projekt Korrektur Schifffahrtsrinne erhielt im Herbst 2017 eine Baubewilligung, sodass der Startschuss im Dezember 2017 erfolgen konnte. Durch diese Massnahme und grösseres Flottwasser resultieren geringere Emissionen von der Grossschifffahrt durch die Stadtstrecke. Der Abschluss für die Korrektur der Schifffahrtsrinne ist per Ende 2018 vorgesehen.

Die Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen alternative Antriebsmitteln wie LNG (Liquefied Natural Gas), GTL (Gas To Liquid), sowie die Landstromversorgung an den permanenten Schiffsanliegestellen.

Aktion 2: Ersatz der Boote LAI DA TUMA und VOGEL GRYPF durch ein modernes Schlepp- und Schubboot

Das neue Schlepp- und Schubboot ist seit dem 1.1.2017 in Betrieb und verrichtet einen wichtigen Dienst für die Zuverlässigkeit und Effizienzsteigerung der Rheinschifffahrt für die südlichen Häfen.

Aktion 3: Integration der Lotsentätigkeit in die Schweizerischen Rheinhäfen

Per 1. April 2016 wurde die Lotsentätigkeit von den Schweizerischen Rheinhäfen übernommen. Täglich werden die Lotsen von verschiedenen Parametern (unterschiedliche Schiffe, Wasserstände, Witterungen etc.) herausgefordert. Folglich legen die SRH grossen Wert auf die Ausbildung und Qualitätssicherung der Lotsen.

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

Die Revision der Hochrheinpolizeiverordnung sieht insbesondere vor, bis zu einem Pegel Basel-Rheinhalle 600 cm für Gütermotorschiffe bis 135 m Länge (ohne Gefahrgut) die südlichen Häfen anzulaufen. Dadurch entsteht die Möglichkeit, gerade bei längeren Niedrigwasserperioden moderne, emissionsärmere, gut «tragende» Gütermotorschiffe mit mehr Ladevolumen einzusetzen.

Das Vernehmlassungsverfahren wurde beim Branchenverband der Schifffahrt und den kantonalen Behörden in der Schweiz abgeschlossen. Nach Abschluss der Vernehmlassung durch das Land Baden-Württemberg kann die neue Verordnung durch das Bundesamt für Verkehr am 1. April 2018 in Kraft gesetzt werden.

Aktion 5: Erweiterung des Dienstbetriebes der Revierzentrale Basel

Die Revierzentrale Basel wird per 1. Juli 2018 den Betrieb 365 Tage/Jahr von 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr aufnehmen. Neu werden auch die Wochenenden und Feiertage durchgehend durch die Revierzentrale Basel abgedeckt.

Aktion 6: Förderung Kompetenzzentrum für die Rheinschifffahrt

Die Schweizerischen Rheinhäfen konnten mit der deutschen Akademie Barth eine renommierte Ausbildungsstätte akkreditieren. Die Akademie Barth wird das Ausbildungsangebot für Schiffsbesatzungen sowie Hafenanlieger in Basel ab 2018 zunehmend ausbauen.

Aktion 7: Leitsystem für die Binnenschifffahrt durch die Stadt Basel

Die Digitalisierung eröffnet auch der Binnenschifffahrt neue Möglichkeiten zur Unterstützung der Verkehrsführung. Monatlich gibt es neue Ansätze, die bis zum automatisierten Fahren von Binnenschiffen gehen. Diesbezüglich beobachten die SRH die Entwicklungen und werden im Zusammenhang mit der Minimierung der Risiken durch die Stadt Basel diese Technologien fördern und eine Pilotlösung anstreben.

Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Im Jahr 2017 intensivierten die Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht (SPH) die Kontrolltätigkeit an Bord von Schiffen. Die hohe Zahl ausgestellter Verwarnungen bestätigt die Notwendigkeit dieser Schiffskontrollen, welche zur Sicherheit auf dem Rhein beitragen.

Das Verständnis zwischen der Abteilung SPH und Partnerbehörden wurde weiter gefördert, indem 60 Verkehrspolizisten der Kantonspolizei Basel-Stadt in Bezug auf die Grossschiffahrt und die Aufgaben der SPH weitergebildet wurden. Zudem wurden Vertreter der Sozialmedizin des baselstädtischen Gesundheitsdepartementes, die bei gesundheitsrelevanten Vorfällen beigezogen werden, mit den speziellen Gegebenheiten auf Fahrgastschiffen vertraut gemacht.

Auch dieses Jahr absolvierte ein Mitarbeiter der SPH den für unsere Tätigkeit erforderlichen Fachlehrgang Binnenschiffahrt bei der Wasserschutzpolizeischule Hamburg und schloss diesen mit sehr gutem Erfolg ab.

Neben dem Tagesgeschäft und der Fallbearbeitung realisierte die SPH folgende Projekte:

- Inbetriebnahme von sechs zentralen Parkuhren im Hafen Kleinhüningen.
- Monitoring der Kontrollgänge der Securitas AG während den Sommermonaten im Hafengebiet.
- Mithilfe bei der Klärung der Verpflichtung von UKW Rheinfunk und AIS auf den Fähren von Basel.

Ereignisse

- 14 Widerhandlungen gegen die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
- 7 Gewässerverschmutzungen
- 7 Havarien
- 6 Widerhandlungen gegen die Hafensordnung
- 5 Sachbeschädigungen
- 4 illegale Entsorgungen von Müll
- 4 Verstösse gegen die Hochrheinschiffahrtspolizeiverordnung
- 4 unerlaubt abgestellte Fahrzeuge im Hafengebiet
- 3 Widerhandlungen gegen die Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- 3 Beinahehavarien
- 2 Fälle mit Gasaustritt
- 2 Brände
- 2 Rechtshilfeersuchen von Partnerbehörden
- 1 Grundberührung mit Folgeschaden
- 1 Widerhandlung gegen die Rheinschiffspersonalverordnung
- 1 Widerhandlung gegen das ADN (Gefahrguttransport Rhein)
- 1 Schlauchabriss während Umschlag
- 1 Personenwagen im Rhein
- 1 verbotenes Angeln im Hafengebiet

Schiffskontrollen

- 156 Tankmotorschiffe
 - 104 Fahrgastschiffe
 - 68 Gütermotorschiffe
- Daraus resultierten 81 schriftliche Verwarnungen und 15 Übertretungsanzeigen.





Einsätze mit MZB ATTILA

- 33 Patrouillen- und Einsatzfahrten
- 11 Teilnahmen an Veranstaltungen
- 4 gemeinsame Patrouillen mit der WSP Vogelgrun (DE-FR)

Weiteres

- 17 Ordnungsbussen im Kanton BL

Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 153 Bewilligungen (Vorjahr 295) erteilt und in Rechnung gestellt. Neu werden die Bewilligungen/Reservationen für die Fahrgastschifffahrt separat geführt.

- 19 Aufenthalt/Anlässe im Hafengebiet
 - 1 Befahren Hafenbecken I + II
 - 1 Pyros, Vulkane, Lichterlaternen etc. landseitig
- 20 Film- und Fotoaufnahmen
- 14 Gefahrgutumschlag inkl. Feuerwerke
 - 1 nautische Bewilligung
 - 9 Personentransporte
- 11 Sonderbewilligungen (Nutzung Plattformen etc.)
- 15 Überlänge (Schubverbände)
 - 2 Veranstaltungen auf dem Rhein ausserhalb des Kantons Basel-Stadt via BBG
- 19 Veranstaltungen auf dem Rhein im Kanton Basel-Stadt
 - 9 Veranstaltungen im Aussenbereich Hafengebiet Basel-Stadt via BGI
- 19 Wasserbaustellen
- 19 wassersportliche Veranstaltungen

Entsorgungsleistungen BIBO REGIO 2017

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 408 (Vorjahr 412) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen zwischen Rheinfelden und Huningue (F) bzw. Weil am Rhein (D) entsorgt.

Gemäss CDNI Teil A wurden dabei 644 m³ (Vorjahr 739 m³) flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle sowie 21,7t (Vorjahr 19,4t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen.

Gemäss CDNI Teil B sammelte BIBO REGIO 25t (Vorjahr 6,3t) Abfälle aus dem Ladungsbereich ein. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 6,8t (Vorjahr 12,9t).

Es wurden 219 m³ separiertes Altöl (Vorjahr 235 m³) übernommen und von der Altola AG in Olten via Tanklastwagen zur Entsorgung abgeführt.



Qualitätsmanagement, Internationales und Recht (QIR)

Der durch die Reorganisation der SRH neu entstandene Bereich befasste sich im Berichtsjahr mit der Konsolidierung insbesondere der effizienten Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen. Der Aktionsplan Schifffahrt forderte grosse Beachtung für das Qualitätsmanagement hinsichtlich des Risikomanagements und der Definition zukünftigen Prozesse.

Das unter dem französischen Akronym CESNI (Comité européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure) gegründete Gremium für die Entwicklung von technischen Standards sowie Mindestbefähigungsstandards für die europäische Binnenschifffahrt hatte die Bildung einer nicht ständigen Arbeitsgruppe für Simulatorenstandards (CESNI/QP/Simul) beschlossen. Diese durch die Schweiz (SRH) geleitete Arbeitsgruppe begann ihre Arbeit im Januar 2017 und kann im 1. Quartal 2018 ihre Arbeiten abschliessen.

Zur Förderung der Binnenschifffahrt als kostengünstiger und energieeffizienter Verkehrsträger leisten die Schweizerischen Rheinhäfen als Vollzugsstelle der Schweiz in verschiedenen internationalen Arbeitsgruppen ihren Beitrag. Insbesondere steht dafür das CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) für eine umweltschonende Binnenschifffahrt.

Fachkommissionen

Patentprüfungskommission

Im Jahr 2017 haben sich 39 Teilnehmer für eine Patentprüfung, ein Streckenzeugnis oder eine Streckenverlängerung angemeldet. Von den Angemeldeten nahmen 27 an der Prüfung teil, davon haben 15 die Prüfung bestanden. Ebenfalls wurde eine ADN-Prüfung (Gefahrguttransport auf dem Rhein) bei der Nautikschule Basel durchgeführt. Von 11 Teilnehmern haben 6 die Prüfung bestanden.

Schiffsuntersuchungskommission Basel

Es wurden 37 Schiffsuntersuchungs- (SUK-) Vorgänge (Erstuntersuchung, Verlängerungen Attest, vorläufige Schiffsatteste, Havarien/Motorschäden) durchgeführt und 5 Zulassungszeugnisse ausgestellt.

Schiffseichamt Basel

Im Berichtsjahr erfolgten 4 Neuvereichungen, eine Änderung des Eichscheins sowie die Ausbildung und Vereidigung von zwei Eichmeisterinnen.

Schiffsregistrierung, Internationales und Recht (SIR)

Schwerpunkte bildeten die Themen Anpassung des Schiffsregistrierungsprozesses, Auswirkungen der Entwicklung des zunehmend auf EU-Ebene geprägten Binnenschifffahrtsrechts auf die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und damit auf die Schweiz sowie die Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung.

Im Bereich der Schiffsregistrierung war das Ziel, den Fallbearbeitungsprozess zu standardisieren. Damit verbunden war neben der Überarbeitung des Anforderungskatalogs auch die Zurverfügungstellung von weiteren, detaillierteren Informationen auf der Webseite der SRH für die Antragsteller. Auch in diesem Jahr konnte ein Anstieg von Anträgen und ausgestellten Dokumenten wie Rheinschifffahrt-Zugehörigkeitsurkunde und Ausrüsterbescheinigung verzeichnet

werden. Waren es im Vorjahr noch 39 Zertifikate, so wurden im Berichtsjahr 83 Zertifikate ausgestellt. Nebst der erhöhten Anzahl Fallbearbeitungen steht der Bereich vermehrt vor grossen Herausforderungen, welche die Beurteilung komplexer Beteiligungsmodelle und Betriebsstrukturen mit sich bringen. Insbesondere im Bereich der Kabinenfahrgastschiffahrt stossen die heutigen Geschäftsmodelle oft an die Grenze der Auslegungsspielräume, die der Gesetzgeber der Vollzugsinstanz bietet.

Der Vollzug der internationalen Gesetzgebung zu Patentvorschriften und Berufsqualifikationen wird durch den Schifffahrtsschalter gewährleistet. Die Hauptaufgaben des Schifffahrtsschalters sind die Bearbeitung der schifffahrts- und personalbezogenen Dokumente wie Bordbuch, Ölkontrollbuch, Schifferdienstbuch und Patentverlängerungen. Darüber hinaus werden die eingehenden Anträge zum Erlangen eines Patentes geprüft und bearbeitet. In diesem Jahr waren es insgesamt 37 Anträge, die es zu bearbeiten galt. Sämtliche behördlichen Tätigkeiten für die Rheinschiffer sind seit einiger Zeit nicht mehr nur rheinisch (zwischen den Rheinanliegerstaaten) abgestimmt, sondern unterliegen vermehrt dem Einfluss der EU. Diese Harmonisierungsbestrebungen im Bereich der Berufsqualifikationen und der Patente werden von Delegierten der Schweiz bei der ZKR betreut, welche die Landesinteressen vertreten. Damit die optimale Anpassung neuer Vorschriften später umgesetzt werden kann, befassen sich die SRH schon heute mit den Auswirkungen der Rechtsanwendung.

Ziel des Projekts Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung war es, das bestehende Parkkartenmanagement zu optimieren. Es sollte ein Anbieter gefunden werden, der die komplette Abwicklung der Bestellung, Bezahlung und Zusendung der Parkkarten übernimmt. Berechtigten, Parkkarten zu beziehen, sind ab dem kommenden Jahr nur noch Unternehmen/Personen, die der lokalen Hafenvirtschaft angehören sowie Unternehmen mit Bezug zur Grossschiffahrt. Zusätzlich wurden im gesamten Hafengebiet weitere sechs Parkuhren installiert, um Besuchern eine Parkmöglichkeit



zu gewähren. Der Vorteil des Kunden nach erfolgter Freischaltung ist die selbstständige Bestellung und Verwaltung der benötigten Parkkarten auf einer Onlineplattform. Zum Ende des Jahres konnte das Projekt durch das Projektteam erfolgreich abgeschlossen werden.

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2013–2017

Schiffe	2017	2016	2015	2014	2013
Güterschiffe	70	64	70	70	69
Schlepp- und Schubboote	9	10	8	9	6
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	6	6	6	6	6
– Kabinenschiffe	153	129	116	99	77
Übrige Schiffe/Speziialschiffe	10	10	12	11	12
Total der Schweizer Flotte	248	219	212	195	170

Anlässe und Veranstaltungen

RheinPorts und Upper Rhine Ports

Erweiterung des elektronischen Schiffsanmeldesystems RPIS als wichtiger Schritt zur digitalen Hafeninfrastuktur

An der Transport- und Logistikmesse «transport&logistics» in München präsentierten die RheinPorts-Häfen Basel-Mulhouse-Weil (Schweizerische Rheinhäfen, Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein und Ports de Mulhouse-Rhin), der Rheinhafen Karlsruhe und der Port autonome de Strasbourg das erste elektronische Schiffsanmeldesystem für Containerverkehre in Binnenhäfen.

Das System ist bei den Terminals in den RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil und dem Hafen Strassburg im Testbetrieb. Mit der Ergänzung der aktuellen Schiffspositionen (AIS Automatic Information System) wird der operative Betrieb 2018 erfolgen können. In den weiteren Projektmodulen werden die elektronische Zollabwicklung (u.a. die Pendelverkehre im Grenzgebiet der RheinPorts) sowie die Erweiterung auf weitere Oberrheinhäfen vorangetrieben.

Die digitale Plattform ist Neuland für die Binnenhäfen Europas. Die Europäische Union unterstützt das Projekt im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms «Connecting

Europe Facility» und trägt 50 Prozent der insgesamt rund 2 Mio. Euro Projektkosten. Die Europäische Kommission anerkennt die Bedeutung der Binnenhäfen als strategische Bündelungsknoten entlang der wichtigsten Güterverkehrsachse Europas, dem Rhein-Alpen-Korridor von Rotterdam über Basel nach Genua.

Upper Rhine Ports

Die neun Rheinhäfen am Oberrhein haben sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um die Tätigkeiten der Oberrheinhäfen gemeinsam zu vermarkten. Zu den Oberrheinhäfen gehören die RheinPorts-Häfen sowie Colmar/Neuf-Brisach, Strasbourg, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen und Mannheim.

RheinPorts

Die Arbeitsgemeinschaft RheinPorts der Schweizerischen Rheinhäfen, Mulhouse und Weil am Rhein besteht seit 2007 (ab 1.1.2018 RheinPorts GmbH). Das «RheinPorts Information System RPIS» ist ein gemeinsames Projekt der drei Häfen zur Förderung effizienter Containerlogistikketten mit einer digitalen Plattform aller beteiligten Akteure (Terminals, Schiffsoperatoren, Zoll).



Vertreter der RheinPorts (Schweizerische Rheinhäfen, Mulhouse und Weil am Rhein) an der Transport- und Logistikmesse in München



7. Cluster-Forum am EuroAirport Basel-Mulhouse zum Thema Digitalisierung

Logistikcluster Region Basel

Basel ist die Logistikdrehscheibe der Schweiz. Der Logistikcluster Region Basel vereint die wichtigsten Akteure der Transport- und Logistikbranche der Nordwestschweiz. Seit Beginn sind die Schweizerischen Rheinhäfen Partner dieser für die Branche wichtigen Plattform. Als Logistikhauptstadt der Schweiz braucht es ein gemeinsames Auftreten für die Anliegen der Transport- und Logistikbranche. Der Logistikcluster Region Basel unterstützt beispielsweise die Entwicklung strategischer Infrastrukturen wie das Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 und setzt sich für die Sicherung von Logistikflächen ein. Höhepunkt der diesjährigen Aktivitäten des Logistikclusters war das sehr gut besuchte Clusterforum am binationalen Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse mit Besichtigung der neuen Frachthalle. Der Anlass widmete sich dem Megatrend Digitalisierung und zeigte die Herausforderungen, aber auch die Chancen für die Logistikbranche auf. Weiter unterstützte der Logistikcluster Region Basel das Hafenfest in

Birsfelden als Hauptsponsor und war mit einem Infostand und einer Bar präsent. Ende des Berichtsjahres wurde die Strategie für die nächsten Jahre 2018 bis 2020 mit den Schwerpunkten Bildung, Innovation und Digitalisierung, Infrastruktur und Raumplanung sowie Dialog und Netzwerk festgelegt und damit das Fundament für das weitere Engagement zur Stärkung der Logistik in der Region gelegt.

Logistikcluster
Region Basel

Inbetriebnahme elektronisches Stellwerk Hafenhahn Kleinhüningen

Anfangs Juli erfolgte die feierliche Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks der Hafenhahn in Basel-Kleinhüningen. Im Beisein von Regierungsrat Christoph Brutschin nahmen 60 geladene Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung am Festakt teil. Das neue elektronische Stellwerk ersetzt das robuste elektromechanische Stellwerk aus dem Jahre 1942, welches seit 75 Jahren seinen Dienst erfüllte. Die Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks im Hafenhahn Kleinhüningen ermöglicht einen modernen und effizienten Anschluss des Hafens an den internationalen Güterverkehrskorridor Rotterdam-Basel-Genua und führt die Hafenhahn ins digitale Zeitalter.



Christoph Brutschin, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, nimmt das Stellwerk offiziell in Betrieb



Projektleiter Florian Röthlingshöfer, Hans-Peter Hadorn (Direktor SRH), Pierre-André Meyrat (Bundesamt für Verkehr) und Regierungsrat Christoph Brutschin

Spatenstich Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle

Mitte Juni erfolgte auf dem Gelände der Infrapark Baselland AG der feierliche Spatenstich für das Projekt «Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle» der Hafenhahn Schweiz AG. Der Projektperimeter für die eingleisige Gleisverbindung für Güterverkehr erstreckt sich vom Auhafen Muttenz bis zum Areal Schweizerhalle und verbindet damit auch den Rangierbahnhof Muttenz sowie den Industrieanschluss Salina Raurica. 70 geladene Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung nahmen an der Grundsteinlegung teil.



Hans-Peter Hadorn, VR-Präsident Hafenhahn Schweiz AG und Direktor SRH; Thomas Weber, Regierungspräsident Kanton Basel-Landschaft; Florian Röthlingshöfer, Projektleiter Hafenhahn Südanbindung; Pierre-André Meyrat, stv. Direktor Bundesamt für Verkehr; Daniel Rickenbacher, Leiter Infrastruktur Infrapark Baselland (v.l.)



Thomas Weber, Regierungspräsident des Kantons Basel-Landschaft, hielt eine Ansprache



Wunderschöne Lokalität für ein Haafemähli, die Halle im Kraftwerk Augst.

Haafemähli

Das traditionelle Haafemähli fand 2017 im Kraftwerk Augst statt. Zu den Gästen aus Wirtschaft und Politik sprachen der Verwaltungsratspräsident des Kraftwerks Augst, Ernst Frey, und der Verwaltungsratspräsident der SRH, Benedikt Weibel. Für die musikalische Unterhaltung waren die Liestaler Stedli-Singers bedacht, mit ihren kabarettistischen Liedern sorgten sie für zahlreiche Lacher.



Sabine Horvath (Präsidialdepartement BS), Ralph Lewin (Präsident SVS) und Urs Vogelbacher (Hafenführer)



Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel



Landrat Hannes Schweizer, Nationalrat Eric Nussbaumer, Nationalrätin Daniela Schneeberger sowie Grossratspräsident Joël Thüring



Andreas Stöckli (Rhenus), Regierungsrat Anton Lauber, Thomas Kübler (Standortförderer BL) und Ernst Frey (KWA)



Haafemähli-Organisatorinnen Marina Kvgic und Jelena Dobric sowie die SRH-Empfangsdamen Nadine Hartmann, Ramona Jenni und Carmen Koller

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2017

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. Der Betriebserfolg liegt um 1.3% über dem Vorjahr.

Besonderheiten

Per 1. Januar 2017 ist die Mehrwertsteuer-Abrechnungsmethode von Pauschalbesteuerung auf neu effektive Besteuerung umgestellt worden.

Die Beteiligung von rund 38% an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, Weil am Rhein, ist im Jahr 2017 an die Stadt Weil am Rhein verkauft worden. Der Verkaufserlös hat die im Jahr 2015 getätigte Abschreibung über 550 000 CHF mehr als kompensiert. Als Ergebnis resultiert ein einmaliger Buchgewinn von 703 368 CHF.

Im Zuge der Senkung des technischen Zinssatzes per 1. Januar 2018 von 3% auf neu 1.75% sowie des ab 1. Januar 2019 über mehrere Jahre sinkenden Umwandlungssatzes ist im Geschäftsjahr 2017 die Pensionskassen-Rückstellung um 200 000 CHF erhöht worden.

Ertrag

Die Erträge aus den Hafengebühren sind trotz langanhaltendem Niedrigwasser, bereinigt um die im Vorjahr enthaltene Mehrwertsteuer, auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

Bei den übrigen Erträgen haben sich die Erträge aus dem Lotsendienst sowie aus der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt positiv entwickelt, was kumulativ zu einer Zunahme von 19.9% führt.

Insgesamt konnte der Betriebsertrag um 1.7% gesteigert werden.

Aufwand

Der Personalaufwand liegt rund 12% höher als im Vorjahr. Diese Erhöhung ist auf den Ende 2015 beschlossenen Aktionsplan Schiffahrt (u.a. mit Integration des Lotsendienstes sowie Bau und Einsatz eines Schlepp- und Schubbootes) zurückzuführen.

Im Gegenzug ist die Abnahme des Infrastrukturaufwandes um 11% durch die Integration des Lotsendienstes und der damit verbundenen wegfallenden externen Kosten für die Schlepphilfe erreicht worden.

Die Zunahme bei Sachversicherungen und Schäden ist auf die neu enthaltene Position Schäden zurückzuführen. Durch den weiterhin deutlich gestiegenen Energiebezug der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 16.6% im Vergleich zum Vorjahr.

Die Positionen Beratung und Entwicklung sowie Werbung und Kundenbetreuung konnten kumulativ stabil gehalten werden. Die Zunahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen sind im Wesentlichen auf erhöhte Sicherheitsaufwendungen im Hafeneareal und auf die Belastung von Negativzinsen zurückzuführen. Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Die Abnahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 4%. Die Veränderung des Mehrwertsteueraufwandes stammt vom Methodenwechsel von Pauschal zu Effektiv.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2017 vorgenommen:

- Planung Hafenbecken 3 – Basel-Nord
- Verschiedene Belagssanierungen im Hafeneareal
- Planungen und Vorbereitungen Korrektur Schiffahrtssrinne durch das Stadtgebiet
- Kraftwerk Brisfelden: Schleuse Süd
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafeneareals (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2017 wurden gesamthaft 4894 TCHF investiert.

Ergebnis

Das Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 1419 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 9060 TCHF (vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserven).

Erfolgsrechnung 2017

	Anmerkung im Anhang	2017 CHF	2016 CHF
Arealbewirtschaftung		15 931 391	15 906 225
Hafenabgaben		4 242 717	4 573 971
Übrige betriebliche Erträge		4 262 960	3 550 470
Betriebsertrag		24 437 068	24 030 666
Personalaufwand	3	-6 274 820	-5 614 942
Abschreibungen	2	-4 220 830	-4 392 902
Reise- und Repräsentationsspesen		-121 978	-117 000
Verwaltungsrat		-84 333	-90 978
Infrastrukturaufwand		-1 549 113	-1 742 042
Fahrzeuge		-229 104	-207 488
Sachversicherungen und Schäden		-224 585	-141 491
Energie und Wasser		-789 510	-676 850
Entsorgungsaufwand		-168 699	-157 508
Büromaterial und Drucksachen		-58 052	-72 833
Telefon, Fax und Porti		-117 923	-115 188
Beiträge an Organisationen		-171 051	-185 865
Informatik		-290 866	-306 319
Beratung und Entwicklung		-553 495	-626 373
Werbung und Kundenbetreuung		-342 645	-249 594
Übrige betriebliche Aufwendungen		-191 896	-49 401
MWST-Ablieferungen ¹	7	-	-351 760
Betriebsaufwand		-15 388 899	-15 098 532
Betriebserfolg		9 048 169	8 932 134
Ausfinanzierung Pensionskasse	5	-700 000	-800 000
Verkauf Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH		703 368	-
Jahresergebnis ²		9 051 537	8 132 134

- 1 Umstellung der Mehrwertsteuer-Abrechnungsmethode per 1. Januar 2017 von Pauschalbesteuerung auf neu effektive Besteuerung.
- 2 Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigner Kantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1), vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserve.

Bilanz 2017

	Anmerkung im Anhang	2017 CHF	2016 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		13 381 411	12 916 560
Forderungen gegenüber Dritten	2	2 346 635	2 249 623
Forderungen gegenüber Nahestehenden		184 626	361 768
Übrige kurzfristige Forderungen	2	1 750 747	17 040
Aktive Rechnungsabgrenzungen		55 127	294 664
Umlaufvermögen		17 718 546	15 839 654
Beteiligungen	4	1 021 670	1 977 552
Darlehen gegenüber Beteiligungen	2	29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 599 786	1 660 205
Mobile Sachanlagen	2	11 285 409	9 681 962
Immobilie Sachanlagen	2	42 814 250	43 718 374
Anlagevermögen		86 680 025	86 997 004
Total Aktiven		104 398 571	102 836 658
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	2	2 177 372	2 256 438
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2	99 764	344 672
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	25 000	195 000
Rückstellungen	2	2 091 050	1 366 700
Kurzfristiges Fremdkapital		4 393 185	4 162 809
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		3 501 000	3 095 000
Gewinnvortrag		9 410	3 277
Jahresergebnis		9 051 537	8 132 134
Eigenkapital		100 005 386	98 673 849
Total Passiven		104 398 571	102 836 658

Vorschlag zur Ergebnisverwendung 2017

	2017 CHF	2016 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	9 411	3 277
Jahresergebnis ¹	9 051 537	8 132 134
Bilanzgewinn	9 060 948	8 135 411
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	453 000	406 000
Ausschüttung an die Kantone	8 600 000	7 720 000
Basel-Stadt (40 %)	3 440 000	3 088 000
Basel-Landschaft (60 %)	5 160 000	4 632 000
Vortrag auf neue Rechnung	7 948	9 411

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 2017

	2017 CHF	2016 CHF
Jahresgewinn	9 051 537	8 132 134
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 220 830	4 392 902
Bewertungsanpassung Beteiligung	-703 368	0
Veränderung Rückstellungen	724 350	1 035 508
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	80 130	302 895
Veränderung Kurzfristige Forderungen	-1 733 707	-15 825
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	239 537	-225 864
Veränderung Verbindlichkeiten	-79 066	-468 046
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	-244 908	174 390
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	-170 000	22 581
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	11 385 335	13 350 674
Netto-Investitionen in Sachanlagen ¹	-4 420 280	-10 373 360
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-439 454	-534 206
Netto-Deinvestitionen in Beteiligungen	1 659 250	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 200 484	-10 907 566
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 720 000	-7 640 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7 720 000	-7 640 000
Veränderung netto flüssige Mittel	464 851	-5 196 892
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	12 916 560	18 113 452
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	13 381 411	12 916 560
Veränderung netto flüssige Mittel	464 851	-5 196 892

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

	2017 CHF	2016 CHF
Forderungen gegenüber Dritten		
Gegenüber Dritten	2 646 635	2 399 623
Wertberichtigungen	-300 000	-150 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 346 635	2 249 623
Übrige Kurzfristige Forderungen		
Gegenüber Dritten	1 750 747	17 040
Total kurzfristige Forderungen	1 750 747	17 040
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	1 660 205	1 603 619
Investitionen des Geschäftsjahres	439 454	534 206
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-499 873	-477 620
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 599 786	1 660 205
Mobile Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	9 681 962	4 398 031
Investitionen des Geschäftsjahres	2 252 711	5 973 168
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-649 264	-689 236
Mobile Sachanlagen am Jahresende	11 285 409	9 681 962
Zusammensetzung		
Möbiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	1 700 818	803 424
Schiffe und Boote	4 726 468	5 050 710
Anlagen im Bau	4 858 123	3 827 828
	11 285 409	9 681 962

	2017 CHF	2016 CHF
Immobilien Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	43718374	42544227
Investitionen des Geschäftsjahres	2167569	4400193
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3071693	-3226046
Immobilien Sachanlagen am Jahresende	42814250	43718374
Zusammensetzung		
Liegenschaften	6717104	6341341
Quaianlagen	14353897	14900123
Kunstabbauten	3722411	3954958
Strassen und Wege	6532603	6304162
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	11488235	12217790
	42814250	43718374
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	2177372	2256438
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2177372	2256438
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
gegenüber Dritten	99764	344672
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	99764	344672
Passive Rechnungsabgrenzungen		
Mehrwertsteuer	-	100000
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	25000	95000
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	25000	195000
Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	337400	391400
Übrige Rückstellungen	1753650	975300
Total Rückstellungen	2091050	1366700

3 Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Vollzeitstellen	53.50	46.30
Auszubildende	5.30	4.20
Praktikanten	1.00	1.00

4 Beteiligungen

Firma, Rechtsform und Sitz	31.12.17		31.12.16	
	Kapitalanteil in %	Stimmanteil in %	Kapitalanteil in %	Stimmanteil in %
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, Weil am Rhein, D	0.00	0.00	37.66	37.66
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100.00	100.00	100.00	100.00
RheinPorts GmbH, Weil am Rhein, D	33.33	33.33	0.00	0.00

Die Beteiligung von rund 38 % an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, Weil am Rhein, ist im Jahr 2017 an die Stadt Weil am Rhein verkauft worden.

5 Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

	2017 CHF	2016 CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	68 400	65 081
Ausfinanzierung Pensionskasse	700 000	800 000

Aufgrund der positiven Rendite 2017 liegt der Deckungsgrad des Vorsorgewerks per 31. Dezember 2017 bei geschätzten 107 %. Per 1. Januar 2018 wird der technische Zinssatz von aktuell 3 % auf 1.75 % gesenkt. Ab dem Jahr 2019 wird zusätzlich der Umwandlungssatz über mehrere Jahre gesenkt.

Diese beiden Effekte führen zu einem ausserordentlichen Anstieg der Sparkapitalien, verbunden mit einer Senkung des Deckungsgrads. Diese ausserordentlichen Belastungen können mit dem guten Deckungsgrad, der vorhandenen Arbeitgeberbeitragsreserve sowie der Pensionskassen-Rückstellung mehrheitlich finanziert werden.

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 Stetigkeit

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben ihre Mehrwertsteuer-Abrechnungsmethode per 1. Januar 2017 von Pauschalbesteuerung neu auf effektive Besteuerung umgestellt. Somit ist die Vergleichbarkeit zum Vorjahr eingeschränkt.

Infrastrukturrechnung 2017

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2017 in T-CHF	2016 in T-CHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 808	4 959
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	-2 016	-2 435
Deckungsbeitrag 1	2 792	2 524
Abschreibungen	-2 848	-2 768
Deckungsbeitrag 2	-56	-244
Verwaltungsaufwand (Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion)	-348	-390
Ergebnis	-404	-634

Stetigkeit: Die Schweizerischen Rheinhäfen haben ihre Mehrwertsteuer-Abrechnungsmethode per 1. Januar 2017 von Pauschalbesteuerung neu auf effektive Besteuerung umgestellt. Somit ist die Vergleichbarkeit zum Vorjahr eingeschränkt.

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. Ab 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.

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

Verwaltungsaufwand

Dem Verwaltungsaufwand der Hafeninfrastukturrechnung 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.

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

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Dornacherstrasse 230
4053 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2017 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 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Dornacherstrasse 230
4053 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 19. April 2017 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil abgegeben hat.

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.

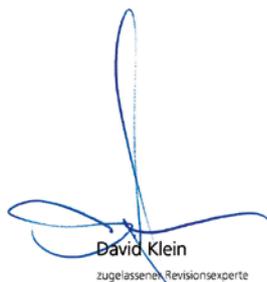
Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem Staatsvertrag entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 12. April 2018

TRETOR AG



Adrian Schaller
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



David Klein
zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

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

Organe

Verwaltungsrat

Dr. Benedikt Weibel, Präsident

Thomas Weber, Vizepräsident,
Vertreter des Kantons Basel-
Landschaft

Christoph Brutschin, Mitglied,
Vertreter des Kantons
Basel-Stadt

Martin Dätwyler, Mitglied

Jürg Rämi, Mitglied

Alexandra Mungenast, 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, bis November
2017

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt
und Hafенbetrieb, ab Dezember
2017

Sabine Villabruna, Leiterin
Areale und Hafенbahn

Revisionsstelle

Tretor AG, Liestal

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen
Konzeption und Gestaltung:
Vischer Vettiger Hartmann AG,
Basel
Druck:
Buysite AG, Basel
Fotos:
Patrik Walde, VWH-Basel,
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

psüberdruck 3.0 bar

09.15 L

VTG Schweiz GmbH Basel
Fax +41 61 206 90 29
www.vtg.com

24050 kg

191

70000l

33 RIV
85 CH-VTGCH
7929 102-6
Zacns

HEIMATBAHNHOF: BIEL

6 NEU JAHRE
29.11.11 +3M



PORT OF
SWITZERLAND

www.port-of-switzerland.ch

