



PORT OF
SWITZERLAND



JAHRESBERICHT 2019

Schweizerische Rheinhäfen

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

EIN GUTER JAHRGANG FÜR DIE SCHIFFFAHRT UND RHEINHÄFEN

INHALT	
Güterverkehr	4
Hafenprojekte	10
Nachhaltigkeit	22
Schifffahrt	24
Panorama	32
Finanzen	36

Hans-Peter Hadorn
Direktor



Dr. Benedikt Weibel
Präsident des Verwaltungsrates

GÜTERUMSCHLAG NIMMT MARKANT ZU

Mit 6 Mio. t verzeichnete der gewichtsmässige Güterumschlag einen Zuwachs von 29,1 % gegenüber 2018. Die schiffsseitigen Containerverkehre bewegten sich mit einem Plus von 2,1 % bzw. 121 366 TEU (Containereinheiten) auf Rekordniveau. Es ist erfreulich, dass nach dem schwierigen Niedrigwasser-Jahr 2018 mit deutlichen Umschlagsrückgängen in den Rheinhafenterminals, die Güter den Weg auf den Rhein wieder zurückfanden.

Mit einem Umsatz von 25,2 Mio. CHF (+3.8 %) und einem Betriebserfolg von 9,0 Mio. CHF (+1.6 % gegenüber Vorjahr) schliesst die operative Jahresrechnung der SRH ebenfalls positiv ab. Zum Ausgleich der zu erwartenden Auswirkungen der Covid-19 Pandemie wurde eine Rückstellung von 1,0 Mio. CHF gebildet.

DIE RHEINHÄFEN BEWEGEN SICH – DIGITAL UND AUF FÜHRUNGSEBENE

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind im Fluss. Viele Projekte sind in Umsetzung. Die Korrektur der Schifffahrtsrinne durch das Stadtgebiet konnte planmässig abgeschlossen werden. Das elektronische Schiffsanmeldesystem «RheinPorts Information System» ist erfolgreich in Betrieb und wird auf weitere Gütersegmente ausgeweitet. Die Südanbindung der Hafenbahn vom Hafenhof Birsfelden/Auhafen Muttenz zur Schweizerhalle schreitet mit grossen Schrit-

ten voran, die Inbetriebnahme der Gleisverbindung dürfte bereits im Spätsommer 2020 erfolgen.

Schliesslich wurden beim Projekt Schiffsanschluss (Hafenbecken 3) zum Gateway Basel Nord, mit dem grünen Licht der Wettbewerbskommission und dem zustimmenden Bericht der parlamentarischen Kommissionen des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt, wichtige Meilensteine erreicht.

Nach vielen Jahren der Kontinuität, kam es 2019 auf operativer und strategischer Führungsebene der SRH zu zahlreichen Veränderungen. Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel und die Verwaltungsratsmitglieder Martin Dätwyler und Jürg Rämi, alle seit der Gründung der SRH (2008) im Verwaltungsrat engagiert, traten im Verlauf des Berichtsjahres zurück. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SRH danken den sehr engagierten und verdienten Verwaltungsräten für ihr grosses, umsichtiges Engagement für die Rheinhäfen und die Rheinschifffahrt. Die neuen Verwaltungsratsmitglieder Martina Gmür, Petra Mösching und Andreas Büttiker (ab 2020) heissen wir herzlich willkommen. Auch in der Geschäftsleitung wurde mit der Wahl von Florian Röthlingshöfer zum Bereichsleiter Grossprojekte und Hafenbahn eine wichtige Ergänzung vorgenommen.

Allen Partnern und Mitarbeitenden danken wir herzlich für das grosse Engagement und die gute Zusammenarbeit.


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

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 1,1 MRD. CHF
UMSATZ 25,2 MIO. CHF
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG 8,0 MIO. CHF

121 366 TEU Δ 1,9 % (2018)

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

1 124 Δ 16,7 % (2018)

 ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

6 065 234 t Δ 29,1 % (2018)

WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

254 Δ 3,7 % (2018)

 SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

3 213 320 t Δ 16,6 % (2018)

BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

9 023 259 Δ 1,6 % (2018)

BETRIEBSERFOLG

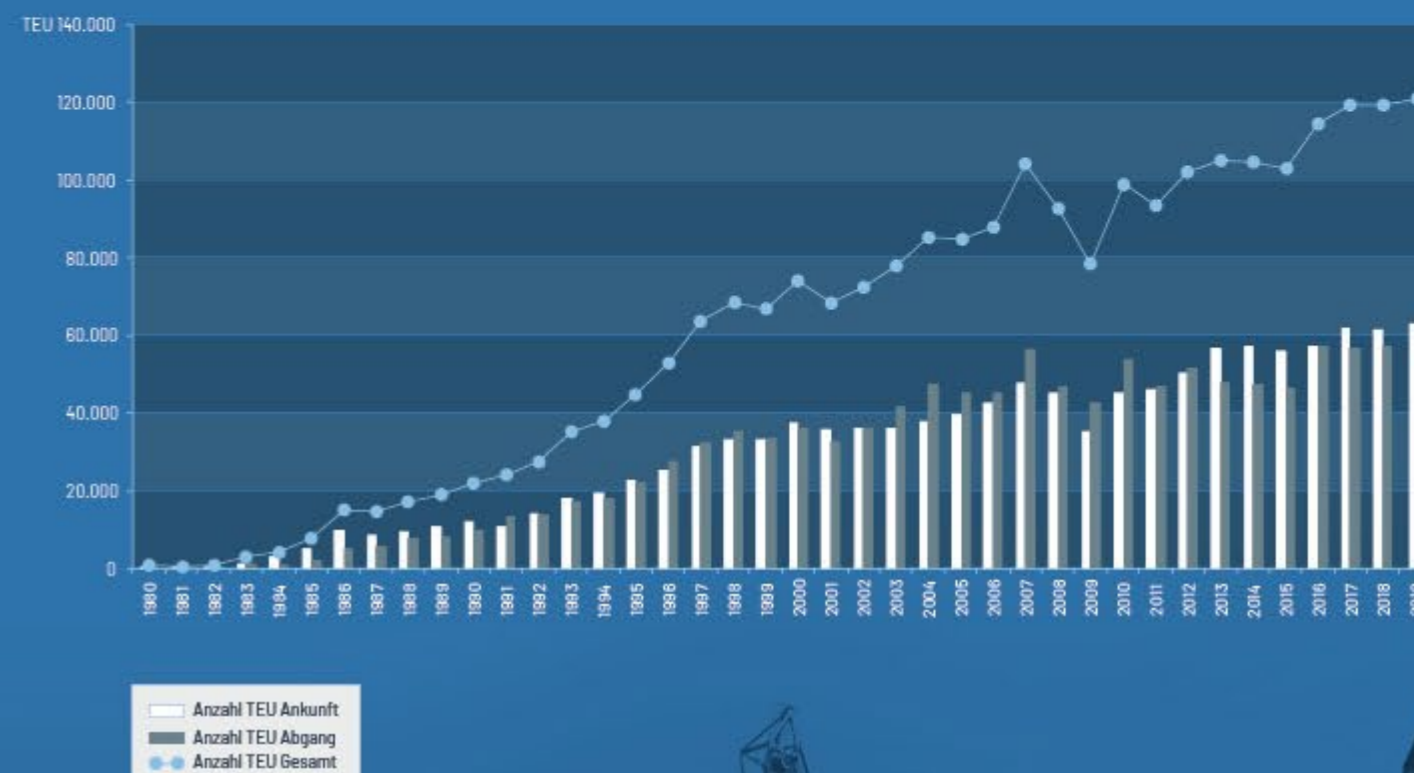
MARKANTE STEIGERUNG DES GÜTERUMSCHLAGS

Im Jahresbericht 2018 stand der Güterumschlag unter dem Titel «Niedrigwasser prägt Güterumschlag – Containerverkehr bleiben auf Rekordniveau». Der zweite Teil des Titels gilt auch für das Umschlagsjahr 2019. Der wasserseitige Containerumschlag in den Rheinhafenterminals erreichte mit 121 366 TEU erneut Rekordniveau. Da der Containerumschlag vom Niedrigwasser weniger betroffen war, resultierte 2019 ein leichter Zuwachs von 1,9 % gegenüber dem Vorjahr.

Beim gewichtsmässigen Güterumschlag dagegen, muss der Titel erfreulicherweise angepasst werden (siehe Titel dieses Artikels). 6,1 Mio. t wurden

im Berichtsjahr in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. Gegenüber den 4,7 Mio. t im Vorjahr resultierte eine markante Steigerung von 29,1 %. Der Import von Mineralölerzeugnissen, die mengenmässig wichtigste Gütergruppe in den Rheinhäfen, nahm um beinahe 60 % zu. In allen Importsegmenten, mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, konnten Steigerungsraten festgestellt werden. Diese deutliche Zunahme zeigt auf, dass die Kunden nach dem Niedrigwasser 2018 schnell den Weg zurück zur Binnenschifffahrt gefunden haben. Dies ist eine erfreuliche Nachricht und zeigt die Flexibilität und Effizienz des Verkehrsträgers Schifffahrt exemplarisch auf.

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG 1980 BIS 2019



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG ERNEUT AUF REKORDNIVEAU

Seit Jahren steigt der Containerumschlag an den Rheinhafenterminals kontinuierlich. Auch 2019 konnte mit einem Plus von 1,9 % und 121 366 TEU (Containereinheiten) ein Umschlagsergebnis auf Rekordniveau verzeichnet werden. Der wasserseitige Containerumschlag war, im Gegensatz zum gewichtsmässigen Güterumschlag, weniger von der langen Niedrigwasserperiode betroffen. Der Handelskonflikt zwischen den USA und der Volksrepublik China dämpfte die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dass dennoch ein positives Resultat erreicht werden konnte, spricht für die Flexibilität und Effizienz der Binnenschifffahrt.

IMPORT VON MINERALÖLERZEUGNISSEN NIMMT MARKANT ZU

Mit einer Steigerung von beinahe 60 % erreichte der Import der Mineralölerzeugnisse 2019 ein Total von 2,8 Mio. t. Gegenüber dem Vorjahr wurde 1 Mio. t mehr umgeschlagen. Die Gütergruppe «Mineralölerzeugnisse» bleibt nach wie vor das mengenmässig wichtigste Segment der Schweizerischen Rheinhäfen. Aufgrund des Niedrigwassers im Vorjahr erreichte der Import im vierten Quartal 2019 die höchsten Zuwachsraten. Gute Wasserstände und die geplante, temporäre Stilllegung der Raffinerie in Cressier NE führten zu reger Umschlagstätigkeit in den «Ölhäfen» Birsfelden und Auhafen Muttenz. Die Schifffahrt konnte somit die Versorgungssicherheit wiederum problemlos gewährleisten.

LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE GEGEN DEN TREND

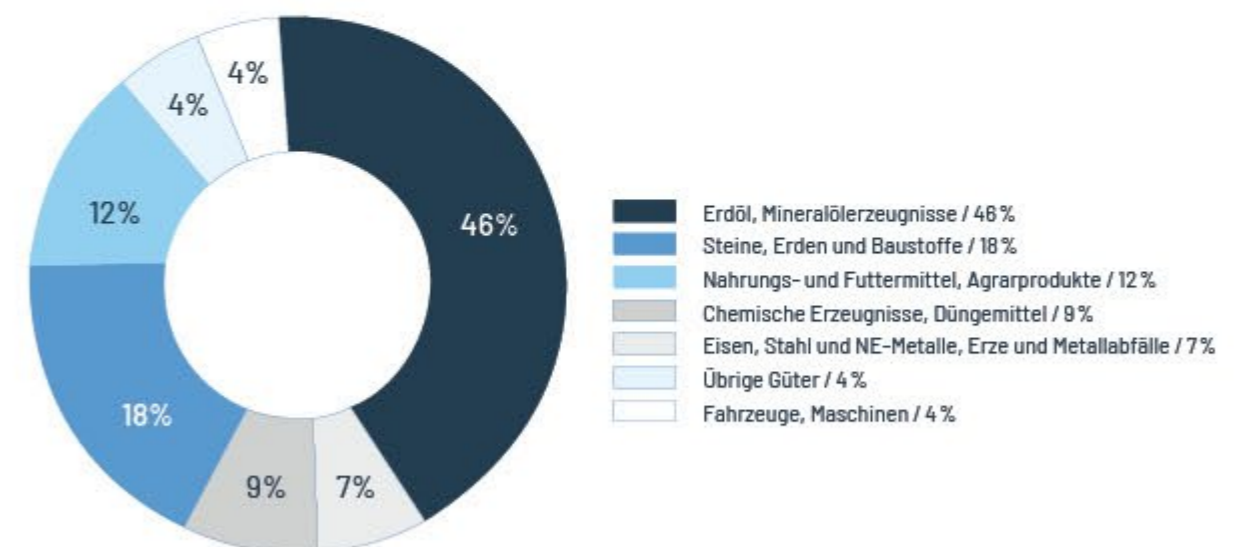
Während 2019 für die meisten Gütergruppen positiv abschloss, entwickelten sich die landwirtschaftlichen Erzeugnisse (-6 %) sowie Nahrungs- und Futtermittel (-1,5 %) gegen den Trend. Grund für den leichten Rückgang ist das geänderte Einkaufsverhalten der Branche. Grössere Mengen mit kontinentaler Herkunft (Ukraine und Rumänien) kommen vermehrt über den Landweg in die Schweiz. Da die durchschnittliche Lagerdauer sich durch die sinkende Umschlagstätigkeit in den Rheinhäfen erhöht hat, ist eine kostendeckende Bewirtschaftung – auch aufgrund der nicht kostendeckenden Pflichtlagerhaltung – schwierig zu erreichen.

ERNEUTES WACHSTUM BEI STEINEN, ERDEN UND BAUSTOFFEN

Das Gütersegment Steine, Erden und Baustoffe weist seit Jahren positive Steigerungsraten auf. Auch 2019 konnte gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs von 27,2 % erreicht werden. Somit übertraf die Steigerung der Ausfuhren auch im Berichtsjahr die 25 %-Marke. Als eine der wenigen Gütergruppen sind Steine, Erde und Baustoffe im Import relativ unabhängig von den Wasserständen und im Export von konjunkturellen Schwankungen. Der zunehmende Bedarf für nachhaltige Kreislaufwirtschaft (Stichwort Recycling) trägt dazu bei, dass die Ausfuhren in diesem Bereich sich auch in Zukunft erhöhen werden. Diese Entwicklung hat auch positive Auswirkungen auf den Export im Bereich Erze und Metallabfälle, der 2019 mit einer Steigerung um fast 70 % auf 121 464 t gegenüber dem Vorjahr markant zunahm.

EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2019	2018	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 815 572	1 801 973	56,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	405 186	334 511	21,1
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	529 482	374 713	41,3
Steine, Erden und Baustoffe	1 097 455	970 113	13,1
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	712 968	723 252	-1,4
Übrige Güter	257 997	263 014	-1,9
Fahrzeuge, Maschinen etc.	228 122	229 610	-0,6
Feste mineralische Brennstoffe	18 452	795	*
Total	6 065 234	4 697 981	29,1

* Abweichung grösser 999 %



BASEL NORD

HERZSTÜCK FÜR DEN KLIMASCHUTZ

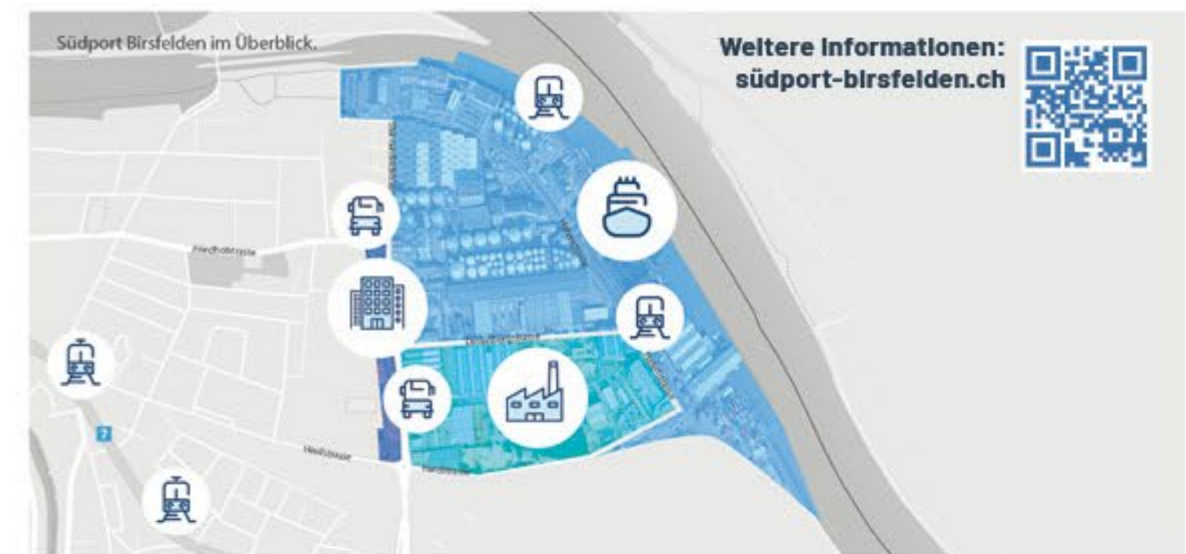
Planung, Finanzierung und Genehmigungsverfahren sind die drei Hauptstränge, welche sowohl beim Terminal der Gateway Basel Nord AG als auch beim Hafenbecken 3 der Schweizerischen Rheinhäfen vorangetrieben werden. Die Gateway Basel Nord AG als Planungsgesellschaft für das Terminalprojekt erhielt im Juni 2019 von der Eidgenössischen Wettbewerbskommission (WEKO) grünes Licht für den Zusammenschluss der drei Partner SBB Cargo, Hupac und Contargo zur Betreibergesellschaft des Gateway Basel Nord (GBN). Ein paralleles Beschwerdeverfahren beim Bundesverwaltungsgericht eines Marktteilnehmers gegen den Bundesbeitrag von 83 Mio. CHF an das Gateway Basel Nord wurde – durchaus mit Referenz auf den WEKO Entscheid – gutgeheissen. Damit wird das Bundesamt für Verkehr (BAV) angewiesen, das Verfahren zur Fördergeldverfügung an das bimodale Terminal Schiene-Strasse zu wiederholen. Das BAV muss mögliche Konkurrenten im Rahmen des Verfahrens anhören. Dadurch wird mit einer Projektverzögerung beim Terminal von einem Jahr gerechnet, so dass die Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2022 stattfinden kann. Auf den Zeitplan des Hafenbeckens hat dies keinen unmittelbaren Einfluss. Beim Projekt der Schweizeri-

schen Rheinhäfen steht die Finanzierung zum Bau vor dem Entscheid des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt: Die Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) und die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rats befürworten den Bau des Hafenbeckens 3. Nach intensiver Beratung und Durchführung mehrerer Hearings sind beide Kommissionen zum Schluss gelangt, dem Grossen Rat die Ausgabenbewilligungen zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen zur Annahme zu empfehlen. Der Kantonsbeitrag beläuft sich auf rund 115 Mio. CHF. Kontrovers diskutiert bleibt der Eingriff des Projektes in den trocken-warmen Naturlebensraum des ehemaligen Rangierbahnhofs: Gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt konnten grossflächige Ersatzmassnahmen abgestimmt werden. Ob diese Massnahmen ausreichend sind, werden die Genehmigungsverfahren für den Bau zeigen. Die Türen für Gespräche sind dabei offen, um einvernehmliche Lösungen zu finden. Eines darf bei allen Diskussionen jedoch nicht in Vergessenheit geraten: Durch die Verlagerung der Güter vom Schiff auf die Bahn ist das Projekt ein Herzstück für den Klimaschutz.

ZIELBILD HAFEN BIRSFELDEN 2040+ ENTWICKELT

Zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Birsfelden haben die Schweizerischen Rheinhäfen im November 2019 ein gemeinsames Zielbild zur langfristigen Entwicklung des Arbeitsgebiets «Hafen Birsfelden» erarbeitet. Daraus folgt, dass das Kerngebiet des Hafens (Hafenperimeter und Gebiet Hard) als Arbeitszone bestehen bleibt. Gebiete um die Sternenfeldstrasse West werden zu einer gemischten Nutzung mit Sport-, Gewerbe-, Wohn- und Freiflächen weiterentwickelt.

Damit wird für die Hafenwirtschaft im Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen Planungssicherheit geschaffen. Seit Anfang 2018 wurden zwei Studien in Auftrag gegeben und ausgewertet. Die Entwicklungsperspektiven der im Hafen umgeschlagenen Gütersegmente sowie die globalen Megatrends wie Digitalisierung, Sharing Economy, grüne Ökonomie oder Kreislaufwirtschaft wurden in die Überlegungen miteinbezogen. Abgestimmt mit dem Bau des Rheintunnels werden an der Sternenfeldstrasse West gemischte Nutzungen angestrebt.



STADTEILRICHTPLAN KLEINHÜNINGEN-KLYBECK AUF DEM WEG

Im November 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die Erarbeitung eines Stadteilrichtplans für das Gebiet Kleinhüningen-Klybeck an den Grossen Rat überwiesen. Der Stadteilrichtplan soll Fragen rund um die Entwicklung der Infrastruktur- und Stadtplanung beantworten und die Grundlage für die Transformation von Arealen in Basels Norden schaffen.

Mit der Grundsatzvereinbarung von 2018 zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt konnte Planungssicherheit für den Hafen und die Hafenwirtschaft geschaffen werden. Auf dieser Grundlage werden die SRH die Planungsarbeiten für den Stadteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck eng begleiten.

HAFENBAHN SCHWEIZ AG

ZU- UND ABFUHR
NACH VERKEHRSTRÄGER 2019



Bahn: 3 213 320 Tonnen



Strasse: 2 334 722 Tonnen



Schiff: 6 065 234 Tonnen



SÜD- ANBINDUNG

AUHAFEN-SCHWEIZERHALLE:
DIE SCHIENEN UND SCHWELLEN SIND VERLEGT



Die neuen Schienen blitzen in der Sonne, die Baukräne sind abgebaut. Bagger, Dumper und Lastwagen sind bereits keine mehr auf der Baustelle zu sehen, die Rheinfelderstrasse verläuft wieder in ihrer gewohnten Bahn: Die Baumeister- und Gleisbauarbeiten zwischen dem Auhafen und der Schweizerhalle konnten nach Plan im 2019 abgeschlossen werden.

Damit hat die Hafenbahn Schweiz AG mit dem von ihr beauftragten Unternehmen das rund 900 m lange Trogbauwerk mit einem 230 m langen Tunnel unter der Rheinfelderstrasse fertigstellen können. In das Bauwerk wurden 2070 m Schiene, 1180 m Schwellen und 2496 t Schotter verbaut, um das Industrieareal Schweizerhalle wie auch die Salina Raurica mit den Gleisanlagen im Auhafen zu verbinden. Durch die neue Verbindung findet ein Ringschluss mit dem

Rangierbahnhof Muttenz statt. Zustellungen können so nicht nur über das Streckengleis in den Hafenbahnhof von Birsfelden und Muttenz-Au, sondern auch über die Gleisanlage Schweizerhalle in den Auhafen erfolgen. Neben der strategischen Redundanz der Verbindung zum Streckennetz für den Hafen und das Industrieareal Schweizerhalle findet eine schienen-seitige Verknüpfung der trimodalen Logistikwirtschaft des Hafens mit der produzierenden Industrie der Schweizerhalle statt.

Nach den Arbeiten für die Baugrube, das Betonbauwerk und den Gleisbau geht es im ersten Halbjahr 2020 stiller, aber nicht weniger intensiv weiter: es erfolgen die Ausrüstung der Anlage mit der Signal- und Überwachungstechnik, so dass es im Sommer 2020 heissen kann: «Fahrt nach Schweizerhalle auf Grün!»



BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2019

Abgeschlossene Projekte

- Korrektur Schifffahrtsrinne
- Belagsersatz Bermenweg Auhafen
- Diverse Strassenbelagssanierungen Auhafen
- Sanierung Uferböschung Clariant-Steiger Auhafen
- Sanierung Bermenwasserleitung Auhafen-Birsfelden
- Erneuerung Passagierterminal St. Johann und Ersatz Schwimmpontons

Projekte in Planung

- Bau Hafenbecken 3, Mitfinanzierung Kanton Basel-Stadt, Plangenehmigungsverfahren
- Ausbau Passagier-Steiger Klybeck
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2
- Projektierung Interventionsplattform Höhe Bootsgarage Auhafen
- Strassenbelags- und Wasserleitungersatz Auhafen
- Machbarkeitsstudie neue Betriebszentrale (Nautik und Hafenbahn)

Projekte, Hafepartner mit SRH

- Einfache Gesellschaft Löschwasserversorgung Auhafen – Erneuerung Pumpwerke 1 + 2
- Birsterminal mit Adolf Kühner AG – Werkhalle in Birsfelden
- Kanton Basel-Landschaft – Altlastenuntersuchung Auhafen Phase 2
- Kanton Basel-Stadt – Vorprojekt Zukunft Hafenbahn Kleinhüningen
- Satram – Rückbau Tanklager und Bodensanierung
- Ultra-Brag AG – Wanne für Gefahrgutcontainer
- Fenaco v Landor 8 Düngerhalle Auhafen
- TAU Tanklager Auhafen AG – Dachaufstockung Büroräume und Notstromanlage





TERMINAL ST. JOHANN RENOVIERT

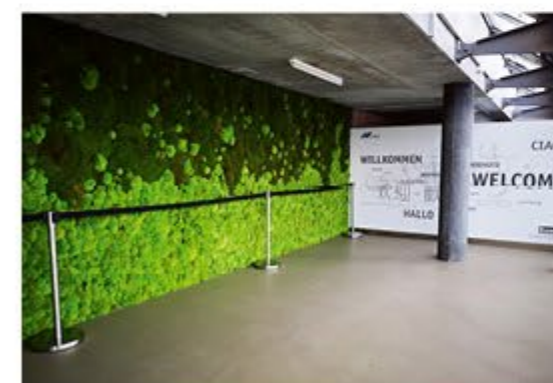
KABINEN-
SCHIFFFAHRT

Das St. Johann-Terminal wurde zusammen mit der Parkanlage vom bekannten Basler Architekturbüro Wilfrid und Katharina Steib entworfen. Seit 1989 dient es der wind- und regengeschützten Zollabfertigung für die Fahrgäste der Kabinenschiffahrt und für die Überwindung der Höhendifferenz von der Berme auf Parkhöhe mittels Rolltreppe oder Lift zum Parkplatz der Cars und Taxis.

Der Innenraum hat nun ein umfassendes Fresh-up bekommen. Auf beiden Ebenen wurde ein gespachtelter, mineralischer Bodenbelag neu gegossen. Die Wände wurden teilweise in den Betonrohzustand versetzt sowie beim Rolltreppenaufgang und beim unteren Ausgang mit mehrspra-

chigen «Welcome Basel»-Bannern versehen. Ein besonderer Hingucker ist die lange Mooswand neben der neuverkleideten Technikkabine. Ausserdem bietet neues Mobiliar den Gästen Gelegenheit zum Sitzen.

Die beiden Anlegestellen St. Johann für die Kabinenschiffahrt wurde in den 50er und 60er Jahren erstellt, die beiden Stahlhohlkörper waren am Lebenszyklusende. Im offenen Submissionsverfahren erfolgte die Vergabe für die Arbeitsgattung Wasser- und Stahlwasserbau. In der Zwischensaison Anfang Februar 2019 wurden die Schwimmkörper mit den Kettenverankerungen ersetzt, in Kombination mit weiteren technischen Verbesserungen und Ersatzmassnahmen.



DIGITALISIERUNG

DOKUMENTENMANAGEMENT IM DIGITALEN WANDEL

Die Personalabteilung startete 2019 das Projekt, die bisher im wesentlichen noch papiergeführte Datenverwaltung in die bestehende SAP-Systemlandschaft zu integrieren. Das zuständige Projektteam hat für diesen Auftrag in Zusammenarbeit mit externen Experten eine Softwarelösung evaluiert und mit der Migration der physischen Datensätze begonnen. Bisher erfolgte das Management der Personaldossiers anhand von Hängeregistern, die in einem Aktenschrank unter Verschluss verwahrt werden. Mit der Umstellung auf die digitalisierte Personalakte können Personaldaten nun schnell, unkompliziert und revisionssicher abgelegt, bearbeitet und zur Einsicht an Vorgesetzte sowie an Mitarbeitende selbst elektronisch verliehen werden. Ausserdem bietet die Softwarelösung der Personalabteilung die Möglichkeit, wiederkehrende Workflows zu standardisieren. Darüber hinaus werden relevante Unterlagen und Arbeitsabläufe für den Ein- und Austrittsprozess von Mitarbeitenden zuverlässig dokumentiert. Die übersichtliche Strukturierung der Dokumentenablage ermöglicht ausserdem eine schnellere Suche und Bearbeitung von Personaldokumenten und Anfragen von Mitarbeitenden.

Mit der Modernisierung der Dokumentenablage und Archivierung schafft die Personalabteilung eine solide Grundlage zur Unterstützung aktueller und zukünftiger Digitalisierungsprojekte innerhalb der Schweizerischen Rheinhäfen. Auf diese Weise wird eine optimierte Abwicklung von administrativen Prozessen im Personalwesen ermöglicht, damit der Fokus zukünftig verstärkt auf strategische und qualitative Personalthemen gerichtet werden kann.

ZUKUNFT BINNENSCHIFFFAHRT: AUTONOM FAHRENDE SCHIFFE

IST AUTONOMES FAHREN MIT BINNENSCHIFFEN BALD MÖGLICH?

Dank innovativer Hersteller ist es gelungen, die vorhandenen Geräte an Bord der Binnenschiffe so kooperativ zu verbinden, dass ein Binnenschiff selbstständig einer vorgegebenen Linie (teil-)autonom entlangfahren kann. Die Nähe zur Binnenschifffahrt ist für die Schweizerischen Rheinhäfen als Hafenbetreiber und als Grossschiffverkehrsbehörde ein Vorteil, den sie nutzen. So können zum Beispiel Digitalisierungsprojekte weiter als nur bis zur Hafen- oder Bordkante gedacht werden. Im Fokus steht immer das ganze Bild, nicht nur Teilaspekte.

Im Herbst 2019 lancierte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einen runden Tisch mit verschiedenen Geräteherstellern, um Innovationen im Bereich des autonomen Fahrens zu erörtern. Es gibt bereits Schiffe, die teilautonom fahren können. Es müssen nun die regulatorischen Grundlagen unter Einbezug der Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit erarbeitet werden. Dafür können die SRH als Vollzugsstelle für die Schweizer Binnenschifffahrt in den verschiedenen Expertenarbeitsgruppen ihr breites, praktisches Fachwissen einbringen. Es ist kein Zufall, dass gerade in der Thematik der teilautonomen Binnenschifffahrt, die Schweiz, eine führende Rolle innehat. So wurde der Runde Tisch unter Leitung der SRH initiiert.

Um die eingangs gestellte Frage zu beantworten, gibt es noch keine eindeutige Antwort. Die Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern zu vergleichen wäre falsch. Es gibt viele schrittweise Entwicklungen, welche die Verkehrsträger befähigen werden, mittelfristig autonom zu verkehren, in einer ersten Phase mit teilautonomen Assistenzsystemen (analog dem Strassenverkehr). Insbesondere braucht es zunächst aber eine europäisch standardisierte, digitalisierte und ausreichende Funk- und Satellitenabdeckung. Heute zu wissen, was in Zukunft sein könnte und den Mut zu haben, diese Meinung zu ändern, ist mit der Dynamik in der technischen Entwicklung zu begründen. Wir wissen jedoch heute schon, dass die Binnenschifffahrt weiterhin gut ausgebildetes Personal mit sich verändernden Berufsbildern benötigt.

DIGITALE HAFENPLATTFORM RPIS WIRD AUF WEITERE GÜTERSEGMENTE ERWEITERT

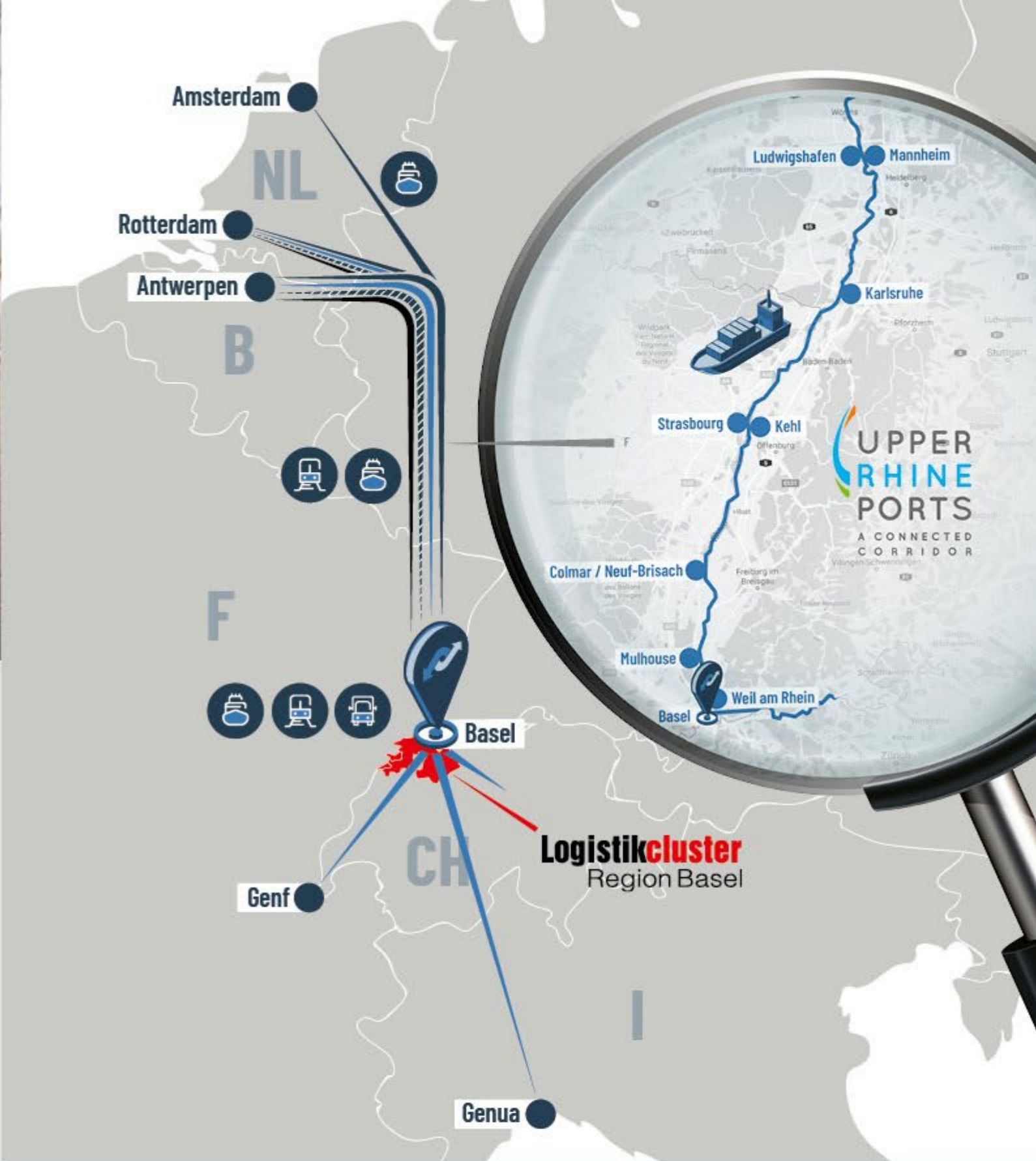


Die Hafendirektoren der Oberrheinhäfen stehen gemeinsam für die Digitalisierung der Binnenhäfen e.o. v.l.n.r. Carlos Singado (Weil am Rhein), Roland Hörner (Mannheim), Haas-Peter Madorn (Basel), Patricia Erb-Korn (Karlsruhe), Uwe Kähn (Kehl), Franz-Josef Reindl (Ludwigshafen), Jocky Scheidecker (Mulhouse) und Jean-Louis Jérôme (Strasbourg).

Das «RheinPorts Information System» (RPIS) der Oberrheinhäfen hat seinen Betrieb erfolgreich aufgenommen und entwickelt sich weiter. Die digitale Plattform wird von den Kunden im Containerverkehr (Reedereien und Terminal-Betreiber) immer stärker in Anspruch genommen. Im Berichtsjahr fanden vier RPIS-Informationsveranstaltungen für die Kunden von RPIS statt. An diesen Anlässen werden die Teilnehmenden über aktuelle Entwicklungen und Pläne informiert. Dabei bietet sich auch immer die Gelegenheit, sich über die Spielregeln und Erfahrungen mit RPIS im operativen Alltag auszutauschen. Zusätzlich wurden Spezifikationen für die erweiterte Planungshilfe der liegeplatzgenauen Planung, die verbesserte Abbildung der Koppelverbände sowie zum Systemverhalten bei Planungskonflikten erarbeitet. Das Update mit den Neuerungen konnte im Dezember 2019 erfolgreich durchgeführt werden.

Die erfolgreiche grenzüberschreitende Kooperation der neun Oberrheinhäfen (Schweizerische Rheinhäfen, Rheinhafengesellschaft Weil am

Rhein, Ports de Mulhouse-Rhin, Port de Colmar/Neuf Brisach, Port autonome de Strasbourg, Hafenverwaltung Kehl, Rheinhäfen Karlsruhe, Hafen Ludwigshafen/Rhein und Hafen Mannheim) wird mit einem neuen Projekt weiter intensiviert. Unterstützt werden die Binnenhäfen dabei durch das EU-Förderprogramm INTERREG Oberrhein. Bislang konzentrierte sich die IT-Plattform auf die Effizienzsteigerung der Schiffsumläufe im Containerverkehr auf dem Oberrhein. Künftig sollen auch andere Verkehrsarten, wie beispielsweise Massengutverkehre (Trocken- und Flüssiggüter) sowie die Kabinenschiffahrt in das RPIS-System integriert werden. Das Umsetzungsvorhaben hat eine Laufzeit von drei Jahren und wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des Programms INTERREG-V Oberrhein gefördert. Das Gesamtvolumen des Projekts beziffert sich auf 1379 000 EUR. Der Förderanteil beträgt 50 %. Die Schweizerischen Rheinhäfen beteiligen sich in Zusammenarbeit mit Regio Basiliensis mit einem Beitrag von 140 000 EUR am Projekt.



WELTWEIT VERNETZT

www.upper-rhine-ports.eu
www.logistikcluster-regionbasel.ch

10 JAHRE

INTERNATIONALES ABFALLÜBEREINKOMMEN CDNI

Seit 1978 bieten die SRH der Schifffahrt die Möglichkeit, ölhaltige Abfälle mit dem Umweltschiff BIBO REGIO zu entsorgen. Diese effiziente, mobile Dienstleistung für den Umweltschutz auf dem Rhein hatte eine Signalwirkung, dank des engagierten Mitwirkens des damaligen Hafendirektors Albert Vogel und seinem Mitarbeiter Peter Sauter. Neben den ölhaltigen Schiffsbetriebsabfällen, wie zum Beispiel dem Öl-, Wassergemisch im Maschinenraum, das sich in der Fachsprache «Bilge» nennt, wurden auch Sonderabfälle wie Akkumulatoren, Farbreste oder Abfälle aus dem Ladungsbereich wie «Slop» entgegengenommen und fachgerecht entsorgt. Somit konnte ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Wasserqualität im Rhein beigetragen werden.

Neben der Schweiz haben auch die anderen Rhein-anliegerstaaten für die Entsorgung der Bilge und zum Schutz des Rheins Bilgenentölungsboote eingesetzt. Ende der 80er Jahre wurde in der Zentralkommission der Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg erstmals eine koordinierte Entsorgung entlang des Rheins diskutiert. Daraus entstand das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, als französisches Akronym CDNI bekannt. Da das CDNI nicht nur für

den Rhein gelten sollte, wurde ein eigenständiger Ausschuss unter dem Dach der ZKR gegründet. Neben allen Rhein-anliegerstaaten ist auch Luxemburg Mitglied. Gespräche mit den Donauländern wurden kürzlich aufgenommen. Die Finanzierung des Entsorgungssystems erfolgt über einen kostendeckenden Beitrag beim Bunkern des Treibstoffs durch die Reedereien, wodurch beim Vorgang der Entsorgung nichts bezahlt werden muss. Die Kosten und Erträge jeder nationalen Entsorgungsstelle werden im Rahmen einer zentralen Clearingstelle in Strassburg jährlich ausgeglichen.

Das Übereinkommen hatte 2019 den zehnten Jahrestag seines Inkrafttretens gefeiert. Dieses Jubiläum wurde am Dienstag, dem 17. Dezember 2019, im Palais du Rhin in Strassburg festlich begangen. Zur Feier des Jahrestages hatte die Konferenz der Vertragsparteien all jene Persönlichkeiten eingeladen, die dieses internationale Übereinkommen entworfen und mitgestaltet haben. Das CDNI hat wesentlich dazu beigetragen, die Binnenschifffahrt umweltfreundlicher zu gestalten und zu einem wegweisenden Verkehrsträger auf diesem Gebiet zu machen; sowohl im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung als auch auf deren internationale Finanzierung.



Zum 40-jährigen Jubiläum des BIBO REGIO haben die SRH einen Kurzfilm drehen lassen, welcher auf der Website unter Videos angeschaut werden kann.



<https://port-of-switzerland.ch/video-bibo-regio-im-einsatz-fuer-einen-sauberen-rhein>

ENTSORGUNGSLEISTUNGEN BIBO REGIO 2019

	2019	2018
Anzahl entsorgte Schiffe	394	407
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	449 m ³	728 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	22 t	23 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	185 m ³	227 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	2 t	0 t
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	7,5 t	6,3 t
Total feste eingesammelte Abfälle in Tonnen	29,5 t	29,3 t
Total flüssige eingesammelte Abfälle in Kubikmetern	636 m ³	955 m ³

Anmerkung: Der BIBO REGIO befand sich anlässlich der Klassenerneuerung, den ganzen Juni in Speyer (4 Wochen Werftaufenthalt, zusätzlich 1 Woche Tankreinigung).



DIE FLOTTE

MÖWE HAUPTDATEN

Zweck: MZB
Länge: 8,10 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang leer: ca. 0,32 m
Ladefähigkeit: 1 885 kg / max. 10 Personen
Motorenleistung: 2 × 115 PS
Propeller: 2
Geschwindigkeit: ca. 85 km/h



MÖWE

WILD MAA HAUPTDATEN

Zweck: Schlepp- und Schubboot
Länge: 29,00 m
Breite: 10,30 m
Tiefgang beladen max.: 2,42 m
Verdrängung: 421,00 m ³
Motorenleistung: 2 × 1 300 PS
Propeller: 2



WILD MAA

Die Schweizerischen Rheinhäfen betreiben vier Arbeitsboote. Das Bilgenentölungsboot BIBO REGIO ist eine mobile Dienstleistung für die Binnenschifffahrt. Die Hauptaufgabe ist das Entsorgen von ölhaltigen Schiffsbetriebsabfällen, die sich laufend auf den Schiffen ansammeln. Das Schlepp- und Schubboot WILD MAA gewährleistet eine bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen für Schubverbände bis zu 5000 t Ladung. Dies bis zu einem Pegelstand von 790 cm (Pegel Basel-Rheinhalle, Hochwassermarke IIb). Die MÖWE ist ein Mehrzweckboot (MZB) und wird für diverse Arbeitseinsätze genutzt. Die Schifffahrtspolizei nutzt für ihre Einsätze auf dem Rhein das MZB ALLEGRA.



BIBO REGIO

BIBO REGIO HAUPTDATEN

Zweck: Bilgenentöler- und Ölwehrboot
Länge: 31,64 m
Breite: 6,04 m
Tiefgang beladen max.: 2,00 m
Leerfesthöhe max.: 5,50 m
Ladefähigkeit: 132 t
Motorenleistung: 1 × 150 kW (204 PS)
Propeller: 1
Geschwindigkeit: über 18 km/h in stillem Wasser von 3,50 m Tiefe



ALLEGRA

ALLEGRA HAUPTDATEN

Zweck: MZB
Länge: 8,10 m
Breite: 2,45 m
Tiefgang mit abgesenkten Motoren: ca. 0,90 m
Gewicht, fahrbereit mit Zubehör und Motor: ca. 3 500 kg
Max. Motorisierung: 2 × 150 PS
Höchstgeschwindigkeit mit zwei Personen: ca. 75 km/h
Tankkapazität: 2 × 100 Liter
Max. Zuladung inkl. Personen: 1 400 kg
Max. Personen inkl. Besatzung: 10 Personen
Max. Belastung Bugklappe: 270 kg

PERSONEN- SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr International
Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2019	2018	Δ%
Ankünfte	1124	963	16,7
Liegetage	501	465	7,7
Anzahl Betten	367 914	311 726	18

Regionaler Ausflugsverkehr
Anzahl Fahrgäste

	2019	2018	Δ%
Kursfahrten	91 791	66 819	+37,4
Charterfahrten	14 031	26 685	-47,4
Total	105 822	93 504	+13,2

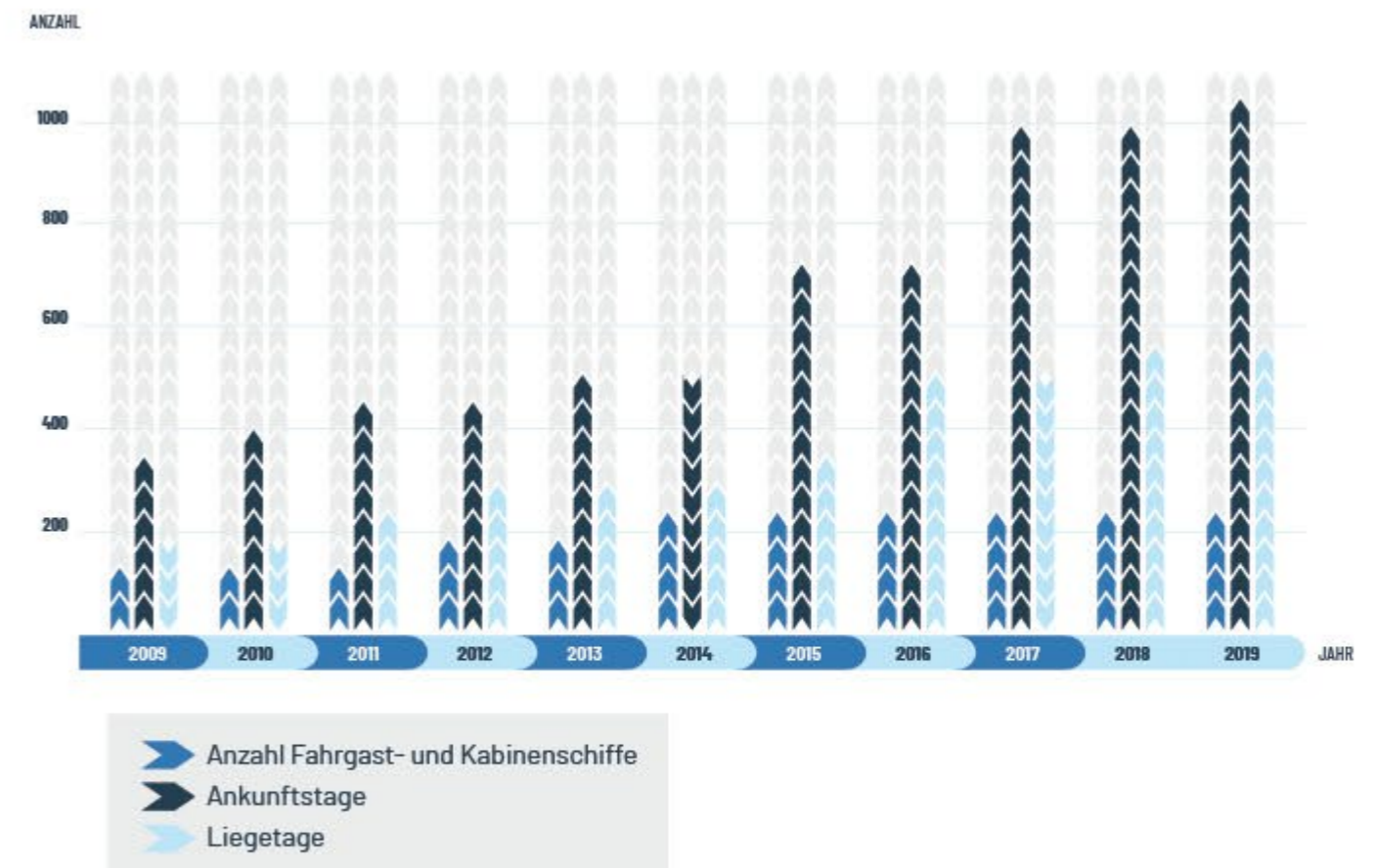
FLUSSKREUZFAHRTEN WEITERHIN IM TREND

Das Interesse an Flusskreuzfahrten hält weiterhin an. 136 verschiedene Kabinenschiffe haben im Jahr 2019 Basel besucht. Einen erneuten Rekord gab es bei den Ankünften, welche sich mit 1124 Tagen um annähernd 17 % steigerten. Mit 501 Liegetagen waren die Schiffe durchschnittlich länger in Basel als noch im Vorjahr. Um den Komfort für die Reisenden zu erhöhen, wurde der Passagierterminal St. Johann renoviert (siehe S. 17 im Jahresbericht).

Bei den Neubauten setzen die Reedereien auf grossräumige Suiten sowie ein erweitertes Sport- und Wellnessangebot. Ziel ist es, bestehende Zielgruppen weiterhin exklusiv zu bedienen und darüber hinaus ein breiteres, insbesondere jüngeres Publikum zu gewinnen.

ENTWICKLUNG FAHRGASTKABINENSCHIFFFAHRT

Entwicklung Fahrgastkabinenschiffahrt ab 2009 – Gültigkeit Saison je 01.02. bis 31.01.



REFORM BEFÄHIGUNGSWESEN IN DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT: NEUE ANFORDERUNGEN FÜR SCHIFFSFÜHRER UND BESATZUNG

Die Zugangsvoraussetzungen und Ausbildungslehrgänge für nautische Berufe werden angepasst und europäisch harmonisiert. Die seit der erstmaligen Verabschiedung im Jahre 1922 stets sanft revidierte internationale Besatzungsvorschrift für die Rheinschifffahrt erfährt aktuell eine totale Modernisierung ihrer Bestimmungen über die Ausbildung und Qualifikation von Schiffsführern und Besatzung. Die Grossschifffahrt in der Schweiz, unter Zuständigkeit der Schweizerischen Rheinhäfen, untersteht auf ihren 21 Rheinkilometern sowohl dieser internationalen, als zusätzlich auch der materiell identischen nationalen Besatzungsvorschrift für den Hochrhein.

Bestrebt durch das Ziel der Mobilitätsförderung und dem Abbau von Wettbewerbsverzerrungen weitet sich das Rheinregime auf die Binnenwasserstrassen der Europäischen Union aus. Neben der Einführung von EU-weiten Zeugnissen per 18.01.2022 gilt es, die Ausstellung der inhaltlich gleichen rheinischen Zeugnisse bei

den ZKR-Mitgliedstaaten sicherzustellen. Allein die rheinischen Zeugnisse ermöglichen den Marktzugang der Binnenschifffahrtsflotte zu den Rheinhäfen ab Basel bis Rheinfelden.

Die Erarbeitung von gemeinsamen europäisch-rheinischen Standards für Befähigungen und Prüfungen, ermöglichen diesen neuen kompetenzbasierten Ansatz und fordern die Anpassung des Ausbildungs-, Prüfungs- und Kontrollwesens sowie hoheitlicher Verwaltungsaufgaben.

Die SRH stehen als Rheinschifffahrtbehörde vor der Herausforderung, diesen Wandel der Rahmenbedingungen eng zu begleiten. Dabei müssen die Bedürfnisse der schweizerischen Rheinschifffahrt beachtet und neue Prozesse eingeführt werden. Die Akteure der Binnenschifffahrt werden miteinbezogen, um für angehende Schifferleute attraktive und sichere Berufsvorschriften sicherzustellen. Die Reform des Befähigungswesens sieht die Erarbeitung von Konzepten zur Gewährleistung der Sicherheit in der Schifffahrt durch das Stadtgebiet Basel vor. Weiter entstehen durch die Digitalisierung im Bereich der Qualifikationen neue Aufgaben. Die Reform wird drei bis vier Jahre dauern.



FACHKOMMISSIONEN

Patentprüfungskommission

Im Jahr 2019 hatten sich 54 Kandidaten für eine Patent-Prüfung, Streckenzeugnis oder Streckenverlängerung angemeldet. Von den Angemeldeten nahmen 49 Personen an der Prüfung teil. Davon haben 34 Kandidaten die Prüfung bestanden. Die ADN-Prüfungen (Gefahrguttransport auf dem Rhein) haben von 17 Kandidaten 13 bestanden.

Schiffsuntersuchungskommission

30 SUK-Vorgänge: Nachuntersuchungen, Vorgezogene Nachuntersuchung, Untersuchungen von Amtes wegen (Havarien/Schäden), Sonderuntersuchung, Änderungen in Schiffsattesten, Vorläufige Schiffsatteste (inkl. 2 Zulassungszeugnisse) wurden verlängert und 1 Zulassungszeugnis neu ausgestellt.

Schiffselchamt Basel

250 geeichte Schiffe
2 Verlängerungen von Eichscheinen
1 Neuausstellung eines Eichscheins

RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE 2019

Schiff	2019	2018
Güterschiffe	54	61
Schlepp- und Schubboote	11	10
Fahrgastschiffe		
- Tagesausflugsschiffe	5	5
- Kabinenschiffe	176	159
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	10	10
Total der Schweizer Flotte	256	245

SPH

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT

Bei den Schiffskontrollen der Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht (SPH) wurden 2019 schwerpunktmässig die Einhaltung der CDNI-Vorschriften geprüft. Neben den täglichen Fahrten und den Präventionskontrollen an Bord von Binnenschiffen wurden im vergangenen Jahr zahlreiche Patrouillen- und Einsatzfahrten mit dem neuen MZB ALLEGRA durchgeführt, welches sich als vielseitiges und hervorragend zu manövrierendes Einsatzmittel bewährt hat.

Um die Kontakte zu Partnerbehörden zu erweitern, wurden insbesondere gemeinsam mit der Eidgenössischen Zollverwaltung und mit dem Grenzwachtkorps mehrere Schwerpunktkontrollen auf Containerschiffen durchgeführt. Aufgrund der positiven Erfahrungen sollen diese in Zukunft

weitergeführt werden. Zudem wurde die Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden des Kantons Aargau erweitert.

In Bezug auf die Ereignisfallbewältigung wurde die SPH insbesondere bei drei grösseren Ereignissen auf dem Rhein und bei der Unterstützung der deutschen Kollegen nach einer Havarie zwischen einem Tankmotorschiff und einem Ruderboot auf der deutschen Seite des Rheins gefordert.

2019 hat die Präsenz der SPH bei internationalen Organisationen weiter zugenommen. Diese zeigte sich unter anderem bei der Organisation und Durchführung eines Workshops zum Thema CDNI für die internationale Polizeiorganisation Aquapol in Basel.

EREIGNISSE

- 9 Havarien
- 9 Gewässerverschmutzungen
- 7 Widerhandlungen gegen die Hafenordnung
- 5 Weiterfahrverbote für Schiffe aus technischen Gründen
- 5 Widerhandlungen gegen die RheinSchPV
- 5 Verkehrsunfälle im Hafengebiet
- 4 Widerhandlungen gegen die RheinSchUO
- 4 Widerhandlungen gegen die HochRheinSchPV
- 2 Straftatbestände (Tätlichkeiten an Bord eines Schiffes / Körperverletzung im Hafengebiet)
- 2 Widerhandlungen gegen das ADN
- 2 Widerhandlungen gegen die RheinSchPersV
- 2 Lärmklagen wegen Atelierschiff
- 2 Arbeitsunfälle (1 an Bord eines Schiffes, 1 im Hafengebiet)
- 1 Widerhandlung gegen das CDNI
- 1 Unterstützung der Gendarmerie fluvial bei Demonstration der Gilets jaunes

- 1 Brand
- 1 technischer Defekt an einer Löschanlage einer Hafenfirma
- 1 Bergung von über Bord gewehten Lukendeckeln aufgrund starker Windböen
- 1 Verunreinigung der Cisterna Auhafen
- 1 Wassereinbruch in Fahrgastschiff
- 1 Wasserleitungsbruch im Hafengebiet

SCHIFFSKONTROLLEN

- 92 Tankmotorschiffe
- 89 Gütermotorschiffe
- 73 Fahrgastschiffe

Daraus resultierten 66 schriftl. Verwarnungen und Verzeigungen.

EINSÄTZE MIT MZB ALLEGRA

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



HAAFEMÄHLI AUF KRAFTWERKINSEL MIT VIEL PROMINENZ

Das Wetterglück war auch dieses Jahr dem Haafemähli hold und bescherte den über 150 Gästen einen warmen, sonnigen Abend auf der Kraftwerkinsel Birsfelden. Ob es an den anstehenden Wahlen, dem feinen Abendessen oder dem Veranstaltungsort lag, unter den zahlreichen Gästen waren viele Persönlichkeiten der Hafenvirtschaft, Politik und Behörden. Der Abend begann mit Langbootfahrten des Wasserfahrvereins Birsfelden, gefolgt durch kurzweilige Redebeiträge des Verwaltungsratspräsidenten Dr. Benedikt Weibel und Regierungsrat Thomas Weber. Der lauschige Platz auf der Kraftwerkinsel Birsfelden ermöglichte angeregte Gespräche und die musikalische Einlage des Duos Elian Zeitel und Daniel Messina sorgte für entspannte Stimmung.



1. Das Helferteam sorgte auch dieses Jahr für einen reibungslosen Ablauf des Traditionsanlasses
2. Langbootfahrten auf dem Rhein
3. Entspannte Apéro-Atmosphäre mit Nationalrätin Daniela Schneeberger, Nationalrat Eric Nussbaumer und dem Direktor der Handelskammer beider Basel, Landrat Martin Dätwyler (v.l.n.r.)
4. Martina Gmür, Verwaltungsrätin SRH im Gespräch mit den Hafenfirmen: Thomas Knopf, CEO Ultra-Brag, Roger Löffler, Geschäftsleitung Birsterminal und Heinz Amacker, CEO Danser Switzerland AG (v.l.n.r.)
5. Sicht auf den Birsfelder Hafen vom Langboot aus
6. Grossrätin, mittlerweile Regierungsrätin, Tanja Soland (links) und Nationalrätin, mittlerweile Ständerätin, Maya Graf im Gespräch
7. Der Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel verabschiedete die beiden Verwaltungsratsmitglieder Jürg Rami und Martin Dätwyler
8. Der abtretende, langjährige Präsident der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt, Ständerat Claude Janiak (links) wird vom SVS-Präsidenten Ralph Lewin feierlich verabschiedet
9. Kraftwerksdirektoren unter sich: Michael Krarup, Kraftwerk Augst (links) und Gastgeber Sascha Jäger, Kraftwerk Birsfelden

BOOTSTAUF ALLEGRA IM HAFEN BIRSFELDEN

An einer Feier im Hafen Birsfelden wurde das neue Mehrzweckboot der Schweizerischen Rheinhäfen auf den Namen ALLEGRA getauft. Das Boot ermöglicht der Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht eine effiziente Arbeitsweise und ersetzt das Mehrzweckboot ATTILA. Die Mitarbeitenden der SRH feierten die Taufe zusammen mit Vertretern der schweizerischen, deutschen und französischen Blaulichtorganisationen, welche den neuen «Arbeitskollegen» mit Schiffshupen begrüßten.



1. Das Team der Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht mit Taufkünde
2. Das Schifffahrtspolizeiboot ALLEGRA bereit für den Taufakt
3. Die Schifffahrtsseelsorger Walter O. Schär und Xavier Pfister begleiten den Anlass
4. Die Taufpatin und SRH-Mitarbeiterin Marina Kvrjic wünscht dem Boot «Allzeit gute Fahrt»

VERABSCHIEDUNG

BENEDIKT WEIBEL



Seit 2008, dem Gründungsjahr der Schweizerischen Rheinhäfen, weist der Verwaltungsrat der SRH eine grosse personelle Kontinuität aus. Diese Kontinuität erlaubte es den Rheinhäfen, sich dynamisch weiterzuentwickeln. Aus Altersgründen hat Dr. Benedikt Weibel seinen Rücktritt als Verwaltungsratspräsident per 31. Dezember 2019 bekannt gegeben. Benedikt Weibel wurde 2008 als erster Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Rheinhäfen von den Regierungsräten des Kantons Basel-Landschaft und Basel-Stadt gewählt.

Aufgrund seiner langjährigen Führungserfahrung als ehemaliger CEO der SBB AG und seinen ausgewiesenen Management-Fähigkeiten führte er den Verwaltungsrat mit viel Umsicht, einem feinen Gespür der Interessenlagen aller Stakeholder eines öffentlich-rechtlichen Unternehmens und herausragender Kompetenz in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SRH bedanken sich bei ihm für das langjährige und grosse Engagement zum Wohle der Rheinhäfen und der Rheinschifffahrt.



FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2019

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 weist weiterhin eine stabile Entwicklung aus. Der Betriebserfolg liegt um 1,6 % über dem Vorjahr.

Besonderheiten

Durch das gute Börsenjahr 2019 hat sich die finanzielle Lage der Pensionskasse stark verbessert und der Deckungsgrad liegt bei nun bei 108,3 %.

Ertrag

Die Erträge aus Baurechtszinsen haben um 0,8 % zugenommen. Die Erträge aus den Hafengebühren liegen 4,5 % über dem Vorjahr. Das vorhergehende Jahr 2018 war von langanhaltendem Niedrigwasser geprägt. Die übrigen betrieblichen Erträge haben bei verschiedenen Dienstleistungen (u.a. Lotsen, Kabinen- und Fahrgast-schiffahrt) zugenommen und liegen 15,0 % über Vorjahr. Insgesamt hat der Betriebsertrag um 3,8 % zugenommen.

Aufwand

Der Personalaufwand liegt rund 5,2 % höher als im Vorjahr und ist vor allem auf die Bereiche Projekte sowie Schiffahrt und Hafenebetrieb (Integration Lotsen) zurückzuführen.

Die Zunahme des Infrastrukturaufwandes um 4,9 % ist auf erhöhte Unterhaltsaufwendungen im Infrastrukturbereich des Hafens zurückzuführen. Die Aufwandsposition Fahrzeuge hat um 8,8 % abgenommen (Ersatz altes Mehrzweckboot). Die Abnahme bei Sachversicherungen und Schäden ist auf die Position Schäden zurückzuführen. Der Entsorgungsaufwand hat um 15,2 % zugenommen, die Gegenposition befindet sich in den übrigen Erträgen (Weiterverrechnung von Entsorgungsleistungen an die Fahrgastschiffahrt).

Die Position Beiträge an Organisationen hat um 23,4 %

gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Dies ist auf die Beendigung eines europäisch geförderten Projektes zurückzuführen. Die Positionen Beratung und Entwicklung sowie Werbung und Kundenbetreuung haben insgesamt um 72,7 % zugenommen (u.a. Rückstellung für Hafenebetrieb 2020 in Basel) und liegen auf dem Niveau des Jahres 2017. Die Abnahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen auf Wechselkursdifferenzen vom Vorjahr zurückzuführen.

Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Die Zunahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,4 %.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2019 vorgenommen:

- Planung Hafenebecken 3 – Basel-Nord
- Verschiedene Belagssanierungen im Hafeneareal
- Böschungserneuerung Auhafen
- FGS – Erneuerung Terminal St. Johann und Ersatz Schwimmpontons
- Sanierung Bermenwasserleitung
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2019 wurden gesamthaft 6,8 Mio. CHF investiert.

Ergebnis

Das betriebliche Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund CHF 145 000 gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Nach Bildung der Rückstellung für Massnahmen zur Covid-19-Krise über 1 Mio. CHF liegt das Jahresergebnis um rund CHF 855 000 unter dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt CHF 7 620 000.

ERFOLGSRECHNUNG 2019

	Anmerkung im Anhang	2019 CHF	2018 CHF
Arealbewirtschaftung		16 321 786	16 188 063
Hafengebühren		4 250 336	4 065 605
Übrige betriebliche Erträge		4 601 667	4 001 981
Betriebsertrag		25 173 790	24 255 649
Personalaufwand	3	-6 679 923	-6 349 838
Abschreibungen	2	-4 502 865	-4 355 468
Reise- und Repräsentationsspesen		-141 069	-144 615
Verwaltungsrat		-79 962	-79 429
Infrastrukturaufwand		-1 447 182	-1 379 173
Fahrzeuge		-281 629	-308 731
Sachversicherungen und Schäden		-294 824	-331 650
Energie und Wasser		-827 708	-830 213
Entsorgungsaufwand		-173 694	-150 780
Büromaterial und Drucksachen		-34 971	-35 969
Telefon, Fax und Porti		-100 497	-107 513
Beiträge an Organisationen		-124 536	-162 651
Informatik		-334 922	-332 060
Beratung und Entwicklung		-590 219	-361 316
Werbung und Kundenbetreuung		-268 182	-135 626
Übrige betriebliche Aufwendungen		-268 349	-311 910
Betriebsaufwand		-16 150 531	-15 376 941
Betriebserfolg		9 023 259	8 878 708
Massnahmen zur Covid-19-Krise	7	-1 000 000	-
Jahresergebnis¹		8 023 259	8 878 708

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

**BILANZ 2019**

	Anmerkung im Anhang	2019 CHF	2018 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		11 079 002	12 863 197
Forderungen gegenüber Dritten		2 606 730	2 145 305
Forderungen gegenüber Nahestehenden		184 358	184 879
Übrige kurzfristige Forderungen		490 350	322 581
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2	119 059	104 621
Umlaufvermögen		14 479 500	15 620 583
Beteiligungen	4	1 021 670	1 021 670
Darlehen gegenüber Beteiligungen		29 958 810	30 074 150
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	928 517	1 265 938
Mobile Sachanlagen	2	14 249 395	14 900 583
Immobilien Sachanlagen	2	43 988 413	40 689 255
Anlagevermögen		90 144 905	87 951 596
Total Aktiven		104 624 404	103 572 179
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 705 472	2 578 692
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		142 511	84 925
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	25 000	26 400
Rückstellungen	2	1 884 068	598 068
Kurzfristiges Fremdkapital		4 757 052	3 288 085
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		4 398 000	3 954 000
Gewinnvortrag		2 656	7 947
Jahresergebnis		8 023 259	8 878 708
Eigenkapital		99 867 353	100 284 094
Total Passiven		104 624 404	103 572 179

ERGEBNISVERWENDUNG 2019

	2019 CHF	2018 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	2 656	7 948
Jahresergebnis ¹	8 023 259	8 878 708
Bilanzgewinn	8 025 915	8 886 656
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	401 000	444 000
Ausschüttung an die Kantone	7 620 000	8 440 000
Basel-Stadt (40 %)	3 048 000	3 376 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 572 000	5 064 000
Vortrag auf neue Rechnung	4 915	2 656

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

² Gemäss Rheinhafen-Vertrag §26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2019

	2019 CHF	2018 CHF
Jahresgewinn	8 023 259	8 878 708
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 502 865	4 355 468
Veränderung Rückstellungen	1 286 000	-1 492 982
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	-460 905	201 077
Veränderung kurzfristige Forderungen	-167 769	1 428 166
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-14 438	-49 494
Veränderung Verbindlichkeiten	126 781	401 320
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	57 586	-14 838
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	-1 400	1 400
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	13 351 980	13 708 825
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-6 679 920	-5 259 879
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-131 495	-251 920
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	115 240	-115 240
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-6 696 174	-5 627 039
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-8 440 000	-8 600 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-8 440 000	-8 600 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-1 784 195	-518 214
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	12 863 197	13 381 411
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	11 079 002	12 863 197
Veränderung netto flüssige Mittel	-1 784 195	-518 214



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

	2019 CHF	2018 CHF
FORDERUNGEN GEGENÜBER DRITTEN		
Gegenüber Dritten	2 606 730	2 145 305
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 606 730	2 145 305
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	490 350	322 581
Total kurzfristige Forderungen	490 350	322 581
DARLEHEN GEGENÜBER BETEILUNGEN		
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH	0	115 240
Total Darlehen	29 958 910	30 074 150
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	1 265 938	1 599 786
Investitionen des Geschäftsjahres	131 495	251 920
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-468 916	-585 768
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	928 517	1 265 938
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	14 900 583	11 285 409
Investitionen des Geschäftsjahres	48 164	4 278 623
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-899 352	-663 449
Mobile Sachanlagen am Jahresende	14 249 395	14 900 583
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 747 196	2 143 515
Schiffe und Boote	5 224 391	4 719 307
Anlagen im Bau	6 277 807	8 037 760
	14 249 395	14 900 583
IMMOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	40 689 255	42 814 250
Investitionen des Geschäftsjahres	6 631 755	981 256
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 334 597	-3 106 251
Immobilien Sachanlagen am Jahresende	43 986 413	40 689 255

ZUSAMMENSETZUNG

	2019 CHF	2018 CHF
Liegenschaften	6 107 365	6 365 772
Quaianlagen	14 748 301	13 693 237
Kunstabauten	3 255 588	3 489 864
Strassen und Wege	8 945 665	6 451 757
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	10 929 494	10 688 625
	43 986 413	40 689 255

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Gegenüber Dritten	2 705 472	2 578 692
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 705 472	2 578 692

ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

Gegenüber Dritten	142 511	84 925
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	142 511	84 925

PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	25 000	26 400
Total passive Rechnungsabgrenzungen	25 000	26 400

RÜCKSTELLUNGEN

Ferien-/Überzeitguthaben	333 800	277 800
Massnahmen zur Covid-19-Krise	1 000 000	-
Übrige Rückstellungen	550 268	320 268
Total Rückstellungen	1 884 068	598 068

3. Anzahl Mitarbeiter**VOLLZEITSTELLEN ZUM 31.12.2019**

Vollzeitstellen	53,50	54,17
Auszubildende	9,00	7,42
Praktikanten	1,00	1,00

4. Beteiligungen

FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ	31.12.19		31.12.18	
	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, Weil am Rhein, D	33,33	33,33	33,33	33,33

5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	-	-
Ausfinanzierung Pensionskasse	-	-

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2019 bei 108,3 %.

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

Durch die ausserordentliche Krisensituation (Covid-19 Pandemie) werden die Einnahmen der Schweizerischen Rheinhäfen infolge der schwierigen Situation bei der Fahrgastschiffahrt im Jahr 2020 mindestens in diesem Bereich deutlich tiefer ausfallen (Annahme, dass sich die Erträge durch die Fahrgastschiffahrt um bis zu 90 % reduzieren). Im Weiteren gehen wir vor allen im Mietzinsbereich von einem teilweisen Ausfall respektive einer Stundung aus.

Als Vorsichtsmassnahme und zur Glättung des negativen Effektes dieser ausserordentlichen Situation hat der Verwaltungsrat entschieden, dass in der Jahresrechnung 2019 eine Rückstellung im Umfang von CHF 1 Mio. gebildet wird.

INFRASTRUKTURRECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2019

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2019 T-CHF	2018 T-CHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 883	4 501
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	2 047	2 023
Deckungsbeitrag 1	2 836	2 478
Abschreibungen	3 130	2 930
Deckungsbeitrag 2	-294	-452
Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion Verwaltungsaufwand	237	265
Ergebnis	-530	-717

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

Opportunitätserträge der Eignerkantone für alternative Nutzung der Hafeneareale

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

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung Schweizerische Rheinhäfen 2019

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

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

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

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

BERICHT DER REVISOREN

Seite 1 von 2

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Dornacherstrasse 230
4053 Basel
T 061 270 10 70

info@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 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.

BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 2

TRETOR AG

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

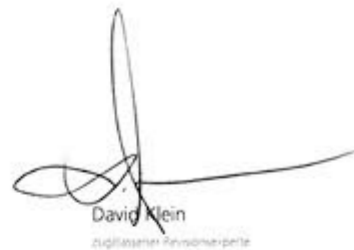
In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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

Basel, 20. April 2020

TRETOR AG


Adnan Schaller
zugewiesener Revisionsperte
Lehrer der Revisor


David Klein
zugewiesener Revisionsperte

Beilagen

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

ORGANE

VERWALTUNGSRAT

Dr. Benedikt Welbel, Präsident

Thomas Weber, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Christoph Brutschlin, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Jürg Rämli, Mitglied, bis März 2019

Martina Gmür, Mitglied, ab April 2019

Martin Dätwyler, Mitglied, bis Juni 2019

Petra Mösching, Mitglied, ab September 2019

Alexandra Mungenast, Sekretärin

GESCHÄFTSLEITUNG

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Martin Nusser, stv. Direktor, Leiter Finanzen und Administration

Roland Blessinger, Leiter Qualitätsmanagement, Internationales und Recht

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Florian Röthlingshöfer, Leiter Grossprojekte und Hafenbahn, ab Juli 2019

Sabine Villabruna, Leiterin Areale und Infrastruktur

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

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

Druck:
Werner Druck & Medien AG, Basel

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

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 180

Postfach
CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 638 95 95

E-Mail: info@portof.ch

Internet: www.port-of-switzerland.ch

