



PORT OF
SWITZERLAND



JAHRESBERICHT 2020

Schweizerische Rheinhäfen

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

EIN JAHR UNTER GANZ SPEZIELLEN VORZEICHEN

INHALT

Güterverkehr	4
Hafenprojekte	10
Nachhaltigkeit	26
Schifffahrt	28
Panorama	34
Finanzen	40



Hans-Peter Hadorn
Direktor

Martina Gmür
Präsidentin des Verwaltungsrates

Bekennnis zu Rheinhäfen und Rheinschifffahrt

Die Spannung war gross, als am Sonntag, 29. November 2020 um 12:00 Uhr die Resultate der brieflich Abstimmenden für die kantonalen Abstimmungen im Kanton Basel-Stadt publiziert wurden. Die Vorlage zur kantonalen Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 wurde mit 57,1% der Stimmen deutlich angenommen. Wir freuen uns sehr über dieses Bekenntnis zur Rheinschifffahrt und zur Förderung der Verlagerung Schiff – Bahn im Containerverkehr. Die weiteren Projektarbeiten werden die SRH nun mit Rückenwind in Angriff nehmen, damit in wenigen Jahren die ersten Schiffe ins Hafenbecken 3 einfahren können.

Rheinschifffahrt auch in Krisenzeiten verlässlich

Krisenzeiten wie eine Pandemie sind ein Stresstest für die gesamte Wirtschaft, so auch für die Logistikketten. Der Rückgang des Güterumschlags von 15,5 % im wasserseitigen Umschlag kommt wenig überraschend. 2019 war ein gutes Jahr, vergleicht man die Zahlen mit 2018 (Niedrigwasser), hat sich der Umschlag mit 5,1 Mio. t stabil gehalten. Die Rheinschifffahrt und Rheinhäfen haben sich als verlässlicher Partner in Krisenzeiten bestätigt.

Das betriebliche Jahresergebnis nahm aufgrund der COVID-19-Pandemie ab. Nach Auflösung der Rückstellung für Massnahmen der Pandemie liegt das Jahresergebnis um 7,7 % und damit rund CHF 620 000 unter dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung seitens der Eignerkantone zur Nutzung der überlassenen Flächen des Hafens beträgt 7,4 Mio. CHF.

Südanbindung Hafenbahn feierlich in Betrieb genommen

Die COVID-19-Pandemie hatte Einfluss auf verschiedene Bereiche. Traditionelle Anlässe wie das Haafemähli und das Hafenfest in Basel mussten abgesagt oder ver-

schoben werden. Die Südanbindung Hafenbahn vom Hafenbahnhof Birsfelden/Auhafen Muttenz über die Schweizerhalle/Salina Raurica zum Rangierbahnhof Muttenz konnte dennoch im August 2020 feierlich in Betrieb genommen werden. Die 900 Meter lange Gleisverbindung verbindet den Hafen mit dem wichtigen Industrieareal Schweizerhalle und leistet damit einen wertvollen Beitrag zur Standortattraktivität.

Generationenwechsel

Auf Ende des Jahres trat der langjährige Direktor der SRH, Hans-Peter Hadorn seinen wohlverdienten (Un-) Ruhestand an. Hadorn war in seinen 15 Amtsjahren massgeblich an der Zusammenlegung der Rheinschifffahrtsdirektion Basel-Stadt und Rheinhäfen Baselland zu den Schweizerischen Rheinhäfen beteiligt. Unter seiner Führung entwickelten sich die Rheinhäfen zu einer nationalen Verkehrsdrehscheibe. Sein Nachfolger Florian Röthlingshöfer stammt aus den eigenen Reihen und wird die Segel neu setzen und das Boot in ruhigen Gewässern halten.

Regierungsrat Christoph Brutschin tritt nach 12 Jahren Amtszeit aus dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen zurück. Mit der erfolgreichen Abstimmung zum Hafenbecken 3 beschliesst er seine Amtszeit als Regierungsrat mit einem historischen Beitrag an die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken Hans-Peter Hadorn und Christoph Brutschin für ihr langjähriges und erfolgreiches Engagement zum Wohl der Rheinhäfen. Allen Partnern und Mitarbeitenden danken wir herzlich für das grosse Engagement und die gute Zusammenarbeit in einem coronabedingt ausserordentlichen Jahr!

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

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 1,1 MRD. CHF
UMSATZ 22,4 MIO. CHF
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG 7,4 MIO. CHF

114 075 TEU $\Delta -6\%$ (2019)

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG


127 $\Delta -88,7\%$ (2019)

 ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

5 126 780 t $\Delta -15,5\%$ (2019)

WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

266 $\Delta 3,9\%$ (2019)

 SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

2 630 448 t $\Delta -18,1\%$ (2019)

BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

CHF **6 803 260** $\Delta -24,6\%$ (2019)

BETRIEBSERFOLG

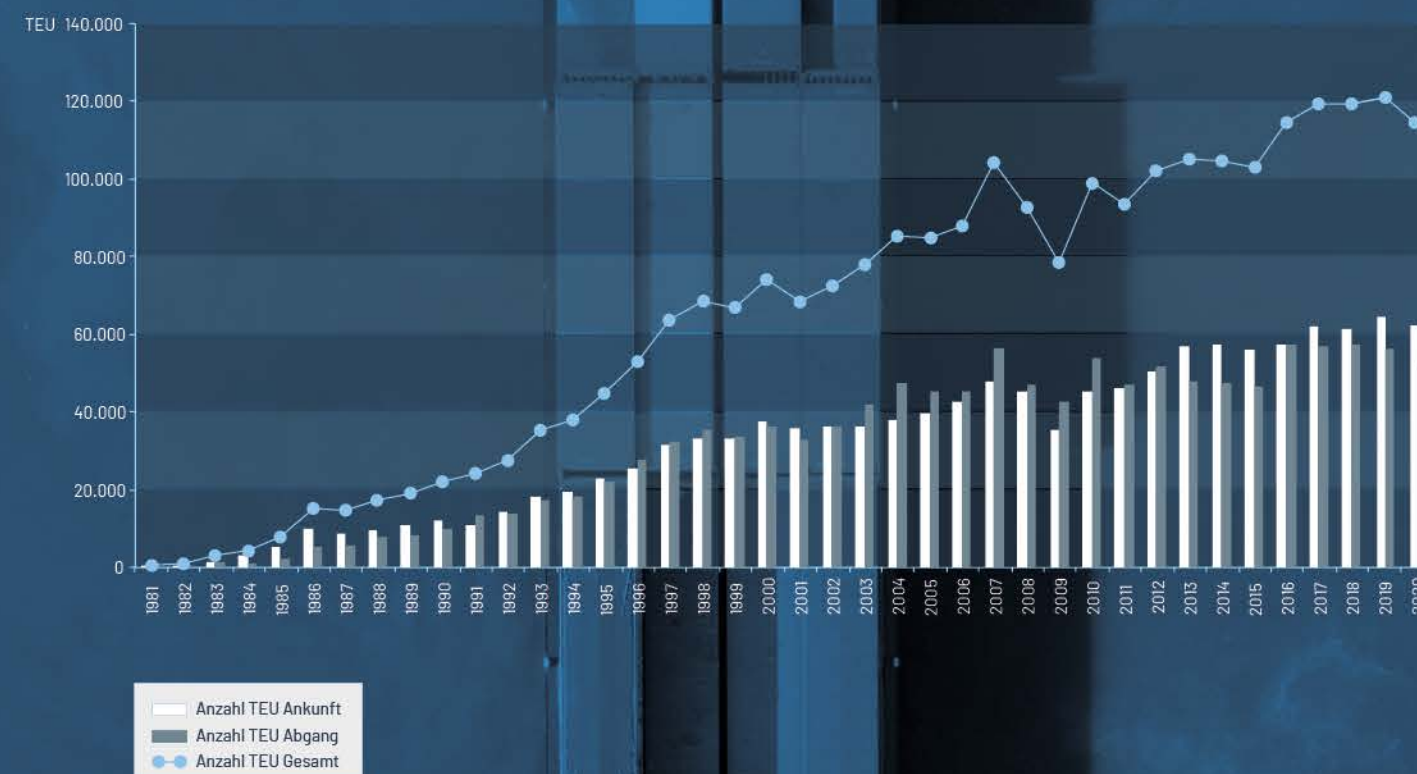
LANDES- VERSORGUNG IN KRISENZEITEN

Pandemiebedingt kam der Rückgang des Güterumschlags in den Schweizerischen Rheinhafen 2020 nicht überraschend. Im Vergleich zum starken Vorjahr verzeichneten die Rheinhäfen einen Rückgang von 15,5 % oder 1,0 Mio. t auf einen wasserseitigen Umschlag von 5,1 Mio. t. Der Güterumschlag 2019 war nach dem Niedrigwasser 2018 mit 4,7 Mio. t um 29 % auf 6,1 Mio. t gestiegen. Das «Corona»-Jahr 2020 war damit also umschlagsstärker als das Niedrigwasserjahr 2018.

Der Umschlagsrückgang war in erster Linie auf geringere Importe von Mineralölzeugnissen zurückzuführen (-0,5 Mio. t oder -18 %). Grosse Einbrüche gab es von Februar bis Juni, was einerseits der ausserordentlichen Pandemielage mit der reduzierten Mobilität geschuldet war. Andererseits hatten die Kunden Anfang Jahr die Tanks gefüllt, so dass die Nachfrage nach Mineralölprodukten im Sommer stark abnahm.

Auch die Gütergruppen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine, Erden und Baustoffe kamen nicht an die Vorjahreszahlen heran. Wiederum über der 100 000-TEU-Marke umgeschlagenen Containereinheiten (TEU) verzeichnete der Import und Export von Containern 2020 nur einen Rückgang von 6 % auf das Vorjahr und damit eine vergleichsweise geringe Abnahme. Die Rückgänge in den Güterumschlägen sind dabei alle auf Marktveränderungen während diesem besonderen Jahr zurückzuführen. Die Rheinschifffahrt war zu jedem Zeitpunkt für die Transporte verfügbar und funktionierte als zuverlässiges Transportmittel für die Schweizer Verkehrsketten, auch während der Pandemie. Dies zeigt, dass die Landesversorgung mit Gütern, trotz konjunktureller Schwankungen, über die Rheinschifffahrt auch in Krisenzeiten gewährleistet ist.

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG 1981 BIS 2020



CONTAINERUMSCHLAG BLEIBT STABIL

Die Rheinhafenterminals wickelten 2020 wiederum über 100 000 Containereinheiten (TEU) ab. Mit 114 756 TEU entspricht der Rückgang gegenüber 2019 rund 6 %. Vergleicht man die Umschlagszahlen längerfristig, so reiht sich das Jahr 2020 auf dem hohen Niveau der letzten vier Jahre ein, welches zwischen 121 366 TEU (2019) und 114 498 TEU (2016) liegt. Die derzeitige hohe Nachfrage nach privaten Konsumgütern beschert der internationalen Containerschiffahrt eine hohe Auslastung bei den Überseetransporten und keine grundsätzlichen Trendänderungen im nationalen Import und Export über die Binnenschiffahrt (siehe Tabelle auf S. 7).

FLÜSSIGE TREIB- UND BRENNSTOFFE STARK VON COVID-19-PANDEMIE BETROFFEN

2,25 Mio. t flüssige Treib- und Brennstoffe wurden 2020 mit dem Schiff importiert. Dies entspricht einem Rückgang von -0,5 Mio. t bzw. 18,3 %. Im Bereich „Motorbenzin und ähnliche Leichtöle“ schlugen die Effekte der ausserordentlichen Lage durch die Pandemie voll durch. Kurzfristig brachte im 1. Quartal die amtliche Verzichtsempfehlung für den öffentlichen Verkehr eine kleinere Steigerung aufgrund erhöhtem Gebrauch von Privatfahrzeugen. Diese Entwicklung flachte aufgrund verstärktem Home-Office ab und sank durch die andauernde Pflicht zur Arbeit von zu Hause aus weiter. Aufgrund des nahezu vollständigen Groundings der weltweiten Luftfahrt während mehr als drei Monaten war die Nachfrage nach Jet Fuel stark zurückgegangen; dieses Segment spielt in den Häfen jedoch eine untergeordnete Rolle.

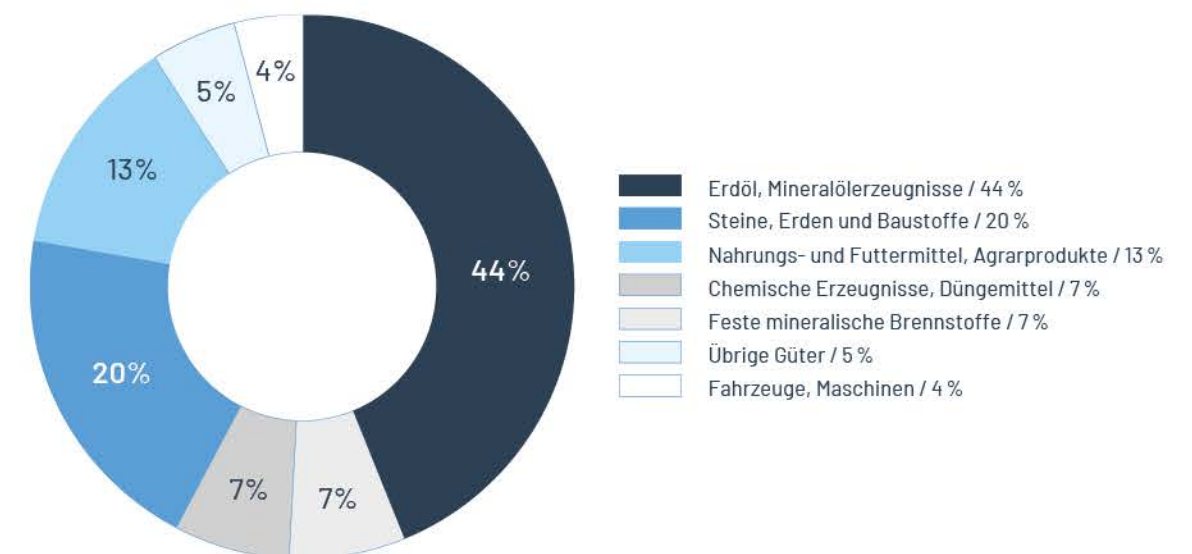
LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE UNTER PREISDRUCK

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Umschläge landwirtschaftlicher Erzeugnisse um 12,4 % zurück. Massgeblich für diesen Rückgang ist der Monat Dezember mit einer Einbusse von 38 % resp. 4 600 t. Im Bereich Nahrungs- und Futtermittel gab es im Import 7,1 % weniger Umschlag, während im Export ein Plus von 18,7 % verzeichnet wurde. Grund für das schwache 4. Quartal ist das hohe Preisniveau für landwirtschaftliche Produkte. Dies hat zur Folge, dass nur Ware für den direkten Verbrauch in die Schweiz gelangte.

ABSCHIED VON KOHLEIMPORTEN

Die Kohleimporte (Gütergruppe feste mineralische Brennstoffe) sind in den vergangenen Jahrzehnten in den Rheinhäfen kontinuierlich zurückgegangen und haben heute keine Bedeutung mehr für den Güterumschlag. Das prägende Bild von Kohlebergen in den Rheinhäfen ist längst Vergangenheit. Im Jahr 2020 wurde noch ein einziges Binnenschiff mit Steinkohle im Rheinhafen gelöscht, resp. entleert. Vereinzelte Importe von Kohle sind weiterhin möglich, statistisch relevant sind sie jedoch nicht mehr.

EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2020	2019	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 275 358	2 815 572	-19,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	379 349	405 186	-6,4
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	343 429	529 482	-35,1
Steine, Erden und Baustoffe	997 353	1 097 455	-9,1
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	668 000	712 968	-6,3
Übrige Güter	245 372	257 997	-4,9
Fahrzeuge, Maschinen etc.	215 606	228 122	-5,5
Feste mineralische Brennstoffe	2 318	18 452	-87,4
Total	5 126 785	6 065 234	-15,5





HAFEN- BECKEN 3

HAFEN KLEINHÜNINGEN:
FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Die Baslerinnen und Basler haben am 29. November mit 57,13 % zu 42,87 % deutlich Ja zum Hafenbecken 3 und damit auch Ja zu einem zukunftsfähigen Stadthafen in Basel gesagt.

Somit ist die Finanzierung für einen Anschluss der ökologischen Rheinschifffahrt an das Containerterminal Gateway Basel Nord gesichert.

Das Komitee «Ja zum Hafenbecken 3» setzte sich aus 140 Befürworterinnen und Befürwortern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zusammen, welches aktiv die Kampagne mit unterstützte. Allen, die sich für das Projekt – aber eben auch für den Hafen eingesetzt haben, sei an dieser Stelle ein grosser Dank ausgesprochen.

Nachdem der Grosse Rat den Finanzierungskredit im Februar klar mit 78:12 Stimmen gutgeheissen hat, ergriff ein Komitee, unter anderem aus Naturschutzverbänden, das Referendum dagegen. Nach einem langen und mit den kantonalen Gesamterneuerungswahlen breiten und auch inten-

siven Abstimmungskampf, welcher inhaltlich weit über den eigentlichen Beschluss hinausging, haben 57,13 % der Baslerinnen und Basler den Entscheid des Grossen Rats für die Finanzierung des neuen Hafenbeckens bestätigt.

Mit der Verankerung des Hafenbeckens durch den Bundesrat in der nationalen Güterverkehrsstrategie, der Zustimmung zur Finanzierung des eidgenössischen Parlaments und des Grossen Rates, liegt mit der Abstimmung nun auch ein klarer Auftrag der Basler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zur Modernisierung des Hafens vor. Somit werden die Logistikketten für die Container effizienter und durch die Verlagerung auch ökologischer. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind heute schon Bündelungspunkt für mehr als ein Viertel der Container in und aus der Schweiz.

Aber nicht nur für die Hafentwicklung ist der Entscheid zentral. Sie ist ebenfalls Ausgangspunkt für die folgenden Planungen in der Stadt-

entwicklung, welche nun konkreter vorangetrieben werden können. Den weiteren Weg zu diesen Planungsschritten können Sie auf den Seiten 14 und 15 lesen.

Neben dem Votum der Baslerinnen und Basler für einen effizienten und ökologischen Containertransport zeigt das Abstimmungsergebnis auch, dass der Ansatz für den Naturschutz und die Schaffung neuer Lebensräume überzeugt hat. Der Bau des Terminals und des Hafenbeckens 3 stellt einen Eingriff in die Natur des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs dar. Die Betreiberorganisation Gateway Basel Nord AG und die

Schweizerischen Rheinhäfen haben ein ökologisches Konzept erstellt, um diesen Eingriff zu kompensieren. Dieses ökologische Konzept wird jetzt in aller Tiefe fertig ausgearbeitet, um eine bestmögliche Lösung für den Erhalt der Tier- und Pflanzenarten sowie der Vernetzung zu erreichen. Im Rahmen der Genehmigungsverfahren wird die Lösung in den nächsten Schritten den Bundesbehörden zur Bewilligung vorgelegt. Das positive Ergebnis der Abstimmung stellt einen Meilenstein dar, um die Zukunftsplanungen des Hafens und des Logistikstandortes Basel voranzutreiben.



HAFEN BASEL-KLEINHÜNINGEN:

PLANUNGS- SICHERHEIT

FÜR SILOS AM OSTQUAI

In den Planungen rund um die Hafener- und Stadtentwicklung im Rheinhafen Basel-Kleinhüningen konnte ein wichtiger Meilenstein gesetzt werden. Der Kanton Basel-Stadt, Rhenus Port Logistics und die Schweizerischen Rheinhäfen haben sich über die Grundsätze zum Erhalt und zur Entwicklung der Hafenstrasse 9 bis 19 (siehe Grafik) am Ostquai geeinigt. Die für die Landesversorgung systemrelevanten Lagerkapazitäten an Getreide im Rheinhafen können auf dieser Basis in den nächsten Jahren modernisiert werden. Für die SRH und die Baurechtsnehmerin Rhenus Port Logistics wurde mit dem Einigungspaket Planungssicherheit am Ostquai für die Weiterentwicklung der Silokapazitäten erreicht.

Von allen Partnern gemeinsam getragen ist das Ziel, die Hafentätigkeiten im Hafenkerngebiet zu sichern, wobei der Ostquai hierfür ein zentrales Element ist. Wirtschaftliche Voraussetzung zur Erreichung dieses Ziels ist Planungssicherheit zur Verdichtung, Modernisierung und Betriebsoptimierungen zu erhalten und damit die Anforderungen des Denkmalschutzes festzulegen. Die Gesamtanlage des Rheinhafens Kleinhüningen ist seit 2012 im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) erfasst. Einzelne Silos und Terminals sind seit 2015 im kantonalen Inventar schützenswerter

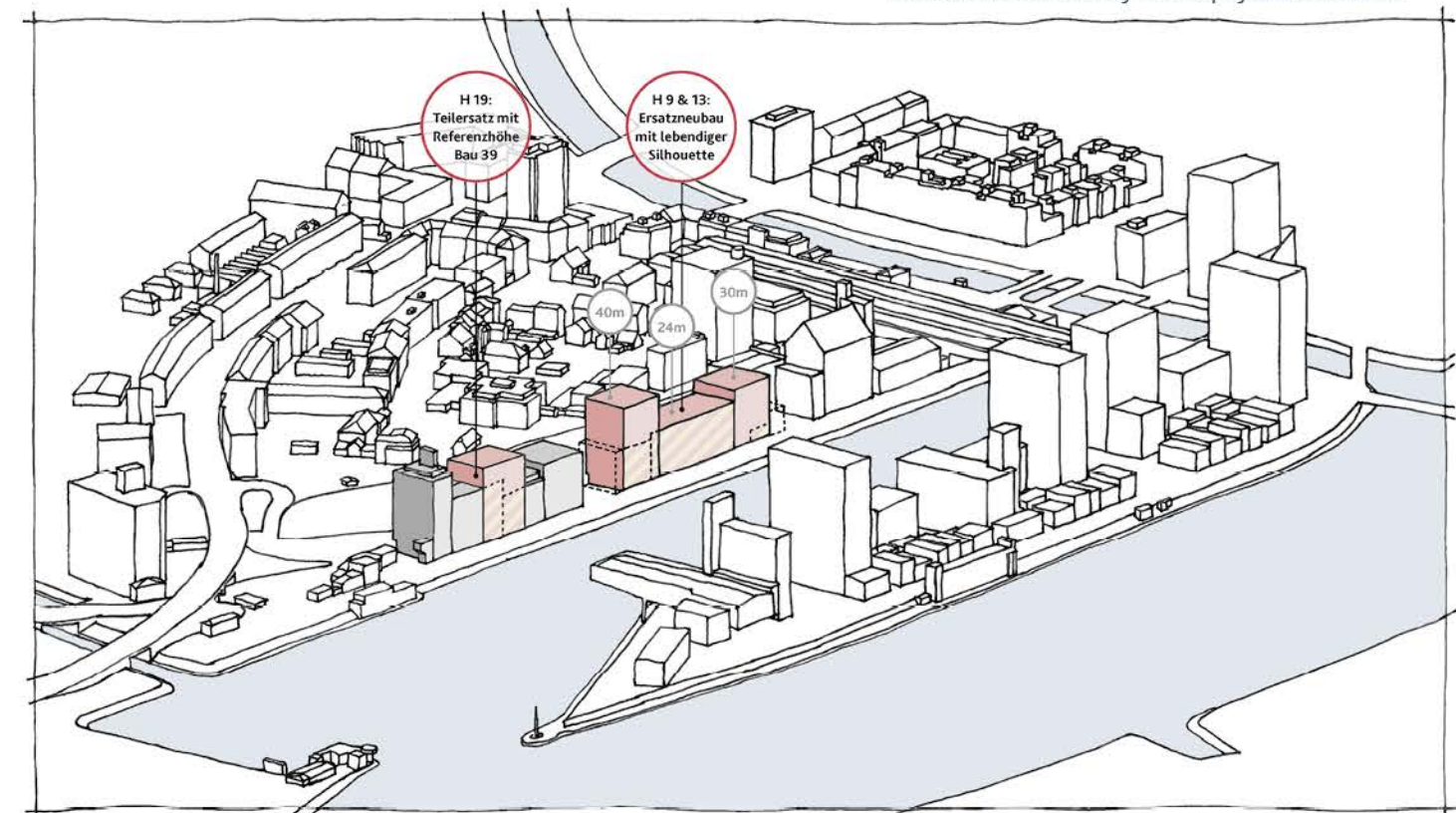
Bauten verzeichnet. Denkmalschutz kann jedoch wirtschaftlichem Modernisierungs- und Erneuerungsbedarf diametral gegenüberstehen.

Gemeinsam konnten die Partner ein Konzept zur Weiterentwicklung der bestehenden Silo- und Lagerbauten erarbeiten. Der gefundene Weg für eine denkmalpflegerisch akzeptierte Silhouette am Ostquai führt zwar wirtschaftlich gesehen zu Einschränkungen bei den Verdichtungsmöglichkeiten, doch konnte unter Berücksichtigung von Nutzung bestehender Anlagen, Modernisierungen im Bestand und Neubauoptionen eine Lösung gefunden werden. Mit der Festlegung der Entwicklungsziele sind nun Teile des Silokomplexes an der Hafenstrasse 19 vom Regierungsrat unter Denkmalschutz gestellt, wobei das Flachlager in der Gebäudemitte durch einen Neubau ersetzt werden kann. Die Massnahmen sind sorgfältig abgestimmt im Hinblick auf das schützenswerte Ensemble sowie auf die angestrebte zukünftige städtebauliche Entwicklung im angrenzenden Raum. In diesem Spannungsfeld ist die erarbeitete Lösung ein Erfolg für alle involvierten Partner. Ab 2021 wird die Ausarbeitung einer städtebaulich verträglichen Erschliessung mit Brückenplanungen für neue Verbindungen auf die Westquai-Insel im Vordergrund stehen.



Hafen Basel-Kleinhüningen 2020

schematische Darstellung – © Lampugniani Architekten





SÜDANBINDUNG

HAFENBAHN AUHAFEN – SCHWEIZERHALLE FEIERLICH IN BETRIEB GENOMMEN

Am Montag, 24. August 2020 war es auf dem Gelände der GETEC PARK.SWISS AG soweit: Die Inbetriebnahme der Südanbindung, der neuen Gleisverbindung der Hafenbahn vom Hafen Birsfelden und Auhafen Muttenz über das Areal Schweizerhalle/Salina Raurica bis zum Rangierbahnhof Muttenz, konnte gefeiert werden. Das rund 900 m lange Verbindungsgleis «Südanbindung» der Hafenbahn ist ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Schifffahrt für die bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz. Durch die Verbindung findet ein Ringschluss mit dem Rangierbahnhof Muttenz statt, so dass Zustellungen nicht nur über das bestehende nördliche Streckengleis in den Hafenbahnhof Birsfelden gefahren werden können,

sondern auch über die Gleisanlage der Schweizerhalle in den Auhafen. Neben der strategischen Redundanz der Verbindung zum nationalen Bahnnetz für die Standorte als wichtiger Baustein der Landesversorgung, findet eine schienenseitige Verknüpfung von der trimodalen Logistikwirtschaft des Hafens mit der produzierenden Industrie der Schweizerhalle und Salina Raurica statt. Das Projekt konnte durch engagierte und effiziente Planungs- und Bauteams im Zeit- und mit 29,4 Mio. CHF deutlich unter dem Budgetrahmen (35 Mio. CHF) abgeschlossen werden. Allen Projektbeteiligten sei an dieser Stelle ein ganz besonderer Dank ausgesprochen. Die Projektchronik ist ein beeindruckender Leistungsausweis:

Aug 15	Abschluss Vorprojekt
Nov 15	Eingabe Genehmigungsunterlagen
Feb 17	Plangenehmigung liegt vor
Feb 17	Ausschreibungen Bauleistungen
Apr 17	Vorbereitende Arbeiten im Auhafen und auf dem Areal der Getec Park Swiss AG
Apr 17	Vergabe Baumeisterarbeiten an Meier&Jäggi / Specogna
Okt 17	Start Baumeisterarbeiten Hauptlos, Wanne/Tunnel
Okt 18	Unterquerung Rheinfelderstrasse mit Verlegung Filtratleitung
Jul 19	Start Gleisbau
Jun 20	zusätzliches Gleis 101 auf dem Areal der Getec Park Swiss AG
Jul 20	Inbetriebnahme Stellwerkanlagen für Strecke
Aug 20	Inbetriebnahme



Weitere Bilder der Inbetriebnahmefeier finden Sie auf den Seiten 34 und 35



Mehr auf YouTube: Schweizerische Rheinhäfen

Die neue Verbindung ist ein Meilenstein für die Standortförderung der Region und der Schweizerischen Rheinhäfen sowie der angrenzenden Industriegebiete Schweizerhalle und Salina Raurica, aber auch für den Kanton Basel-Landschaft als Ganzes. Es wurde eine Infrastruktur auf Baselbieter Boden geschaffen, mit der die Hafenvirtschaft und ihre Logistiker einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene leisten werden.





BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2020

Abgeschlossene Projekte

- Teilersatz Wasserleitung im Auhafen
- Baggerung Hafenecken 1 + 2
- Ertüchtigung Klybeck Plattform 2 für FGS
- Löschwasserversorgung Auhafen – Erneuerung Pumpwerke 1 + 2

Projekte in Planung resp. Umsetzung

- Bau Hafenecken 3, Mitfinanzierung Kanton Basel-Stadt bestätigt, Plangenehmigungsverfahren in Vorbereitung
- Erneuerung Wasserleitungs- und Belagersatz Auhafenstrasse 2
- Umstellung auf LED Strassenbeleuchtung Auhafen in Etappen
- Anhebung Hafeneckenbrücke über Zufahrtskanal Hafenecken 2
- Projektierung Interventionsplattform Höhe Bootsgarage Auhafen
- Strassenbelags- und Wasserleitungsersatz Auhafen
- Machbarkeitsstudie neue Betriebszentrale (Nautik und Hafenecken)
- Sanierung Bermen- und Wasserleitung Auhafen Süd

Projekte, Hafenpartner mit SRH

- Birsterminal – Umbau Adolf Kühner Werkhalle in Birsfelden (vor Fertigstellung)
- Kanton Basel-Landschaft – Altlastenuntersuchung Auhafen Phase 2
- Kanton Basel-Stadt – Vorprojekt Zukunft Hafenecken Kleinhüningen
- Umschlagsplattform Birsterminal
- Gemeinde Birsfelden – Sanierung Bermenwasserleitung Abschnitt Birsfelden
- Ultra-Brag – Vergrößerung Umschlagsfläche in Birsfelden (in Umsetzung)
- Landor – Büroersatzbau und Big Bag Absackanlage Auhafen (vor Fertigstellung)
- Verkehrsdrehscheibe Schweiz – Sanierung und Umbau Ausstellungsgebäude (Umbau gestartet)
- Stadtteilrichtplan Klybeck Kleinhüningen
- Steigerersatz am Klybeck

Die Südanbindung ist ein Projekt, um die Erreichbarkeit der südlichen Häfen...



An der Schnittstelle von Schiene, Rhein, Umschlagsterminal für einen effizienten Basel Nord AG und den Schweizerischen dringend erforderlich, um den Container verlagern und damit über 100'000 Lkw-F...

Basel-Stadt sagt Ja zum Hafenecken 3
Gateway Basel Nord ist sehr froh über die deutli...

Das Abstimmungsergebnis ist ein klares Votum Logistik, die Verlagerung des Verkehrs Regieren...

INTERVIEW

«IM UMSCHLAGSBEREICH KÖNNEN WIR TROTZ CORONA AUF EIN RELATIV STABILES JAHR ZURÜCKBLICKEN»

Martin Ticks, CEO der Hafenfirma Birsterminal im Interview zum vergangenen Jahr.



BIRSTERMINAL IM WEB



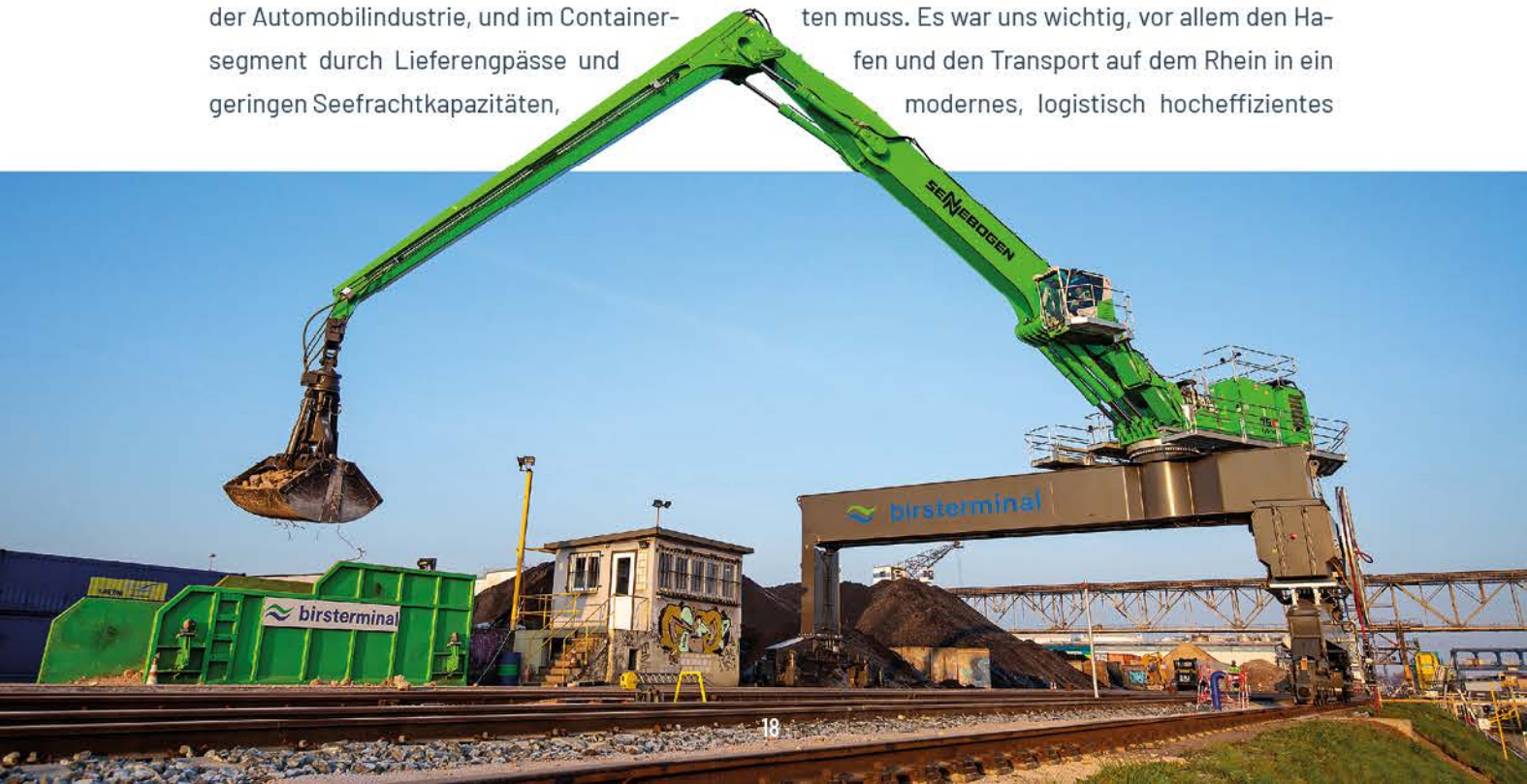
Welchen Einfluss hatte die Corona-Pandemie auf den Umschlag?

Wir sind sehr glücklich, dass wir unsere Umschlags- und weiteren Geschäftstätigkeiten, auch durch die Einstufung als systemrelevantes Unternehmen, ohne Unterbruch aufrechterhalten konnten. Alles in allem können wir im Umschlagsbereich trotz Corona auf ein relativ stabiles Jahr zurückblicken. Die optimistischen Vorgaben wurden als Folge der Pandemie zwar klar verfehlt, allerdings musste der Mitarbeiterbestand deswegen nicht reduziert werden. In den Bereichen Massengut und Recycling sowie im Projektgeschäft verzeichneten wir sogar Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf der anderen Seite gab es in den Bereichen Stahl, durch die Lockdowns in der Automobilindustrie, und im Containersegment durch Lieferengpässe und geringen Seefrachtkapazitäten,

auch Rückgänge. Durch stockende Exporte im Projektgeschäft, spürten wir eine erhöhte Nachfrage an Lagerplatz in unseren Montage- und Logistikhallen.

Im vergangenen Jahr hat Birsterminal auf neue Kommunikationsmittel gesetzt – wie wichtig ist die Online-Präsenz für das Unternehmen?

Der Neuaufbau unserer Website und aktuelle Publikationen auf unseren Social-Media-Kanälen lag uns sehr am Herzen. Gerade aktuelle und nützliche Informationen zu neuen Dienstleistungsangeboten und Logistikprodukten werden von unseren Kunden und Partnern sehr geschätzt. Aber im Hafen passiert auch so viel Interessantes und nicht Alltägliches, dass man darüber berichten muss. Es war uns wichtig, vor allem den Hafen und den Transport auf dem Rhein in ein modernes, logistisch hocheffizientes



sowie ökologisch sinnvolles Licht zu rücken. Die Zeiten von Unternehmenspräsentationen in gedruckter Form sind vorbei. Die Möglichkeiten, bei Veränderungen schnell zu informieren und präsentieren, sind heutzutage essenziell und wertvoll.

2019 ist der historische Kran auf Ihrem Gelände einem Gewitter zum Opfer gefallen. Wie wurde der Kran ersetzt?

Durch völlig andere Umschlagstechniken. Der zerstörte Kran war früher hauptsächlich mit Massengut beschäftigt. Die gute Raum- und Platzabdeckung war bei seiner Errichtung die Hauptanforderung. Effizienz und Umschlagsgeschwindigkeit war früher noch nicht das wichtigste Element. Die neu angeschafften mobilen Umschlagsbagger und sehr effizienten Radlader sowie der Neubau einer Umschlagsplattform mit kürzesten Wegen zum Schiff, ermöglichen heute das Vierfache der damaligen Umschlagsgeschwindigkeit und deutliche Einsparungen in den notwendigen Ressourcen. Zudem sind hydraulische Umschlagsgeräte deutlich präziser und multifunktionaler einsetzbar. So konnten wir zum Glück im Unglück bei den neuen Geräten und Ma-

schinen auch gleich den veränderten Bedürfnissen im Umschlag, wegen neuer und anderer Warenströme, gerecht werden.

Welche Geschäftsfelder sind zukünftig für Sie zentral?

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass unsere breite und diversifizierte Aufstellung in schwierigen Niedrigwasserjahren oder wie jüngst in Pandemiesituationen standhalten kann. So können Höhen und Tiefen zwischen den Geschäftsbereichen von Jahr zu Jahr angepasst und abgefedert werden. Wirklich zentral ist bei uns, die Anlagen dafür einzusetzen, wo Effektivität für uns und grösster Mehrwert für unsere Kunden entstehen. Hierbei machen Spezialisierungen Sinn, wir sind da im Bereich Recycling massiv vorangekommen und weiten das Angebot hier noch deutlich aus. Ebenfalls weiter ausgebaut wird unser Industrie- und Logistikpark in optimaler Lage und trimodaler Anbindung. Montage und Produktion am direkten Versand- oder Empfangsstandort mit genügend Raum zur Entwicklung ist eine nicht alltägliche Situation und zurzeit sehr gefragt.

REFORM

**BEFÄHIGUNGSWESEN
IN DER EUROPÄISCHEN
BINNENSCHIFFFAHRT:**

NEUE AUSBILDUNGSLEHRGÄNGE AB JANUAR 2022

Die Corona-Pandemie hat dieses Jahr auch die Binnenschifffahrt im Personalbereich vor viele Herausforderungen gestellt, die die Reedereien mit hoher Flexibilität gelöst haben. Trotz dieser Umstände sind die Arbeiten zur europäisch-rheinischen Harmonisierung in der Binnenschifffahrt vorangegangen.

Im letzten Jahr haben die Ausbildungslehrgänge für nautische Berufe und die Zugangsvoraussetzungen zunehmend Gestalt angenommen. Die Erarbeitung der Anforderungen an die Kompetenzen, welche die Grundlage für ein System harmonisierter Berufsqualifikationen in der EU und auf dem Rhein bilden, ist voll im Gange.

Die ZKR-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission prüfen die Sicherstellung der rheinischen Zeugnisse, um gemeinsam den Marktzugang zu den Rheinhäfen ab Basel bis Rheinfelden weiterhin zu ermöglichen. Dabei sollen Regelwerke auf einem hohen Sicherheitsniveau harmonisiert und gleichzeitig vereinfacht werden, die Mobilität der Arbeitskräfte wird gesteigert und die Attraktivität der Arbeitsplätze erhöht.

Das Thema Digitalisierung hat im Zusammenhang mit der Modernisierung der Bestimmungen



weitere Informationen unter:
Hafenprojekte / Reform Befähigungswesen
www.port-of-switzerland.ch

an Wichtigkeit gewonnen, erleichtert diese doch massgeblich mit einer harmonisierten Verwaltung die Kommunikation zwischen ZKR-Mitgliedstaaten und den Ländern der Europäischen Union. Eine gute Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in der Binnenschifffahrt ist bei den neuen Prozessen von Bedeutung und spielt insbesondere bei der Bearbeitung von elektronischen Patenten und Personaldokumenten eine grosse Rolle.

Auf der SRH-Homepage, unter der Rubrik Hafenprojekte – Reform Befähigungswesen, sind relevante Informationen und Links über die Veränderungen in der Binnenschifffahrt zu finden. Eine Broschüre steht zum Herunterladen zur Verfügung. Zusätzlich halten wir die Branche über die Entwicklungen der Arbeiten auf dem Laufenden, offene Fragen können an befaeahigung@portof.ch gerichtet werden.



**WELTWEIT
VERNETZT**



HAFEN DIGITAL

DIGITALE ERFASSUNG DES GÜTERUMSCHLAGES IN DEN RHEINHÄFEN

Mit der neuen Statistikerfassung konnte ein weiteres Projekt zur Digitalisierung der Arbeitsprozesse der Schweizerischen Rheinhäfen umgesetzt werden. Die Statistiken zu den Umschlagszahlen in den SRH werden seit der Zusammenlegung 2008 monatlich in Form eines Bulletins publiziert.

Die Statistik der Rheinhäfen zeichnete sich bis heute durch aufwendige, manuelle Bearbeitung mit vielen Zwischenschritten aus. Die Umschläge der Hafenfirmen wurden hauptsächlich in Form der Verkehrsanmeldung per E-Mail als PDF geliefert. Nur in wenigen Fällen waren die Daten direkt für eine Weiterverarbeitung nutzbar. Der bisherige Prozess führte zu einer grossen Anzahl gedruckter Dokumente, welche am Ende des darauffolgenden Monats bündelweise im Archiv abgelegt wurden.

In den vergangenen Jahren wurde die Statistik (Bulletin) und die Hafengebühren aufgrund von zwei verschiedenen Datenquellen in parallelen Prozessen bearbeitet. Die Zusammenführung der Angaben aus den zwei Datenquellen führte zu einem hohen Aufwand in der Erstellung der umfassenden Statistiken über die Rheinhäfen. Der Bedarf zur Vereinfachung und Digitalisierung der Prozesse war daher gross. Im Herbst 2019 startete das Projekt zur digitalen Erfassung des Güterumschlages mit einer Informationsveranstaltung für die Hafenfirmen. Im Laufe des Projekts wurden ungefähr 25 Unternehmen aus den drei Hafengebieten mit einbezogen, um den zukünftigen Erfassungsprozess der Umschlagsdaten abzu-

stimmen. Die grosse Herausforderung dabei war, ein einheitliches Datenformat festzulegen, welches mit den vielen verschiedenen Software-Systemen der Hafenfirmen kompatibel ist. Das Ziel einer gemeinsamen Lösung konnte erreicht werden: seit April 2020 werden die Statistikdaten in einem einheitlichen Excel-Format übermittelt. Der neue Prozess wurde nach und nach umgesetzt. Dank dem neuen



MEHR ZAHLEN HIER

integralen Prozess werden die Umschlagsmeldungen der Firmen sowohl für die Statistiken als auch zur Erhebung der Hafengebühren verwendet und können durch die einheitliche Formatierung direkt in das SRH System importiert werden. Im Zuge der Neuorganisation der Prozesse wurde auch das Layout des Bulletins, unter Berücksichtigung der Kontinuität in den Zahlenreihen, neugestaltet.

Die neue Datenerfassung und -übermittlung führt zu einem deutlich kürzeren und übersichtlicheren Prozess, von dem sowohl die Hafenfirmen als Datenlieferanten als auch die SRH in der Datenverarbeitung profitieren. Neben der gewonnenen Zeit ist auch kein einziger Papierausdruck mehr nötig, was zusätzlich den Nachhaltigkeitsgedanken unterstreicht.

Auf dieser Grundlage wird nun in einem nächsten Schritt der Gesamtprozess der Hafengebühren weiter digitalisiert und vereinfacht.



RHINE PORT INFORMATION SYSTEM IM FLUSS



Die IT-Plattform RheinPorts Information System (RPIS) konnte gerade in diesem herausfordernden Corona-Jahr die steigende Anzahl Nutzer zuverlässig bei den Schiffsreiseplanungen unterstützen. Auch die neuen Erweiterungen, wie die liegeplatzgenaue und für Koppelverbände verbesserte Planung sind inzwischen wichtiger Bestandteil und führen zu genaueren Schiffsreiseplanungen.

Insgesamt nutzen 20 Unternehmen mit 70 Nutzern am Oberrhein das System. Dabei wurden 4 557 Terminalanfragen versendet, was einem Plus von 9 % zum Vorjahr entspricht. Für das Jahr 2021 ist eine Erweiterung der Nutzerkreises, sowie eine geografische Ausweitung vorgesehen.

Im Rahmen des Transformationsprogramms DaziT der Eidgenössischen Zollverwaltung wird das RPIS eine Lösung für die digitale Zollabwicklung der Rheinschifffahrt darstellen. Die Erstellung einer Schnittstelle für die beiden Digitalisierungsinitiativen ist derzeit bereits in Abstimmung. Eine Testphase mit den Nutzern des Systems könnte bereits Ende 2021 beginnen.



INFORMATIONSVIDEO ÜBER RPIS



DIGITALISIERUNGSPROJEKTE

- Standardisierung der Erfassung und Verrechnung von Statistik- und Hafengebühren
- Etablierung einer Daten-Integrations-Plattform (EAI - Enterprise-Application-Integration)
- Vollständige Digitalisierung Kreditoren-Workflow
- Strom- und Wasserbezug: Bestellung und Abrechnung für die Kabinenschiffahrt mit kundenorientierter Echtzeitdaten-Erfassung
- Erweiterung RPIS Plattform um neue Funktionalitäten sowie weitere Kooperationspartner



BEWILLIGUNGSPORTAL

NEUES BEWILLIGUNGSPORTAL

Für gewisse Aktivitäten in nicht-öffentlichen Bereichen in den Hafengebieten Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist eine Bewilligung durch die Schweizerischen Rheinhäfen nötig.

Neu können alle Bewilligungen der SRH über das Bewilligungsportal auf der Webseite beantragt werden. Die Bewilligungsanträge sind über Onlineformulare ausfüllbar. Informationen und Voraussetzungen für die Bewilligungen stehen übersichtlich zur Verfügung.

AUF DEM WEG ZUM HAFEN NACHHALTIGEN

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Thema unserer Zeit und für die Schweizerischen Rheinhäfen und die Rheinschifffahrt von hoher Bedeutung. Doch was ist Nachhaltigkeit eigentlich? Und wie kann nachhaltiges Handeln gemessen und gefördert werden? Mit diesen Fragen setzen sich die SRH umfassend auseinander und haben sich zum Ziel gesetzt, die Nachhaltigkeit in einem Leitbild und einer Nachhaltigkeitsstrategie zu erfassen.

In diesem Zusammenhang rücken für den Hafen und die Binnenschifffahrt die langfristigen Klimastrategien in den Fokus.

Die Schweiz soll bis 2050 unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstossen. Dieses Netto-Null-Ziel hat der Bundesrat 2019 beschlossen. Am 27. Januar 2021 hat er die dazugehörige «Langfristige Klimastrategie der Schweiz» verabschiedet. Diese präsentiert die Leitlinien für die Klimapolitik bis 2050 und legt strategische Ziele für die verschiedenen Sektoren fest. Die Strategie knüpft an die Massnahmen und Ziele des revidierten CO₂-Gesetzes an. Das neue Gesetz ist für die Erreichung des Netto-Null-Ziels von zentraler Bedeutung. Es führt zu einer Senkung der Treibhausgase um 50 % bis 2030 und bringt die Schweiz auf Kurs für das Klimaziel bis 2050. Im Rahmen des europäischen «Green Deal» will sich die Europäische Union ebenso zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichten. Zur Umsetzung dieser langfristigen Strategien sind nun Massnahmen zu entwickeln um die Ziele in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Industrie und Landwirtschaft er-

reichen zu können. Alle Sektoren haben Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.

Forschung, Entwicklung und Umsetzung zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor stehen daher auch im Fokus des Schwerpunktbereichs „Aufbau einer kohlenstoffarmen, klimaresistenten Zukunft“ innerhalb des „Horizon 2020“, dem EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation. Hier wird insbesondere die dringende Notwendigkeit hervorgehoben, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Seit 2017 ist die Schweiz vollständig an «Horizon 2020» assoziiert.

Im Rahmen des Projektauftrages von «Horizon 2020» haben sich die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit den Häfen Duisburg, Wien und Galati (Rumänien) für das Projekt «Grüne Flughäfen und Häfen als multimodale Knotenpunkte für nachhaltige und intelligente Mobilität» beworben.

In diesem Projekt wird sich das Konsortium mit innovativen Konzepten und Lösungen für europäische Binnenhäfen befassen, um die Dekarbonisierung in den Bereichen Energie, Mobilität und Digitalisierung voranzutreiben. Neben Anforderungsanalysen und Machbarkeitsstudien werden auch Pilotaktivitäten durchgeführt, um die positiven Umwelteffekte grüner Lösungen zu demonstrieren. Das Ziel ist es dabei auch kantonale Institutionen und lokale Hafenunternehmungen mit einzubeziehen, um eine gemeinsame Zukunftsvision für den Hafen zu definieren.



ENTSORGUNGSLEISTUNGEN BIBO REGIO 2020

	2020	2019
Anzahl entsorgte Schiffe	395	394
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	470 m ³	449 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	23 t	22 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	183 m ³	185 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 t	2 t
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	6,3 t	7,5 t
Total feste eingesammelte Abfälle in Tonnen	29,3 t	29,5 t
Total flüssige eingesammelte Abfälle in Kubikmetern	653 m ³	636 m ³

Anmerkung: Aufgrund der COVID-19 Situation waren 2020 fast keine Fahrgast- und Kabinenschiffe (FGKS) in Basel. Im Jahr 2019 wurden 53 FGKS gelenzt bei denen 29m³ Altöl übernommen wurden. Im Jahr 2020 wurden nur 7 FGKS gelenzt und 2m³ Altöl übernommen. Da jedoch deutlich mehr Güter- und Tankmotorschiffe bedient wurden, konnte die geringere Anzahl an FGKS kompensiert werden. Ohne die Einflüsse der Pandemie hätte man daher eine deutliche Steigerung der Entsorgungsleistungen erwarten können.

DIE FLOTTE

MÖWE HAUPTDATEN

Zweck: MZB
Länge: 8,10 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang leer: ca. 0,32 m
Ladefähigkeit: 1 685 kg / max. 10 Personen
Motorenleistung: 2 × 115 PS
Propeller: 2
Geschwindigkeit: ca. 65 km/h



MÖWE

WILD MAA HAUPTDATEN

Zweck: Schlepp- und Schubboot
Länge: 29,00 m
Breite: 10,30 m
Tiefgang beladen max.: 2,42 m
Verdrängung: 421,00 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 vielfältige Arbeitseinsätze genutzt. Die Schifffahrtspolizei ist für ihre Einsätze auf dem Rhein mit dem MZB ALLEGRA unterwegs.



BIBO REGIO

BIBO REGIO HAUPTDATEN

Zweck: Bilgenentöler- und Ölwehrboot
Länge: 31,64 m
Breite: 6,04 m
Tiefgang beladen max.: 2,00 m
Leerfesthöhe max.: 5,50 m
Ladefähigkeit: 132 t
Motorenleistung: 1 × 150 kW (204 PS)
Propeller: 1
Geschwindigkeit: über 16 km/h in stillem Wasser von 3,50 m Tiefe



ALLEGRA

ALLEGRA HAUPTDATEN

Zweck: MZB
Länge: 8,10 m
Breite: 2,45 m
Tiefgang 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

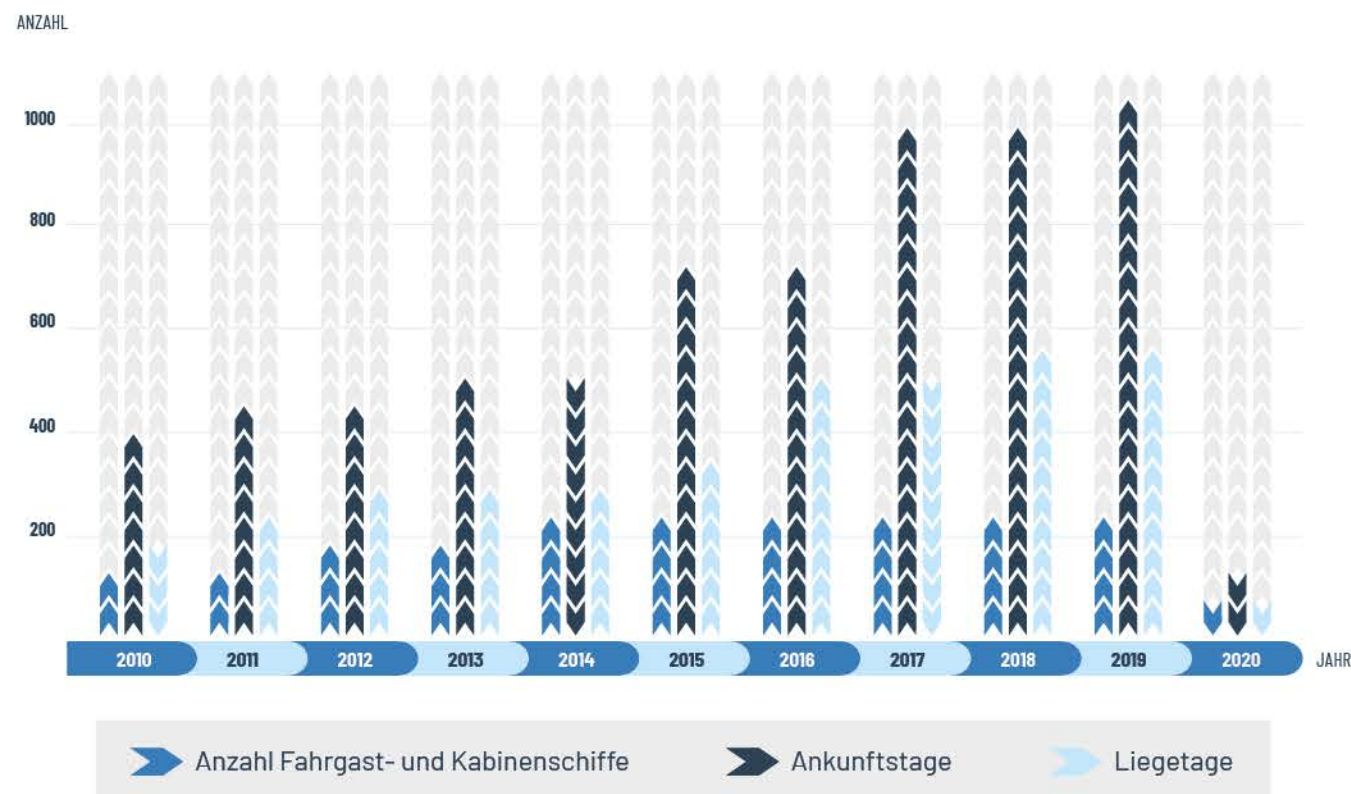
PERSONENSCHIFFFAHRT UND FAHRGASTKABINENSCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2020	2019	Δ%
Ankünfte	127	1 124	-88,7
Liegetage	20	501	-97
Anzahl Betten	auf Grund der Pandemie nicht ausweisbar		

Regionaler Ausflugsverkehr Anzahl Fahrgäste

	2020	2019	Δ%
Kursfahrten	29 567	91 791	-67,8
Charterfahrten	496	14 031	-96,5
Total	30 063	105 822	-71,6



FLUSSKREUZFAHRTEN 2020 – DIE CORONAKRISE TRIFFT DIE BRANCHE MIT VOLLER WUCHT!

Die Flusskreuzfahrtbranche blickt auf eine kurze Saison 2020 zurück und zieht eine schlechte Bilanz. Die Coronakrise hat der Branche einen herben Schlag versetzt. Ein kleiner Teil der 380 europäischen Flusskreuzfahrtschiffe verkehrte ab Juli, mit einem verzögerten Saisonstart von über drei Monaten, vornehmlich mit jenen Gästen aus Europa, die im Sommer keinen Reisebeschränkungen unterlagen. Passagiere aus Übersee reisten 2020 nicht an, sodass die Flotten der amerikanischen Reedereien gar nicht zum Einsatz kamen. Die eingesetzten Schiffe beförderten ihre Passagiere unter Anwendung des durch die IG RiverCruise ausgearbeiteten Hygienekonzepts sicher und geschützt auf dem gesamten Fahrgebiet zwischen Holland und dem Schwarzen Meer. Doch bereits im September wurde es immer schwieriger, Reisen östlich von Passau durchzuführen.

Die Flusskreuzfahrtbranche blickt mit Sorge und Hoffnung ins 2021. Die IG RiverCruise-Mitglieder sind zuversichtlich, dass das Erlebnis «Flusskreuzfahrt» im Herbst 2021 oder auf die neue Saison 2022 wieder in einem einigermaßen normalen Umfang angeboten werden kann. Das EU-weit anerkannte Hygienekonzept wird laufend optimiert, sodass Passagiere wie auch Crewmitglieder bestmöglich geschützt Flussreisen durchführen können. Einschränkungen gibt es dann, wenn die Destinationen bzw. Anlegeorte Schiffsreisende nicht zulassen können oder wollen. Aber in diesem Bereich wird – so die Hoffnung der IG-Mitglieder – dank der Impfungen eine Entspannung erwartet.

Daniel Buchmüller
IG RiverCruise
CSO River Advice AG

Die Besatzung wurde permanent geschult und geschützt. Bei einigen positiven Fällen haben die Reedereien gemäss Konzept sofort reagiert und die betroffenen Crewmitglieder oder auch ganze Besatzungen sofort ausgewechselt und in Abstimmung mit den Behörden Quarantänemassnahmen umgesetzt. So konnten Ansteckungen auf den Schiffen, die auch bei der Desinfizierung und der Reinigung einen Höchststandard boten, vermieden werden.

Anfangs November sind die letzten Kabinenschiffe in ihr Winterquartier gefahren. Adventsfahrten konnten aufgrund der neuen Lockdown-Situation in Europa nicht mehr stattfinden.





FACHKOMMISSIONEN

Patentprüfungskommission

Im Jahr 2020 hatten sich 51 Kandidaten für eine Patentprüfung, Streckenzeugnis oder Streckenverlängerung angemeldet. Von den Angemeldeten nahmen 16 Personen an der Prüfung teil. Davon haben 11 Kandidaten die Prüfung bestanden.

Die ADN-Prüfungen (Gefahrguttransport auf dem Rhein) haben von 6 Kandidaten 6 bestanden.

Schiffsuntersuchungskommission	2020	2019
Nachuntersuchungen	4	6
Untersuchung von Amtes wegen	1	9
Sonderuntersuchung	1	1
Atteständerungen aufgrund Eigner- oder Namenswechsel	0	8
Feststellung SPH Attest abgelaufen / vorläufige Ausstellung	0	1
Verlängerungen von ADN-Zulassungszeugnissen	2	2
Neuausstellung eines ADN-Zulassungszeugnisses	1	1

Schiffseichamt Basel	2020	2019
Schiffe geeicht	246	250
Eichschein verlängert	1	2
Neuer Eichschein ausgestellt	0	1

RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE 2020

Schiffe	2020	2019
Güterschiffe	50	54
Schlepp- und Schubboote	11	11
Fahrgastschiffe		
- Tagesausflugsschiffe	5	5
- Kabinenschiffe	190	176
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	10	10
Total der Schweizer Flotte	266	256

SPH

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT

Die Schiffahrtspolizei ist für die Überwachung der Grossschiffahrt (Schiffe ab 20 m Länge) auf dem Rhein zuständig. Sie kontrolliert die nationalen und internationalen Vorschriften sowie die Sicherheitsstandards bei den Schiffen und der Besatzung, beim Umschlag und den Anlagen. Im vergangenen Jahr ereignete sich eine tragische Havarie mit Todesfolge zwischen einem Tankmotorschiff und einem Sportruderboot in Birsfelden. Dieser Vorfall wurde gemeinsam von den Ereignisdiensten und der Staatsanwaltschaft Basel-Landschaft bearbeitet.

Neben den täglichen Fahrtouren und den corona-bedingt stark eingeschränkten Präventionskon-

trollen an Bord von Grossschiffen wurden dieses Jahr die Schwerpunktkontrollen auf Containerschiffen mit Vertretern der Eidgenössischen Zollverwaltung und des Grenzwachtkorps intensiviert. Neben den Hauptaufgaben der Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht unterstützen unsere Mitarbeitenden die internationalen Arbeitsgruppen in der ZKR, dem CESNI (Ausschuss für europäische Standards in der Binnenschiffahrt) sowie dem CDNI (internationales Abfallübereinkommen) mit ihrem praktischen Wissen.

EREIGNISSE

- 4 Verursachungen von Sog und Wellenschlag durch Grossschiffe
- 3 Gewässerverschmutzungen
- 3 Verkehrsunfälle im Hafengebiet
- 2 Unbewilligte Drohnenflüge über Hafengebiet
- 2 Beinahe-Havarien zwischen Grossschiffen und Kleinfahrzeugen
- 2 Befahren des Hafens Kleinhüningen ohne Bewilligung
- 1 Havarie mit Todesfolge
- 1 Havarie mit Sachschaden
- 1 Personunfall mit Grossschiff
- 1 Brand in Maschinenraum eines Grossschiffes
- 1 Kranunfall im Hafengebiet
- 1 Wasserleitungsbruch im Hafengebiet
- 1 Gesunkenes Kleinfahrzeug in Schleusenammer
- 1 Führen eines Grossschiffes ohne AIS
- 1 Unbewilligtes Betreiben eines Umschlagsteigers
- 1 Maschinenausfall bei Grossschiff während der Fahrt

- 1 Brandmeldealarm im Hafengebiet
- 1 Demonstration von Klimaaktivisten im Hafengebiet
- 1 Abschleppen eines Personenwagens im Hafengebiet
- 1 Widerhandlung gegen das CDNI
- 1 Widerhandlung gegen die RheinSchPV

SCHIFFSKONTROLLEN

- 51 Tankmotorschiffe
- 38 Gütermotorschiffe
- 15 Fahrgastschiffe
- 8 Schwerpunktkontrollen zusammen mit dem Zoll und dem Grenzwachtkorps

Daraus resultierten 17 schriftl. Verwarnungen.

EINSÄTZE MIT MZB ALLEGRA

- 46 Patrouillen-, Einsatz- und Ausbildungsfahrten
- 1 Teilnahme an Veranstaltungen
- 1 Gemeinsame Patrouille mit der WSP Vogelgrun



(v.l.) Hans-Peter Hadorn (Direktor SRH), Martina Gmür (Verwaltungsratspräsidentin SRH), Thomas Weber (Regierungsrat)



Ansprache des Regierungsrats Thomas Weber



Ansprache Florian Röthlingshöfer, Delegierter Verwaltungsrat Hafenbahn Schweiz AG (Mitglied Geschäftsleitung SRH)



Gäste applaudieren nach dem Eröffnungsakt

FEIERLICHE INBETRIEB- NAHME

DER SÜDANBINDUNG HAFENBAHN
AUHAFEN-SCHWEIZERHALLE



HIER DAS VIDEO DER
INBETRIEBNAHMEFEIER
ANSEHEN

Aufgrund der Pandemie mussten alle Anlässe im Frühjahr und Herbst abgesagt oder in das nächste Jahr verschoben werden. Der Sommer liess jedoch glücklicherweise unter den geltenden Massnahmen und einem Schutzkonzept die Inbetriebnahme der Südanbindung zu.

Am Montag, 24. August 2020 fand auf dem Gelände der GETEC PARK.SWISS AG die feierliche Inbetriebnahme der Südanbindung statt.

Es waren Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung, unter anderem die Baselbieter Regierungsräte Thomas Weber und Isaac Reber anwesend.

Das Programm enthielt neben den kurzweiligen Ansprachen, einen spannenden Film über die Realisierung des Projektes und den offiziellen Eröffnungsakt, bei dem das fünf Meter lange Eröffnungsband durch die festlich geschmückte Lokomotive zerrissen wurde. Im Anschluss an die offizielle Eröffnung hatten die Gäste die einmalige Gelegenheit die neue Güterstrecke mit einer Zugkomposition zu befahren.



Neue Strecke konnte mit einer Zugkomposition befahren werden



Gäste auf der Zugfahrt



Lokomotive zerreisst Banderole

HANS-PETER HADORN, ...

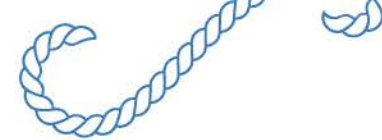


Vor 15 Jahren trat Hans-Peter Hadorn die Leitung des Basler Rheinhafens an und war zunächst massgeblich an den Arbeiten zur Zusammenlegung der ehemaligen Rheinschiffahrtstriedition Basel und der Rheinhäfen Baselland beteiligt. Nach erfolgreicher Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft übernahm er am 1. Januar 2008 die Funktion als Direktor der neu geschaffenen Schweizerischen Rheinhäfen.

Nach einer Transformationszeit mit der Zusammenführung der Betriebskulturen und der Selbstständigkeit entwickelten sich die SRH unter seiner Führung zu einer erfolgreichen Verkehrsdrehscheibe von nationaler Bedeutung. 2015 erreichten die Rheinhäfen und damit die Rheinschiffahrt mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes erstmals gleichlange Spiesse wie

der Verkehrsträger Schiene, was die Finanzierung der Infrastruktur für den kombinierten Verkehr anbelangt. Dies ermöglichte das Projekt des Hafensbeckens 3, welches von den Basler Stimmberechtigten im November 2020 angenommen wurde. Damit wird die Zukunft des Hafens Kleinhüningen gesichert.

Auf internationaler Ebene nimmt Hans-Peter Hadorn als Kommissar der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) sowie als Vizepräsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EFIP) die Interessen der Schweiz und der Binnenschiffahrt wahr. Die trinationale Zusammenarbeit mit den deutschen und französischen Nachbarhäfen am Oberrhein bildeten ebenfalls einen Schwerpunkt seiner Tätigkeit, welche 2018 das elektronische Schiffsanmeldesystems



Inbetriebnahme elektr. Stellwerk Birsfelden – Auhafen 2018



Besuch MP Kretschmann 2014



... LEINEN LOS!



«RheinPorts Information System» (RPIS) für den grenzüberschreitenden Containerverkehr erfolgreich einführte und seitdem eine wichtige Grundlage für die Entwicklung weiterer digitaler Hafinfrastrukturen entlang des Rheins ist.

Als Verwaltungsratspräsident der 100%-Tochter Hafenbahn Schweiz AG prägte er auch die Entwicklung der bahnseitigen Erschliessung der Rheinhäfen. 2011 erfolgte die Überführung der Bundeskonzessionen der Hafenbahn des Kantons Basel-Landschaft und der Hafenbahn des Kantons Basel-Stadt in die Hafenbahn Schweiz AG. In den vergangenen Jahren wurde die Infrastruktur

der Hafenbahn mit elektronischen Stellwerken und einer zentralen Betriebsleitstelle modernisiert. Im August 2020 ist die Inbetriebnahme der neuen Güterbahn zwischen dem Auhafen Muttenz und dem Industriegebiet Schweizerhalle-Salina Raurica erfolgt.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SRH bedanken sich bei Hans-Peter für seine langjährige, von viel Herzblut und Engagement für die Rheinhäfen, die Rheinschiffahrt und die beiden Eignerkantone geprägten Tätigkeit - mit einem immer guten Gespür für die Eigenheiten der Leitung einer Unternehmung der öffentlichen Hand.

Schiffstaufe WILD MAA 2016



Haafemähli 2017



Südanbindung am 24. August 2020



Jubiläumshaafemähli 2018

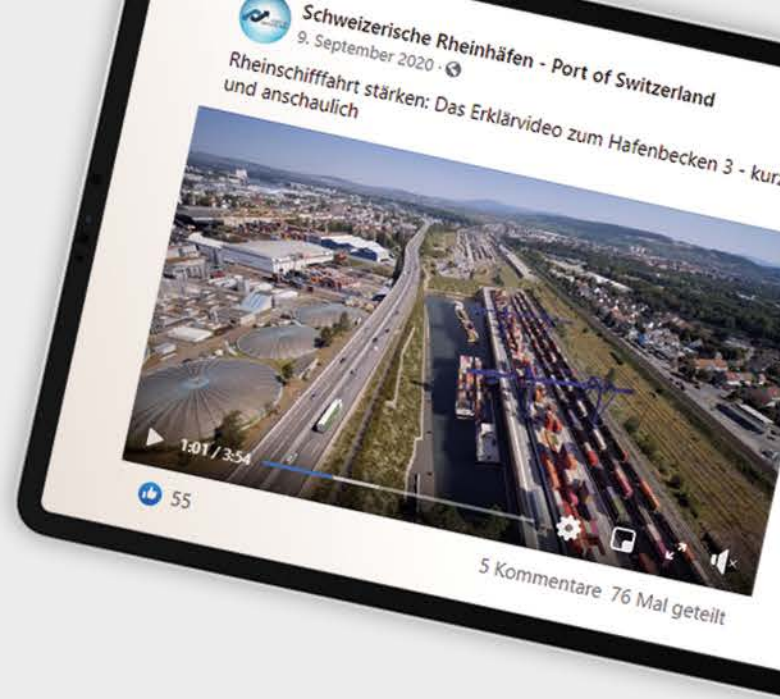
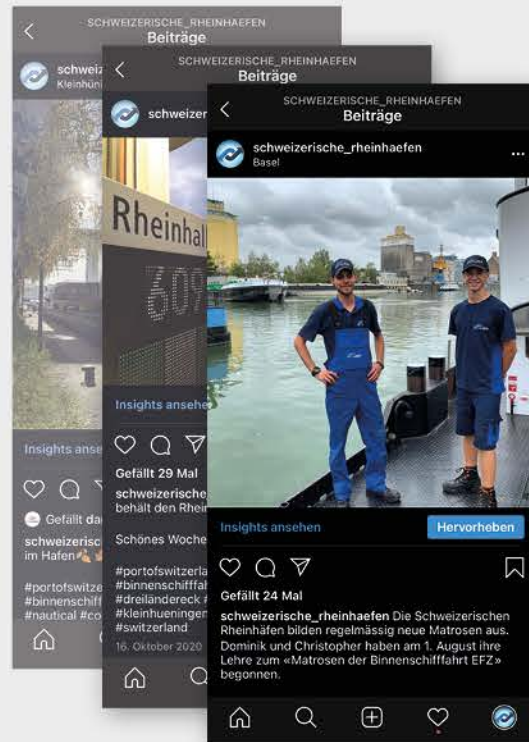


SRH NEU AUF SOCIAL MEDIA PRÄSENT

Seit Juli 2020 sind die Schweizerischen Rheinhäfen auf den Social Media-Plattformen Facebook und Instagram präsent. Die neuen Plattformen ergänzen die bisherigen Kommunikationswege und erschliessen medial ebenso den Hafen für ein neues Publikum.

Mit dem Video zur Sicherheit beim Rheinschwimmen der Kampagne #RHYLÄX des Kantons Basel-Stadt gelang ein sehr erfolgreicher Einstieg in die Social Media-Welt. Die Zahlen von Facebook sprechen hier für sich: über 20 000 Aufrufe, 500 «Gefällt mir»-Angaben und 250 Mal «geteilt». Das Video zeigt den Rheinschwimmern eindrücklich

die Sicht eines Schiffsführers auf und gibt darüber hinaus Empfehlungen für das Verhalten beim Rheinschwimmen weiter. Neben diesem Beitrag fanden aber auch eigene Produktionen, wie das Projektvideo zur Südanbindung und das Erklärvideo zum Hafenbecken 3 grossen Anklang. Im Dezember 2020 starteten die Rheinhäfen das Format «Hafen ABC», in dem Begriffe aus der Schifffahrt kurz und verständlich erklärt werden. Insgesamt konnten bis zum Jahresende über 400 Facebook- und 100 Instagram-Absolventen gewonnen werden.



FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2020

Corona-Pandemie prägt das Geschäftsjahr

Allgemein

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

Der Betriebserfolg liegt um 24,6 % unter dem Vorjahr. Es konnten nicht alle Ertragsausfälle durch Kostenreduktionen kompensiert werden.

Besonderheiten

Entgegen des ausserordentlichen Pandemiejahres 2020 ist die finanzielle Lage des Vorsorgewerkes der SRH (Pensionskasse) im Vergleich zum Vorjahr weiterhin stabil geblieben. Der Deckungsgrad liegt nun bei 111,6 % (Vorjahr 108,3 %).

Wie alle Unternehmen waren auch die Schweizerischen Rheinhäfen von der Pandemie betroffen. Die Auswirkungen hieraus haben vor allem auf die Kabinenschiffahrt einen massiven negativen Einfluss gehabt.

Ertrag

Die Erträge aus Baurechtszinsen sind stabil geblieben. Die Erträge aus den Hafengebühren liegen 2,7 % unter dem Vorjahr. Unterbrüche und Verzögerungen in der Transportkette hatten Auswirkungen auf die Umschlagstätigkeit (Pandemie).

Die weiteren übrigen betrieblichen Erträge betreffend verschiedenen Dienstleistungen (u.a. Lotsen, Schlepp- und Schubleistungen sowie die Kabinen- und Fahrgast-schiffahrt) haben abgenommen und liegen 56,5 % unter dem Vorjahr. Der grösste Einbruch ist der Kabinenschiffahrt zuzurechnen. Dies bedingte einen Ertragsrückgang um 89,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Gesamthaft hat der Betriebsertrag um 10,9 % gegenüber dem Vorjahr abgenommen.

Aufwand

Der Personalaufwand entspricht im Berichtsjahr dem genehmigten Personalbudget, welches rund 3,7 % im Vergleich mit dem Vorjahr höher lag.

Die Aufwandspositionen Reise- und Repräsentations-spesen, Fahrzeuge, Energie und Wasser, Entsorgungsaufwand, Werbung und Kundenbetreuung sowie die übrigen betrieblichen Aufwendungen lagen aufgrund der aktuellen Lage unter dem Vorjahr.

Die Position Beiträge an Organisationen hat um 43,1 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dies ist im Wesentlichen auf unsere Aktivitäten im Rahmen von europäisch geförderten Projekten 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 3,3 %.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2020 vorgenommen:

- Hafengebühren 3
- Passagierbootterminal Klybeckquai, Grundausstattung und dazugehörige Infrastrukturen
- Belagssanierung in allen Hafengebühren 2
- Anhebung Hafengebühren Hafengebühren 2
- Löschwasserversorgung Birsfelden / Auhafen (Pumpenerneuerung)
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2020 haben die SRH gesamthaft 6,31 Mio. CHF investiert.

Ergebnis

Das betriebliche Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 2,22 Mio. CHF gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Nach Auflösung der Rückstellung für Massnahmen zur Covid-19-Krise über CHF 600 000 liegt das Jahresergebnis um rund CHF 620 000 unter dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 7,4 Mio. CHF.

ERFOLGSRECHNUNG 2020

	Anmerkung im Anhang	2020 CHF	2019 CHF
Arealbewirtschaftung		16 291 059	16 321 786
Hafengebühren		4 135 094	4 250 336
Übrige betriebliche Erträge		2 002 880	4 601 667
Betriebsertrag		22 429 033	25 173 790
Personalaufwand	3	-6 926 506	-6 679 923
Abschreibungen	2	-4 652 558	-4 502 865
Reise- und Repräsentationsspesen		-84 213	-141 069
Verwaltungsrat		-81 773	-79 962
Infrastrukturaufwand		-1 440 325	-1 447 182
Fahrzeuge		-193 642	-281 629
Sachversicherungen und Schäden		-285 757	-294 824
Energie und Wasser		-403 755	-827 708
Entsorgungsaufwand		-62 298	-173 694
Büromaterial und Drucksachen		-25 305	-34 971
Telefon und Porti		-98 344	-100 497
Beiträge an Organisationen		-178 228	-124 536
Informatik		-320 019	-334 922
Beratung und Entwicklung		-545 670	-590 219
Werbung und Kundenbetreuung		-143 221	-268 182
Übrige betriebliche Aufwendungen		-184 159	-268 349
Betriebsaufwand		-15 625 773	-16 150 531
Betriebserfolg		6 803 260	9 023 259
Massnahmen zur Covid-19-Krise	8	600 000	-1 000 000
Jahresergebnis¹		7 403 260	8 023 259

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

BILANZ 2020

	Anmerkung im Anhang	2020 CHF	2019 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		7 300 195	11 079 002
Forderungen gegenüber Dritten	2	2 438 303	2 606 730
Forderungen gegenüber Nahestehenden		419 090	184 358
Übrige kurzfristige Forderungen		1 079 819	490 350
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2	89 071	119 059
Umlaufvermögen		11 326 479	14 479 500
Beteiligungen	4	1 150 214	1 021 670
Darlehen gegenüber Beteiligungen		29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	694 420	928 517
Mobile Sachanlagen	2	15 489 725	14 249 395
Immobilien Sachanlagen	2	44 638 055	43 986 413
Anlagevermögen		91 931 324	90 144 905
Total Aktiven		103 257 803	104 624 404
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		1 430 973	2 705 472
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		139 120	142 511
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	563 030	25 000
Rückstellungen	2	1 474 068	1 884 068
Kurzfristiges Fremdkapital		3 607 190	4 757 052
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		4 799 000	4 398 000
Gewinnvortrag		4 915	2 656
Jahresergebnis		7 403 260	8 023 259
Eigenkapital		99 650 613	99 867 353
Total Passiven		103 257 803	104 624 404

ERGEBNISVERWENDUNG 2020

	2020 CHF	2019 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	4 915	2 656
Jahresergebnis ¹	7 403 260	8 023 259
Bilanzgewinn	7 408 176	8 025 915
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	370 000	401 000
Ausschüttung an die Kantone	7 030 000	7 620 000
Basel-Stadt (40 %)	2 812 000	3 048 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 218 000	4 572 000
Vortrag auf neue Rechnung	8 176	4 915

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 2020

	2020 CHF	2019 CHF
Jahresgewinn	7 403 260	8 023 259
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 652 558	4 502 865
Veränderung Rückstellungen	-410 000	1 286 000
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	-66 305	-460 905
Veränderung kurzfristige Forderungen	-589 469	-167 769
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	29 988	-14 438
Veränderung Verbindlichkeiten	-1 274 500	126 781
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	-3 392	57 586
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	538 030	-1 400
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	10 280 170	13 351 980
Investitionen in Beteiligungen	-128 544	0
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-6 217 114	-6 679 920
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-93 319	-131 495
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	0	115 240
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-6 438 977	-6 696 174
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 620 000	-8 440 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7 620 000	-8 440 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-3 778 807	-1 784 195
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	11 079 002	12 863 197
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	7 300 195	11 079 002
Veränderung netto flüssige Mittel	-3 778 807	-1 784 195

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

	2020 CHF	2019 CHF
FORDERUNGEN GEGENÜBER DRITTEN		
Gegenüber Dritten	1 570 622	2 623 195
Gegenüber Beteiligungen	1 017 681	183 535
Wertberichtigungen	-150 000	-200 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 438 303	2 606 730
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	1 079 819	490 350
Total kurzfristige Forderungen	1 079 819	490 350
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	928 517	1 265 938
Investitionen des Geschäftsjahres	93 319	131 495
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-327 416	-468 916
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	694 420	928 517
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	14 249 395	14 900 583
Investitionen des Geschäftsjahres	2 187 855	48 164
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-947 525	-699 352
Mobile Sachanlagen am Jahresende	15 489 725	14 249 395
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 769 944	2 747 196
Schiffe und Boote	4 982 661	5 224 391
Anlagen im Bau	7 737 120	6 277 807
	15 489 725	14 249 395
IMMOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	43 986 413	40 689 255
Investitionen des Geschäftsjahres	4 029 259	6 631 755
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 377 617	-3 334 597
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	44 638 055	43 986 413

	2020 CHF	2019 CHF		
ZUSAMMENSETZUNG				
Liegenschaften	5 945 722	6 107 365		
Quaianlagen	16 647 663	14 748 301		
Kunstabauten	3 481 833	3 255 588		
Strassen und Wege	8 167 336	8 945 665		
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	10 395 501	10 929 494		
	44 638 055	43 986 413		
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN				
Gegenüber Dritten	1 430 973	2 705 472		
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 430 973	2 705 472		
ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN				
Gegenüber Dritten	139 120	142 511		
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	139 120	142 511		
PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN				
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	563 030	25 000		
Total passive Rechnungsabgrenzungen	563 030	25 000		
RÜCKSTELLUNGEN				
Ferien-/Überzeitguthaben	253 800	333 800		
Massnahmen zur Covid-19-Krise	400 000	1 000 000		
Übrige Rückstellungen	820 268	550 268		
Total Rückstellungen	1 474 068	1 884 068		
3. Anzahl Mitarbeiter				
VOLLZEITSTELLEN ZUM 31.12.2020				
Vollzeitstellen	56,00	53,50		
Auszubildende	9,00	9,00		
Praktikanten	1,00	1,00		
4. Beteiligungen				
	31.12.20	31.12.19		
FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ				
	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, Weil am Rhein, D	66,66	66,66	33,33	33,33
5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen				
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	-	-		
Ausfinanzierung Pensionskasse	-	-		

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2020 bei 111,6 %.

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 anhaltende ausserordentliche Krisensituation (Covid-19 Pandemie) sind die Einnahmen der Schweizerischen Rheinhäfen weiterhin schwierig einzuschätzen.

8. Stille Reserven

Auflösung von stillen Reserven in Höhe von CHF 600 000 per 31.12.2020.

INFRASTRUKTURECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2020

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastruktur

	2020 T-CHF	2019 T-CHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 648	4 883
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	1 940	2 047
Deckungsbeitrag 1	2 708	2 836
Abschreibungen	3 069	3 130
Deckungsbeitrag 2	-361	-294
Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion, Verwaltungsaufwand	221	237
Ergebnis	-582	-530

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 Hafeninfrastrukturrechnung 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 Hafengebäude

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

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 2020 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 2020 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.

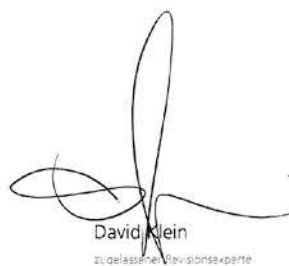
Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem Staatsvertrag entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 23. April 2021

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

Martina Gmür, Präsidentin

Thomas Weber, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Christoph Brutschin, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretärin

GESCHÄFTSLEITUNG

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Martin Nusser, stv. Direktor, Leiter Finanzen und Administration

Roland Blessinger, Leiter Qualitätsmanagement, Internationales und Recht

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Florian Röthlingshöfer, Leiter Grossprojekte und Hafenbahn

Sabine Villabruna, Leiterin Areale und Infrastruktur

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

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

Druck:
Druckerei Dietrich AG, Basel

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

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 639 95 95
E-Mail: info@portof.ch

Internet: www.port-of-switzerland.ch

