



PORT OF  
SWITZERLAND

Schweizerische Rheinhäfen

# JAHRESBERICHT 2015





## Inhalt

### Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr 2015: Starke Zunahme bei Mineralöl – Container auf Rekordniveau gehalten 4

Fahrgastschifffahrt 9

### Schwerpunkte 2015

Basel Nord – Grundlage zur Mitfinanzierung durch den Bund steht 10

Aktionsplan Schifffahrt zur Erhöhung 12 der Sicherheit und zur besseren Erschliessung der Häfen Birsfelden und Muttenz

### Aktivitäten im Jahr 2015

Hafenentwicklung 14

### Panorama

Schifffahrt und Rheinhäfen setzen sich für Nachhaltigkeit ein 24

### Finanzen

28

### Organe

38

# Wachstum trotz Niedrigwasser



Mit 6,33 Mio. Tonnen gewichtsmässigem Güterumschlag Import/Export wurde in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) 2015 ein Wachstum von 6% gegenüber dem Vorjahr erreicht. Diese Zunahme ist nicht selbstverständlich, war doch das Jahr 2015 von einer fast halbjährigen Niedrigwasserperiode geprägt.

## **Containerverkehre weiterhin auf Rekordniveau**

In den Rheinhafenterminals wurden im Berichtsjahr 124 267 TEU (Containereinheiten) im schiffs- und bahnseitigen Import und Export umgeschlagen. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 0,6%, was einem neuen Allzeithoch gleichkommt. Es ist bemerkenswert, dass trotz der teilweise widrigen Bedingungen und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage (Stichwort starker Franken) ein leichtes Wachstum erzielt werden konnte.

## **Gleichbehandlung aller Verkehrsträger**

Auf politischer Ebene schauen die Schweizerischen Rheinhäfen auf ein historisches Jahr zurück. Im September 2015 wurde das neue Gütertransportgesetz von den Eidgenössischen Räten verabschiedet. Nach jahrelanger Vorarbeit wurde nun eine Gleichstellung aller Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Rhein) erreicht. Der Bund kann nun im Rahmen des neuen Gesetzes den Bau von Hafenanlagen mit bis zu 50% mitfinanzieren. Erstmals sind nun die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen auch auf gesetzlicher Stufe als Infrastruktur von nationaler Bedeutung anerkannt. An dieser Stelle danken wir den regionalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern,

den Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft und dem Logistikcluster Region Basel für die tatkräftige Unterstützung auf diesem langen Weg. Für das Projekt «Trimodaler Containerterminal Basel Nord» ist dieser Entscheid ein wichtiger Meilenstein.

## **Entwicklung der südlichen Häfen**

Der Verwaltungsrat der SRH beschloss im Dezember 2015 einen Aktionsplan Schifffahrt zur Entwicklung der südlichen Häfen. Ziel des Aktionsprogramms ist eine bessere nautische Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit der Zufahrtswege zu den Häfen Birsfelden und Muttenz. Teil des Massnahmenpakets sind die Korrektur der Schifffahrtsrinne im Stadtgebiet, die Südanbindung der Hafentbahn via Schweizerhalle bis zum Rangierbahnhof Muttenz/Salina Raurica sowie die Beschaffung des neuen Schlepp- und Schubbootes Wild Maa. Weiter sind organisatorische Massnahmen wie die Ausdehnung der Betriebszeiten der Revierzentrale und die Integration der Lotsentätigkeit in die SRH für 2016 vorgesehen.

Vor dem Hintergrund des negativen Jahresabschlusses der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (RHG) wurde die entsprechende Beteiligung der SRH anteilig abgeschrieben. Mit der geplanten Umstellung der RHG auf das Infrastrukturmodell der SRH und der damit verbundenen Privatisierung des Umschlagsgeschäfts werden ab 2017 die strukturelle Weichen für die Zukunft gestellt.

Es warten grosse Herausforderungen auf die SRH und die Rheinschifffahrt, welche wir mit Weitsicht und Entschlossenheit angehen wollen. Unterstützen Sie uns auf diesem Weg im Interesse der Rheinschifffahrt und der Vernetzung der Verkehrsträger. Wir danken unseren Hafenpartnern, den Behörden auf allen Ebenen und den Mitarbeitenden für die konstruktive und wertvolle Zusammenarbeit.

**Dr. Benedikt Weibel**  
Präsident des  
Verwaltungsrates

**Hans-Peter Hadorn**  
Direktor

# Güterverkehr 2015: Starke Zunahme bei Mineralöl – Container auf Rekordniveau gehalten

Um knapp 6% stieg der Güterumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen gegenüber dem Vorjahr an – und dies trotz prekärer Wasserverhältnisse während fast der gesamten zweiten Jahreshälfte. Hauptverantwortlich für dieses Ergebnis war die grösste Gütersparte der Häfen: die Mineralölprodukte mit einem Zuwachs um mehr als einen Drittel. Im Containerverkehr konnte der Rekordumschlag aus dem Vorjahr leicht übertroffen werden; auch dieser Bereich litt unter der langen Niedrigwasserperiode. Die Umschlagsgruppe Steine, Erden, Baustoffe wurde nach starkem Ergebnis 2014 deutlich zurückgebunden, und auch in den Bereichen landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel lagen die umgeschlagenen Mengen 2015 unter dem Vorjahr. Mehr als eine Verdoppelung – allerdings auf tiefem Niveau – erfuhr der Sektor feste Brennstoffe.

6,33 Mio. Tonnen (t) wurden 2015 in den Schweizerischen Rheinhäfen gewichtsmässig umgeschlagen; gegenüber den 5,98 Mio. t im Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um 5,9%. Dass dieses Ergebnis fast ausschliesslich auf den Bereich Mineralölprodukte zurückzuführen ist, zeigt sich auch in den Umschlagszahlen der einzelnen Häfen. Der eigentliche «Ölhafen» Muttenz-Au verbuchte bei 1,93 Mio. t einen Zuwachs von nahezu 20%, Birsfelden mit ebenfalls markantem Umschlag in diesem Bereich kommt bei einem Jahrestotal von 2,46 Mio. t noch auf eine Steigerung um knapp 10%, während in Kleinhüningen 1,65 Mio. t und damit gut 13% weniger umgeschlagen wurden.

Die detaillierten Resultate nach Verkehrs- und Produktgruppen unterteilt und die entsprechenden Grafiken sind auf den folgenden Seiten aufgeführt.

## Containerverkehr

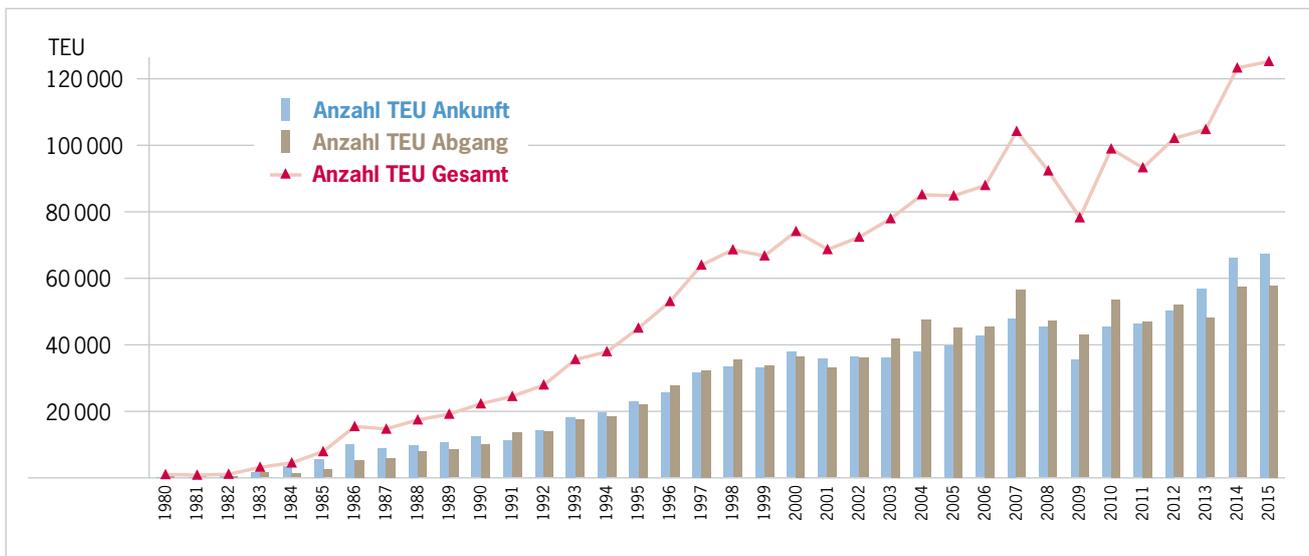
102 916 TEU wurden 2015 schiffsseitig über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Gegenüber den 104 482 TEU des Vorjahres kann von einem nahezu gleichwertigen Ergebnis (-1,5%) gesprochen werden. Vor allem angesichts der ausgesprochen ungünstigen Wasserstände im zweiten Semester 2015 ist das Resultat mehr als bemerkenswert einzuschätzen. Nur in den beiden Vorjahren und 2007 war das Total höher.

Nimmt man noch den bahnseitigen Containerumschlag von 21 351 TEU dazu, resultierte ein Total von 124 267 TEU, was gegenüber dem Vorjahreswert von 123 494 TEU einer Steigerung um 0,6% und einem neuen Allzeithoch gleichkommt.

Nicht wie befürchtet negativ beeinflusst wurde der Containerverkehr durch den Wegfall der Frankenuntergrenze zum Euro. Der reine Exportverkehr (volle Container im Abgangsverkehr) sank gegenüber dem Vorjahr 2015 um «nur» 2,6%, was wohl eher auf den erwähnten «Wasserfaktor» als auf die Währungsturbulenzen zurückzuführen ist. Erklärbar ist dies durch die Tatsache, dass der Exportverkehr in Containern auf der Rheinschiene seinen Bestimmungsort meist im



## Entwicklung Containerverkehr 1980–2015



## Flüssige Treib- und Brennstoffe

Fernostbereich oder auf dem amerikanischen Kontinent hat und damit vom aktuellen Euro-Franken-Kurs nicht stark beeinflusst wird. Dies bedeutet nun aber keineswegs, dass die Schweizer Unternehmen in der Containerschifffahrt vom Entscheid der Nationalbank nicht betroffen wären. Da die Ausgaben – vor allem die Löhne – in Schweizer Franken anfallen, die Erträge aber oft in Euro, bedeutete der Wegfall der Franken-Untergrenze auch in dieser Branche einen «Schock» im wahrsten Sinn des Wortes.

Das Fazit kann damit gezogen werden, dass der Containerverkehr von und nach Basel trotz widrigster Umstände im zweiten Halbjahr 2015 das rekordhohe Niveau der beiden Vorjahre fast gehalten hat. Davon ausgehend, dass 2016 nicht erneut derart ungünstige Wasserstände den Verkehr behindern, darf mit berechtigtem Optimismus angenommen werden, dass bald neue Rekordwerte resultieren. Abhängig ist dies natürlich zu einem entscheidenden Teil von der Performance der Schweizer Exportindustrie und nicht zuletzt auch von der Inlandsnachfrage.

Angesichts der hohen Auslastung der bestehenden Infrastrukturen bestätigt sich, dass in Kürze neue Anlagen zur Bewältigung des schiffsseitigen Containerverkehrs im Raum Basel erforderlich sind und die entsprechenden Anstrengungen zeitnah vorangetrieben werden müssen.

Der Bereich flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt mit Abstand die wichtigste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen. Der Anteil am Total ist von 39% im Jahr 2014 sogar noch einmal deutlich angewachsen und beträgt im Berichtsjahr 48%. Nimmt man nur den einkommenden Verkehr, so ist mit einem Anteil von 52% sogar mehr als jede zweite in den Häfen umgeschlagene Tonne in dieser Gütersparte enthalten.

Damit ist auch klar, dass es in der Umschlagsbilanz der Häfen sofort und deutlich spürbar wird, wenn sich in dieser Sparte Veränderungen ergeben – und 2015 gab es massive Veränderungen. Auf Ende März schloss mit der Raffinerie im Wallis eine der beiden inländischen Verarbeitungsanlagen von Rohöl. Dies verstärkte mit einem erwarteten Mehrverkehr von 700 000 t bis zu 1 Mio. t massiv die Bedeutung des Rheins und der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen für die Marktversorgung der Schweiz. Und tatsächlich wurden via die Schweizerischen Rheinhäfen im Berichtsjahr 2 764 242 t importiert, was gegenüber 2014 einer Steigerung um 33,6% entspricht.

Im ausgehenden Verkehr beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahr «nur» 13,6% bei



### Landwirtschaftliche Erzeugnisse/ Nahrungs- und Futtermittel

einem Total von 281 117 t. Bemerkenswert ist, dass überhaupt ein Zuwachs resultierte. Bei diesen Ladungen handelt es sich nämlich im Wesentlichen um Schweröl, das in den Raffinerien anfällt und in der Schweiz keine Verwendung findet.

Der Zuwachs im Bereich Mineralölerzeugnisse wäre zweifellos noch deutlich grösser gewesen, hätten nicht die bereits erwähnten tiefen Wasserstände den Häfen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Zum anderen war eine deutliche Erhöhung der CO<sup>2</sup>-Steuer auf Heizöl zum 1. Januar 2016 angekündigt. Dies führte zwar im Gegensatz zur letzten Erhöhung vor einigen Jahren nicht zu einem grossen Run, bewegte aber doch wohl den einen oder anderen Kunden, den Tank noch vor dem Jahreswechsel zu füllen. Die Bedeutung der Steuererhöhung war aufgrund des ohnehin äusserst tiefen Preises für Mineralölprodukte aber stark limitiert.

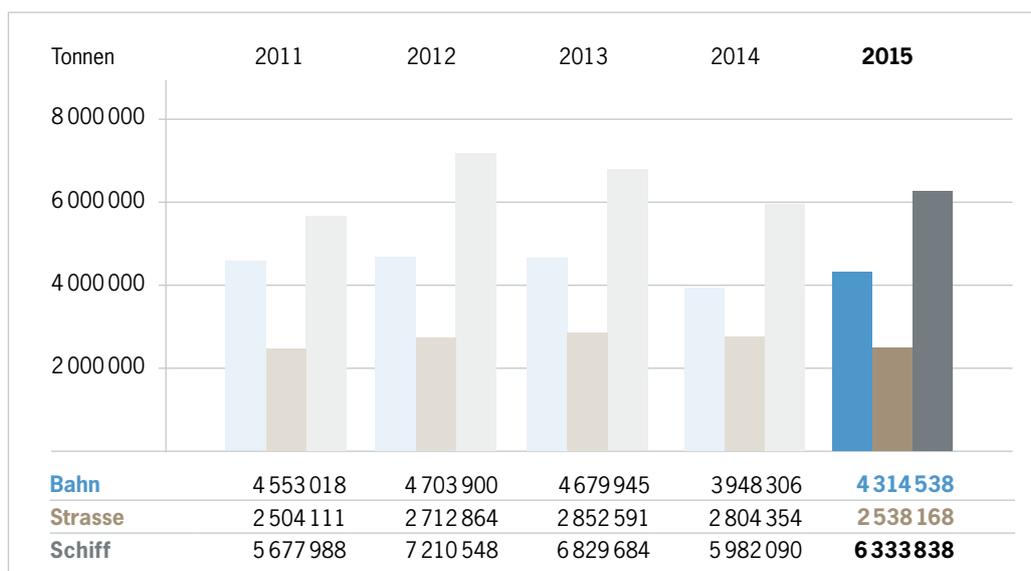
Des einen Freud, des anderen Leid: Die Tank-schiffahrt, die während Jahren mit im Markt vorhandenen strukturellen Überkapazitäten zu kämpfen hatte, konnte aufgrund der stark gesunkenen Abladetiefen nun praktisch den gesamten Laderaum in Fahrt halten – und dies erst noch zu rentablen Raten.

Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen fiel das 4. Quartal mit einer Menge von rund 58 000 t weit unter dem Vorjahr aus. Grund für diesen Rückgang waren das weiter anhaltende Niederwasser sowie stark fallende Preise, was dazu führte, dass keine Reserven gebildet wurden. Aufgrund der hohen Zölle war eine Verzollung der Ware Ende 4. Quartal uninteressant, d.h., ankommende Ware musste im Transit auf Lager gelegt werden. Ausschlaggebend für den schlechten Abschluss im 4. Quartal war vor allem der Monat November, welcher im Vergleich zum Vorjahr 21 000 t resp. 61 % schlechter abschloss.

Ähnlich wie bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist der Verlauf bei den Nahrungs- und Futtermitteln, auch hier haben die fallenden Marktpreise und das weiter anhaltende Niederwasser dazu geführt, dass sich die Importe auf das Nötigste beschränkten. Im Vorjahresvergleich fielen vor allem die Monate Oktober mit -16 % (-7 500 t) und November mit -23 % (-11 000 t) ins Gewicht.



## Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger



## Übrige Gütersparten

Mehr als eine Verdoppelung (+128,5%) resultiert 2015 beim Import von festen Brennstoffen, dies allerdings bei einer Gesamtmenge von knapp 65 000 t, was immer noch weit entfernt ist von früheren Zahlen, als dieser Bereich ein Pfeiler des Hafenumschlags war. Auf hohem Niveau verbleibt der Bereich Steine, Erden, Baustoffe mit gut 807 000 t im Import- und 177 000 t im Exportverkehr. Allerdings sind 2015 Rückgänge um fast 20% im einkommenden und von knapp 8% im ausgehenden Verkehr festzustellen. Dies dürfte damit zu erklären sein, dass die Importe in dieser Sparte 2013 und 2014 über Erwarten hoch waren und nun eine gewisse Konsolidierung stattfand. Auch sind einige grosse Bauprojekte in der Region nun abgeschlossen worden.

Nach einem leichten Plus im Vorjahr verbleibt der Bereich Eisen, Stahl, NE-Metalle mit knapp 333 000 t im Berichtsjahr um 6% unter dem Vergleichswert. Der verwandte Sektor Erze und Metallabfälle verbucht mit +14% sogar eine deutliche Steigerung, ist aber in absoluten Zahlen bei einem Importvolumen von knapp 70 000 t nicht so bedeutend.

Unter den Erwartungen blieben die Importe und Exporte von chemischen Erzeugnissen mit einer Gesamtmenge von knapp 200 000 t und einem Minus von mehr als 15%. Hier ist die Frankenstärke zum Euro wohl am meisten zu spüren.

## Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen (wasserseitiger Umschlag) 2015

	t	Δ%
<b>Ankunft</b>	<b>5 294 584</b>	8.6
<b>Abgang</b>	<b>1 039 254</b>	-5.9
<b>Total</b>	<b>6 333 838</b>	5.9

## Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2015

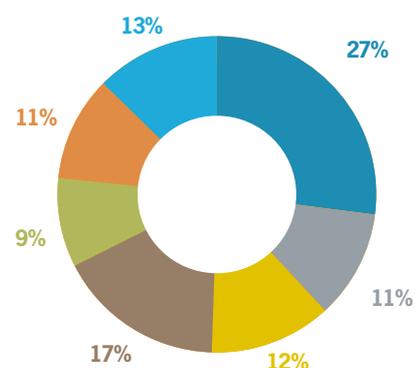
Abfuhr	t	Δ%	Anteil%
<b>Bahn</b>	<b>3 073 601</b>	18.8	57.4
<b>Strasse</b>	<b>2 284 827</b>	-8.2	42.6
<b>Total Abfuhr</b>	<b>5 358 428</b>	5.6	100

Zufuhr	t	Δ%	Anteil%
<b>Bahn</b>	<b>1 240 937</b>	-8.9	83.1
<b>Strasse</b>	<b>253 341</b>	-19.8	16.9
<b>Total Zufuhr</b>	<b>1 494 278</b>	-10.9	100

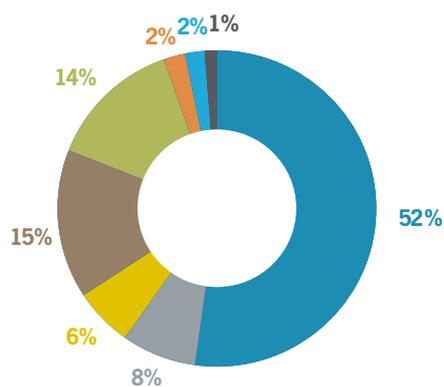
Zu- und Abfuhr	t	Δ%	Anteil%
<b>Bahn</b>	<b>4 314 538</b>	9.3	63.0
<b>Strasse</b>	<b>2 538 168</b>	-9.5	37.0
<b>Total</b>	<b>6 852 706</b>	1.5	100

## Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

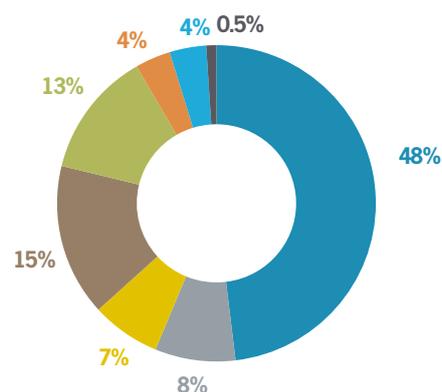
Ausfuhr in Tonnen	2015	2014	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	281 117	247 516	13.6
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	115 293	152 972	-24.6
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	128 646	147 290	-12.7
Steine, Erden und Baustoffe	177 069	191 548	-7.6
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	94 682	93 722	1.0
Übrige Güter	111 092	124 717	-10.9
Fahrzeuge, Maschinen etc.	131 333	146 813	-10.5
Feste mineralische Brennstoffe	22	0	0.0
<b>Total</b>	<b>1 039 254</b>	<b>1 104 578</b>	<b>-5.9</b>



Einfuhr in Tonnen	2015	2014	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 764 242	2 069 340	33.6
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	402 178	415 538	-3.2
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	315 809	365 163	-13.5
Steine, Erden und Baustoffe	806 832	1 002 562	-19.5
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	719 303	762 431	-5.7
Übrige Güter	116 964	121 761	-3.9
Fahrzeuge, Maschinen etc.	104 221	112 255	-7.2
Feste mineralische Brennstoffe	65 035	28 462	128.5
<b>Total</b>	<b>5 294 584</b>	<b>4 877 512</b>	<b>8.6</b>



Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2015	2014	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3 045 359	2 316 856	31.4
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	517 471	568 510	-9.0
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	444 455	512 453	-13.3
Steine, Erden und Baustoffe	983 901	1 194 110	-17.6
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	813 985	856 153	-4.9
Übrige Güter	228 056	246 478	-7.5
Fahrzeuge, Maschinen etc.	235 554	259 068	-9.1
Feste mineralische Brennstoffe	65 057	28 462	128.6
<b>Total</b>	<b>6 333 838</b>	<b>5 982 090</b>	<b>5.9</b>



# Fahrgastschifffahrt

## Kabinenschifffahrt

Auch im Jahr 2015 gab es wieder eine Steigerung der Ankünfte und Passagierzahlen der internationalen Kabinenschifffahrt in Basel. Eine weitere Zunahme der Ankünfte für das Kalenderjahr 2016 ist bereits heute absehbar. Wie schon im Jahre 2015 sind 113 verschiedene Fahrgastschiffe in Basel eingetroffen, somit wurden entsprechend 113 Bewilligungen ausgestellt.

Für die Messe Baselworld 2015 lagen an den Steigern der SRH 8 Schiffe und an den Steigern der Allmendverwaltung 2 Schiffe.

Wir hatten 706 Ankunftstage und 397 Liegetage in der saisonalen Fahrgastschifffahrt. Zur Messe Baselworld 2015 konnten 7 Ankunftstage und 64 Liegetage verbucht werden. In diesem Jahr wurde auch eine neue Software für ein verbessertes Buchungssystem eingeführt (Pier Manager).

Die Vielzahl der ankommenden Schiffe erfordert eine noch bessere Logistik für die Belegung der Steigeranlagen mit den Schiffen. 2016 wird eine weitere Optimierung der Steigerplanung umgesetzt.

Zwei Hotelschiffe am Steiger Westquai in Kleinhüningen

## Personenschifffahrt

Die Passagierzahlen der Personenschifffahrt im regionalen Ausflugsverkehr gingen 2015 leicht zurück. Die 90 188 Fahrgäste (Vorjahr: 92 687) verteilen sich auf die Bereiche Kurs- und Unterhaltungsfahrten, sowie Charterfahrten. Bei den Kursfahrten, welche auch wetterabhängig sind, resultierte ein Rückgang von 4,1%. Eine positive Entwicklung ist dagegen bei den Charterfahrten zu erkennen. In diesem Bereich resultierte eine Steigerung von 3,6% gegenüber Vorjahr auf 18 545 Fahrgäste.

### Kabinenschiffsverkehr international,

Ankünfte, Abfahrten und Anzahl Betten

	2015	2014
<b>Ankünfte</b>	<b>706</b>	488
<b>Abfahrten</b>	<b>706</b>	488
<b>Anzahl Betten</b>	<b>222 896</b>	154 344

### Regionaler Ausflugsverkehr,

Anzahl Fahrgäste

	2015	2014	Δ%
Kursfahrten	<b>55 774</b>	58 146	-4.1
Unterhaltungsfahrten	<b>15 869</b>	16 640	-4.6
Charterfahrten	<b>18 545</b>	17 901	3.6
<b>Total</b>	<b>90 188</b>	92 687	-2.7



## Basel Nord – Grundlage zur Mitfinanzierung durch den Bund steht



Visualisierung des Hafenbeckens 3 mit dem trimodalen Terminal Basel Nord

«Meilenstein» war wohl das meist gebrauchte Wort im Jahr 2015 im Zusammenhang mit der Finanzierung des neuen Hafenbeckens für das trimodale Terminal Basel Nord. Überzeugende Argumente für das Projekt, welches in einer neuen Dimension die Container von Schiene, Strasse und Rhein für die ganze Schweiz bündeln und die Geschlossenheit der regionalen Bundesparlamentarier brachten schliesslich den Erfolg im National- und Ständerat. Das neue Gütertransportgesetz ist dabei zum Meilenstein für die Rheinhäfen und die Binnenschifffahrt geworden, der die gesetzliche Grundlage für die Mitfinanzierung von Hafenanlagen im kombinierten Verkehr (Container) beinhaltet. Der Entscheid ist für die nationale Verkehrs- und Verlagerungspolitik – auch für die Neat Gotthard – von wegweisender

Bedeutung: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger Schiene, Strasse und Rhein ist nun auf Bundesebene definitiv festgeschrieben. Die Rheinschifffahrt erlangt damit auch auf gesetzlicher Ebene nationale Bedeutung.

Auf Basis der im Sommer 2016 in Kraft tretenden Verordnung bereiten die SRH den Förderantrag beim Bund vor mit dem Ziel, 50% der Investition über den Rahmenkredit 2016–2019 des Bundes zu finanzieren. Ebenso haben im Dezember 2015 die drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo AG, Hupac SA und SBB Cargo AG mit der im Juni gegründeten Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG, den Förderantrag für die erste Phase des Terminals beantragt.



## Planungen zum trimodalen Terminal Basel Nord gehen in grossen Schritten voran

In enger Koordination und partnerschaftlicher Organisation werden die Planungen zum trimodalen Terminal Basel Nord von der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG und den Schweizerischen Rheinhäfen vorangebracht. Die Planungsgesellschaft arbeitet derzeit auf Basis des Bauprojektes das Auflageprojekt für den Terminal aus, welches noch in der ersten Jahreshälfte 2016 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht werden soll. Vonseiten der SRH konnte Ende 2015 das Vorprojekt für das Hafenbecken 3 und die dazugehörigen Ingenieurbauwerke (Brücke Grenzstrasse, Brücke Hafensbahn) erfolgreich abgeschlossen werden. Ziel ist es, die Genehmigungsphase für den trimodalen Vollausbau (Hafenbecken und voller Bahnanschluss DB Netz AG) in der ersten Hälfte 2017 zu starten. Das neue Containerterminal hat zum Ziel, die Verlagerung der Containerverkehre vom Schiff auf die Bahn zu fördern, und führt damit zu einer Entlastung der Autobahn A2 von 140 000 Lastwagen pro Jahr.

### Partnerschaft

Als neue Logistikkreuzung wird das Terminal Basel Nord mit dem Hafenbecken diskriminierungsfrei allen interessierten Nutzern für den Umschlag von Containern und anderen Ladungsträgern des kombinierten Verkehrs offenstehen. Die neu gegründete Gateway Basel Nord AG ist für weitere Partner offen. Die SRH unterstützen aktiv die Gespräche zur Einbindung weiterer Partner an die Terminalgesellschaft aus Hafenvirtschaft und Binnenschiffslogistik. Mit der Konzentration auf die Bereitstellung des neuen Hafenbeckens als öffentliche Infrastruktur werden sich die SRH selbst nicht an der Terminalgesellschaft beteiligen.

### Wichtige Meilensteine

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>2016</b>           | <b>Sicherung der Bundesmittel für den Terminal und das Hafenbecken</b>              |
| <b>2017/<br/>2018</b> | <b>Baubeginn der ersten und Bewilligung der zweiten Terminalphase (Hafenbecken)</b> |
| <b>2019</b>           | <b>Inbetriebnahme der ersten Terminalphase (Bahnterminal)</b>                       |
| <b>2022</b>           | <b>Inbetriebnahme des trimodalen Terminals mit Hafenbecken</b>                      |

# Aktionsplan Schifffahrt zur Erhöhung der Sicherheit und zur besseren Erschliessung der Häfen Birsfelden und Muttenz

Der Verwaltungsrat der SRH hat im Dezember 2015 einen Aktionsplan Schifffahrt für die südlichen Häfen beschlossen. Der Aktionsplan sieht ein Massnahmenpaket zur Entwicklung der südlichen Häfen durch bessere nautische Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit der Zufahrtswege vor. Der Aktionsplan leistet einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft durch eine optimierte Erschliessung der Südhäfen und die Verknüpfung mit den angrenzenden Industriegebieten Schweizerhalle und Salina Raurica.

Im November 2015 wurde das Plangenehmigungsverfahren für das Projekt «Südanbindung Hafentbahn» beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Das Projekt sieht eine zweite Schienenanbindung zum Industriereal Schweizerhalle und weiter zum Rangierbahnhof Muttenz vor. Ziel der neuen Verbindung ist die Absicherung der Landesversorgung durch eine redundante Zu- und Abfahrt zum Hafentbahnhof Birsfelden/Auhafen Muttenz. Bei einem Betriebsausfall des bestehenden Verbindungsgleises via Hardwald/Birsfelden ist der Hafentbahnhof vom Schienennetz abgeschnitten und damit die Landesversorgung mit Agrar- und Mineralölprodukten empfindlich gestört. Das neue 900 Meter lange Verbindungsgleis wird zudem das wichtige Industriereal Schweizerhalle und Salina Raurica mit den Häfen verbinden. Die Kosten für die Südanbindung der Hafentbahn belaufen sich auf 35 Mio. CHF und werden über Leistungsvereinbarungen des Bundes mit der Hafentbahn Schweiz AG, der Tochtergesellschaft der SRH, für die Jahre 2013–2016 sowie 2017–2020 finanziert. Die Inbetriebnahme ist bis im Jahre 2020 vorgesehen.

Im Bericht des Bundesrates zum Klimawandel 2014–2019 wurde eine Korrektur der Schifffahrtsrinne durch das Stadtgebiet als wichtige Massnahme empfohlen. Das Projekt der SRH in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt sieht eine Angleichung der sogenannten Abladetiefe für Güterschiffe, welche für das Ladevolumen ausschlaggebend ist, an die Abladetiefe in Kleinhüningen vor. Dafür ist eine punktuelle Korrektur der Schifffahrtsrinne um maximal 30 cm notwendig. Die Rheinsole (Flussgrund) auf der relevanten Strecke von der Dreirosenbrücke bis zur Birmündung wird durch Festgestein (Fels und Nagelfluh) geprägt, das streckenweise durch Rheinkies überlagert wird. Hochauflösende Fächerecholotaufnahmen zeigen, dass stellenweise Felsformationen schon heute eine Gefährdung der Schifffahrt darstellen. Diese Hindernisse und Gefahrenstellen sollen im Zuge der Korrektur abgetragen werden.

Die notwendige Korrektur wird im sogenannten Nassbaggerverfahren durchgeführt und beschränkt sich auf die aktuelle Schifffahrtsrinne. Die Baueingabe ist im Oktober 2015 erfolgt und die Durchführung der Arbeiten ist für 2016 geplant. Die Kosten betragen 4,2 Mio. CHF, welche von den SRH als Bauherr getragen werden.





Das neue Verbindungsgleis zwischen dem Auhafen und dem Rangierbahnhof Muttenz

Die Verträge mit den Betreibern des Schleppboots Lai da Tuma und dem Schubboot Vogel Gryff laufen per Ende 2016 aus und werden nicht mehr verlängert. In einem öffentlichen Verfahren wurden die Schlepp- und Schubdienste ausgeschrieben. Die Stadtstrecke des Rheins benötigt spezielle Anforderungen, die es nur für die Stadt Basel zu erfüllen gibt (Prototyp). Das Schiff muss schieben und schleppen können. Das neue Schlepp- und Schubboot Wild Maa wird eine bessere Erreichbarkeit der südlichen Häfen für Schubverbände bis zu 5000 Tonnen Ladung gewährleisten und Schiffe neu bis zu einem Pegelstand von 790 cm (Pegel Basel-Rheinhalle, Hochwassermarke IIb) schieben können. Das Schiff wird ab 2017 auf der Strecke von Kembs bis Rheinfelden in Betrieb sein. Die Kosten belaufen sich auf 4 Mio. CHF, welche durch die SRH getragen werden.

Organisatorische Massnahmen: Die Betriebszeiten der Revierzentrale werden am Wochenende für eine verbesserte Verkehrsüberwachung erweitert. Weiter werden die Lotsendienstleistungen in den Bereich Schifffahrt der SRH integriert, dies unter anderem, um Synergieeffekte mit dem neuen Schlepp- und Schubdienst zu nutzen. Mittelfristig sollen die nautische Ausbildung durch die Schaffung eines Kompetenzzentrums für die Rheinschifffahrt sowie die Verkehrsführung auf dem Rhein mittels elektronischer Verkehrsleitsysteme gefördert werden.

# Hafenentwicklung

## Bauliche und betriebliche Tätigkeiten

Die SRH und die Hafenfirmen haben im Berichtsjahr zahlreiche bauliche und betriebliche Massnahmen mit Investitionskosten von über 4 Mio. CHF getätigt. Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Jahr 2015 im Auhafen Muttenz. Die Auhafen-Zufahrtsstrasse wurde erneuert. Dabei sind der Deckbelagseinbau sowie die Markierung und Montage der Signalisation im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen worden. Der Auhafen Muttenz ist zudem neu vom Auhafenkreisel bis zur Firma Bitutank AG ans Gasnetz der IWB angeschlossen.



Belagsarbeiten Auhafenstrasse Muttenz abgeschlossen

Der Agrarkonzern Fenaco wird neu direkt im Hafen tätig werden. Mit einem Hochhaussilo von 70 m Höhe wird ein Zeichen im Auhafen Muttenz gesetzt. Dem Ausnahmeantrag wurde nach intensiven konstruktiven Gesprächen von der Gemeinde Muttenz stattgegeben. Der Baubeginn ist für 2016 vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Fenaco-Neubau wurden im Berichtsjahr die EBM-Kabel ersetzt. Im Hafen Birsfelden werden die Kabel ebenfalls erneuert.

Visualisierung  
geplanter Siloneubau  
Fenaco im Auhafen



Die Bestandesaufnahme zur Wasserversorgung Auhafen (hydraulische Netzberechnung Trink- und Löschwassernetz) sowie das Werterhaltungskonzept wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. Die bestehenden Leitungsdimensionen wurden bestätigt und die Behebung eines festgestellten Engpasses wurde in Auftrag gegeben. Die von der Gebäudeversicherung verlangte Löschwassermenge an einer Sprinkleranlage von 5910l/min bei 4,5 bar Fließdruck konnte nach Abschluss der Baumassnahme wieder nachgewiesen werden. Weitere Erneuerungen und Optimierungen sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Eine Herausforderung 2015 war die CISTERNA-Anlage, welche geprägt war durch eine zunehmende Anzahl Fehlalarme und Piketteinsätze. Zur Zufriedenheit aller konnte die Sanierung (Auswechslung elektrische Komponenten und Verkabelung) mit grossem Engagement abgeschlossen werden. Im Hafen Birsfelden wurden die in die Jahre gekommenen vier Pumpengruppen 3 und 4 (Dieselmotor und Pumpe Jahrgang 1956) ausgewechselt. Nach der Erneuerung der Steuerung konnte die zweite Sanierungsetappe umgesetzt werden.

Im Stadthafen Kleinhüningen wurde schliesslich im Hafenbecken 2 die Quaisanierung am Südquai sowie des Ein- und Ausfahrtsbereichs, Ende 2015 erfolgreich abgeschlossen. Im September 2015 wurde die Auf- und Abfahrtsrampe von der Hiltalingerbrücke in den Hafen offiziell eingeweiht. Die Rampe ist für den Lkw-Verkehr vorgesehen. Schliesslich erfolgte im Berichtsjahr die Erneuerung der Nassräume und die Grundleitungssanierung im Direktionsgebäude der SRH an der Hochbergerstrasse 160. Die Sanierung wurde durch einen Lochfrass in den Wasser- und Abwasserleitungen nötig. Zudem wurden durch die Neuorganisation der Hafenaufsicht die veralteten Räume und Arbeitsplätze an der Hafenstrasse 4 in Birsfelden erneuert.



Quaisanierung Hafenbecken 2

## Arealentwicklung Häfen

Auf Initiative der Gemeinde Birsfelden wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und den SRH ein Projekt zur Evaluation von Entwicklungspotenzialen für die Hafenregion Birsfelden (60 ha,  $\frac{2}{3}$  im Hafenperimeter,  $\frac{1}{3}$  westlich und südlich des Hafens) erarbeitet. Gemeinsames Ziel der Projektträger ist es, eine mittel- bis langfristige Erhöhung des Steuerertrags mittels aktiver Förderung einer Verdichtung und der Neu- bzw. Umnutzung von Teilgebieten zu erreichen. Dabei soll den ansässigen und neu zuziehenden Unternehmen ein höchstes Mass an Planungssicherheit gegeben werden. Im September 2015 konnten die Ergebnisse präsentiert werden: Innerhalb des Hafenperimeters (kantonale Planungshoheit) wird eine aktive Verdichtung angestrebt, die Laufzeit der Baurechte im Hafenperimeter kann bis 2055 verlängert werden. Ausserhalb des Hafenperimeters (kommunale Planungshoheit) werden Entwicklungen und Verdichtungen mit Mischnutzungen ermöglicht. Für 2016 wird eine «Nutzungsstudie Hafenregion Birsfelden» erarbeitet. Das JOWA-Areal wird dabei in die Betrachtung einbezogen.

Im Kontext der Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft ist die «Teilzonenrevision Muttentz 2015» zu sehen. Bedauerlicherweise wurde der Gemeinde Muttentz das Abstimmungspaket ohne wasserseitigen Umschlag zur trimodalen Erschliessung Schweizerhalle unterbreitet. Grundsätzlich kann bei konkretem Bedarf ein neues Verfahren angeregt werden.

Im Stadthafen Kleinhüningen sind im Berichtsjahr die Gespräche für ein gemeinsames Verständnis über die Ziele der städtebaulichen Entwicklung konkretisiert worden. Als integraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung wird die Umsetzung des trimodalen Terminals Basel Nord und der Bau des Hafenbeckens 3 den Hafenstandort Kleinhüningen langfristig stärken. Im einvernehmlichen Planungsprozess werden für die Wasserflächen entlang des Rheinuferes und im Raum Wendebecken-Dreiländereck-Satram-Areale Perspektiven unter Berücksichtigung der Interessen von Schifffahrt und Hafen entwickelt. Dazu gehören die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Häfen Birsfelden und Muttentz sowie übrige betriebliche Anliegen der Grossschifffahrt.

### Hafenbahn: Südanbindung Schweizerhalle und Stellwerkersatz schreiten voran

Das Wichtigste vorneweg: 2015 war wiederum ein sicheres Jahr ohne Ereignisse mit Personenschäden oder Berufsunfällen. Ein Dankeschön an dieser Stelle an alle, die auf und mit den Anlagen der Hafenbahn arbeiten. Das Thema Sicherheit genießt den höchsten Stellenwert und wird stetig verbessert. Auch erreicht wurden die Ziele bei den vielen für den reibungslosen Betrieb wichtigen Instandhaltungsmassnahmen und Erneuerungen, konnten sie doch alle in den geplanten Zeit- und Kostenrahmen abgewickelt werden. Erwähnt seien beispielhaft die Erneuerung der Gleise in Birsfelden entlang der Parzelle der Birs Terminal AG, die Instandsetzung der Gleise und Weichen in Kleinhüningen zwischen Stellwerk 1 und 2 oder die Sanierung des Bahnübergangs Südquaistrasse.

Durch die grosse Nachfrage bei den Blockzügen für Mineralölprodukte (+20 % im Vergleich zu 2014) waren die Kapazitäten im Hafenbahnhof Birsfelden in der Ein- und Ausfahrgruppe hoch ausgelastet, sodass mit den Tanklagern und den Bahnunternehmen Konzepte in Ausarbeitung sind, wie perspektivisch eine höhere Planbarkeit und Zuverlässigkeit in der Verkehrslenkung erreicht werden kann. Mittelbar bringt dies auch eine höhere Kapazität der Anlage für Zeiträume, in denen eine Raffinerie ausfällt oder aufgrund anderer Einflüsse mehr Umschlag stattfinden muss.

Erfolgreich konnte die Hafenbahn die Verhandlungen zur Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017–2020 mit dem Bundesamt für Verkehr abschliessen: In der Botschaft

Rangieren im  
Birsfelder Hafen



## EU-Projekt LNG-Masterplan abgeschlossen

an den Bundesrat für den Zahlungsrahmen zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur konnte die Hafенbahn eine Mittelzuweisung in Höhe von 95,6 Mio. CHF erreichen. Neben dem Betrieb und dem Unterhalt für 4 Jahre, konnten damit auch die strategischen Investitionen in das elektronische Stellwerk in Birsfelden sowie die Realisierung des Verbindungsgleises zwischen Auhafen und dem Areal Schweizerhalle (Südanbindung) für diesen Zeitraum verankert werden.

Mit dem «Rückenwind» aus der Finanzierungsbotschaft ist im November 2015 das Plangenehmigungsverfahren (Bewilligungsverfahren) für das Verbindungsgleis Auhafen-Schweizerhalle eingereicht und vom Bundesamt für Verkehr nach der ersten Vollständigkeitsprüfung eröffnet worden. Die Hafенbahn wird nun parallel zum Genehmigungsverfahren das Bauprojekt fertigstellen, um noch 2016 die Baurealisierung starten zu können. Ziel ist es, bis Ende 2020 in Betrieb gehen zu können.

Der Ersatz der Stellwerke aus der Zeit der Entstehung der Hafенbahnhöfe schreitet in grossen Schritten voran: Die europaweite Ausschreibung zur Beschaffung der elektronischen Stellwerke wurde unter grosser Aufmerksamkeit der Ausrüstungsbranche auf den Markt gebracht, die Unterzeichnung der Totalunternehmerverträge ist im April 2016 geplant. Damit steht die Hafенbahn in der Startposition, um den Quantensprung in ein neues Betriebszeitalter durchzuführen.



Das EU-Projekt «LNG-Masterplan» wurde Ende 2015 nach zweijähriger Laufzeit abgeschlossen. Die Schweizerischen Rheinhäfen haben in diesem internationalen TEN-V-Projekt eng mit den Häfen Strassburg, Mannheim, Antwerpen und Rotterdam kooperiert. Mit der deutlichen Schwerpunktsetzung auf sicherheitsrelevante Fragen konnten wichtige Grundlagen zu Sicherheitsaspekten des Transportes und der Nutzung von verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) auf Binnenschiffen geschaffen werden.

Das tiefgekühlte Gas wird bei einer Temperatur von etwa minus 162 °C transportiert. Damit ein sicherer Transport auf Binnentankschiffen auch für den schweizerischen Rheinabschnitt gewährleistet werden kann, wurde in einer Fallstudie die besondere Situation am Rheinknie betrachtet. Die im Rahmen des LNG-Masterplans erstellten Studien sind eine wichtige Grundlage für die Risikoprüfung Rhein, die derzeit durch die kantonalen Behörden Basel-Stadt und Basel-Landschaft aktualisiert wird. Dabei wird auch das Risikopotenzial für Transport, Umschlag und Lagerung von LNG dargestellt, bewertet und allfällige Massnahmen zur weiteren Verminderung des Risikos festgelegt. Damit sind die erforderlichen Grundlagen für die notwendigen regulatorischen Erlasse international und national für den künftigen Transport von LNG auf dem Rhein geschaffen.

Analog zu den EU-Partnern im LNG-Masterplan, die eine hälftige finanzielle Unterstützung durch die europäische Kommission erhalten, wurden die SRH mit Bundesmitteln und Fördermitteln aus dem INTERREG-IV/NRP-Rahmenkredit der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft unterstützt.





Pressekonferenz an der Logistik- und Transportmesse in München vom 6. Mai 2015 zur Lancierung des Schiffsanmeldesystems für Containerterminals «RPIS». Auf dem Bild (v.l.n.r.) Hans-Peter Mösch, Direktor Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (†); Holger Bochow, Geschäftsführer Contargo; Stefan Wiech, Projektleiter RPIS; John Kerkhof, Direktor Antwerp Port Community System; Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, und Jacky Scheidecker, Direktor Ports de Mulhouse-Rhin.

### Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

Die trinationale Arbeitsgemeinschaft RheinPorts, bestehend aus den Schweizerischen Rheinhäfen, der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein und den Ports de Mulhouse-Rhin, befasste sich im achten Jahr ihres Bestehens mit der Einführung einer IT-Plattform zur schiffsseitigen Vernetzung aller Containerterminals vom Auhafen über Birsfelden, Kleinhüningen, Weil am Rhein bis Ottmarsheim. Im Mai 2015 wurde das neue Schiffsanmeldesystem an einer Pressekonferenz anlässlich der Transport- und Logistikmesse in München vorgestellt. Ein erster Testbetrieb wurde Mitte 2015 gestartet und wird in enger Zusammenarbeit mit den Nutzern (Terminals, Reedereien) weiterentwickelt. Damit können Planbarkeit, Effizienz und Verlässlichkeit der Containertransporte sowohl für die verladende Wirtschaft und Kundenschaft als auch für Terminals und Schiffs-

operateure verbessert werden. Im Jahr 2016 ist die Weiterentwicklung des Systems in den Bereichen Datenaustausch und Zollabwicklung und die Prüfung der Ausweitung auf weitere Oberrheinhäfen geplant. Das von RheinPorts zusammen mit den Oberrheinhäfen geführte Projekt wird von der EU im Rahmen des CEF-(Connecting-Europe-Facility-)Programms zum Ausbau der trans-europäischen Korridore mit rund 1 Mio. EUR (50 %) gefördert.





### 200 Jahre Zentralkommission für Rheinschifffahrt

Im Jahre 2015 feierte die älteste völkerrechtliche Organisation Europas, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ihr 200-jähriges Bestehen. Die Feierlichkeiten fanden im Rathaus der Stadt Rotterdam im Mutterland der Rheinschifffahrt statt. Die Gründung der ZKR, welche auf den Wiener Kongress von 1815 zurückzuführen ist, bildet den institutionellen Rahmen für die noch heute massgebliche Rechtsgrundlage des Rheinregimes, der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868.

Im Berichtsjahr wirkten die SRH mit ihren Vertretern in zahlreichen Fachgremien aktiv am Gesetzgebungsprozess bei der ZKR mit und leisteten damit einen Beitrag zur Weiterentwicklung des Vorschriftenwerks. Mit der engeren Kooperation der ZKR mit der EU durch die im Jahre 2013 geschlossene Verwaltungsvereinbarung wird eine intensive Zusammenarbeit angestrebt, wofür institutionelle Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Mit der Errichtung des gemeinsamen Ausschusses CESNI wurde eine



Podiumsdiskussion mit Hans-Peter Hadorn, EFIP-Präsident, anlässlich der 200-Jahr-Feier der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Rotterdam

institutionelle Plattform errichtet, welche sich insbesondere mit den Themen Ausbildung und technische Vorschriften beschäftigt.

Die Übernahme des Vorsitzes der Schweiz bei der ZKR ab Januar 2016 stellt nicht nur aufgrund der bevorstehenden Agenda, welche wichtige Geschäfte mit der Europäischen Kommission vorsieht, sondern auch aufgrund der Sonderstellung der Schweiz in der ZKR eine besondere Herausforderung dar. Die Schweiz ist als einziges Nicht-EU-Land nicht an die Beschlüsse der Europäischen Kommission gebunden, wonach die anderen vier ZKR-Mitglieder die Position der EU zu vertreten haben.



### Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2011–2015

Schiffe	2015	2014	2013	2012	2011
<b>Güterschiffe</b>	<b>70</b>	70	69	74	73
<b>Schlepp- und Schubboote</b>	<b>8</b>	9	6	7	7
<b>Fahrgastschiffe</b>					
– Tagesausflugsschiffe	<b>6</b>	6	6	6	6
– Kabinenschiffe	<b>116</b>	99	77	66	55
<b>Übrige Schiffe/Spezialschiffe</b>	<b>12</b>	11	12	14	14
<b>Total der Schweizer Flotte</b>	<b>212</b>	195	170	167	155



Hotelschiff an der Schifflände während der Baselworld 2015

### CCP21: Connecting Citizen Ports 21

Im Rahmen des europäischen Programms «Connecting Citizen Ports 21» wurde das Teilprojekt «Transnationale Standards für Kosten-Nutzen-Analysen für Passagierschiffahrtsterminals» im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Unter der Mitwirkung der Schweizerischen Rheinhäfen erarbeiteten sieben nordwesteuropäische Binnenhäfen Hafentwicklungsprojekte im städtischen Umfeld. Das SRH-Projekt umfasste die Entwicklung von technischen Standards sowie Kosten-Nutzen-Analysen für Passagierbootterminals in der Flussschiffahrt auf grösseren europäischen Fließgewässern. In den letzten fünf Jahren hat die Kabinenschiffahrt mit Start/Destination Basel enorm zugenommen. Die Anzahl Schiffe und die Reisefrequenz haben sich mehr als verdoppelt. Da der Bedarf an Steigeranlagen mit moderner Infrastruktur steigt, müssen für die touristische Gästebetreuung die Infrastrukturen (insbesondere Empfangssituation und Verkehrserschliessung) optimiert und ausgebaut werden. In enger Abstimmung mit den Reedereien und der internationalen Kabinenschiffahrt, aber auch mit Basel Tourismus und der Messe Basel wurden nun transnationale Standards festgelegt, welche künftig als Leitfaden den europäischen Binnenhäfen und Städten zur Verfügung stehen.



### Logistikcluster Region Basel

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind Partner des Logistikclusters Region Basel. Auch in diesem Jahr fanden verschiedene Veranstaltungen und Aktivitäten statt. Das fünfte Cluster-Forum war erneut hervorragend besucht und thematisierte die Geschichte der Basler Logistik und eine Studie zur Vision Mobilität 2050. Der Logistikcluster Region Basel setzt sich für eine starke Logistikbranche in der Region ein und unterstützte die Branche tatkräftig bei den politischen Beratungen zur Teilrevision des Gütertransportgesetzes. Insbesondere engagiert sich der Logistikcluster für die Sicherung von Logistikflächen und für die strategischen Infrastrukturprojekte in der Region, darunter auch für das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord.



### Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Das Jahr 2015 war geprägt durch die Neuorganisation der Abteilung Schiffahrtspolizei, -projekte und Hafenbetrieb (SPH). Die Abteilungs- und die Teamleitungsstellen wurden neu besetzt, was eine intensive Einarbeitung der neuen Leitung erforderte. Daneben führte die dreimonatige Abwesenheit eines Mitarbeiters wegen des Besuchs eines erfolgreich bestandenen Lehrganges an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg zu einer personellen Herausforderung, musste doch das Tagesgeschäft trotzdem uneingeschränkt gewährleistet sein.

Neben zahlreichen Schiffskontrollen und täglichen Fahrtouren im gesamten Hafengebiet, welche massgeblich Sicherheit und Ordnung in den Häfen sicherstellen, wurden auch dieses Jahr gemeinsame Bootspatrouillen mit der Wasserschutzpolizei Vogelgrun (DE) durchgeführt. Der Leiter Schiffahrtspolizei der SPH konnte im November einen einwöchigen Stage in der deutschen Dienststelle Vogelgrun absolvieren, mit der die traditionell gute Zusammenarbeit fortgesetzt wird.

In Bezug auf Ereignisse und Vorfälle war die SPH mit mehreren Havarien, Verzeigungen sowie Gewässerverschmutzungen gefordert. Die dringend notwendigen Baggerungsarbeiten im Bereich der Schleuse Birsfelden und die damit verbundenen Einschränkungen für die Schiffahrt beschäftigten die SPH das ganze Jahr hindurch. Nicht zu unterschätzen ist die Arbeit im Zusammenhang mit Falschparkierern, welche immer grösseren administrativen Aufwand mit sich bringt.

Das Mehrzweckboot MZB BEIDI BASEL wurde altershalber ausser Dienst gestellt und nach Deutschland verkauft. Seinen Platz übernahm Ende Jahr das MZB ATTILA, welches nun einsatzbereit im Bootshaus in Birsfelden liegt.

#### Ereignisse

- 7 Gewässerverschmutzungen
- 4 Havarien
- 1 Beinahe-Havarie
- 3 Veruntreuungen von Ladung
- 2 Grundberührungen
- 2 Rechtshilfeersuchen von Partnerbehörden
- 2 Widerhandlungen gegen die Hafenordnung
- 2 Missachtungen der allgemeinen Sorgfaltpflicht
- 1 Festfahung
- 1 Unerlaubtes Fahren bei zu hohem Wasserstand
- 1 Unerlaubtes Fahren auf Strom
- 1 Nichtmitführen von erforderlichen Borddokumenten
- 1 Sachbeschädigung während Schleusung
- 1 Unbewilligte Bauarbeit in der Schiffahrtssrinne
- 1 Falsch-Signalisation eines schwimmenden Gerätes
- 1 Chemieunfall
- 1 Bahnunfall
- 1 Umschlag von asbesthaltigem Material
- 1 Legionellenvorkommen an Bord eines Fahrgastschiffes

Daraus resultierten

- in zwei Fällen Berichterstattung durch SPH direkt an STAWA (und AUE)
- in zwei Fällen Berichterstattung durch Kapo BL und BS
- in sechs Fällen Antrag mit Überweisung an die Staatsanwaltschaften BL und BS

#### Schiffskontrollen

- 63 Tankmotorschiffe
  - 23 Fahrgastschiffe
  - 12 Gütermotorschiffe
- Daraus resultierten 16 schriftliche Verwarnungen an Schiffsbesatzungen.

#### Weiteres

- 38 Verwarnungen betr. Parkieren ohne Bewilligung im Hafen BS
- 19 Ordnungsbussen im Kanton BL
- 6 Anträge auf Überweisung wegen Falschparkierens im Hafen BS

## Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 223 Bewilligungen (Vorjahr 266) erteilt und in Rechnung gestellt:

- 22 Anlässe im Hafengebiet
- 23 Diverses (Film-/Fotoaufnahmen, Übungen etc.)
- 15 Gefahrgutumschlag inkl. Feuerwerken
- 113 Fahrgastschiffahrt, Saison
- 8 Fahrgastschiffahrt, Messe
- 6 Nautisch
- 6 Personentransporte
- 4 Überlänge (Schubverbände)
- 9 Sonderbewilligungen (Nutzung Plattformen etc.)
- 17 Wassersportliche Veranstaltungen

## Entsorgungsleistungen BIBO REGIO

Im Rahmen des internationalen Abfallübereinkommens auf dem Rhein (CDNI) wurden im Berichtsjahr durch das Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 413 (Vorjahr 436) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen zwischen Rheinfelden, Huningue (F) und Weil am Rhein (D) entsorgt.

Gemäss CDNI Teil A wurden dabei 690 m<sup>3</sup> (Vorjahr 1057 m<sup>3</sup>) flüssige ölhaltige sowie 19,6 t (Vorjahr 20,8 t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen.

Gemäss CDNI Teil B sammelte das BIBO REGIO 2,7 t (Vorjahr 5,6 t) Abfälle aus dem Ladungsbereich ein. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 5,9 t (Vorjahr 8,8 t). Gesamthaft wurden 3,1 m<sup>3</sup> (Vorjahr 6,8 m<sup>3</sup>) Altöl von den kantonseigenen Garagenbetrieben Basel-Stadt übernommen.

Es wurden 202 m<sup>3</sup> separiertes Altöl (Vorjahr 229 m<sup>3</sup>) übernommen und von der Altola AG in Olten via Tanklastwagen zur Entsorgung abgeführt.



14. Internationale Achterregatta «Basel Head» 2015

## Bewegtes Jahr für die Revierzentrale Basel

Das Jahr 2015 war ein verhältnismässig bewegtes Jahr für die Revierzentrale Basel. Im Januar und im Oktober dieses Jahres gab es zwei kleinere Havarien ohne Personenschäden und Produktaustritte. Das anhaltende Niedrigwasser prägte die Schifffahrt im Berichtsjahr. Das Hochwasser im Juni führte zu einer Sperrung der Rheinschifffahrt während sechs Tagen. Insgesamt erreichten 2015 5593 Schiffe Basel (4978 Schiffe 2014), davon 706 Fahrgastkabinenschiffe (Vorjahr: 495), die Rheinhäfen von Basel bis Rheinfelden.

Erfolgreich abgeschlossen wurde im Berichtsjahr die Einführung des Buchungs- und Steigerplansystems «Pier Manager» für die Fahrgastschiffahrt. Die technische Ausrüstung des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt wurde im Berichtsjahr durch zwei neue Industrierechner aufgerüstet, die redundant und parallel in Betrieb sind. Die Funkaufzeichnung und die Kamerasteuerung wurden optimiert. Es ist geplant, die Signalanlagen und Pegelanzeigen auf LED-Anzeigen umzurüsten. Die Revierzentrale bereitet sich auf die Umsetzung des Aktionsplans Schifffahrt für die südlichen Häfen der Schweizerischen Rheinhäfen vor. Die Schwerpunkte liegen bei der Integration der Lotsendienstleistungen in die SRH, dem Bau und der Inbetriebnahme des neuen Schlepp- und Schubbootes Ende 2016 sowie der Erweiterung der Betriebszeiten der Revierzentrale auf das Wochenende.

# Schifffahrt und Rheinhäfen setzen sich für Nachhaltigkeit ein

Mit dem ersten Feierabendgespräch am 24. Juni 2015 startete das Sommerspecial der Schweizerischen Rheinhäfen. In insgesamt sechs Berichten werden die Tätigkeiten der Hafenfirmer im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt präsentiert. Darunter sind unterschiedlichste Projekte, unter anderem umweltschonender Umschlag, ein Lehrpfad sowie Tier- und Naturschutz.

Das erste Feierabendgespräch im Hafen Birsfelden stand unter dem Motto «Tu Gutes und sprich darüber», dabei sollen sich die Hafenfirmer über ihr Engagement für die Umwelt austauschen. Der Gastgeber des ersten Feierabendgesprächs war das Unternehmen Eberhard Recycling AG, welches im Bereich der Altlastsanierungen eine Vorreiterrolle eingenommen hat. Besonders innovativ ist sein grosser Schiffsbelader, welcher einen umweltschonenden Umschlag von kontaminierten mineralischen Aushub-, Abraum- und Ausbruchsmaterialien ermöglicht.

Ein weiterer Teil des Sommerspecials dreht sich um den Naturschutz in den Baselbieter Häfen. Im ganzen Hafengebiet sind grüne Randstreifen wichtige Lebensräume seltener Pflanzen und Tiere. Eine dieser besonderen Pflanzen ist die Basler Bienen-Ragwurz, eine Orchidee. Heiner Lenzin, Naturschutzbeauftragter der BL-Häfen, klärt die Hafenfirmer darüber auf, wie wichtig diese Flächen sind. Die Unternehmen sind meist dankbar, wenn sie auf dieses Thema angesprochen werden, denn im normalen Arbeitstag gehen Anliegen wie diese gewöhnlich unter.

Auch im Hafen Kleinhüningen gibt es Umweltprojekte, so hat das Unternehmen Rhenus Alpina AG seit 2011 ein grosses Solardach und beteiligt sich an der Altglasentsorgung. Am Westquai werden jährlich etwa 16 000 bis 24 000 Tonnen Glas gesammelt und auf Schiffe verladen, welche das Altglas zur Weiterverarbeitung nach Koblenz (D) transportieren.



Feierabendgespräch mit Führung bei Eberhard Recycling AG im Hafen Birsfelden



Solardach Rhenus Alpina AG im Stadthafen Kleinhüningen



Lehrpfad «Ausstellung der Natur» des Kraftwerks Birsfelden

Mit dem Feierabendgespräch wurde ein Sommerspecial gestartet, in welchem über die verschiedenen Umweltengagements der Hafenfirmen berichtet wurde. Als Erstes stellte sich das Kraftwerk Birsfelden vor. Dass hier auf ökologische Art und Weise Strom produziert wird, ist allen bekannt, jedoch gibt es rund um das Kraftwerk viel mehr zu sehen und zu wissen. Die Kraftwerksinsel und das angestaute Wasser oberhalb des Kraftwerks sind wichtige Lebensräume vieler Tiere, darunter auch des Bibers. Die «Ausstellung der Natur» führt den Besucher über das ganze Gelände und informiert von der Schleuse, über die Architektur bis zu den Fischarten im Rhein. Über den Lehrpfad wurde ein zusätzlicher Bericht verfasst, welcher den Leser auf eine Entdeckungsreise mitnimmt.

Ein weiteres Unternehmen, über das berichtet wurde, ist die Ultra-Brag AG. Sie ist eine der wenigen Hafenfirmen, die noch eigene Güterschiffe besitzen. Das Binnenschiff MS Aargau ist auf dem ganzen Rhein bis zu den grossen Seehäfen von Antwerpen und Rotterdam im ständigen Einsatz für Ultra-Brag. Transportiert werden alle möglichen Trockengüter, sogar ganze Lokomotiven und Autoräder. Die MS Bern fährt exklusiv für das Unternehmen Ernst Frey AG und transportiert Lockergesteine wie Kies und Sand von Rumersheim (F) und Diersheim (D) nach Kaiseraugst. Seit 1992 ist die MS Bern mit einer Selbstentladevorrichtung ausgestattet, über Förderbänder kann sich das Schiff also selbst be- und entladen. Pro Fahrt können etwa 1800 Tonnen befördert werden. Bei einer Jahresmenge von rund 200 000 Tonnen und einer Ladekapazität von 25 Tonnen pro Lkw können dadurch rund 8000 Lkw-Fahrten pro Jahr vermieden werden. Damit trägt die MS Bern zur erheblichen Entlastung der trinationalen Verkehrsachsen bei.



Nachhaltige Selbstentladevorrichtung über Förderbänder der MS Bern

Das Sommerspecial zeigt viele unterschiedliche Tätigkeiten der Hafenfirmen. Nachhaltigkeit wird offensichtlich im Hafen gelebt, so hat kürzlich auch die Firma Birs Terminal AG eine grosse Fotovoltaikanlage im Hafen Birsfelden in Betrieb genommen. Das Sommerspecial wurde auch von den regionalen Medien aufgenommen und zeigt auf, dass in den Schweizerischen Rheinhäfen viel für ein gutes Miteinander von Umwelt und Industrie getan wird.

## Panorama



Hafenführung mit Urs Vogelbacher auf dem Bernoulli-Silo

## Grosses Interesse an Hafenführungen

Seit dem Hafenfest 2014 hat sich die Anzahl der Hafenführungen markant gesteigert. 2015 wurden durch die Hafenerführer (pensionierte Hafenmitarbeiter) insgesamt 254 Führungen durchgeführt. Bei Hafenführungen, die jeweils rund 2 Stunden dauern, werden die Besucher über die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen informiert und wird bei einer Besichtigung der Anlagen das Hafenerleben vermittelt. Beliebt sind die Hafenführungen vor allem bei Schulen, Firmen und privaten Vereinen.



## Museumsausstellung SRH in neuem Kleid



Die Ausstellung der Schweizerischen Rheinhäfen im Museum Verkehrsdrehscheibe Schweiz im Hafen Kleinhüningen wurde im Berichtsjahr erneuert. Die Informationsplakate wurden komplett neu konzipiert und mit neuen Bildern und kurzen, prägnanten Texten versehen. Die Plakate sind auch im Direktionsgebäude der SRH ausgestellt. Als interaktives Element wurde ein «Touch-Tablet» mit Bildern, Videos und einem Quiz zum Hafen eingerichtet, das vor allem auch bei jüngeren Museumsbesuchern grossen Anklang findet.



Leinen los: Haafemähli auf der MS Christoph Merian



Kabarett vom Feinsten: Fabian Unteregger unterhält die Gäste an Bord

## Haafemähli 2015 auf dem Rhein

Das traditionelle Haafemähli fand 2015 auf der MS Christoph Merian statt. Neben zahlreichen Gästen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sprach Willem De Zeeuw, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), zum 200-jährigen Jubiläum der Institution. Kabarettist Fabian Unteregger unterhielt die zahlreichen Teilnehmer mit bissigem Humor. Eindrücke vom Haafemähli:



Im Gespräch: Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, und Regierungsrat Thomas Weber



Zu Tisch: Andreas Stöckli und Bruno Imhof (beide Rhenus), RR Christoph Brutschin und SRH-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel



Beste Unterhaltung: Beat Heydrich, Geschäftsführer Ultra-Brag AG, und SRH-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel



Zu Tisch: Franz Hartmann (rechts), langjähriger IGPK-Rheinhäfen-Präsident, mit Agathe Schuler, e. Landrätin, und Grossrat Conradin Cramer

## Besuche und Anlässe



4. März 2015: Sessionsanlass Parlamentarische Gruppe Schifffahrt in Bern mit (v.l.n.r.) Nationalrat Sebastian Frehner, Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, Peter Widmer, Verwaltungsrat Rhenus Alpina AG, und Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter



17. September 2015: Besuch der Kantonalen Landwirtschaftsdirektoren mit Besichtigung des Bernoulli-Silos

# Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2015

## Betriebserfolg leicht über Vorjahr

### Allgemein

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

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) weist weiterhin eine stabile Entwicklung aus. Der Betriebserfolg konnte gegenüber dem Vorjahr um 0.7% gesteigert werden. Er hat sich um rund 65 TCHF auf 9346 TCHF erhöht.

### Besonderheiten

Im Zuge der Pensionskassensanierung der basellandschaftlichen Pensionskasse (BLPK) per 1. Januar 2015, nachdem per Mitte des Jahres die definitive Jahresrechnung des Vorsorgewerkes der Schweizerischen Rheinhäfen innerhalb der basellandschaftlichen Pensionskasse vorlag, wurde die Schlusszahlung im Geschäftsjahr 2015 geleistet. Somit liegt der Deckungsgrad des Vorsorgewerks per 1. Januar 2015 bei 100%.

Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Beteiligung «Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH» hat sich der Verwaltungsrat entschieden, diese um –550 TCHF im Wert zu berichtigen.

### Ertrag

Die positive Ertragsentwicklung von 1.8% in der Arealbewirtschaftung ist auf die turnusmässige Anpassung von Baurechtsverträgen zurückzuführen.

Die Erträge aus den Hafengebühren sind aufgrund des leicht gesunkenen Lkw-Verkehrs sowie dem langanhaltenden Niedrigwasser deutlich tiefer ausgefallen.

Die Steigerung bei den übrigen Erträgen ist vor allem auf die Kabinenschiffahrt zurückzuführen.

### Aufwand

Der Personalaufwand liegt rund 1.7% tiefer als im Vorjahr. Die Senkung ist auf den Zusatzaufwand aufgrund von vorzeitigen Pensionierungen aus dem Jahr 2014 zurück zu führen.

Durch den wiederum deutlich gestiegenen Energiebezug der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 6.4% im Vergleich zum Vorjahr. Der Entsorgungsaufwand ist stabil geblieben.

Die Steigerung im Bereich der externen Beiträge an Organisationen um 25% ist auf das Engagement der Schweizerischen Rheinhäfen innerhalb der ARGE RheinPorts zurück zu führen, im Wesentlichen auf die grenzüberschreitenden Projekte «Connecting Citizen Ports 21» (CCP21) und «RheinPorts Information System». Beide Projekte werden durch die Europäische Union mit 50% gefördert.

Die Abnahme in der Beratung und Entwicklung ist auf das Hafenfest im Jahr 2014 zurück zu führen, dies analog bei der Werbung und Kundenbetreuung. Die Zunahme bei den übrigen betrieblichen Aufwendungen stammt aus Kursdifferenzen.

Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages und den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung.

Die Zunahme des Mehrwertsteueraufwandes ist vor allem der Steigerung der übrigen Erträge zuzurechnen. Die Schweizerischen Rheinhäfen unterliegen der Pauschalbesteuerung.

### Investitionen

Folgende Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2015 vorgenommen:

- Sanierung Bermenkopf Südquai und Wendebecken Hafen Kleinhüningen
- Planung Hafenbecken 3 – Basel-Nord
- Sanierung Schleusenwärterhaus Kraftwerk Birsfelden (Anteil Schweizerische Rheinhäfen)
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafens (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Sanierung Wasserleitungen Auhafen
- Verschiedene Belagssanierungen im Hafensreal
- Nassraum-, Wasserleitungssanierung und Renovation Verwaltungsgebäude
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2015 wurden gesamthaft 4679 TCHF investiert.

### Ergebnis

Das Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 282 TCHF gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 7640 TCHF.

## Erfolgsrechnung 2015

	Anmerkung im Anhang	2015 CHF	2014 CHF
Arealbewirtschaftung		15 370 826	15 101 100
Hafenabgaben		4 784 389	5 605 440
Übrige betriebliche Erträge		3 406 214	3 126 469
<b>Betriebsertag</b>		<b>23 561 429</b>	<b>23 833 010</b>
Personalaufwand	3	-4 499 762	-4 577 431
Abschreibungen	2	-4 186 039	-4 402 762
Reise- und Repräsentationsspesen		-110 525	-114 107
Verwaltungsrat		-81 520	-86 479
Infrastrukturaufwand		-1 992 539	-1 873 490
Fahrzeuge		-180 312	-231 194
Sachversicherungen		-107 503	-109 985
Energie und Wasser		-643 459	-526 475
Entsorgungsaufwand		-151 693	-155 822
Büromaterial und Drucksachen		-45 211	-36 728
Telefon, Fax und Porti		-98 469	-103 385
Beiträge an Organisationen		-329 713	-263 500
Informatik		-341 455	-313 886
Beratung und Entwicklung		-619 757	-874 164
Werbung und Kundenbetreuung		-279 061	-438 850
Übrige betriebliche Aufwendungen		-137 186	-41 365
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-411 071	-401 902
<b>Betriebsaufwand</b>		<b>-14 215 276</b>	<b>-14 551 526</b>
<b>Betriebserfolg</b>		<b>9 346 153</b>	<b>9 281 484</b>
Ausfinanzierung Pensionskasse		-757 349	-961 000
Bewertungsanpassung Beteiligung Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH		-550 000	-
<b>Jahresergebnis <sup>1</sup></b>		<b>8 038 804</b>	<b>8 320 484</b>

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

## Bilanz 2015

	Anmerkung im Anhang	2015 CHF	2014 CHF
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel		18 113 452	18 865 976
Forderungen gegenüber Dritten		2 487 584	2 153 282
Forderungen gegenüber Nahestehenden		426 701	116 879
Übrige kurzfristige Forderungen		1 215	1 927
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2	68 800	202 297
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>21 097 752</b>	<b>21 340 361</b>
Beteiligungen	4	1 977 552	2 527 552
Darlehen gegenüber Beteiligungen		29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 603 619	1 418 169
Mobile Sachanlagen	2	4 398 031	3 765 323
Immobilie Sachanlagen	2	42 544 227	42 869 226
<b>Anlagevermögen</b>		<b>80 482 339</b>	<b>80 539 180</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>101 580 092</b>	<b>101 879 541</b>
<b>Passiven</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 724 484	2 451 928
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		170 282	316 428
Passive Rechnungsabgrenzungen	2	172 419	141 674
Rückstellungen	2	331 192	916 600
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 398 377</b>	<b>3 826 630</b>
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		2 695 000	2 280 000
Gewinnvortrag		4 473	8 989
Jahresergebnis		8 038 804	8 320 484
<b>Eigenkapital</b>		<b>98 181 715</b>	<b>98 052 911</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>101 580 092</b>	<b>101 879 541</b>

## Vorschlag zur Ergebnisverwendung 2015

	2015 CHF	2014 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	4 473	8 989
Jahresergebnis <sup>1</sup>	8 038 804	8 320 484
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>8 043 277</b>	<b>8 329 473</b>
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven <sup>2</sup>	400 000	415 000
<b>Ausschüttung an die Kantone</b>	<b>7 640 000</b>	<b>7 910 000</b>
Basel-Stadt (40 %)	3 056 000	3 164 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 584 000	4 746 000
Vortrag auf neue Rechnung	3 277	4 473

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

<sup>2)</sup> Gemäss Rheinhafen-Vertrag §26, SGS 421.1.

## Geldflussrechnung 2015

	2015 CHF	2014 CHF
Jahresgewinn	8 038 804	8 320 484
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 186 039	4 402 762
Bewertungsanpassung Beteiligung	550 000	0
Veränderung Rückstellungen	-585 408	-931 900
Veränderung Forderungen	-644 124	254 649
Veränderung Kurzfristige Forderungen	712	818
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	133 497	884 657
Veränderung Verbindlichkeiten	272 556	-107 893
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	-146 146	-80 353
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	30 745	-110 659
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>11 836 675</b>	<b>12 632 567</b>
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-4 168 493	-3 105 477
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-510 705	-680 642
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-4 679 197</b>	<b>-3 786 119</b>
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 910 000	-7 740 000
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-7 910 000</b>	<b>-7 740 000</b>
<b>Veränderung netto flüssige Mittel</b>	<b>-752 523</b>	<b>1 106 448</b>
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	18 865 976	17 759 527
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	18 113 452	18 865 976
<b>Veränderung netto flüssige Mittel</b>	<b>-752 523</b>	<b>1 106 448</b>

# 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. Die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrecht 2015 erfolgt mit der vorliegenden Jahresrechnung.

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

	2015 CHF	2014 CHF
Forderungen gegenüber Dritten		
Gegenüber Dritten	2 547 584	2 213 282
Wertberichtigungen	-60 000	-60 000
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2 487 584</b>	<b>2 153 282</b>
Übrige Kurzfristige Forderungen		
Gegenüber Dritten	1 215	1 927
<b>Total kurzfristige Forderungen</b>	<b>1 215</b>	<b>1 927</b>
Darlehen gegenüber Beteiligungen		
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
<b>Total Darlehen</b>	<b>29 958 910</b>	<b>29 958 910</b>
Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Buchwert am Jahresanfang	1 418 169	1 309 585
Investitionen des Geschäftsjahres	510 705	680 642
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-325 254	-572 058
<b>Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende</b>	<b>1 603 619</b>	<b>1 418 169</b>
Mobile Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	3 765 323	3 262 082
Investitionen des Geschäftsjahres	1 300 574	1 238 821
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-667 867	-735 579
<b>Mobile Sachanlagen am Jahresende</b>	<b>4 398 031</b>	<b>3 765 323</b>

	2015 CHF	2014 CHF
Zusammensetzung:		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	939 680	1 292 404
Schiffe und Boote	850 630	1 113 366
Anlagen im Bau	2 607 720	1 359 553
	<b>4 398 031</b>	<b>3 765 323</b>
Immobilie Sachanlagen		
Buchwert am Jahresanfang	42 869 226	44 097 695
Investitionen des Geschäftsjahres	2 867 919	1 866 656
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 192 918	-3 095 125
<b>Immobilie Sachanlagen am Jahresende</b>	<b>42 544 227</b>	<b>42 869 226</b>
Zusammensetzung:		
Liegenschaften	6 253 680	5 456 419
Quaianlagen	13 118 578	13 111 597
Kunstabauten	4 425 118	4 678 985
Strassen und Wege	5 855 781	6 143 129
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	12 891 070	13 479 096
	<b>42 544 227</b>	<b>42 869 226</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	2 724 484	2 451 928
<b>Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2 724 484</b>	<b>2 451 928</b>
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
gegenüber Dritten	170 282	316 428
<b>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>170 282</b>	<b>316 428</b>
Passive Rechnungsabgrenzungen		
Mehrwertsteuer	105 000	120 000
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	67 419	21 674
<b>Total Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>172 419</b>	<b>141 674</b>
Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	236 300	275 600
Übrige Rückstellungen	94 892	641 000
<b>Total Rückstellungen</b>	<b>331 192</b>	<b>916 600</b>

### 3 Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt Nicht über 50 Vollzeitstellen

### 4 Beteiligungen

Firma, Rechtsform und Sitz	31.12.2015		31.12.2014	
	Kapitalanteil in %	Stimmanteil in %	Kapitalanteil in %	Stimmanteil in %
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH, Weil am Rhein, D	37.66	37.66	37.66	37.66
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100.00	100.00	100.00	100.00

Die Bewertung der Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH wurde per 31. Dezember 2015 um 550 TCHF erfolgswirksam wertberichtigt.

### 5 Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

	<b>2015 CHF</b>	2014 CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	<b>51 736</b>	253 282
Ausfinanzierung Pensionskasse	<b>757 349</b>	961 000

Nachdem per Mitte des Jahres 2015 die definitive Jahresrechnung des Vorsorgewerkes der Schweizerischen Rheinhäfen innerhalb der basellandschaftlichen Pensionskasse vorlag, wurde die Schlusszahlung geleistet. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks lag per 1. Januar 2015 bei 100%.

### 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.

Weiter sind die Schweizerischen Rheinhäfen im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Obwohl der Ausgang der Rechtsfälle im heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend vorausgesagt werden kann, gehen die Schweizerischen Rheinhäfen davon aus, dass keine dieser Rechtsstreitigkeiten wesentliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Finanzlage hat. Erwartete Zahlungsausgänge sind entsprechend zurückgestellt.

# Infrastrukturrechnung 2015

## Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2015 in T-CHF	2014 in T-CHF
<b>Ertrag aus umschlagsbezogenen Hafengebühren</b> (Umschlagsbetriebe)	<b>4 784</b>	<b>5 605</b>
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	-2 311	-2 179
<b>Deckungsbeitrag 1</b>	<b>2 473</b>	<b>3 426</b>
Abschreibungen	-2 977	-3 088
<b>Deckungsbeitrag 2</b>	<b>-504</b>	<b>338</b>
Verwaltungsaufwand	-293	-359
<b>Ergebnis</b>	<b>-796</b>	<b>-22</b>

### Erläuterungen

Die Infrastrukturrechnung der SRH ist eine Spartenerfolgsrechnung analog vergleichbarer Infrastrukturrechnungen anderer Verkehrsträger (z.B. Bahn). Sie zeigt den Kostendeckungsgrad zwischen dem zweckgebundenen Ertrag aus dem Güterumschlag (Hafenabgabe) und dem Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur auf.

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

Unter dieser Position sind die Aufwendungen für den Hafenunterhalt (Strassen, Quaianlagen, Bermen, Versorgungseinrichtungen, etc.), für den Betrieb der Revierzentrale, für den Unterhalt der behördlichen Schiffe und der Fahrzeuge/Maschinen aufgeführt.

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

### Verwaltungsaufwand

Dem Verwaltungsaufwand der Hafeninfrastukturrechnung werden die anteiligen Aufwendungen für Werbung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zugewiesen.

Ebenso werden hier die zurechenbaren Aufwendungen für Informatik, Finanzen, Direktion, Versicherungen sowie übrige Verwaltungskosten verbucht.

### Opportunitätskosten der 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).

# Bericht der Revisionsstelle



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

BDO AG  
Münchensteinerstrasse 43  
4052 Basel

## BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An den Verwaltungsrat der Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

### Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2015 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 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag (Rheinhafen-Vertrag vom 17. Januar 2007).

**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, 26. April 2016

BDO AG

  
Daniel Jeker

Leitender Revisor  
Zugelassener Revisionsexperte

  
Luca Fornasiero

Zugelassener Revisionsexperte

Beilagen  
Jahresrechnung  
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

# Organe

## Verwaltungsrat

**Dr. Benedikt Weibel**, Präsident

**Thomas Weber**, Vizepräsident,  
Vertreter des Kantons Basel-  
Landschaft

**Christoph Brutschin**, Mitglied,  
Vertreter des Kantons  
Basel-Stadt

**Martin Dätwyler**, Mitglied

**Jürg Rämi**, Mitglied

**Alexandra Mungenast**, Sekretär

## Geschäftsleitung

**Hans-Peter Hadorn**, Direktor

**Martin Nusser**, stv. Direktor,  
Leiter Finanzen und  
Administration

**Roland Blessinger**, Leiter Schiff-  
fahrt und Hafенbetrieb

**Sabine Villabruna**, Leiterin  
Areale und Hafенbahn

## Revisionsstelle

**BDO AG**, Basel

## Impressum

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

Schweizerische Rheinhäfen  
Hochbergerstrasse 160  
CH-4019 Basel  
Tel. +41 61 639 95 95  
Fax +41 61 639 95 13  
info@portof.ch  
www.port-of-switzerland.ch



swissterminal

OOCL

OOCL

ER

ER

TRUCK



PORT OF  
SWITZERLAND

[www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch)