



PORT OF
SWITZERLAND

BMT

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2012



Inhalt

Rückblick

Schwerpunkte	4
Aktivitäten im Jahr 2012	10

Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr	18
Fahrgastschifffahrt	23

Panorama

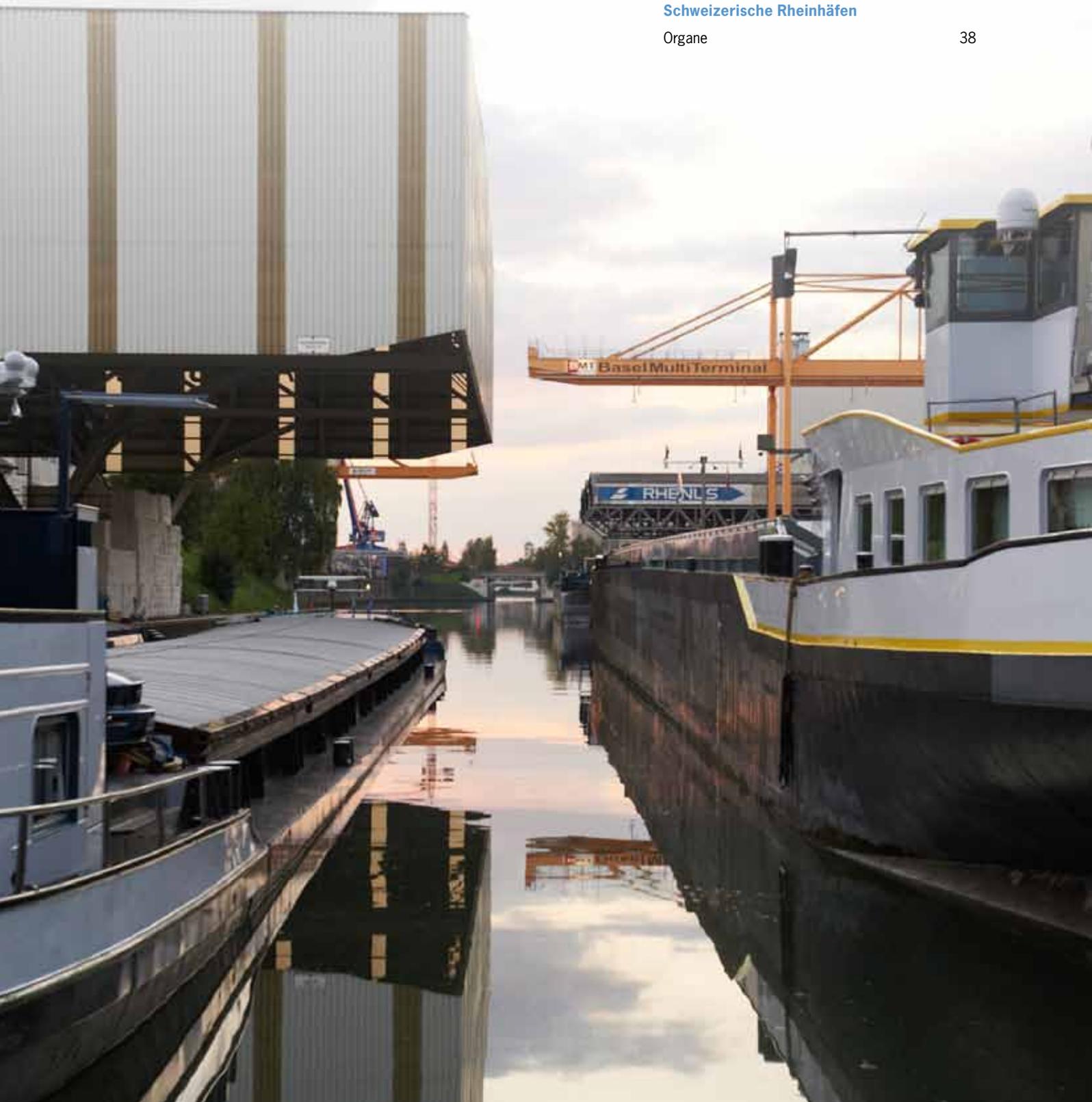
Menschen und Geschichten	24
--------------------------	----

Finanzen

28

Schweizerische Rheinhäfen

Organe	38
--------	----



Flexibilität und Leistungsfähigkeit von Rheinschifffahrt und Rheinhäfen wurden unter Beweis gestellt.

Liebe Leserin, lieber Leser

Es war ein Jahr mit sehr guten Wasserständen und damit besten Voraussetzungen, um den aus dem Ausfall der Raffinerie Cressier entstandenen Mehrverkehr von 1,5 Mio. Tonnen Mineralölprodukten via Rheinschifffahrt und Tanklager in den Schweizerischen Rheinhäfen kurzfristig und reibungslos zu übernehmen. Der Anteil der Rheinschifffahrt an der Landesversorgung mit Mineralöl stieg damit auf rund 45%, und die Rheinhäfen trugen damit dazu bei, dass sich der Raffineriestillstand weder bei der Heizölversorgung noch an der Zapfsäule bemerkbar machte.

Trotz sich abschwächender Wirtschaftsentwicklung hat auch der Containerumschlag zugenommen. Die Umschlagsleistung von 102 240 TEU entspricht rund 23% des gesamten Schweizer Container-Import/Exports. Damit festigten die Schweizerischen Rheinhäfen ihre Stellung als führende Containerplattform. Und dies obwohl Containertransporte auf dem Binnenschiff im Unterschied zu Bahnverkehren nicht vom Bund subventioniert sind. Die starke Marktstellung der Rheinhafenterminals zeigt das Potenzial eines künftigen Terminals Basel Nord auf, mit dem Kapazität und Effizienz im Umschlag Binnenschiff – Bahn durch grössere Schiffslose und reduzierten Rangieraufwand signifikant erhöht werden.

Vor diesem Hintergrund hat der führende Seehafen Rotterdam mit den SRH und dem Logistikcluster Region Basel eine Absichtserklärung zur Stärkung des Container-Netzwerks im Hinterlandverkehr zur Schweiz abgeschlossen. Diese zielt auch auf die Prüfung eines neuen Geschäftsfeldes im Bereich der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG «Liquefied Natural Gas»). Aufgrund der neu erschliessbaren Gasvorkommen wird der Import von Gas via Hochsee- und Binnenschifffahrt in Zukunft an Bedeutung gewinnen und sich als preisgünstige Alternative zum bisherigen Pipeline-Import entwickeln. Auch der Ersatz der heutigen dieselangetriebenen Binnenschiffsmotoren durch emissionsärmere Gasantriebe ist dabei ein Thema.



Weiter voran kommen auch die Projekte zur verbesserten Erschliessung der Häfen Birsfelden und Muttenz. Im Verlauf von 2013 werden voraussichtlich 135 m lange Trocken-güter-Schiffe für die Fahrt ab der mittleren Brücke rheinaufwärts zugelassen. Unter Federführung der Gemeinde Muttenz ist das Zonenplanungsverfahren für eine Anlegestelle beim Infrapark Baselland (Industriegebiet Schweizerhalle) gestartet worden. Auch die boomende Kabinenschifffahrt kann hoffen: Der Umbau der Anlegestelle St. Johann wird planmässig im Frühling 2013 abgeschlossen.

Zum Jahresrückblick gehört auch ein trauriges Ereignis. Am 31. August 2012 kollidierte ein von den SRH und dem Tiefbauamt Basel-Stadt beauftragtes Vermessungsboot mit einem Frachtschiff. Die Besatzungsmitglieder Prof. Dr.-Ing. Volker Böder und Harro Lüken verloren dabei ihr Leben.

Mit tiefer Betroffenheit mussten wir am 23. Februar 2013 vom Tod von Regierungsrat Peter Zwick erfahren. Als Vizepräsident der SRH hat er während fünf Jahren die wichtige Aufbauarbeit unserer noch jungen Organisation mitgetragen. Wir danken ihm herzlich.

Unser Dank für das Erreichte gilt allen Partnern von Hafenvirtschaft, Standortgemeinden, Nachbarschaft, Behörden, Politik und den Mitarbeitenden der Rheinhäfen.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Schwerpunkte

Containerwachstum und schweizweite Bedeutung

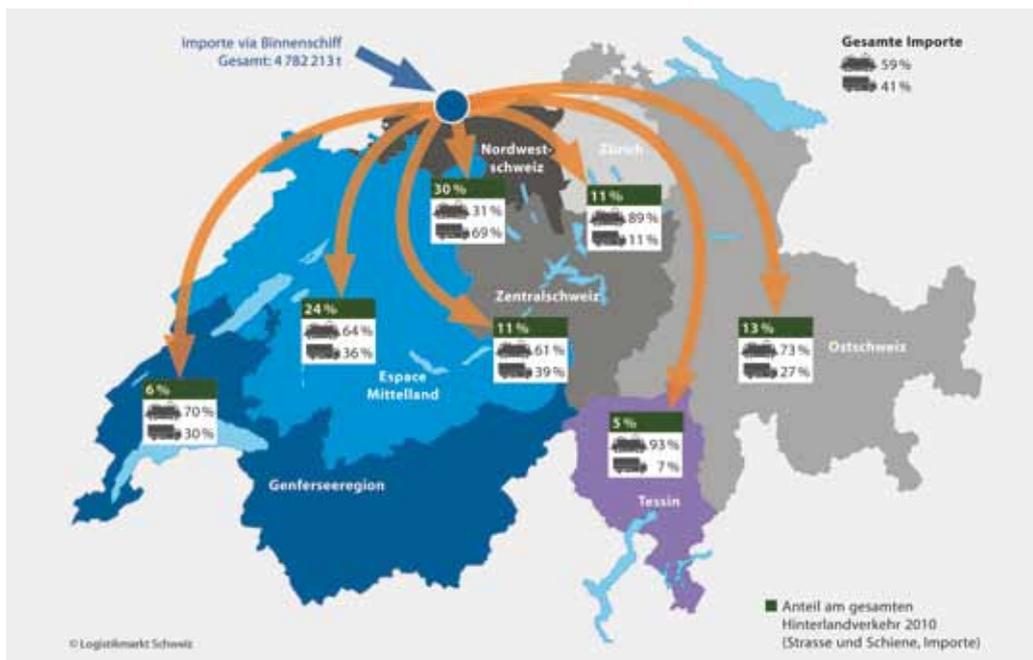
Mehr als 102 000 Containereinheiten wurden 2012 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen – das zweithöchste jemals erzielte Ergebnis. Auch die Logistikmarktstudie der Universität St. Gallen bestätigt die Wachstumsprognosen für Containerverkehre aus den Seehäfen erneut. Selbst unter konservativsten Annahmen (stagnierende Wirtschaft) rechnen die Experten mit mindestens 2,5mal mehr Containern, die bis 2030 aus den Seehäfen in die Schweizerischen Rheinhäfen gelangen (siehe Grafik auf S. 5). Dabei spielt Wirtschaftswachstum nur eine untergeordnete Rolle, entscheidender ist der Strukturwandel: Die Seehäfen setzen im Hinterlandverkehr immer stärker auf die Binnenschifffahrt.

Eine weitere wichtige Aussage betrifft die Hinterlandverkehre der Schweizerischen Rheinhäfen. Weniger als 30% der transportierten Güter kommen aus der oder gehen in

die Nordwestschweiz. Fast drei Viertel sind für den Rest der Schweiz bestimmt. Damit ist einmal mehr belegt: Die Häfen sind eine Infrastruktur, die fürs ganze Land Bedeutung hat und die nicht nur ihr Umland mit Gütern versorgt.

Die Planungsarbeiten für das Containerterminal Basel Nord in Zusammenarbeit mit SBB Cargo laufen demnach auf Hochtouren. Bis 2015/16 soll die Basisinfrastruktur für den Umschlag Bahn-Strasse bereit stehen, und 2018/19 soll das Hafenbecken eröffnet werden. Ende 2012 forderte die Metropolitankonferenz Basel vom Bund die Unterstützung dieses wichtigen Projekts. Die Regierungen der Kantone Aargau, Basellandschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn, aber auch verschiedene Kräfte aus Logistik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft setzten damit ein klares Zeichen.

Bedeutende Güterströme von den Schweizerischen Rheinhäfen ins Hinterland im Jahre 2010

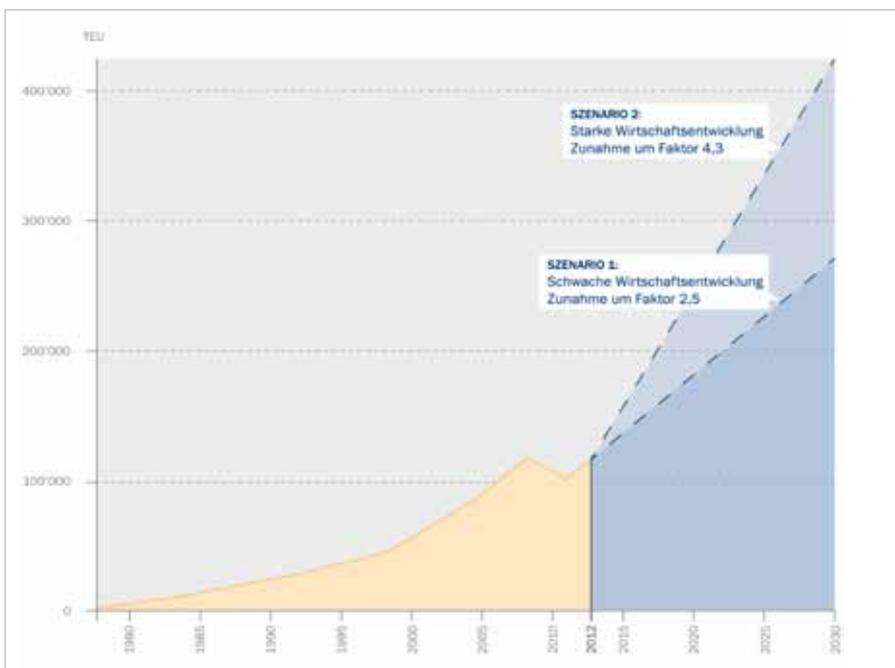


Quelle: Logistikmarktstudie der Universität St. Gallen



Der geplante Containerterminal Basel Nord

**Containerverkehr Schweizerische Rheinhäfen:
Aufkommen 1980–2012/Prognose 2012–2030**



Quelle: Logistikmarktstudie Universität St. Gallen



Die «Helena» bei ihrer Anfahrt auf den Hafen Kleinhüningen

Kooperation mit dem Hafen Rotterdam

Einen wichtigen Grundstein für eine engere Zusammenarbeit legten die SRH, der Logistikcluster Region Basel und der Hafen Rotterdam im Juni. An einer gemeinsamen Medienkonferenz auf dem historischen Segelschiff «Helena» unterzeichneten die zwei Häfen im Beisein des niederländischen Botschafters Bart Twaalfhoven eine Absichtserklärung. Diese hält fest, dass die zwei Häfen ihre Entwicklungsperspektiven enger abstimmen. Die SRH werden damit zu einem Schlüsselpartner im Hinterland Rotterdams. Gemeinsam wollen die zwei Häfen nun verschiedene Logistik-Projekte vorantreiben, darunter insbesondere das Terminal Basel Nord sowie die Erschliessung des Rheins für den Transport von Flüssiggas.

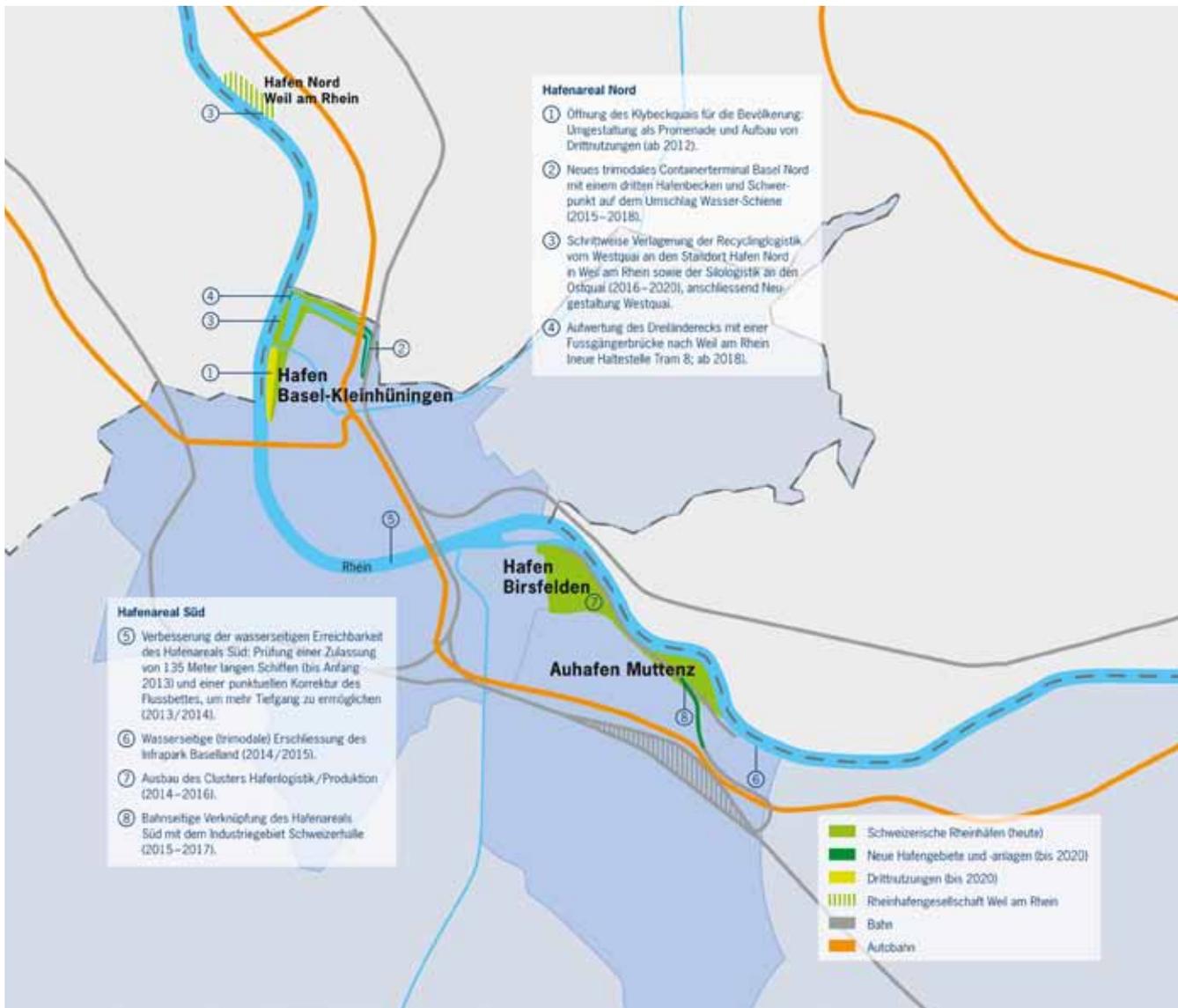
Oben von links nach rechts: Die Podiumsteilnehmer Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, Wouter van Dijk, Port of Rotterdam, Bart Twaalfhoven, niederländischer Botschafter, Martin Dätwyler, Logistikcluster Region Basel, Louis Kanters, Vorsitzender der Stiftung «Het Rotterdamse Zeilschip»

Unten: SRH-Verwaltungsratsmitglied Martin Dätwyler beim Unterzeichnen des Memorandums of Understanding.



Hafenentwicklung 2020

Auf den beiden Hafengebieten Nord und Süd sind Investitionen in die umweltfreundliche Drehscheibe Schiff-Bahn und den Containerumschlag geplant. Gleichzeitig werden erste Flächen für städtebauliche Dritt Nutzungen geöffnet. In der Broschüre «Hafen 2020» werden die Projekte vorgestellt. Dazu gehören das trimodale Containerterminal Basel Nord und das Hafenbecken 3, die Verknüpfung der südlichen Hafengebiete mit dem Industriegebiet Schweizerhalle sowie deren verbesserte wasserseitige Erreichbarkeit.





Hafenareal Nord

Neue Standorte für die Hafenwirtschaft

Der Stadthafen braucht Platz. Insbesondere im Containerbereich nehmen die Verkehre stetig zu, neue Standorte sind nötig. Der Hafenausbau, der mit dem Containerterminal Basel Nord beginnt (siehe Seite 4/5), ermöglicht es, die Ufergebiete im Hafen mittel- und langfristig zu transformieren und für die Entwicklung der Stadt Basel nutzbar zu machen. Voraussetzung dafür ist es aber, dass die heutigen Hafen- und Logistknutzungen auf dem Klybeckquai und der Westquaiinsel neue Standorte bereitgestellt werden.

Durch den Abschluss einer Kooperationsvereinbarung mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein und die damit einhergehende Absicht, die Organisationsmodelle Weils und der SRH zu harmonisieren, sind die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, dass mittelfristig Nutzungen von der Westquaiinsel nach Weil Nord verlagert werden können. Hier geht es um Standorte für den Umschlag von Getreide und Recyclingmaterial. Der Ostquai wird langfristig Hafenareal bleiben und eignet sich daher für weitere Verdichtungen im Bereich der Silologistik.

Der Hafen öffnet sich

Wenn auch die städtebaulichen Visionen noch in weiter Ferne liegen, stellen sich den SRH doch bereits heute konkrete und komplexe Fragen. Dies gilt insbesondere für die schrittweise Öffnung des Hafenareals für das Publikum: Hier leisten alle Beteiligten Pionierarbeit im Hinblick auf Zusammenarbeit, Zuständigkeiten, Nachbarschaftliches, Verfahren, Rechtliches und Politisches.

Für die Umgestaltung des Klybeckquais für den Langsamverkehr reichte die Stadtgärtnerei Basel-Stadt im Berichtsjahr das Baugesuch ein. Die Voraussetzung zur Öffnung war der Bau eines Sicherheitszaunes für die Tank-schifflliegeplätze durch die SRH, was bereits 2011 umgesetzt worden war.

Anfang 2012 startete der Projektaufruf für Zwischennutzungen. Diese vom Kanton Basel-Stadt und den SRH gemeinsam getragene Ausschreibung suchte nach Projekten, um das Areal zu beleben. Aus 60 Ideen wurden von der Jury acht Projekte zur vertieften Bearbeitung empfohlen. Zwei Projekte schieden zwischenzeitlich aus, von den verbliebenen sechs Projekten werden drei auf der ExEsso-Parzelle umgesetzt.



Bau der Skateranlage der «Betonfreunde Basel»

So wurde mit hohem Engagement und handwerklichem Können die 400 m² grosse Skateranlage der «Betonfreunde Basel» auf der ExEsso-Parzelle realisiert. Das Beizenprojekt «Marina Basel» konnte sich durchsetzen und nahm den Betrieb wieder auf. Mit «Frame» wird ein soziokulturelles Kunstprojekt umgesetzt, die Hardware aus umgebauten Containern steht, der Betrieb wird 2013 beginnen.

Für die übrigen drei Projekte konnten erst Ende Jahr die Standorte festgelegt werden. Hier bestand die besondere Herausforderung darin, dass zum einen die Klybecksteiger für die Hotelschiffahrt genutzt werden und zum anderen an den gewünschten Standorten auf der zukünftigen Promenade keinerlei Infrastrukturen für Strom, Wasser und Abwasser bereit stehen.

Schliesslich wurde eine Testplanung zur ExEsso-Parzelle Anfang 2012 abgeschlossen. Die städtebauliche Strategie mit höherer Dichte wurde bestätigt, ebenfalls das Potential für eine aufwärtskompatible Projektentwicklung in der heutigen Industriezone.

Hafenareal Süd

Eine wichtige Chance für den Birsfelder Hafen und den Auhafen ist deren bessere Erschliessung – sowohl wasser- als auch landseitig. Die Prüfung der Zulassung von 135m-Schiffen schritt im Berichtsjahr voran: Mittels Strecken-Simulationen wurde die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen. Anschliessend ging die Vorlage in die Vernehmlassung zur Hafenwirtschaft, die sich grundsätzlich positiv äusserte. Ende 2012 wurde das Geschäft zur Vernehmlassung an die Sicherheitsbehörden der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft überwiesen.

Die bahnseitige Erschliessung soll durch die Verknüpfung des Auhafens mit der Industriezone Schweizerhalle bzw. dem Infrapark Baselland verbessert werden. Der Lückenschluss soll bis 2018 realisiert werden.

Die Gemeinde Muttenz nahm verschiedene Ausbauprojekte zum Anlass, um die Zonenplanrevision Schweizerhalle einzuleiten. An der Kickoff-Sitzung wurden involvierte Partner und grosse Grundeigentümer begrüsst. Ziel der Gemeinde ist es, die Industriestandorte Schweizerhalle und Hafen für Störfallbetriebe zu erhalten und die bestehenden Infrastrukturen optimal zu nutzen. Für den Hafen steht im Vordergrund, die Schifffahrt und den wasserseitigen Umschlag zu ermöglichen.



Aktivitäten im Jahr 2012

Bauliche Tätigkeiten

Die neue Energiepolitik wirkt sich in den Häfen durch vermehrte Baugesuche für Solar- und Photovoltaikanlagen aus. Die grossen Dachlandschaften der Lagerhallen sind je nach Ausrichtung und Unterkonstruktion ideal für grossflächige Energie-transformationsanlagen. Nach Rhenus Port Logistics, die 2011 und 2012 das Dach des Terminals 1 ausrüsteten, stellten 2012 auch die Landor AG und die BirsTerminal AG ihre Dächer zur Verfügung.

Die Passagierzahlen in der internationalen Fahrgastschifffahrt steigen seit einigen Jahren markant an. Kreuzfahrten auf dem Rhein faszinieren ein immer grösseres Publikum. Die Folge: In Basel wird der Platz für die grossen Kabinenschiffe knapp. Im Frühjahr 2012 beschloss der Verwaltungsrat der SRH deshalb, die Passagierschiff-Anlegestellen beim St. Johanns-Park zu modernisieren. Zum einen wurde die Landstromversorgung den veränderten Anforderungen angepasst: Das gängige System Powerlock wird beim Abschluss des Umbaus zur Baselworld 2013 damit an allen Steigern Standard sein. Zum anderen wurde der Steiger 1 um 45 Meter rheinaufwärts verschoben, so dass ab April 2013 135 Meter lange Schiffe hier anlegen können.



Photovoltaikanlagen auf dem Rhenus-Dach



Bauarbeiten am Steiger St. Johann



Rückbau der Migrol-Tanks am Klybeckquai.

Hafen Birsfelden/Auhafen Muttenz

Im Hafen Birsfelden betreibt die Eberhard Recycling AG in einer geschlossenen Halle auf dem Areal der Ultra Brag AG ein Bodenannahmезentrum für die Lagerung und Wiederaufbereitung von Baustellenmaterialien. Die hohe Nachfrage führte schon nach einem Betriebsjahr dazu, dass die Verdoppelung der Menge beantragt wurde. Zudem ist die Firma auch im Transport von belastetem Bodenmaterial tätig. Die Schweizer Mülldeponien müssen saniert und das dabei anfallende belastete Bodenmaterial entsorgt, recycelt oder aufbereitet werden. In der Schweiz gibt es jedoch kaum Möglichkeiten, dies umzusetzen, weswegen grosse Mengen an belasteter Erde ausgeführt werden müssen. Da es sich dabei um Massengüter handelt, eignen sich Bahn und Schifffahrt für den Export am besten.

Die eindrückliche und visuell prägende Förderanlage der Landor AG ist ans Ende ihrer Lebensdauer gekommen, ein Baubeglehen zum Ersatz läuft und soll 2013 umgesetzt werden.

Hafen Kleinhüningen

In den Hafengebieten wurde ein Zustandskataster der Strassenbeläge erstellt. Er erleichtert die kurz-, mittel- und langfristige Unterhaltsplanung. Der schlechteste Grenzstrassenabschnitt im Bereich der A2 wurde zusammen mit dem Kanton saniert, die folgenden Abschnitte in der Grenzstrasse sind für 2013/2014 geplant. Das Tiefbauamt Basel-Stadt, in der Grenzstrasse Eigentümerin der Kanalisationsleitung, wird 2013 die Inline-Sanierung vornehmen.

Termingerecht wurde das Migrol-Tanklager an der Uferstrasse zurückgebaut, das Areal steht somit für eine Neuentwicklung zur Verfügung. Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt werden kurzfristig umsetzbare Lösungen für Zwischennutzungen im gewerblichen und Dienstleistungsbereich erarbeitet.

Rhenus Port Logistics übernahm ein grosses zusätzliches Volumen im Bereich Sojaschrot. Dies machte einen Ausbau der Lagerkapazität in der Umschlagshalle beim Hafenbecken 1 nötig, mit einer neuen Förderbandanlage.



Hafenbahn Schweiz AG

Die Hafenbahn Schweiz AG ermöglichte 2012 den Transport von 4,7 Mio. Nettotonnen (+3% gegenüber 2011). Während starke Zuwächse durch die Umschläge in Birsfelden und im Auhafen die Verkehrsmengen steigerten, mussten vor allem bedingt durch den Rückbau des Migrol-Tanklagers in Kleinhüningen Rückgänge verzeichnet werden.

Neben den routinemässigen Arbeiten wurde für einen sicheren und verlässlichen Betrieb in Netzerneuerungsmassnahmen investiert. Im Auhafen wurden an den rheinseitigen Ladegleisen Weichenerneuerungen und Schwellenwechsel vorgenommen. Im Rahmen des gesamtschweizer Projekts zur Einführung des digitalen Rangierfunkes wurde im Hafenbahnhof Birsfelden die GSM-R-Antenne gebaut und installiert. Auch in Kleinhüningen wurden Erneuerungen an zwei Gleisen der Ein- und Ausfahrgruppe getätigt.

Die Hafenbahn verabschiedete im letzten Jahr Martin Gfeller, der sich als langjähriger Leiter Anlagen immer mit grösstem Engagement für die Infrastruktur der Hafenbahn eingesetzt hatte und nun neue Herausforderungen in der Geschäftsleitung eines Ingenieurbüros angenommen hat. Das Team der Hafenbahn rund um den operativen Leiter Kurt Keusch wurde daher durch Andreas Hagmann als neuen Leiter Anlagen verstärkt.

Im 2013, dem Startjahr für die erste vierjährige Leistungsvereinbarung mit dem Bund, wird die Hafenbahn das Projekt des Stellwerkersatzes starten sowie die Südanbindung Auhafen-Schweizerhalle weiter vorantreiben.



Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Mit täglichen Kontrollgängen und -fahrten in den Hafengebieten und auf der Stromstrecke zwischen Basel und Rheinfelden sorgte das Team der Schiffahrtspolizei auf den Schiffen wie bei den Umschlagstellen dafür, dass die Vorschriften und Sicherheitsanforderungen eingehalten wurden. Ausserhalb der Hafenbetriebszeiten und Wochenenden war der Pikettdienst abrufbereit. Es gab wiederkehrende Reklamationen über Lärm-, Luft- und Geruchsemissionen. Littering machte auch vor dem Hafengebiet nicht halt.

Besondere Beachtung galt der anfangs Jahr eingeführten Tragepflicht der Rettungsweste an Bord. In den Sommermonaten wurde die Funktionstüchtigkeit von Schiffsfleuten – also der Schiffshupen – getestet, dies als präventive Massnahme zur Vermeidung von Unfällen mit den zahlreichen Schwimmbädern im Stadtgebiet.

Etwa 30% aller Schiffe fahren ohne Lotse nach Birsfelden. Diese wurden wiederkehrend auf das Vorhandensein des dazu notwendigen Hochrheinpatentes kontrolliert. Weiter gab es 18 gemeinsame Kontrollfahrten mit der deutschen Wasserschutzpolizei im Revier Märkt - Rheinfelden.

Nebst den Routinekontrollen kamen auch Weiterbildung, Zusammenarbeit mit Kollegialbehörden und Kommunikation mit Hafenanliegern nicht zu kurz.

Revierzentrale und Hafenbetrieb

Die technische Anpassung und Modernisierung der Revierzentrale Basel wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Für die bessere Verkehrsüberwachung wurden das automatische Identifikationssystem AIS sowie eine Videoüberwachung des Rheinstromgebietes eingeführt und ausgebaut. Die bald 20-jährige Funkanlage (NIF) wurde ebenfalls den neusten Bedingungen angepasst.

Im Rahmen des Lärmmonitorings wurden diverse Monitoringgespräche mit der Anwohnerschaft in Hüningen (F), Grenzach-Wyhlen (D) sowie im St. Johann durchgeführt, um die nachbarschaftliche Beziehung weiter zu stärken.

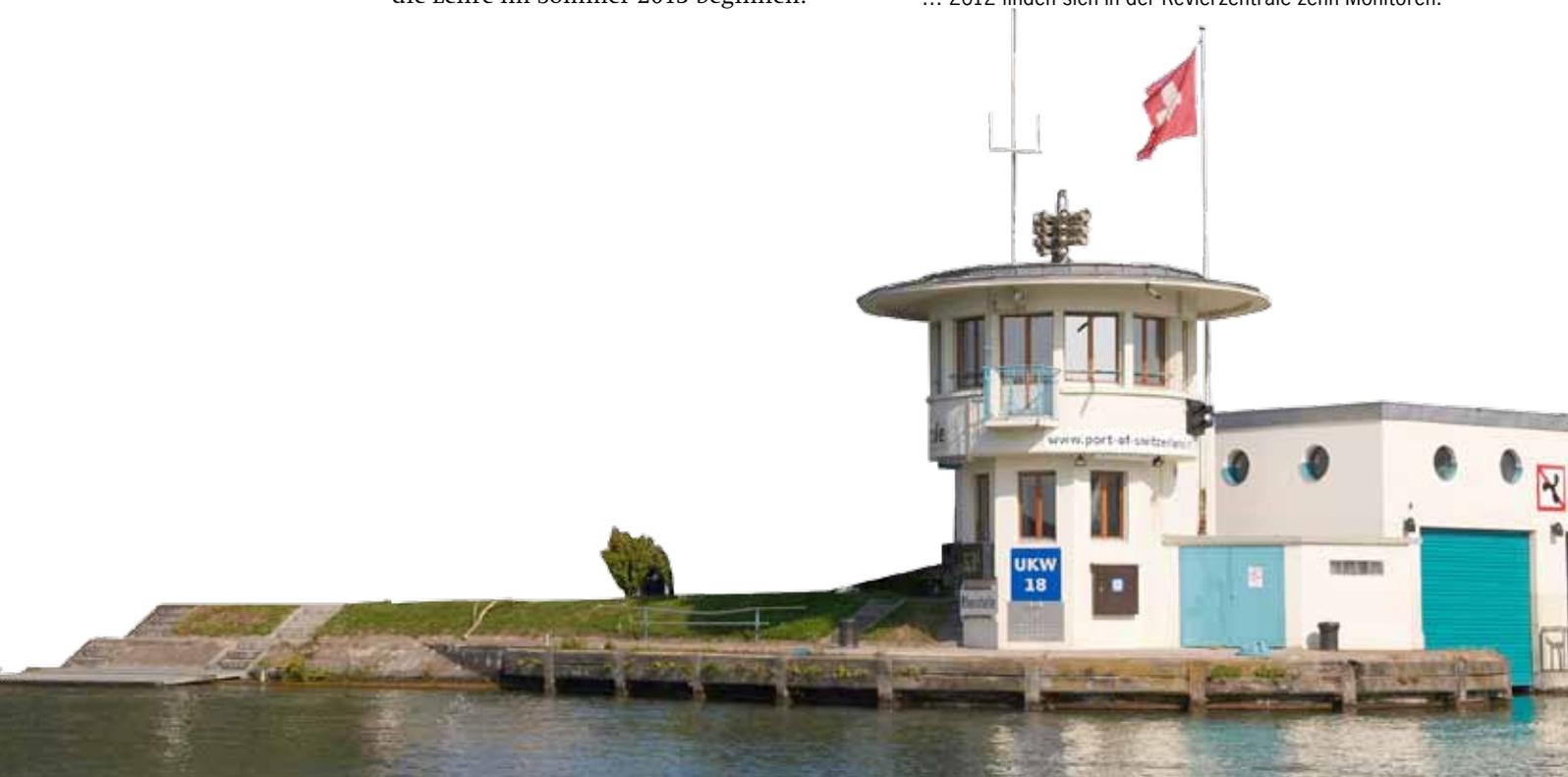
Schliesslich ist der personelle Generationenwechsel im Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb in vollem Gang. Es gilt, den Wissenstransfer zu planen und umzusetzen. Eine Herausforderung ist die Personalknappheit im nautischen Bereich, welche die SRH und Reedereien gleichermassen betreffen. Die Suche nach gut ausgebildetem Personal wird in den nächsten Jahren schwieriger werden. Aufgrund dieser Erfahrung haben sich die SRH entschlossen, als Leitfirma mit drei Verbundfirmen Matrosen und Matrosinnen in der Binnenschifffahrt auszubilden. Der oder die erste Auszubildende wird die Lehre im Sommer 2013 beginnen.



Ein Paradebeispiel für technologischen Wandel:
1985 gab's hier nicht einmal eine Schreibmaschine ...



... 2012 finden sich in der Revierzentrale zehn Monitore.



Vorfälle und Verfahren

35 aufwändige Ereignisse

- 6 Gewässerverschmutzungen
- 5 Fälle von nicht betriebsstüchtigen Fahrzeugen
- 4 Fälle von unerlaubtem Hinterlassen von Schiffsmüll im Hafengebiet
- 4 Fälle von Anfahrung und Sachbeschädigungen der Schifffahrt
- 3 Fälle von Nichteinhalten der Löschvorschriften mit Tankschiff
- 1 Havarie
- 1 Unfall mit Personenschaden
- 1 Fall von Missachten der Meldepflicht
- 1 Fall von schädlichem Sog und Wellenschlag
- 1 Fall von Nichteinhalten von Auflagen einer Sonderbewilligung
- 1 Amtshilfe wegen Ladungsdiebstahl (D)
- 1 Anzeige eines Schiffsführers
- 1 Fall von Nichteinhalten der Sorgfaltspflicht

Hieraus resultieren 16 Anträge mit Überweisung (Verzeigungen) mit z.T. Mehrfachüber tretungen.

Im Weiteren resultierten

- 75 Ordnungsbussen, ruhender Strassenverkehr im Hafenaerial Süd
- 65 Verwarnungen, Parkieren ohne Parkbewilligung im Hafenaerial Nord
- 3 Anträge auf Überweisung wegen Falschparkens im Hafenaerial Nord
- 40 schriftliche Verwarnungen an Schiffsbesatzungen
- 3 Kleinanzeigen wegen Sprayereien, Beschädigung, Vandalismus
- 3 ungewöhnliche Einsätze wegen Tieren

Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 188 Bewilligungen (Vorjahr 161) erteilt und in Rechnung gestellt:

- 13 für Anlässe im Hafen
- 10 für Gefahrguttransporte und Gefahrgutumschläge
- 15 für Personentransporte auf Güterschiffen
- 12 für wassersportliche Veranstaltungen auf dem Rhein
- 15 für nautische Belange (z.B. Schwerguttransport, Schwergutumschlag, Überbreite, Überlänge)
- 7 für Hotelschiffe
- 84 für Saisonschiffe
- 32 für Diverses (z.B. Foto-/Filmaufnahmen, Einsatzübungen Feuerwehr, Einrichtung Bürocontainer für BaselWorld etc.)

Feuerlöschboot

Im Jahr 2012 verzeichnete das Feuerlöschboot Basel-Landschaft 13 Einsätze, darunter zwei Gefahrguteinsätze und ein Einsatz zur Unterstützung der Sanität.

Das Amt für Militär und Bevölkerungsschutz (AMB) stellte sich zur Verfügung, das zwingend zu ersetzende Beiboot Florian 20.1 zu erneuern. Hierzu beschaffte das AMB ein baugleiches Hartschalen-Schlauchboot der Marke SACS wie es auf dem Feuerlöschboot Basel-Stadt bereits vorhanden ist. Das AMB ist Eigentümer des neuen Bootes und übernimmt dessen Unterhaltskosten.

Im Rahmen der Investitionen wurden die Fenster im Kommandoraum erneuert. Diese Massnahme war nun die zweite von drei Tranchen, welche eine komplette Erneuerung der Fenster vorsieht.

Aufgrund eines im Dezember 2011 festgestellten Defekts an der Hauptpumpe KSB 150 wurde diese ab Januar bis Juni 2012 im Werk Zürich kontrolliert. Die Pumpe war 40 Jahre in Betrieb und musste komplett revidiert werden.

Entsorgungsleistungen BIBO REGIO

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 433 (Vorjahr 534) Schiffen im Einzugsgebiet zwischen Rheinfelden und Hunningue (F) bzw. Weil a.R. (D) entsorgt. Gemäss CDNI Teil A wurden dabei 988 m³ (Vorjahr 1389 m³) flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle sowie 20,9 t (Vorjahr 23,3 t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen. Gemäss CDNI Teil B sammelte BIBO REGIO erstmals Abfälle aus dem Ladungsbereich ein und entsorgte 12,3 m³ Material. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 5,6 t (Vorjahr 21,0 t). Gesamthaft wurden 7,4 m³ (Vorjahr 6,1 m³) Altöl von den kantonseigenen Garagebetrieben Basel-Stadt übernommen und 252 m³ separiertes Altöl (Vorjahr 329 m³) an die Kehrichtverbrennungsanlage Basel-Stadt zur Verbrennung im Fernheizkraftwerk zugeführt.

Schiffsregistrierungen

Die Mitarbeiterinnen der Abteilung SIR bearbeiteten 52 Schiffsregisterfälle (Vorjahr 40), stellten 17 Schifferdienstbücher und 23 Bordbücher aus (Vorjahr 25 bzw. 17) und bearbeiteten 81 Patente (Vorjahr 79). Wiederum machten die Patentverlängerungen mit 66 Fällen (Vorjahr 71) den Löwenanteil der Arbeit aus. Schliesslich wurden vier Streckenzeugnisse für anerkannte Schiffsführerzeugnisse aus Staaten ausserhalb des ZKR-Raums ausgestellt.



Interreg-Projekt CCP21 – Perspektiven für die internationale Fahrgastschifffahrt

Die Kabinenschifffahrt boomt: In den letzten fünf Jahren haben sich Reisefrequenz und Anzahl Schiffe von und nach Basel mehr als verdoppelt. Steigerinfrastrukturen, Verkehrserschliessung sowie die Gastbetreuung konnten mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten.

Im CCP21-Teilprojekt «Innovative river-cruising facilities» suchen die SRH nach Wegen, wie die Möglichkeiten und Bedürfnisse der Güter- und Fahrgastschifffahrt, die Anliegen der kantonalen Behörden sowie der Tourismus- und Messewirtschaft unter einen Hut gebracht werden können. Der Einbezug einer Begleitgruppe stellt sicher, dass das Projekt breit abgestützt ist.

Damit leisten die SRH einen Beitrag dazu, dass die Rahmenbedingungen für die internationale Fahrgastschifffahrt verbessert und standardisiert werden können und dabei den Ansprüchen der Partner Rechnung getragen wird.

RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

Für die trinationale Hafenkooperation RheinPorts stand das Berichtsjahr im Zeichen europaweiter Zusammenarbeit. Das Projekt Connecting Citizen Ports 21 zur Stärkung der Rolle der Häfen für Wirtschaft und Gesellschaft wurde weiter vorangetrieben. Im Teilprojekt von RheinPorts werden Grundlagen erarbeitet, wie für die Container-Terminals der RheinPorts-Häfen ein grenzüberschreitendes Netzwerk geknüpft werden kann und wie das Landlord-Modell in den RheinPorts-Häfen umgesetzt werden kann.

Im Herbst schlossen sich überdies neun oberrheinische Häfen zusammen, um im Rahmen des TEN-T-Programms der Europäischen Kommission die Vernetzung im multimodalen Güterverkehr am Oberrhein voranzutreiben. Auch hier engagieren sich die RheinPorts mit einer Stimme.

Logistikcluster Region Basel

In den Schwerpunktbereichen Bildung, Infrastruktur und Fläche sowie Umwelt hat der Logistikcluster 2012 vieles geleistet. So wurden eine Übersicht zu Logistik-Bildungsangeboten erstellt, ein Inputpapier zu den Ansprüchen und Herausforderungen der Logistikwirtschaft im Hinblick auf Flächenbedürfnisse erarbeitet und ein Leitfaden zu Grüner Logistik publiziert, der mit Praxisbeispielen und konkreten Hinweisen zur Emissionsvermeidung angereichert ist. Alle Papiere finden sich auf der ebenfalls neu kreierten Website www.logistikcluster-regionbasel.ch.

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat unter der Präsidentschaft Frankreichs traditionsgemäss die Frühjahres- und die Herbstplenartagung in Strassburg abgehalten.

Als internationale Organisation trägt die ZKR die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit in der Rheinschifffahrt, die Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich umfasst. Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit, soziale Belange und Umweltschutz sind die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstrassen. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

Eine Auswahl wichtiger Themen, über die die ZKR Beschlüsse fasste oder sich spezifisch dazu äusserte, soll hier kurz aufgelistet werden:

Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen

Die von der ZKR beschlossene Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Rheinschifffahrt dient der Ausrichtung künftiger Arbeiten der ZKR wie auch deren Abstimmung mit den in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen und Verbänden, wozu 2013 ein Runder Tisch vorgesehen ist.

Die strategischen Leitlinien der ZKR zur Reduzierung der Emissionen der Binnenschifffahrtsflotte stehen im Einklang mit denen der EK sowie anderer internationaler Organisationen. Die Strategie wie auch ein Grundlagenbericht sind auf der Webseite der ZKR verfügbar.



Nutzung von Flüssigerdgas in der Binnenschifffahrt

Anlässlich eines von der ZKR organisierten Runden Tisches im Herbst ist LNG (Liquified Natural Gas) eine wesentliche Rolle in der Energiestrategie der Binnenschifffahrt und ein grosses Potenzial als Transportgut zu erkannt worden. LNG eröffnet der Binnenschifffahrt zahlreiche Perspektiven. Seine Nutzung ermöglicht eine deutliche Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen bei gleichzeitiger konsequenter Senkung der Brennstoffkosten. Zudem stellt LNG eine ernsthafte Alternative zum Gasöl und für die Tankschifffahrt eine potentielle neue Ladungsart dar. Die ZKR räumt deshalb diesem Thema in ihrem Arbeitsprogramm hohe Priorität ein.

Übergangsbestimmungen zu den technischen Vorschriften

Das Gewerbe hat Probleme mit bestimmten Übergangsbestimmungen in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung. Die ZKR erklärt sich bereit, durch ihren Fachausschuss zu prüfen, die Frist bei besonders kostenintensiven Bestimmungen zu verlängern. Betroffen sind die Vorschriften für die Lichtdurchlässigkeit von Steuerhausfenstern, Ankern und Tagesausflugsschiffen.

Kooperation mit der Europäischen Kommission

Die Europäische Kommission (EK) hat Gespräche mit der ZKR über eine Vertiefung der Kooperation aufgenommen, um eine engere Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Organisationen der Binnenschifffahrt herbeizuführen. Die Grundsätze sollen in einem Grundlagenpapier verankert werden. Die EK hat Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten, der Donauanliegerstaaten sowie der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände bereits zu Gesprächen über den Inhalt einer neuen europäischen Richtlinie für die Befähigungen in der Binnenschifffahrt nach Brüssel eingeladen. Parallel hatte die ZKR die Bildung einer länderübergreifenden Sachverständigengruppe für die Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen beschlossen. Die Arbeiten sollen mit den Arbeiten der EK koordiniert werden.

Ausblick: Kongress «Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt»

Die ZKR wird am 3. und 4. Dezember 2013 in Strassburg unter französischer Präsidentschaft einen Kongress durchführen, der sich damit beschäftigen wird, wie Kompetenzen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt zusammengeführt werden können. Es werden soziale Fragen in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung behandelt, um die wichtige Rolle des fahrenden Personals und der Beförderer in diesem Zusammenhang hervorzuheben.



Güterverkehr

Mit einem Gesamtumschlag von 7,2 Mio. t konnten die Schweizerischen Rheinhäfen 2012 einen Zuwachs um knapp 27% verbuchen. Vor allem die Importverkehre entwickelten sich sehr gut. Verantwortlich dafür waren in erster Linie die Importe im Mineralöl-Sektor. Hier profitierte der Rhein von längeren Raffinerie-Ausfällen im Inland. Im Containerbereich wurde mit 102 240 TEU (+9,5%) das zweitbeste Resultat in der Geschichte der Rheinhäfen erzielt. Damit bestätigt sich der Wachstums-Trend bei den Containern.

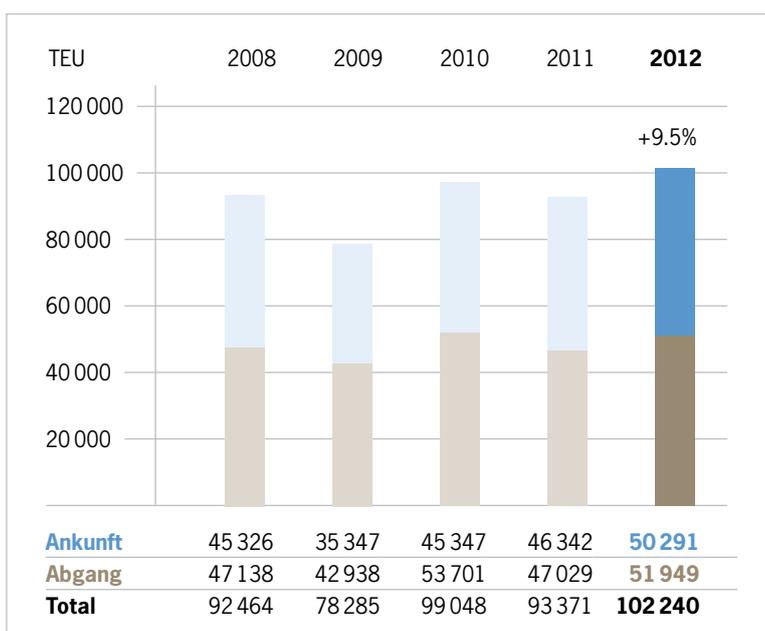
Beim Vergleich mit dem Vorjahr gilt es zu beachten, dass 2011 für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein ein aussergewöhnlich schwaches Jahr gewesen war. Trotzdem sind die Wachstumsraten im 2012 beachtlich. 7,2 Mio. t wurden letztmals 2008 in den Schweizer Rheinhäfen umgeschlagen. Ein deutlich besseres Ergebnis gab es letztmals vor zehn Jahren (2002: 8,25 Mio. t). Um ein besseres Importergebnis zu finden, muss man in der Statistik bis ins Jahr 2005 zurückgehen.

Containerverkehr

102 240 TEU wurden im Berichtsjahr über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt, was gegenüber dem Ergebnis von 2011 einer Steigerung um 9,5% gleichkommt. Auch dieses Resultat ist als ausserordentlich gut zu beurteilen. Ein höherer Containerumschlag hatte bislang nur im Jahr 2007 resultiert, als mit 104 366 TEU erstmals die 100 000er-Grenze überschritten worden war.

Damit festigen die Terminals in den Schweizerischen Rheinhäfen ihre Stellung als führende Containerumschlagsplattform der Schweiz auch in einer Phase der wirtschaftlichen Abschwächung.

Containerverkehr 2012



Ankunft voll

20'	12 249
40'	9 198
TEU	30 645

Ankunft leer

20'	3 016
40'	8 315
TEU	19 646

Abgang voll

20'	6 445
40'	12 288
TEU	31 021

Abgang leer

20'	11 302
40'	4 813
TEU	20 928

Total

20'	33 012	
40'	34 614	
TEU	102 240	+9.5%

Flüssige Treib- und Brennstoffe

55% aller Einfuhren via die Rheinhäfen sind Mineralölprodukte, und ebenfalls um 55% wuchs das Umschlagsvolumen in diesem Bereich. Die Zunahme ist damit hauptverantwortlich für den Gesamtzuwachs in der Berichtszeit.

Für diese Entwicklung ist vor allem das Geschehen bei den beiden inländischen Raffinerien ursächlich. Die Anlage in Cressier war im ersten Halbjahr vollständig geschlossen. Die Raffinerie in Collombey musste aus technischen Gründen einige Male heruntergefahren werden. Statt dass Rohöl via die Pipelines in die Raffinerien gepumpt und dort verarbeitet wurde, kamen in einem massiv höheren Masse bereits verarbeitete Produkte wie Diesel, Heizöl, Benzin oder Kerosin mit Schiffen über den Rhein.

Auch für den Rückgang im Exportbereich ist die Entwicklung in den Raffinerien massgeblich. Wird in den Anlagen nicht oder nur wenig gearbeitet, so fällt auch nur wenig bis kein schweres Heizöl an, welches ausgeführt werden muss. Die entsprechende Menge sank daher um 42,5%.

Trotz der damit verbundenen enormen Nachfragesteigerung kam es in der Schweiz zu keiner Zeit zu Versorgungsengpässen. Über die Öffnung der Pflichtlager musste nicht einmal nachgedacht werden. Rheinschifffahrt und Rheinhäfen konnten ihre Versorgungsrolle in dieser ausserordentlichen Situation also problemlos ausfüllen.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse/ Nahrungs- und Futtermittel

Die 2012 umgeschlagene Menge in diesem Segment entspricht einem durchschnittlichen Jahr. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist nur bedingt möglich, da die Importmengen 2011 durch sehr tiefe Zölle zum Jahresbeginn beeinflusst wurden. Im Jahresvergleich beträgt der Mengenrückgang gegenüber 2011 rund 7,2%. Im Vergleich zum Jahr 2010 beträgt die Abweichung jedoch nur 1,2%.

Feste mineralische Brennstoffe

Die Einfuhr von festen Brennstoffen lag mit 104 068 t zwar deutlich über dem Wert im Jahre 2011, als der Umschlag mit 83 534 t auf einen absoluten Tiefstand gesunken war. Entscheidend dürfte die 2012 verbesserte Baukonjunktur gewesen sein, da der Grossteil der Importe für die schweizerischen Zementwerke bestimmt ist.

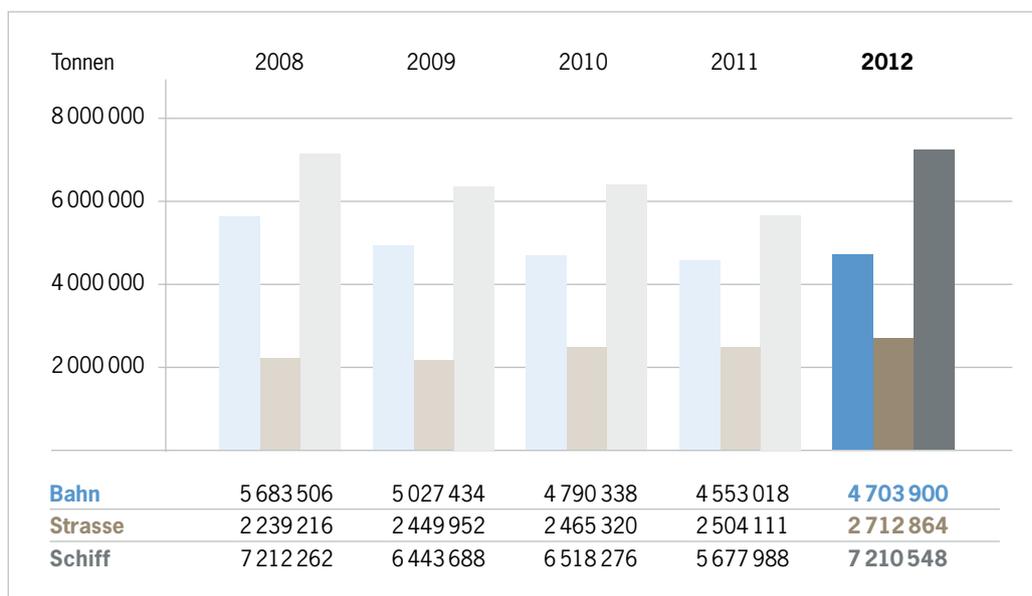
Eisen und Stahl

Beim Import in die Schweiz und beim Transitverkehr nach Italien sind weiterhin Rückgänge zu verzeichnen. Von 2010 auf 2011 hatte die Verminderung 30% betragen, nun ist die Importmenge von 438 210 t um 7,4% auf 405 859 t gefallen. Die per Schiff durchgeführten Exporte der schweizerischen Stahlwerke stiegen mit 110 000 t trotz des starken Frankens um 44% an.

Zellstoff und Chemische Produkte

Die Importe von Zellstoff und chemischen Erzeugnissen haben sich nach den vor allem im Jahre 2011 erfolgten Schliessungen und Redimensionierungen im Bereich der inländischen Papierfabriken weiter verringert. Der bis zum Jahre 2010 für den Hafenumschlag – vor allem in Birsfelden – bedeutende Sektor ist auf 262 000 t und damit auf einen Bruchteil früherer Werte zurückgegangen.

Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger



Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen (wasserseitiger Umschlag) 2012

	t	Δ
Ankunft	6 199 795	+31.5%
Abgang	1 010 753	+4.8%
Total	7 210 548	+27.0%

Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2012

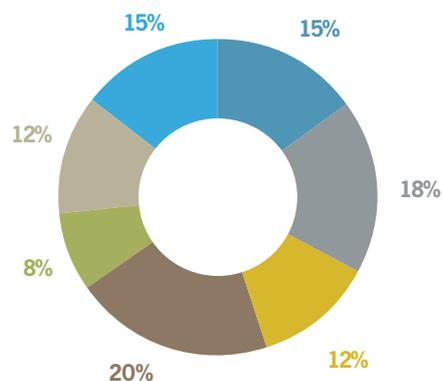
Abfuhr	t	Δ	Anteil
Bahn	3 566 102	+12.3%	59.7%
Strasse	2 403 794	+6.7%	40.3%
Total Abfuhr	5 969 896	+10.0%	

Zufuhr	t	Δ	Anteil
Bahn	1 137 798	-17.5%	78.6%
Strasse	309 070	+23.4%	21.4%
Total Zufuhr	1 446 868	-11.2%	

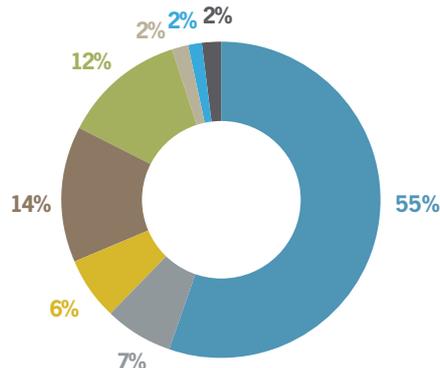
Zu- und Abfuhr	t	Δ	Anteil
Bahn	4 703 900	+3.3%	63.4%
Strasse	2 712 864	+8.3%	36.6%
Total	7 416 764	+5.1%	

Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

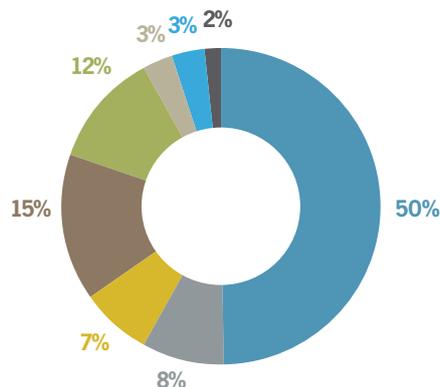
Ausfuhr in Tonnen	2012/t	2011/t	Δ
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	152 380	264 814	-42.5%
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	180 619	135 945	+32.9%
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	123 085	134 479	-8.5%
Steine, Erden und Baustoffe	204 972	136 732	+49.9%
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	81 806	99 128	-17.5%
Übrige Güter	122 273	97 798	+25.0%
Fahrzeuge, Maschinen etc.	145 618	95 340	+52.7%
Total	1 010 753	964 236	+4.8%



Einfuhr in Tonnen	2012/t	2011/t	Δ
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3 436 420	2 215 518	+55.1%
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	426 488	469 899	-9.2%
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	405 350	497 686	-18.6%
Steine, Erden und Baustoffe	863 320	530 701	+62.7%
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	760 337	753 279	+0.9%
Übrige Güter	107 482	90 396	+18.9%
Fahrzeuge, Maschinen etc.	96 332	72 739	+32.4%
Feste mineralische Brennstoffe	104 066	83 534	+24.6%
Total	6 199 795	4 713 752	+31.5%



Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2012/t	2011/t	Δ
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3 588 800	2 480 332	+44.7%
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	607 107	605 844	+0.2%
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	528 435	632 165	-16.4%
Steine, Erden und Baustoffe	1 068 292	667 433	+60.1%
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	842 143	852 407	-1.2%
Übrige Güter	229 755	188 194	+22.1%
Fahrzeuge, Maschinen etc.	241 950	168 079	+44.0%
Feste mineralische Brennstoffe	104 066	83 534	+24.6%
Total	7 210 548	5 677 988	+27.0%



Fahrgastschifffahrt

Kabinenschifffahrt

Das (hochgerechnete) Passagieraufkommen in der internationalen Fahrgastschifffahrt sank nur leicht um 1,7% und blieb damit auf einem hohen Niveau stabil. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Aufenthaltstagen, die ebenfalls leicht zurückgingen. Hingegen konnten mehr unterschiedliche Schiffe verzeichnet werden, deren Zahl stieg um 10,5% auf 84. Während der internationalen Uhren- und Schmuckmesse Baselworld haben sieben Hotelschiffe an den Steigern der Schweizerischen Rheinhäfen festgemacht (Vorjahr acht) und gesamthaft 64 Liegetage in Basel verbracht (Vorjahr 71 Liegetage). Zudem lagen drei Hotelschiffe an Steigern der Allmendverwaltung.

Regionaler Ausflugsverkehr

Eine erfreuliche Zunahme um fast 15 Prozent konnte die Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft verzeichnen. Zwischen Rheinfeldern und Basel wurden damit mehr als 100 000 Personen transportiert. Sowohl Kurs- als auch Charterfahrten wuchsen um rund 18 Prozent, während die Unterhaltungsfahrten leicht abnahmen (-1,5%). Spitzenreiter bleiben die fahrplanmässigen Kursfahrten, welche mit mehr als 68 000 Personen den Löwenanteil an Gästen befördern (66%).

Personenschifffahrt

Kabinenschiffsverkehr international

	2012	2011	Δ
Schiffe	84	76	+10.5%
Liegetage	585	601	-2.7%
Anzahl Fahrgäste*	106 798	108 684	-1.7%

* Hochrechnung unter der Annahme einer Auslastung von 85%

Regionaler Ausflugsverkehr, Anzahl Fahrgäste

	2012	2011	Δ
Kursfahrten	68 427	58 032	+17.9%
Unterhaltungsfahrten	16 028	16 280	-1.5%
Charterfahrten	18 295	15 397	+18.8%
Total	102 750	89 709	+14.5%

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2008–2012

Schiffe	2012	2011	2010	2009	2008
Güterschiffe	74	73	74	67	66
Schlepp- und Schubboote	7	7	6	5	5
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	6	6	6	7	9
– Kabinenschiffe	66	55	49	48	43
übrige Schiffe/Speziialschiffe	14	14	13	14	15
Total der Schweizer Flotte	167	155	148	141	138



Menschen und Geschichten



Haafemähli 2012

Das Haafemähli 2012 konnte dank freundlicher Unterstützung der Firma Birs Terminal in einer kurzzeitig leer stehenden Lagerhalle im Hafen Birsfelden stattfinden. In grossartigem Ambiente und bei hochsommerlichen Temperaturen genossen die rund 160 Gäste einen unterhaltsamen Abend, dessen Höhepunkt ein Podiumsgespräch zu den Perspektiven der Südhäfen Birsfelden und Auhafen war. Die Gemeindepräsidenten der Standortgemeinden, Claudio Botti und Peter Vogt, SVS-Präsident Ralph Lewin, BaselArea-Chefin Iris Welten, Infrapark-Leiter Renaud Spitz sowie Hafendirektor Hans-Peter Hadorn diskutierten Projekte wie die verbesserte Anbindung der Häfen ans Bahnnetz, eine neue wasserseitige Erschliessung des Infraparks Baselland oder die Einführung längerer Schiffe südlich der Mittleren Brücke. Fazit des Abends: Die Südhäfen haben ein

grosses Potential, insbesondere durch ihre Nähe zum Industriegebiet Schweizerhalle/ Infrapark und müssen dementsprechend als Wirtschaftsstandorte aktiv gepflegt werden.

Fotos von links oben nach rechts unten:
 Christoph Brutschin, Departementsvorsteher WSU Basel-Stadt und Verwaltungsratsmitglied SRH
 Dr. Ralph Lewin, Präsident SVS, und Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH
 Sabine Pegoraro, Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft
 Dr. Claude Janiak, Ständerat Kanton Basel-Landschaft, Sabine Pegoraro, Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft, und Jürg Degen, Landratspräsident Kanton Basel-Landschaft
 Martin Dätwyler, Handelskammer beider Basel/ Verwaltungsratsmitglied SRH, Peter Widmer, CEO Rhenus Alpina, Dr. Eva Herzog, Departementsvorsteherin Finanzdepartement Basel-Stadt
 Eric Nussbaumer, Nationalrat Kanton Basel-Landschaft, und Dr. Benedikt Weibel, Verwaltungsratspräsident SRH

Ein Besuchermagnet

Mit gewaltigen Kränen, beeindruckenden Schiffen und ihrem einzigartigen Hafeneeling sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein beliebtes Ausflugsziel. Vielleicht mit Ausnahme der Flughäfen ist man nirgendwo sonst in der Schweiz so nahe dran an der weiten Welt wie hier. 2012 besuchten mehr als 4700 Personen die Schweizerischen Rheinhäfen und liessen sich von unseren bewährten und erfahrenen Hafenguides Urs Vogelbacher, Bruno Sasse und Christian Baumann die Wunder und Fakten von Rheinschifffahrt und Hafenbetrieb zeigen.



Die drei Hafenguides Bruno Sasse, Christian Baumann und Urs Vogelbacher.

Begrüssung von Delegierten

Auch verschiedenen offiziellen Delegationen durften wir Bedeutung und Potential der Schweizerischen Rheinhäfen vermitteln. Dazu gehörten etwa der Gesamtregierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, Mitglieder der Schifffahrtsbehörde Shanghai oder die Bundeshausfraktionen der SP und der Grünen.



Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Hafen Birsfelden.



Die Shanghai Schifffahrtsbehörde zu Besuch im Hafen Basel-Kleinhüningen.



Fraktionsausflug der Grünen Schweiz: Ruth Gerber Obrecht, Vorstand Grüne Schweiz, Hafendirektor Hans-Peter Hadorn, Nationalrätin Maya Graf und alt Nationalrätin Anita Lachenmeier.

Pensionierung von Dr. Peter Reutlinger

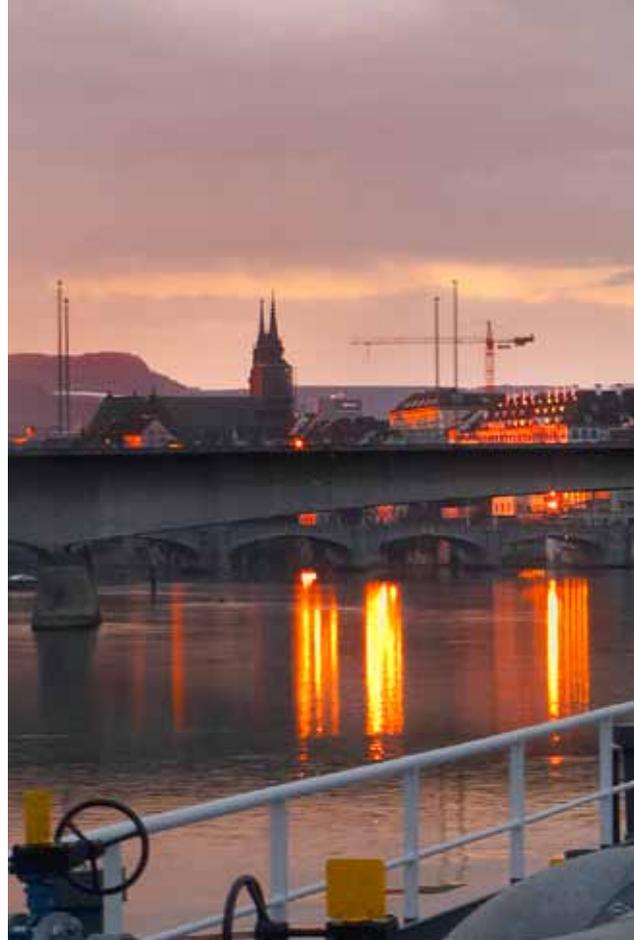
Rund drei Jahrzehnte leistete Dr. Peter Reutlinger wertvolle Dienste für die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen. Nach seinem Rechtsstudium an der Universität Basel (Lizentiat und Doktorat) und einem Abstecher in die Bankbranche in Zürich trat er als Adjunkt in die Rheinschiffahrtsdirektion Basel ein. Über die Jahre wurde er zum juristischen Gewissen in allen Fragen rund um die Rheinschifffahrt und hat sich dabei auch auf internationaler Ebene hohe Anerkennung erworben. In der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg ist er als Senior Experte gleichermassen gefragt wie geschätzt.



Ein grosses Anliegen war Peter Reutlinger stets die Entwicklung der Schiffsflotte unter Schweizer Flagge in Basel. Dabei gelang es ihm, den gesetzlichen Rahmen und die Internationalisierung der Kabinenschifffahrt so unter einen Hut zu bringen, dass sowohl die Qualität der Flagge wie auch die Flotte sich positiv entwickeln konnten. Daneben hat er als stellvertretender Direktor der Rheinschiffahrtsdirektion auch wichtige Führungsaufgaben übernommen.

Am 1. Februar 2013 ist Peter Reutlinger in den verdienten Ruhestand getreten. Verwaltungsrat und Direktion der SRH danken ihm herzlich für sein langjähriges Wirken und seinen grossen Einsatz und wünschen ihm alles Gute für den kommenden Lebensabschnitt. Weiterhin behalten wird er seine Funktion als Kommissar bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, eine Aufgabe, bei der er die laufende Periode noch abschliessen wird. Zudem wird Dr. Peter Reutlinger die SRH in weiteren Mandaten unterstützen, etwa beim Abfallübereinkommen CDNI, beim Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer CASS oder als Rechtsberater für Spezialfälle.

Bereits per 1. Januar 2013 erfolgte der Wechsel an der Spitze der Abteilung Schiffsregistrierung, Internationales und Recht (SIR), den Peter Reutlinger seit der Zusammenlegung der Häfen geleitet hat. Die Leitung der Abteilung übernimmt Alexandra Mungenast.



Fünf Jahre Schweizerische Rheinhäfen

Nach langjährigen Verhandlungen zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurden am 1. Januar 2008 die Rheinhäfen Baselland und die Rheinschiffahrtsdirektion Basel zu den SRH zusammengelegt. Wichtige Vorhaben im Bereich der Hafententwicklung haben in den vergangenen fünf Jahren grosse Schritte nach vorne gemacht – im Folgenden einige Highlights aus fünf Jahren SRH.

Mai 2009

Gründung der Arbeitsgemeinschaft Rhein-Ports Basel-Mulhouse-Weil an der Transport- und Logistikmesse in München.

Oktober 2009

Verabschiedung des Schifffahrtsberichts des Bundes durch den Bundesrat, in dem die Schweizerischen Rheinhäfen mit dem Prädikat «Häfen von nationaler Bedeutung» bedacht werden.

Juli 2010

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und der Verwaltungsrat der SRH schaffen die Grundlage für eine Zusammenarbeit im Hinblick auf eine abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung im Hafen Kleinhüningen. Voraussetzung für die schrittweise Neunutzung



zung der Rheinufer sind zukunftsgerichtete Ersatz- bzw. Entwicklungsstandorte für die bestehende Container-, Silo- und Recycling-Logistik.

1. Januar 2011

Zusammenlegung der Hafenbahnen Basel-Stadt und Baselland zur Hafenbahn Schweiz AG.

Einführung des internationalen Abfallübereinkommens CDNI auf dem Rhein.

25. Januar 2011

Start der gemeinsamen Planung SRH/SBB Cargo für das Containerterminal Basel Nord mit drittem Hafenbecken.

Frühjahr 2011

Ansiedlung des Montagewerks der ABB mit wasserseitiger Hafenlogistik im Hafen Birsfelden.

Juli 2011

Kooperationsvertrag der SRH mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein, der die Grundlagen für das gezielte Ausschöpfen von Synergien im Infrastrukturbereich und Optionen für Ersatzstandorte der Recycling-Logistik am Westquai in Kleinhüningen schafft.

2011

Start der Planungen zur engeren Vernetzung des Auhafens mit dem Infrapark Baselland bzw. mit dem Industriegebiet Schweizerhalle. Schwerpunkte bilden einerseits die verbesserte bahnseitige Vernetzung, andererseits die direkte wasserseitige Anbindung des Infraparks mit einer neuen Umschlagsstelle.

März 2012

Einführung des automatischen, GPS-gestützten Identifikationssystems AIS zur Regelung des Schiffsverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Juni 2012

Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit dem Hafen Rotterdam zur abgestimmten Entwicklung der zunehmenden Containerverkehre zwischen den beiden Häfen.

Oktober 2012

Erweiterung der Anlegestellen des Passagierbootterminals St. Johann für 135m-Kabinenschiffe (bisher 110m).

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2012

Unternehmungserfolg leicht gesteigert

Allgemein

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen wurde einerseits von der positiven Ertragsentwicklung bei der Arealbewirtschaftung und den Hafengebühren sowie andererseits von der bevorstehenden Pensionskassensanierung massgeblich beeinflusst. Der Unternehmenserfolg (nach Rückstellungen) konnte gegenüber dem Vorjahr um 4,2% gesteigert werden.

Ertrag

Die positive Entwicklung der Erträge aus der Arealbewirtschaftung sind auf Zinsanpassungen bei den Baurechtsverträgen sowie auf höhere umschlagsabhängige Baurechtszinsen zurückzuführen. Die Zunahmen der Erträge aus den Hafengebühren (+9,2% im Vergleich zu 2011) resultieren im Wesentlichen aus der positiven Entwicklung des Gesamtumschlages in den Rheinhäfen und aus den negativen Sondereffekten aus dem Vorjahr (lang anhaltende Niedrigwasserperioden und die Havarie auf dem Rhein in Deutschland).

Aufwand

Der Personalaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um rund 1,5% zu. Die Veränderung lässt sich im Wesentlichen auf die gewährten Erfahrungsstufenanstiege im Rahmen des Personalrechts des Kantons Basel-Landschaft zurückführen.

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

Die Steigerungen im Informatikbereich sind mit der Umstellung auf Windows 7 und auf Microsoft Office 2010 zu begründen, was zu einem erhöhten Support- und Schulungsbedarf geführt hat.

Der Beratungs- und Entwicklungsaufwand beinhaltet zu einem wesentlichen Teil die Planungskosten für das Projekt Basel-Nord. Der Rückgang des Mehrwertsteueraufwandes ist auf Sondereffekte aus dem Vorjahr 2011 zurückzuführen.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen liegen weitgehend auf dem Niveau der Vorjahre.

Investitionen

Folgende Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2012 vorgenommen:

- Verlegung Anlegestelle St. Johann
- Sanierung Berme Einfahrt Hafenbecken 2
- Automatisches Identifikationssystem für die Grossschifffahrt auf dem Rhein
- Projektierung Hafenbecken 3/Basel Nord
- Erweiterung und Integration der statistischen Erfassung des Hafenumschlages und der Hafengebühren in die bestehende SAP-Landschaft
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafens (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Umstellung der IT-Infrastruktur auf Windows 7 und Office 2010
- Diverse kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2012 wurden gesamthaft rund 2 430 TCHF investiert.

Ergebnis

Der Unternehmenserfolg der Schweizerischen Rheinhäfen konnte trotz der Rückstellung von 600 TCHF zur Sanierung des Vorsorgewerks der Schweizerischen Rheinhäfen bei der basellandschaftlichen Pensionskasse gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Der Erfolg lag vor Bildung der allgemeinen Reserve rund 4,2% bzw. 296 TCHF über dem Vorjahresergebnis.

Erfolgsrechnung 2012

	Anmerkung im Anhang	2012 CHF	2011 CHF
Arealbewirtschaftung	10	13 624 776	13 281 880
Hafenabgaben		5 253 855	4 810 268
Übrige betriebliche Erträge		1 901 861	1 979 667
Finanzertrag		152 081	172 304
Betriebsertrag		20 932 573	20 244 119
Personalaufwand	8	-4 338 655	-4 284 362
Abschreibungen	11	-4 265 453	-4 086 658
Reise- und Repräsentationsspesen		-71 313	-72 858
Verwaltungsrat		-78 881	-88 667
Infrastrukturaufwand		-1 834 671	-1 862 181
Fahrzeuge		-143 996	-182 143
Sachversicherungen		-68 194	-63 282
Energie und Wasser		-348 554	-342 920
Entsorgungsaufwand		-110 799	-121 400
Büromaterial und Drucksachen		-48 400	-38 012
Telefon, Fax und Porti		-97 499	-105 305
Beiträge an Organisationen		-199 539	-205 949
Informatik		-328 513	-251 310
Beratung und Entwicklung		-404 774	-385 739
Werbung und Kundenbetreuung		-215 942	-213 406
Übrige betriebliche Aufwendungen		-24 530	-19 216
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-350 178	-413 733
Betriebsaufwand		-12 929 890	-12 737 142
Betriebserfolg		8 002 682	7 506 976
Finanzaufwand		-	-400 000
Rückstellung Pensionskassenmassnahmen		-600 000	-
Unternehmenserfolg		7 402 682	7 106 976

Bilanz 2012

	Anmerkung im Anhang	2012 CHF	2011 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		17 671 706	15 241 259
Forderungen gegenüber Dritten		2 198 526	1 919 725
Forderungen gegenüber Nahestehenden		65 920	50 000
Andere Forderungen		8 129	48 582
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	49 953	124 594
Umlaufvermögen		19 994 234	17 384 160
Beteiligungen	2	2 527 553	2 030 001
Darlehen	3	29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	4	1 157 372	1 108 704
Mobile Sachanlagen	5	2 692 040	2 149 721
Immobilie Sachanlagen	6	43 829 022	46 253 075
Anlagevermögen		80 164 897	81 500 411
Total Aktiven		100 159 131	98 884 572
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 172 618	2 201 736
Andere Verbindlichkeiten		31 123	85 128
Passive Rechnungsabgrenzung	7	185 000	220 000
Rückstellungen	8	1 407 000	667 000
Fremdkapital		3 795 742	3 173 865
Dotationskapital	9	87 443 438	87 443 438
Allgemeine Reserven		1 510 000	1 160 000
Gewinnvortrag		7 268	292
Unternehmenserfolg		7 402 682	7 106 976
Eigenkapital		96 363 389	95 710 707
Total Passiven		100 159 131	98 884 572

Anhang

	2012 CHF	2011 CHF
Rechnungslegung		
Die Rechnungslegung erfolgt im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft sowie in Anwendung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni 2006, §26 Verwendung des Jahresergebnisses.		
Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR		
Brandversicherungswerte der Sachanlagen Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.	33 083 000	32 278 000
Risikobeurteilung Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat haben sich (basierend auf einer Risikomatrix) mit den für die Erstellung der Jahresrechnung wesentlichen Risiken auseinandergesetzt und wo notwendig die erforderlichen Massnahmen beschlossen.		
Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz		
1 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	49 953	124 594
Aktive Rechnungsabgrenzungen	49 953	124 594
2 Beteiligungen		
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (37,66%)	1 527 552	1 030 000
Hafenbahn Schweiz AG (100%)	1 000 000	1 000 000
Einfache Ges. Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz (30%)	1	1
Beteiligungen	2 527 553	2 030 001
Die Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH wurde im Geschäftsjahr 2012 erhöht.	497 552	-
3 Darlehen		
Zusammensetzung: Darlehen Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
Darlehen	29 958 910	29 958 910
4 Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Zusammensetzung: Immaterielle Wirtschaftsgüter	1 211 832	1 108 704
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 211 832	1 108 704
Entwicklung: Buchwert am Jahresanfang	1 108 704	298 083
Investitionen des Geschäftsjahres	461 202	1 269 655
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-412 534	-459 034
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 157 372	1 108 704

	2012 CHF	2011 CHF
5 Mobile Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	1 437 154	1 113 294
Schiffe und Boote	859 520	817 484
Anlagen im Bau	395 366	218 943
Mobile Sachanlagen am Jahresende	2 692 040	2 149 721
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	2 149 721	2 205 308
Investitionen des Geschäftsjahres	1 015 917	245 189
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-473 601	-300 776
Mobile Sachanlagen am Jahresende	2 692 038	2 149 721
6 Immobile Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Liegenschaften	3 482 880	3 363 468
Quaianlagen	13 435 532	13 788 559
Kunstabauten	6 053 147	7 157 470
Strassen und Wege	5 597 021	5 695 373
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	15 272 121	16 248 205
Immobile Sachanlagen am Jahresende	43 840 701	46 253 075
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	46 253 075	47 934 866
Investitionen des Geschäftsjahres	955 265	1 645 057
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 379 318	-3 326 848
Immobile Sachanlagen am Jahresende	43 829 022	46 253 075
7 Passive Rechnungsabgrenzung		
Mehrwertsteuer	100 000	100 000
Sozialversicherungen	-	100 000
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	85 000	20 000
Passive Rechnungsabgrenzungen	185 000	220 000
8 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	366 000	386 000
Rückstellung Pensionskasse	800 000	200 000
Übrige Rückstellungen	241 000	81 000
Rückstellungen	1 407 000	667 000
9 Dotationskapital		
Zusammensetzung:		
Dotationskapital Schweizerische Rheinhäfen	57 484 528	57 484 528
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
Dotationskapital	87 443 438	87 443 438

	2012 CHF	2011 CHF
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
10 Arealbewirtschaftung		
Baurechtszins Dritte	10 385 031	10 042 135
Baurechtszins Hafentbahn Schweiz AG	3 239 745	3 239 745
Arealbewirtschaftung	13 624 776	13 281 880
11 Abschreibungen		
Abschreibungen immaterielle Wirtschaftsgüter	412 534	459 034
Abschreibungen mobile Sachanlagen	473 601	300 776
Abschreibungen immobile Sachanlagen	3 379 318	3 326 848
Abschreibungen	4 265 453	4 086 659

Weitere Anmerkungen zur Jahresrechnung 2012

- 1 Die Schweizerischen Rheinhäfen halten eine Beteiligung von 30% an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz». Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.
- 2 Die Bewirtschaftung der Hafentareale erfolgt gemäss Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006 §§ 3, 4 und 7.
- 3 Der Stand des Vorsorgewerks der Schweizerischen Rheinhäfen, welche der Basellandschaftlichen Pensionskasse (BLPK) angegliedert sind, wies zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses 2012 einen Fehlbetrag von CHF 1 111 400 auf (Vorjahr CHF 1 296 200). Dies entspricht einem Deckungsgrad von 86%. Gemäss Informationsschreiben der BLPK vom 1. März 2012 hat der Regierungsrat des Kantons Baselland dem Landrat eine Vorlage zur Reform und Sanierung der BLPK unterbreitet. Aus dem Informationsschreiben geht hervor, dass die Forderung der Pensionskasse aus Ausfinanzierung per Stichtag 31.12.2012 CHF 1 939 300 beträgt. Dieser Forderung stehen in der Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen Rückstellungen in Höhe von CHF 800 000 per 31.12.2012 gegenüber. Da die Reform- und Sanierungsvorlage von den politischen Gremien noch nicht beschlossen worden ist und die Ausgestaltung der Sanierung noch mit einer wesentlichen Unsicherheit behaftet ist, hat der Verwaltungsrat darauf verzichtet, die im Informationsschreiben genannte Forderung aus Ausfinanzierung bereits auf den Bilanzstichtag per 31.12.2012 vollumfänglich zurückzustellen.

Vorschlag zur Gewinnverwendung 2012

	2012 CHF	2011 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	7 268	292
Unternehmungsgewinn	7 402 682	7 106 976
Bilanzgewinn	7 409 951	7 107 268
Vorschlag zur Gewinnverwendung:		
Zuweisung an allgemeine Reserven	370 000	350 000
Gewinnablieferung an die Kantone		
Basel-Landschaft und Basel-Stadt	7 000 000	6 750 000
Vortrag auf neue Rechnung	39 951	7 268

Infrastrukturrechnung 2012

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 sowie für die Gewährleistung der Sicherheit der Grossschifffahrt.

in T-CHF	2012	2011
Ertrag aus umschlagsbezogenen Hafenabgaben (Umschlagsbetriebe)	5 254	4 810
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	-1 948	-2 255
Deckungsbeitrag 1	3 306	2 555
Abschreibungen	-3 321	-3 359
Deckungsbeitrag 2	-15	-804
Verwaltungsaufwand	-365	-429
Ergebnis	-380	-1 232

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 Hafeninfrastrukturrechnung werden die zurechenbaren Aufwendungen für Informatik, Finanzen, Direktion, Versicherungen und übrige Verwaltungskosten sowie die anteiligen Aufwendungen für Kommunikation zugewiesen.

Entgangene Opportunitätserträge der Eigner Kantone für alternative Nutzung der Hafenareale

Bei einer anderweitigen Nutzung der Fläche, welche heute durch Hafenlogistik und Verkehr genutzt wird, könnten die Eigner Kantone deutlich höhere Erträge erzielen (z.B. für Gewerbe- oder Wohnflächen). Die entgangenen Opportunitätserträge belaufen sich für das Hafenareale auf 20–30 Mio. CHF p.a. (je nach Nutzungsmix).

Bericht der Revisionsstelle



Tel. 061 317 37 77
Fax 061 317 37 88
www.bdo.ch

BDO AG
Münchensteinerstrasse 43
4052 Basel

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und dem Staatsvertrag 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 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag.



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht zu vereinbarenden 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, 24. April 2013

BDO AG

Roland Stoffel

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

Luca Fornasiero

Zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

Jahresrechnung

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

Organe

Verwaltungsrat

Dr. Benedikt Weibel, Präsident

Peter Zwick †, 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 Administ-
ration

Peter Sauter, Leiter Schifffahrts-
projekte und Institutionen

Roland Blessinger, Leiter Schiff-
fahrt und Hafенbetrieb

Sabine Villabruna, Leiterin Areale
und Hafенbahnen

Dr. Peter Reutlinger, Rechts-
konsulent, Leiter Schiffsregis-
trierung, Internationales und
Recht

Revisionsstelle

BDO AG, Basel



Impressum

Redaktion:

Schweizerische Rheinhäfen

Konzeption und Realisation:

VischerVettiger Kommunikation
und Design AG, Basel

Druck:

reinhardt Druck Basel

Fotos:

Schweizerische Rheinhäfen, z.V.g.

Eberhard AG/Manfred Richter,

S. 8 Alain Fiechter

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

