

PORT OF
SWITZERLAND

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2014





Inhalt

Schwerpunkte 2014

Auf dem Weg zu Basel Nord	4
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	6

Aktivitäten im Jahr 2014

Hafenentwicklung Schweizerische Rheinhäfen	12
--	----

Panorama

50 Jahre Rheinschiffahrts-Erfahrung verlassen die SRH	21
---	----

Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr: Erneut Rekordumschlag im Containerverkehr – Rückgang beim Mineralöl	22
Fahrgastschiffahrt	27

Finanzen	28
-----------------	-----------

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

Schweizerische Rheinhäfen im Fokus der Öffentlichkeit



Liebe Leserin, lieber Leser

Mit 123 494 TEU (Containereinheiten) konnten die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im Berichtsjahr den Import/Export-Umschlag im Containerverkehr um 5,1 % auf Rekordniveau steigern. Das erneute Spitzenergebnis stärkt die Rheinhafenterminals weiter und bekräftigt den Handlungsbedarf zum Ausbau der Umschlagskapazitäten beim schiffsseitigen Containerumschlag in Kleinhüningen und Basel Nord.

Gewichtsmässig betrachtet sank der Umschlag gegenüber 2013 um gut 12 % auf 6 Mio. t, was auf Sonderfaktoren im Bereich Mineralöl zurückzuführen ist (siehe S. 23). Für 2015 ist aufgrund der Schliessung der Inlandraffinerie im Wallis ein Wiederanstieg im Mineralölumschlag zu erwarten, da die Lücke zu einem grossen Teil durch Importe via Rheinhäfen geschlossen wird.

Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Partnerfirmen investierten im Berichtsjahr mehrere Millionen Franken in den Erhalt und die Modernisierung der Hafenanlagen. Im Hafen Birsfelden wurde 2014 eine Schiffsbeladeanlage für Recyclinglogistik der Firmen Eberhard Recycling AG und Ultra-Brag AG in Betrieb genommen. Swissterminal AG investierte in die Sanierung der Kranbahn. Die SRH erneuerten unter anderem die Infrastruktur der Schleuse Süd in Birsfelden.

Auf politischer Ebene gelangte im Berichtsjahr das revidierte Gütertransportgesetz in die parlamentarische Beratung der nationalen Verkehrscommission. Die Kommission überwies dabei zuhanden des Plenums einen Antrag zur Schaffung einer klaren gesetzlichen Grundlage für die Mitfinanzierung von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr durch den Bund. Dieser Schritt dient auch der Möglichkeit des Bundes, das Hafenbecken 3 bzw. die Schiffszufahrt für das Trimodale Containerterminal Basel Nord mitzufinanzieren.

Das Berichtsjahr stand im Zeichen des grossen, dreitägigen Hafenfestes im Stadthafen Kleinhüningen. Mit 100 000 Besucherinnen und Besuchern, 73 «Beizli» und Ständen, Schiffsparaden, einer Schiffsausstellung, Demonstrationen des Feuerlöschbootes «Christophorus» sowie einem reichhaltigen Konzert- und Sportprogramm zeigten sich die SRH und die vielen Partner als offene und kreative Gastgeber. Bei der offiziellen Feier zum Inkrafttreten des Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und der Volksrepublik China und beim Besuch der CVP/EVP-Bundeshausfraktion durften die SRH zwei Mitglieder der Landesregierung im Hafen begrüessen.

Unser grosser Dank gilt unseren Hafenpartnern, Behörden auf allen Stufen und den Mitarbeitenden für die konstruktive und wertvolle Zusammenarbeit.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Auf dem Weg zu Basel Nord

Planungen zum trimodalen Terminal Basel Nord gefestigt

«Ich bin guten Mutes, dass wir eine Lösung finden», betont Bundesrätin Doris Leuthard zur Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des neuen Hafenebeckens für das trimodale Containerterminal Basel Nord im SRF-Interview zum Auftakt des Hafenfestes im September 2014.

Es bestehen keine Zweifel, dass es sich um eine nationale Infrastruktur handelt, und es wichtig für die Zukunft ist, über die Rheinhäfen eine optimale Feinverteilung der Container in die Schweiz zu gewährleisten. Einzig besteht Unklarheit über die gesetzliche Grundlage, damit der Bund mit Direktinvestitionen in den Hafen die für die Zukunft wichtigen Infrastrukturen schaffen kann, um mehr Container über den Rhein in die Schweiz zu bringen. Doch auch der Weg zur Lösungsfindung ist erarbeitet: Im Rahmen des neuen Gütertransportgesetzes sollen die gesetzlichen Grundlagen für den Bau von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr geklärt werden. Um das Ziel der optimalen Vernetzung des Containerverkehrs auf dem Rhein mit der Schweizer Schieneninfrastruktur zu erreichen – aber auch zur langfristigen Sicherung des Hafenstandortes Kleinhüningen – unterstützen die Schweizerischen Rheinhäfen den Antrag.



Anforderungen der Branche aufgenommen

Mit dem Puls an der Branche konnten die Planungen des trimodalen Containerterminals Basel-Nord weiter gefestigt sowie viele Ideen und Forderungen aufgenommen werden: Strassenspediteure haben Ein- und Ausfahrprozesse optimiert, Eisenbahnunternehmen Prozesse zur Zugabwicklung eingebracht, die Containerschiffahrt An- und Ablegemanöver im neuen Hafenecken unter die Lupe genommen und Containerreedereien das Leercontainermanagement spezifiziert. Diese und noch viele weitere Inputs konnten in zahlreichen Gesprächen und Arbeitsgruppensitzungen eingefangen werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen bedanken sich gemeinsam mit SBB Cargo bei allen, die im 2014 den sehr offenen und intensiven Prozess mitgestaltet haben. Die Projektpartner sind überzeugt, dass sich die im laufenden Prozess investierte Zeit langfristig auszahlt und das Layout mit den Anforderungen der Branche optimiert werden konnte.



Visualisierung des Hafenbeckens 3 mit dem trimodalen Terminal Basel Nord

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben den für die weiteren Planungsschritte notwendigen Ingenieurauftrag, der die Planungen vom Vorprojekt bis zum Auflageprojekt begleiten soll, im Sommer öffentlich ausgeschrieben und im Herbst an die Ingenieurgemeinschaft dsp Ingenieure & Planer AG, Ingenieurbureau Heierli AG und IUB Engineering AG vergeben. Das Layout der Anlagen wird nun in Interaktion zwischen den unterschiedlichen Anforderungen geplant, abgeglichen und optimiert: Für die Prüfung und Optimierung der nautischen Anforderungen wurde die gesamte Fahrt vom Rhein bis in das neue Hafenbecken im Flachwasserfahrersimulator SANDRA aufgebaut. Die Fahrten im Simulator konnten bestätigen, dass die Ein- und Ausfahrt mit dem längsten Einzelfahrzeug von 135m in allen Belegungssituationen im Hafenbecken ohne Probleme möglich sind. Auch eine mögliche Verlänge-

rung der Schiffe in Zukunft auf 150m stellt keine Hürde in der Ein- und Ausfahrt dar. Aber nicht nur die nautischen Aspekte sondern die gesamten Terminalabläufe werden im Rahmen einer dynamischen Simulation überprüft, damit eine optimale Abstimmung des Layouts mit den Suprastrukturen (Portalkräne, Containeryard) und den Anforderungen der Verkehrsträger als Kunden stattfinden kann. Einen weiteren Schwerpunkt in den Arbeiten bilden die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit: Das Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes ist ein wertvoller Trockenwiesen und -weidenstandort und als solcher im nationalen Inventar des Bundes aufgenommen. Es gilt daher mit den Umweltfachplanern den Eingriff zu vermindern und die durch das Projekt belegten Flächen mit Ausgleich- und Ersatzmassnahmen zu kompensieren.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Schweizerische Rheinhäfen in aller Munde

Die Schweizerischen Rheinhäfen waren im Jahr 2014 buchstäblich in aller Munde. Mit dem grossen Hafenfest mit 100 000 Besucherinnen und Besuchern, Spezialsendungen des Schweizerischen Fernsehens und von 3sat über den Hafen sowie den Besuchen von Bundesrätin Doris Leuthard und Bundesrat Johann Schneider-Ammann konnten sich die Schweizerischen Rheinhäfen mehrmals einer breiten Öffentlichkeit zeigen und auf die Bedeutung des einzigen Hafens der Schweiz aufmerksam machen.

Das Berichtsjahr stand ganz im Zeichen des grossen Hafenfestes, welches vom 12. bis 14. September 2014 im Stadthafen Basel-Kleinühningen stattfand. Im Zuge der Berichterstattung über das anstehende Hafenfest weckten die Schweizerischen Rheinhäfen auch das Interesse von diversen Medien, Behörden und Institutionen. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit nahm damit im Berichtsjahr eine einzigartige Stellung ein, die in dieser Form sicher als einmalig zu betrachten ist.

Zu Beginn des Jahres waren die Themen der neuen Betreiberin des Restaurants Dreiländereck und die geplante Korrektur der Schifffahrtsrinne unterhalb der Schleuse Birsfelden stark präsent. Mit der Pressekonferenz zum Hafenfest im März 2014 zeigte sich erstmals das grosse Interesse der regionalen und nationalen Medien an diesem Ereignis. Der Fernsehsender 3sat produzierte im April eine Reportage über die Schweizerischen Rheinhäfen, die in der Sendung «SCHWEIZWEIT» ausgestrahlt wurde. In der Woche des Hafenfestes strahlte SRF «Schweiz aktuell» eine Spezialsendung mit täglichen Livebeiträgen aus den Schweizerischen Rheinhäfen aus. Mit zwei Sonderbeilagen in der Handelszeitung und der Basellandschaftlichen Zeitung waren die Schweizerischen Rheinhäfen auch in den Printmedien aktiv. Schliesslich erlangte der Hafen mit der Bergung des gekenterten schwimmenden Gerätes, der «Merlin», im Oktober letztmals im Berichtsjahr grosse Aufmerksamkeit.



Rheinhafen Spezialsendung von SRF «Schweiz aktuell»



Gut besuchtes Hafenfest

Das Ziel der Schweizerischen Rheinhäfen, mit dem Hafenfest den Bekanntheitsgrad des Hafens und die volkswirtschaftliche Bedeutung einer breiten Öffentlichkeit aufzuzeigen, kann rückblickend gesehen, als erfüllt beurteilt werden. Das Hafenfest mit seinen 73 «Beizli» und Ständen fand ein grosses Publikum. Die diversen Besichtigungsmöglichkeiten, die Schiffsparade, die Schiffsausstellung, Hafenkranführungen, Demonstrationen des Feuerlöschbootes «Christophorus», Hafenbahnführungen und vieles mehr waren sehr beliebt. Auch die Sport-Darbietungen im Hafenbecken 2 mit Fly- und Wakeboarding sowie BMX Jumps beeindruckten mit ihren «stylishen» Sprüngen.



Bundesrätin Doris Leuthard eröffnete mit dreimaligem Läuten der Schiffsglocke das Hafenfest offiziell. Ein Fleut (Schiffshupe)-Konzert und der Auftritt des Seemannschores «Störtebeker» und der bundesrätliche Gruss «Allzeit gute Fahrt» sorgten für den ersten Höhepunkt des Hafenfestes. Die Openair-Konzerte mit Marc Sway, 2raumwohnung, Ira May & The Seasons waren zweifellos eine Hauptattraktion des Hafenfestes und sorgten für einen vollen Konzertbereich. Den Abschluss des Konzertreigens machte Michèle mit dem Hafenfest-Song «Into Your Arms».





Impressionen vom Hafenfest
12. bis 14. September 2014





Prominente Gäste

Neben dem Hafenfest konnten die Schweizerischen Rheinhäfen an weiteren Anlässen hochkarätige Gäste im Hafen begrüßen. Im Juni 2014 besuchte die Bundeshausfraktion der CVP/EVP mit (wiederum) Bundesrätin Doris Leuthard den Hafen Basel-Kleinmünchen. Einen Monat später fand die Offizielle Feier zum Inkrafttreten des Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und der Volksrepublik China in Anwesenheit von Bundesrat Johann Schneider-Ammann am Ufer des Hafenbeckens 1 statt. Schliesslich beehrte der Chef der Armee, Korpskommandant André Blattmann, im Herbst den Hafen anlässlich der Jahrestagung der ausländischen Militär-Attachés.



März 2014: Im Rahmen der Städtepartnerschaft Basel-Shanghai unterzeichneten die Schweizerischen Rheinhäfen eine Absichtserklärung zur verstärkten Kooperation mit der Hafenbehörde Shanghai. Die Absichtserklärung beinhaltet den gegenseitigen Informationsaustausch in Fragen der Binnenschifffahrt, Umwelt und Technik. Für den Hafen Shanghai ist zudem die Thematik der Hinterlandanbindung (Bahn) bedeutend.



Bundesrätin Doris Leuthard spricht zur Eröffnung des Hafenfests über die nationale Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen.



20. März 2014: Besuch von Vertretern des Hafens Antwerpen in den Schweizerischen Rheinhäfen. Hafenrundfahrt auf der «Lai da Tuma».



3. Juli 2014: Hafenrundfahrt mit dem Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg Winfried Kretschmann. Anwesend auch Vertreter der Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.



1. Juli 2014: Offizielle Feierlichkeiten zur Inkraftsetzung des Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und der Volksrepublik China mit Bundesrat Johann Schneider-Ammann.



2. Oktober 2014: Der Chef der Armee, Korpskommandant André Blattmann, besucht die Schweizerischen Rheinhäfen in Begleitung von Militär-Attachées aus aller Welt.

Hafenentwicklung

Bauliche und betriebliche Tätigkeiten

«Im Hafen sei wenig los» hört man ab und zu. Dass dem bei weitem nicht so ist, zeigt der Bericht über die baulichen und betrieblichen Tätigkeiten 2014. Die Schweizerischen Rheinhäfen und ihre Partnerfirmen haben im Berichtsjahr mehrere Millionen Franken in den Erhalt und die Erneuerung der Hafeninfrastrukturen investiert.

Im Hafen Birsfelden hat auf der Parzelle von Ultra-Brag AG die Firma Eberhard Recycling AG eine Schiffsbeladeanlage für die Recyclinglogistik in Betrieb genommen. Anlagenwert: 1 Mio. Franken. Mit der Anlage können Stauemissionen erheblich reduziert werden. Weiter wurde das Schleusenwärterhaus des Kraftwerks Birsfelden totalsaniert. Das Ziel, die Arbeitsplätze auf einen modernen Standard zu heben, wurde umgesetzt. Investition der SRH: 500 000 Franken.

An der Grenzstrasse in Kleinhüningen erneuerten die SRH den Strassenbelag (2. Etappe). Swissterminal AG bietet seit dem Berichtsjahr die Lagerung von Gefahrgutcontainern an, der dafür notwendige Bau eines Havariebeckens wurde fertiggestellt. Zudem wurden Investitionen zur Kranbahnsanierung getätigt.

Aus dem «Masterplan Uferböschung Häfen Süd» wurde für zwei Teilprojekte die Umsetzung beschlossen. 2015 wird die Planung zur Böschungserneuerung im südlichen Teil des Auhafens zwischen U-B Kran und Steiger Florin/Clariant sowie die Böschungssicherung durch Dalbenschläge im Warteraum zwischen Birsfelden und Auhafen konkretisiert.





Die Auhafenzufahrtsstrasse vom Kreisel bis zum Hafentor wurde von den SRH im Baurecht vom Kanton Basel-Landschaft übernommen. Damit gehen die Erneuerungskosten neu zu Lasten SRH und die Planungshoheit ging an die SRH über. Durch Verbreiterung der Strasse und Bau einer Stützmauer konnten das LW-Parkplatzangebot um 6 Stellplätze ausgebaut werden. (Investitionssumme 250 000 Franken). Die Belagssanierung der Auhafenzufahrtsstrasse vom Kreisel bis Strasse 2 wurde termingerecht ausgeführt, der Deckbelagseinbau wird im ersten Quartal 2015 erfolgen (Investitionssumme 1.1 Mio. Franken).

In Kleinhüningen konnte mit dem Cateringunternehmen Schubkraft GmbH eine neue Mieterin für Events und Anlässe im Gebäude Dreiländereck gefunden werden.



Arealentwicklung Häfen

Die Areale im und rund um den Hafen entwickeln sich stetig. Im Berichtsjahr wurde die Analyse «Rahmenbedingungen und Vorarbeiten für die Hafententwicklung am Standort Dreiländereck/Hafeneinfahrt» abgeschlossen. Im zeitlichen Planungsablauf sind stabile Ergebnisse für die Projekte «trimodales Terminal Basel Nord» und «Zukunft Hafenbahnhof Kleinhüningen» von zentraler Bedeutung, bevor städtebauliche Entwicklungen konkretisiert werden können. Die Ergebnisse der Analyse sichern den Hafenbetrieb und dienen als Planungsgrundlage für zukünftige kantonale Studien und 3Land-Planungen.

Im Auhafen Muttenz ist im Rahmen der Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft eine Teilzonenrevision der Gemeinde Muttenz in Vorbereitung, die eine planungsrechtliche Grundlage für einen wasserseitigen Umschlag als trimodale Erschliessung des Industriegebiets Schweizerhalle (Infrapark Baselland) vorsieht. Die öffentliche Planaufgabe wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.

Mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein im Dezember 2014 gewann auch der Rheinhafen Kleinhüningen an Erreichbarkeit. Kulturell fanden im Berichtsjahr zwei Grossanlässe von Dritten im Hafen statt. Die Kunstmesse SCOPE ART FAIR und die kunstvollen Darbietungen von «CYCLOPE» waren an der Uferstrasse zu bestaunen. Die intensive Zusammenarbeit mit zahlreichen vorbereitenden Gesprächen zeigte eine positive Wirkung, die publikumsintensiven Veranstaltungen verliefen ohne Störung des Hafenbetriebs.

Verflüssigtes Erdgas (LNG) in der Rheinschifffahrt

Die Nutzung von LNG (Liquefied Natural Gas) als Energieträger gewinnt in der Binnenschifffahrt eine immer grössere Bedeutung. LNG ermöglicht den umweltfreundlicheren Antrieb von Binnenschiffen zu einem günstigen Preis. Derzeit fahren bereits fünf LNG-betriebene Schiffe auf dem Rhein, weitere sind geplant. Im Hafen Kleinhüningen konnte der LNG-betriebene Koppelverband EIGER-NORDWAND der Danser Group bereits begrüsst werden.

Die SRH beteiligen sich am internationalen LNG-Masterplan für Rhein-Main-Donau zur Vorbereitung und Vornahme der gesetzlich notwendigen Risikoermittlungen zu Transport, Umschlag und Lagerung von LNG. Diverse Investoren haben ihr Interesse am Bau eines Terminals oder einer Bunkerstation in den Rheinhäfen bekundet. Im Rahmen des Masterplanprojekts werden Standorte auf ihre Eignung für den LNG-Umschlag untersucht.

Die SRH beteiligen sich mit 275 000 Euro an diesem Projekt und erhalten einen 50-prozentigen Zuschuss von der Regio Basiliensis mit Unterstützung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie des Bundes.



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 war am Hafenfest mit einem Informationsstand präsent. Dabei konnte sich RheinPorts einer breiten Öffentlichkeit bekannt machen und auf die Bedeutung der trinationalen Zusammenarbeit hinweisen. Der Informationsstand stiess auf grosses Interesse und wurde rege frequentiert.

Im Berichtsjahr lagen die konzeptionellen Arbeiten für den Aufbau einer gemeinsamen IT-Plattform zur schiffsseitigen Vernetzung der Containerterminals von Birsfelden – Kleinhüningen – Weil am Rhein – Ottmarsheim im Rahmen des Interreg-Projektes «Connecting Citizen Ports 21» im Fokus. Das Konzept konnte Ende 2014 abgeschlossen werden und wird ab 2015 schrittweise umgesetzt. Damit können Planbarkeit, Effizienz und Verlässlichkeit der Containertransporte sowohl für Verladewirtschaft und Kundenschaft als auch für Terminals und Schiffsoperatoren verbessert werden.



Der Europäische Verband der Binnenhäfen (EFIP: European Federation of Inland Ports) wählte Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH, zu ihrem Präsidenten für eine Amtszeit von 2 Jahren. Rede anlässlich dem 20-jährigen Jubiläum des Verbandes in Brüssel.



Logistikcluster Region Basel

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind Partner des Logistikcluster Region Basel. Auch in diesem Jahr fanden verschiedene Veranstaltungen und Aktivitäten statt. Das vierte Cluster-Forum war erneut hervorragend besucht. Zudem war der Logistikcluster mit einem Stand am Hafenfest und an der Logistikmesse «Pack&Move» in Basel präsent.

An einem Podium im Rahmen des vierten Cluster-Forums während der Logistikmesse «Pack&Move» diskutierten hochkarätige Vertreter aus der Transport- und Logistikbranche über die Zukunft des Logistikstandortes Schweiz. Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes stand dabei im Fokus. Der Logistik Cluster Region Basel setzt sich für eine starke Logistikbranche in der Region ein und unterstützt das Projekt des trimodalen Containerterminals Basel Nord.

Am Hafenfest vom 12. bis 14. September 2014 war der Logistik Cluster Region Basel mit einem Informationsstand und einem Wettbewerb vertreten.



Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Ein dreimonatiger Lehrgang eines Mitarbeiters an der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg führte im Berichtsjahr zu einem neuen Kapitel in der Weiterbildung. Die täglichen Hafенrundgänge und Stichproben auf löschenden Tankschiffen blieben trotzdem Routine. Überwachungsaufgaben im Zusammenhang mit Untiefen, Hochwasser, Brückenbau, Gewässerverschmutzungen, Havarie und diversen Wasserbaustellen kamen zum Teil zeitaufwändig hinzu. Die gemeinsamen Kontrollen mit der deutschen Wasserschutzpolizei haben sich weiterhin gut bewährt. Es hat sich bestätigt, dass mit der täglichen Präsenz der Schiffahrtspolizei das Einhalten der Umschlagsvorschriften deutlich besser geworden ist. Herausforderungen waren landseitig der Bermenunterhalt, die Sauberkeit und Ordnung während des Umschlags von Trockengütern. Die Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten verlief planmässig.

Das Berichtsjahr war geprägt durch mehrere grössere Ereignisse. Zu nennen sind die Mehrfachhavarie mit einem Baggerschiff und zwei Fahrgastschiffen, eine anhaltende Untiefe im Unterwasserbereich der Schleuse Birsfelden und der Birmündung. Weiter die unterschiedlichen Verkehrsführungen im Zusammenhang mit der Sanierung der alten Eisenbahnbrücke in Basel.

Im 2014 waren diverse Überwachungsaufgaben in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Basel-Stadt bei Anlässen auf dem Rhein, wie «Vogel Gryff», 1. August-Feier und der Ruderveranstaltung «Basel Head», zu tätigen. Im Sommer wurde ein Sicherheitsdispositiv für die Rheinschwimmer gemeinsam mit der Kantonspolizei und der Grenzwa- che während mehreren Wochen und zum offiziellem Rheinschwimmen betrieben. Bei Gewässerverschmutzungen erhielten die SRH massgebliche Unterstützung durch die Feuerwehr und die Kantonspolizei Basel-Landschaft.

Die wiederum von der SRH eingesetzte Überwachungsfirma hat in den Sommermonaten mit ihren Kontrollgängen zusätzlich für Sicherheit und Nachtruhe im Stadthafen Kleinhüningen gesorgt. Erfreulicherweise gab es keine Reklamationen betreffend Hafенlärm von der Grenzacher Seite.

Feuerlöschboot BL

Das Feuerlöschboot hatte im Berichtsjahr 5 Einsätze. Das Jahr 2014 war geprägt durch einen einmonatigen Werftaufenthalt in Speyer (Deutschland) bei der Schiffswerft Braun.

Bei diesem Aufenthalt ist ein Nachtsichtgerät und eine zentrale Bilgenlenzanlage eingebaut worden. Der Explosionsschutz zum befahren von Bereichen, in denen sich gefährliche Gase befinden, ist weiter verbessert und auf den neusten Stand gebracht worden.





Die Bergungsarbeiten der «Merlin» konnten nach zweiwöchigen Arbeiten am 23. Oktober 2014 abgeschlossen werden.

Revierzentrale stark gefordert

Das Berichtsjahr war geprägt von grossen Ereignissen, welche die Mitarbeiter der Revierzentrale stark gefordert haben. Die Havarie der Merlin und Olympia am 4. August 2014 haben über einen Zeitraum von zwei Monaten besondere Massnahmen in der Verkehrsleitung erfordert. Über mehrere Wochen waren die Mitarbeiter der SRH aufgrund der Sicherungs- und Bergungsarbeiten stark gefordert.

Am 23. Oktober 2014 ist die SG Merlin nach erfolgreicher Bergung im Hafen Kleinhüningen eingetroffen. Bei der Havarie und Bergung sind bis zum Abschluss der Arbeiten keine Personen verletzt worden. In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt Basel-Stadt konnte das neue Fächerecholotsystem auf dem Mehrzweckboot Attila erfolgreich auch an diesem Einsatz teilnehmen. Das neue Fächerecholotsystem ergibt präzise dreidimensionale Ansichten des Flussgrundes im Bereich Basel und konnte schon mehrmals hilfreich eingesetzt werden.

Weitere Grossanlässe waren das Hafenfest im September 2014 und der OSZE-Anlass im Dezember 2014. Die Vorbereitung und die Umsetzung dieser Anlässe hat sehr viel Zeit in Anspruch genommen. Die Revierzentrale musste aufgrund der drei Grossereignisse mehrere Wochen rund um die Uhr und am Wochenende besetzt werden.

Das erste Containerschiff mit LNG (Flüssigerdgas)-Antrieb MS EIGER ist erfolgreich umgebaut worden und konnte am Hafenfest besichtigt werden. Das erste rein mit LNG angetriebene Doppelhüllentankschiff «Greenstream» war im November 2014 in Birsfelden.

Auf personeller Ebene wird weiter am Generationenwechsel gearbeitet. Im Berichtsjahr haben drei Mitarbeiter die Abteilung altershalber verlassen und es sind zwei neue hinzugekommen. Die Auszubildenden, die 2013 ihre Ausbildung zum Matrosen begonnen haben, durchlaufen erfolgreich ihre Ausbildung und haben einige mediale Aufmerksamkeit erhalten.

Schiffsregistrierung, Internationales, Recht

Die Aufgaben der SRH umfassen neben der Bearbeitung von personen- und schiff-fahrtsbezogenen Dokumenten wie Schifferdienstbücher, Bordbücher, Ölkontrollbücher und Patente auch die Behandlung von Gesuchen zur Erteilung einer Arbeits- und Kurzaufenthaltsbewilligung EU/EFTA. Im Rahmen einer Vorprüfung reichen die Schweizer Reedereien für das nautische Personal neben dem Gesuch zusätzlich Kopien des Schifferdienstbuches ein, anhand dessen die gewünschte nautische Funktion auf dem Rhein überprüft wird. Ferner wird vom Arbeitgeber eine Bestätigung über ausreichende Sprachkenntnisse gefordert.

Nach Beurteilung dieser beiden erwähnten Punkte erfolgt die Weiterreichung der Dokumente an das zuständige Amt des jeweiligen Kantons. Dort wird das Dossier geprüft und die endgültige Entscheidung über die Erteilung der Aufenthaltsbewilligung getroffen. Im Jahre 2014 konnten von insgesamt 62 gestellten Gesuchen 55 positiv beurteilt werden.

Für alle Schiffe, die im Schweizer Rheinregister eingetragen sind, wird eine Rheinschiff-fahrtszugehörigkeitsurkunde (RZU) ausgestellt, die dem Schiff den Einsatz auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen ermöglicht. Aufgrund diverser Marktsituationen besteht bei vielen Reedereien die Veranlassung, die Schiffe auch auf anderen Gewässern einzusetzen. Damit das Schiff dennoch im Rheinregister verbleiben kann und keine neue Immatrikulation im entsprechenden Land vornehmen muss, hat das Bundesgesetz über das Schiffsregister eine spezielle Regelung vorgesehen. Betroffene Reedereien können ein schriftliches Gesuch beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) in Bern einreichen, in dem in ausreichender Art und Weise dargelegt werden muss, weshalb das Schiff weiterhin im bestehenden Rheinregister eingetragen bleiben soll, aber tatsächlich nicht auf dem Rhein eingesetzt wird. Auf Empfehlung der für die Schiffsregistrierung zuständigen Abteilung wird das Gesuch vom EJPD abschliessend beurteilt. Im vergangenen Jahr wurden 6 Gesuche (Vorjahr: 4) bewilligt.

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2010–2014

Schiffe	2014	2013	2012	2011	2010
Güterschiffe	70	69	74	73	74
Schlepp- und Schubboote	9	6	7	7	6
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	6	6	6	6	6
– Kabinenschiffe	99	77	66	55	49
übrige Schiffe/Spezialschiffe	11	12	14	14	13
Total der Schweizer Flotte	195	170	167	155	148

Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 266 Bewilligungen (Vorjahr 185) erteilt und in Rechnung gestellt:

- 35 Anlässe im Hafengebiet
- 45 Diverses (Film-/Fotoaufnahmen, Übungen etc.)
- 17 Gefahrgutumschlag inkl. Feuerwerke
- 110 Fahrgastschiffahrt/Saison
- 8 Fahrgastschiffahrt/Messe
- 17 Nautisch
- 7 Personentransporte
- 15 Überlänge (Schubverbände)
- 3 Sonderbewilligungen (Nutzung Plattformen etc.)
- 9 Wassersportliche Veranstaltungen

Vorfälle und Verfahren

23 aufwändige Ereignisse

- 8 Havarie und Sachbeschädigungen
- 5 Gewässerverschmutzungen
- 2 Verletzung der Meldepflicht
- 2 Unerlaubte Abfallentsorgung im Hafen
- 3 Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht
- 1 Unerlaubtes Fahren
- 1 Nicht betriebsfähiges Schiff
- 1 Verdacht auf Ladungsdiebstahl

Strassenverkehr und Hafengebiet

- 77 Ordnungsbussen, ruhender Strassenverkehr im Hafengebiet BL
- 71 Verwarnungen, Parkieren ohne Parbewilligung im Hafen BS
- 9 Anträge auf Überweisung wegen Falschparkens im Hafengebiet BS
- 3 Anträge auf Überweisung wegen illegaler Sprayereien
- 24 Schriftliche Verwarnungen an Schiffsbesatzungen für div. geringfügige Übertretungen
- 10 Gemeinsame Kontrollen mit der WSP Vogelgrun (DE) bis Rheinfelden
- 40 Schiffe wurden auf Funktion Fleute getestet, bezüglich Sicherheit für die Rheinschwimmenden
- 34 Patentkontrollen auf Tank- und Gütermotorschiffen

Entsorgungsleistungen BIBO REGIO

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 436 (Vorjahr 425) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen zwischen Rheinfelden und Huningue (F) bzw. Weil am Rhein (D) entsorgt.

Gemäss CDNI Teil A wurden dabei 1057m³ (Vorjahr 1019m³) flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsfälle sowie 20.8t (Vorjahr 21.3t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen.

Gemäss CDNI Teil B sammelte BIBO REGIO 5.6t (Vorjahr 0.0t) Abfälle aus dem Ladungsbereich ein. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 8.8t (Vorjahr 12.9t). Gesamthaft wurden 6.8m³ (Vorjahr 6.2m³) Altöl von den kantonseigenen Garagenbetrieben Basel-Stadt übernommen.

Es wurden 229m³ separiertes Altöl (Vorjahr 259m³) übernommen und von der Altola AG in Olten via Tanklastwagen zur Entsorgung abgeführt.





Aktivitäten Hafenbahn Schweiz AG

Wichtigstes Datum für die Schweizer Bahnwelt war 2014 mit Sicherheit der 9. Februar: Die Schweizer Stimmbevölkerung beschloss mit 62% Ja-Stimmen ein Ja zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI. Sowohl die Finanzierung wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur werden damit neu geregelt: Aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF werden Betrieb und Unterhalt wie auch der künftige Ausbau finanziert. Ausbaumassnahmen werden dabei nun alle 4 bis 8 Jahre vom Parlament beschlossen.

Für die Hafenbahn als Infrastruktur von nationaler Bedeutung ändert sich dabei, dass jetzt auch die Infrastrukturen aller anderen Bahnen (nicht nur diejenige der Hafenbahn) in der Schweiz ausschliesslich vom Bund finanziert werden. Die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Bahnen sind daher neu zu organisieren, da Ausbauprojekte ausschliesslich über die STEP Ausbauschritte finanziert werden. Auf Basis der neuen Abläufe zur Umsetzung von FABI wurden bereits im 2014 die Budgetierungen für die Leistungsperiode 2017–2020 berechnet. Die Hafenbahn plant in diesem Zeitraum neben dem rollenden Programm zur Erneuerung der Geleise und Weichen den Ersatz der Stellwerkanlagen in Birsfelden sowie die Realisierung des Verbindungsgleises zwischen Auhafen und dem Areal Schweizerhalle.

Die Planungen für den Ersatz der Stellwerkanlagen in Kleinhüningen bis Ende 2016 laufen nach Plan: Im November 2014 konnten die Planungen vom Bundesamt für Verkehr genehmigt werden, so dass nun mit Hochdruck an den Detaillierungen gearbeitet wird, mit dem Ziel, die Ausschreibung 2015 auf den Markt bringen zu können.

Durch die Einführung der neuen Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung, Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung überarbeitete die Hafenbahn ihr Sicherheits-Management-System (SMS), um in allen Prozessen die national und europaweit gesetzten Sicherheitsstandards nachweisen und vor allem auch im Arbeitsalltag anwenden zu können. Bedingt durch die Verordnung des Bundesamtes für Verkehr gestaltete die Hafenbahn auch die Kooperationsvereinbarungen mit den Hafenfirmen neu, welche mit eigenen Werklokomotiven und Rangierpersonal auf dem Netz der Hafenbahn Leistungen erbringen. Oberstes Ziel für die Hafenbahn bleibt es, einen sicheren Bahnverkehr mit einem einfachen und effizienten Regime anbieten zu können, damit die Güter an den Verladestellen auf die Schiene gehen. Diese logistische Entscheidung wird hier im Hafen getroffen.



50 Jahre Rheinschiffahrts-Erfahrung verlassen die SRH



Fritz Hodel (im Bild links) und Bernhard Isenschmid, zwei Namen, welche für die Geschichte und den Erfolg der Rheinschiffahrt und der Schweizerischen Rheinhäfen in den letzten Jahrzehnten stehen, gehen nach je 25 Jahren Dienst von Bord. Die Geschäftsleitung der SRH ist den beiden «Seemännern» zu grossem Dank verpflichtet.

Fritz Hodel, geboren am 24. Juni 1954, trat seinen Dienst beim damaligen Hafenamtsamt 1991 an. Von 1969 bis 1972 absolvierte Fritz Hodel auf dem Schulschiff «LEVENTINA» bei der Schweizerischen Reederei AG die Ausbildung zum Schiffsjungen und war bis 1974 als Matrose und Steuermann auf verschiedenen Schiffen im Einsatz. Von November 1975 bis Mai 1976 war Hodel in der Hochseeschiffahrt tätig, wo er als Deckhand auf der MS Calanda begann und bis zum Vollmatrosen befördert wurde.

1976 kehrte Fritz Hodel zurück auf den Rhein und seine Nebenflüsse und erlangte 1977 das Rheinschifferpatent. 1980 wurde er zum Schiffsführer befördert. Seine profunden Kenntnisse über die Rheinschiffahrt erlangte Hodel als Schiffsführerablöser auf zahlreichen Schiffen verschiedenster Gattung bei der Schweizerischen Reederei AG und Neptun AG.

Nach Erwerb verschiedener Patente und einer Lehrmeisterausbildung an der Schifferschule Basel war Fritz Hodel zeitweise auch als selbständiger Lotse zwischen Basel und Rheinfelden engagiert. In seinen 25 Jahren bei den Schweizerischen Rheinhäfen als Abteilungsleiter Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht war Fritz Hodel stets ein leidenschaftlicher und pflichtbewusster Mitarbeiter mit einem

Adlerauge für die Sicherheit der Binnenschiffahrt. Ende Dezember 2014 trat Fritz Hodel seinen wohlverdienten Ruhestand an.

Bernhard Isenschmid, geboren am 3. Januar 1954, begann seine Tätigkeit im Jahr 1991 beim damaligen Hafenamtsamt als Aussendienstbeamter und übernahm dann 1999 als Schiffsführer den BIBO REGIO. Vor seinem Antritt absolvierte Bernhard Isenschmid von 1970 bis 1973 eine Lehre als Schiffsjunge bei der damaligen Schweizerischen Reederei AG. Nach zahlreichen Fahrten auf dem Rhein und nach bestandener Prüfung erwarb Bernhard Isenschmid 1977 das Rheinschifferpatent. Als Steuermann mit Patent stand er viele Jahre auf Tankschiffen und Motorschubleichtern am Ruder im Einsatz, bis er 1985 zum Schiffsführer befördert wurde. Bis 1991 war Bernhard Isenschmid bei der 1975 fusionierten Schweizerischen Reederei AG und Neptun AG tätig.

In seiner Funktion als Schiffsführer BIBO REGIO begleitete Bernhard Isenschmid die Einführung und Entwicklung des Bilgenentölungsbootes, welches für die Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsabfällen sowie im Ereigniseinsatz noch heute tätig ist. Zum umfangreichen Tätigkeitsgebiet Isenschmids gehörten auch der Dienst auf der Revierzentrale, Pikettdienst und die interne Ausbildung in allen Belangen des BIBO REGIO.

Als Sachverständiger der Schiffahrtsuntersuchungskommission Basel sowie der Prüfungskommission Rheinschiffahrt, jeweils zusammen mit Fritz Hodel, hat Bernhard Isenschmid dank seines breiten Wissens und seiner umfangreichen Erfahrungen, geschätzte Dienste geleistet. Auch Bernhard Isenschmid hat auf den 31. Dezember 2014 seinen Ruhestand angetreten.

Die Geschäftsleitung dankt Fritz Hodel und Bernhard Isenschmid für Ihre langjährige Tätigkeit zum Wohle der Binnenschiffahrt und wünscht Ihnen für den 3. Lebensabschnitt viel Glück und Gesundheit.

Güterverkehr: Erneut Rekordumschlag im Containerverkehr – Rückgang beim Mineralöl

Containerverkehr

Mit 123 494 TEU im Gesamt-Containerumschlag Schiff und Bahn wurde 2014 erneut ein Spitzenergebnis erreicht. Gegenüber dem Vorjahreswert entspricht dies einer Steigerung von 5.1%. Der bahnseitige Anteil des Containerumschlags im Import/Export betrug gut 19 000 TEU.

Schiffsseitig wurden im Berichtsjahr 104 482 TEU über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Gegenüber den 104 945 TEU des Vorjahres – damals ein neuer Allzeit-Rekord – kann von einer sehr konstanten Entwicklung (-0,4%) und einem ausgezeichneten Ergebnis gesprochen werden. Erst zum dritten Mal nach 2007 und 2013 wurde die 100 000-TEU-Marke deutlich geknackt.

Betrachtet man den einkommenden und den ausgehenden Verkehr separat, so zeigen sich im Importverkehr gegenüber 2013 nur wenige Veränderungen zum Vergleichsjahr. Der einkommende Verkehr blieb mit 57 226 TEU gegenüber den 56 929 TEU des Vorjahres mit einem «Plus» von 0,5% praktisch konstant. Die Menge der ausgehenden Container verringerte sich 2014 dagegen von 48 016 auf 47 256 TEU um 1,6%. Dies ist allerdings ausschliesslich auf die Menge der abgehenden leeren Container zurückzuführen: diese sank von 15 858 auf 13 482 TEU. Der Leercontainer-Verkehr ist von den Unternehmen in den hiesigen Häfen nicht zu beeinflussen; es handelt sich um Behälter, welche die Seeredereien marktbedingt zum Einsatz in Fernost oder Amerika abrufen. Der eigentliche Exportverkehr – also die Menge der verladenen vollen Container – nahm von 32 158 auf 33 774 TEU und damit um 5% zu.

Der reine Importverkehr – also die einkommenden vollen Container – blieb mit 34 862 TEU gegenüber dem sehr starken Ergebnis von 2013 (34 797 TEU) konstant, was zweifellos als erfreulich zu qualifizieren ist.

Durchaus optimistisch blickt die Containerschifffahrt ins 2015. Der gegenüber dem Euro starke Schweizer Franken hat zwar auch in diesem Bereich Einflüsse, allerdings nicht nur negative. Zwar fällt ein grosser Teil der Erträge in Euro an, während etwa die Lohnkosten der in der Schweiz domizilierten Unternehmen weitgehend in Franken bezahlt werden. Die in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagenen Container haben Ursprung oder Bestimmungsort aber zum überwiegenden Teil nicht im EU-Raum, sondern in Fernost oder dem amerikanischen Kontinent, so dass eher der Dollar-Kurs relevant ist. Auch ist zu vermuten, dass Schweizer Exporteure aufgrund des schlechten Währungsverhältnisses zum Euro sich nun vermehrt um Geschäfte im «Dollar-Raum» Asien und Amerika bemühen werden, was wiederum der in diesen Bereichen hauptsächlich tätigen Containerschifffahrt zusätzlichen Auftrieb geben dürfte.

Ankunft voll

20'	13 732
40'	10 565
TEU	34 862

Ankunft leer

20'	2 756
40'	9 804
TEU	22 364

Abgang voll

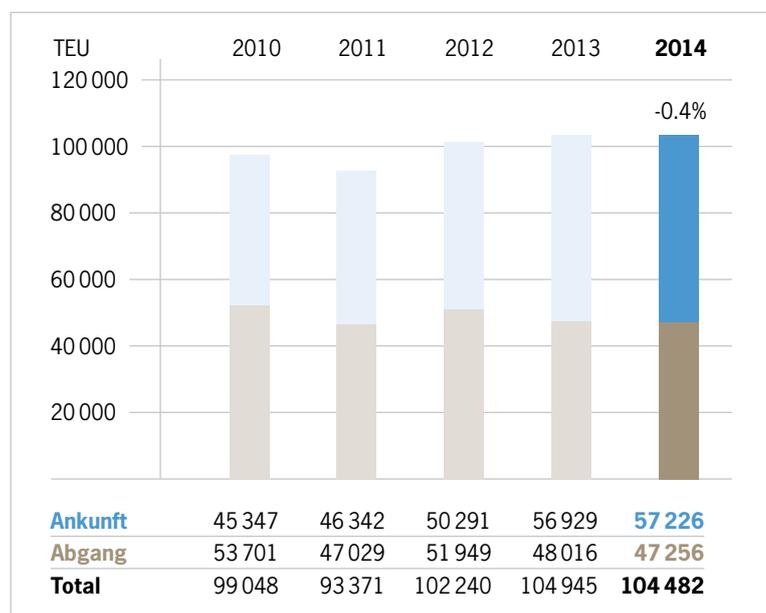
20'	7 440
40'	13 167
TEU	33 774

Abgang leer

20'	7 970
40'	2 756
TEU	13 482

Total		Δ%
20'	31 898	
40'	36 292	
TEU	104 482	-0.4%

Wasserseitiger Containerverkehr 2014





Flüssige Treib- und Brennstoffe

Der Bereich flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt mit einem Anteil am Total von 39% auch weiterhin die bedeutendste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen. Damit ist auch klar, dass es in der Umschlagsbilanz der Häfen sofort und deutlich spürbar wird, wenn sich in dieser Sparte Veränderungen ergeben. So auch im Jahr 2014: Dieser Sektor ist zum überwiegenden Teil für die Verminderung des Gesamtumschlags verantwortlich.

2,32 Mio.t wurden in dieser Sparte 2014 in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. Gegenüber den 3,30 Mio.t des Vorjahres entspricht dies einer Verminderung um knapp 30%. Der – deutlich wichtigere – Import sank von 3,0 Mio.t auf 2,1 Mio.t und damit um 31%. Die Verminderung der Exporte via Rheinhäfen nahm um gut 20% von 311 000 auf 248 000t ab. Hierbei handelt es sich um Schweröle aus den einheimischen Raffinerien, die hier nicht weiterverarbeitet werden können und deshalb exportiert werden.

Die Gründe für diesen massiven Rückgang sind vielfältig. Zum einen musste aufgrund des eher milden Winters 2013/14 weniger Heizöl importiert werden. Zum anderen arbeiteten 2014 beide inländischen Raffinerien normal. 2012 waren zeitweise beide Betriebe «down», worauf der Verkehrsträger Rhein in die Bresche sprang und den inländischen Markt mit den zusätzlich benötigten Importen versorgen konnte. Da dies teilweise zu länger laufenden Verträgen führte, konnten

die Umschlagsfirmen in den Basler Häfen auch im 2013 noch von dieser Entwicklung profitieren. Diese Volumen fehlten im 2014, da beide Raffinerien normal arbeiteten.

Weiter zum Rückgang des Imports von Mineralölprodukten führte die Erhöhung der CO²-Abgabe beim Heizöl auf den 1. Januar des Berichtsjahres. Die Konsumenten füllten die Tankanlagen logischerweise noch vor dem 31. Dezember 2013, was die Importe in den ersten Monaten 2014 nahezu versiegen liess.

Auch wenn der Anteil des Bereichs Mineralölprodukte am Gesamtumschlag des Hafens um rund zehn Prozentpunkte zurückgegangen ist, bleibt dieser Sektor der wichtigste in den Schweizerischen Rheinhäfen. Dies dürfte auch in Zukunft so bleiben, selbst wenn aufgrund verschiedener Faktoren (verbrauchsärmere Motoren, Ersatz von Ölheizungen durch Alternativformen, Förderung erneuerbarer Energien etc.) der Verbrauch insbesondere von Heizöl und Benzin weiter abnimmt. Der voranschreitende Konsolidierungsprozess des europäischen Raffineriemarktes infolge der anhaltend schlechten Raffineriemargen hat nämlich nun auch die Schweiz erreicht. Die Betreiber der Raffinerie im Wallis haben angekündigt, den Betrieb nach dem ersten Quartal 2015 einstellen zu wollen. Dies wird die Bedeutung des Rheins und der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen für die Marktversorgung

weiter stärken und dafür sorgen, dass ab 2015 wieder mit Umschlagsergebnissen in diesem Bereich in der Grössenordnung zwischen 3,5 Mio. bis 4,0 Mio.t zu rechnen sein wird.

Baustoffe, Eisen und Stahl, chemische Produkte

Einen enormen Zuwachs erfuhren die Importe von Baustoffen. Dies hängt mit der starken Bautätigkeit in der Region, aber auch darüber hinaus, zusammen.

Die Einfuhr von Eisen, Stahl und NE-Metallen liegen mit 354 737 Tonnen um 1,5 % leicht über der Vorjahresmenge. Zur Stabilisierung haben vornehmlich die Importe in die Schweiz und Transporte in den grenznahen Raum beigetragen, während der Transitverkehr über die Rheinhäfen nach Italien nach wie vor auf sehr tiefem Niveau liegt.

Die über die Rheinhäfen abgewickelten Exporte von Stahlprodukten aus der Schweiz in den EU-Raum liegen mit einer leichten Steigerung von 2,2 % auf 72 110 Tonnen ebenfalls leicht höher. Diese Konstanz ist angesichts der starken Konkurrenz im EU Raum und der Frankenstärke bemerkenswert.

Bei den in Containern hauptsächlich im Export verladenen chemischen Produkte lag das Total von 147 290 t minim über dem Rekordwert von 2013.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse / Nahrungs- und Futtermittel

Die Steigerung im 3. Quartal bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen von 26 % hat sich im 4. Quartal nicht mehr fortgesetzt. Im Gegenteil, im 4. Quartal gingen die Importe um 30 % zurück, was im Vergleich zum Vorjahr 32 000 t entspricht. Gründe für diesen starken Rückgang waren die gute Inlandernte und die hohen Importzölle, welche die Einfuhren hemmten.

Im 2013 wurden die Zölle per 1. Dezember reduziert, was zu hohen Importen Ende Jahr führte, im 2014 hingegen blieben die Zölle bis Ende Jahr auf hohem Niveau bestehen und wurden erst jetzt per 1. Februar 2015 reduziert. Diese Fiskalpolitik verhinderte die prognostizierte Erhöhung der Importe von Mahlgetreide

Auch bei den Nahrungs- und Futtermitteln hatte die Inlandernte sehr grossen Einfluss auf die Importmengen. Aufgrund des feuchten Wetters ergab die diesjährige Ernte starke Mengen an Futtergetreide, welches zuerst verarbeitet werden musste. Im Anschluss wurden dann die angestauten Lagermengen reduziert, was zu einer Drosselung der Importmenge führte. Vor allem im November und Dezember waren die Mengen zum Vorjahr stark rückläufig, so dass im 4. Quartal erneut ein Minus von fast 20 % verzeichnet werden musste, was in etwa 31 000 t entspricht.

Feste mineralische Brennstoffe

Die Umstellung auf andere Energieträger wie Braunkohle, welche per Eisenbahn importiert wird, sowie alternative Brennstoffe, fiel die jährlich über den Wasserweg importierte Menge von festen Brennstoffen um 74,5 % auf 28 462 Tonnen. Die Entwicklung im laufenden Jahr ist gegenwärtig nicht absehbar.



Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen (wasserseitiger Umschlag) 2014

	t	Δ%
Ankunft	4 877 512	-14.9
Abgang	1 104 578	+0.7
Total	5 982 090	-12.4



Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2014

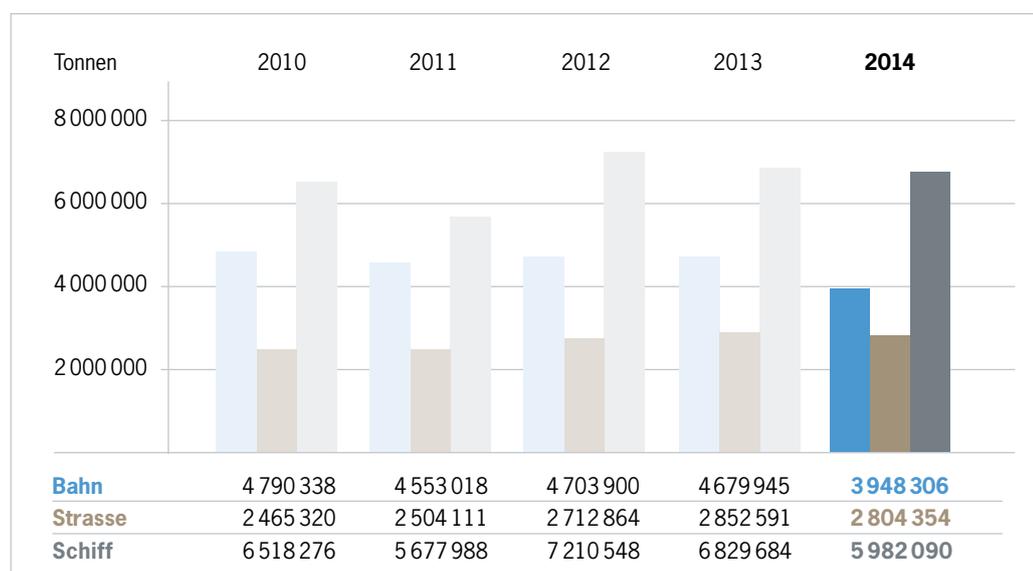
Abfuhr	t	Δ%	Anteil%
Bahn	2 586 812	-23.2	51.0
Strasse	2 488 383	-0.3	49.0
Total Abfuhr	5 075 195	-13.5	100.0

Zufuhr	t	Δ%	Anteil%
Bahn	1 361 494	3.9	81.2
Strasse	315 971	-11.5	18.8
Total Zufuhr	1 677 465	0.6	100.0

Zu- und Abfuhr	t	Δ%	Anteil%
Bahn	3 948 306	-15.6	58.5
Strasse	2 804 354	-1.7	41.5
Total	6 752 660	-10.4	100.0

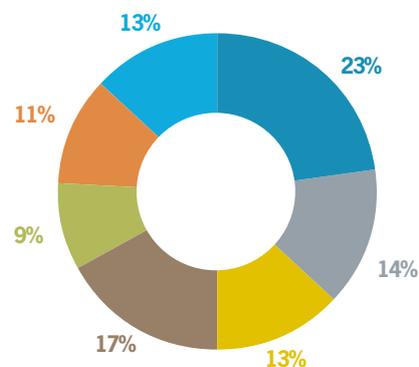


Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger

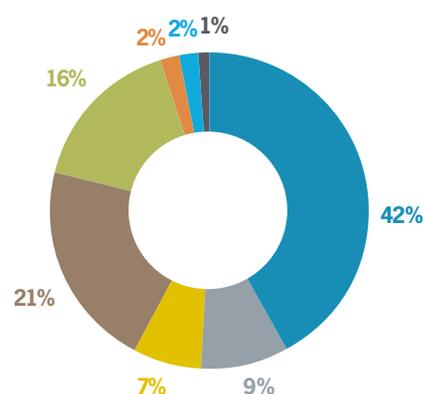


Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

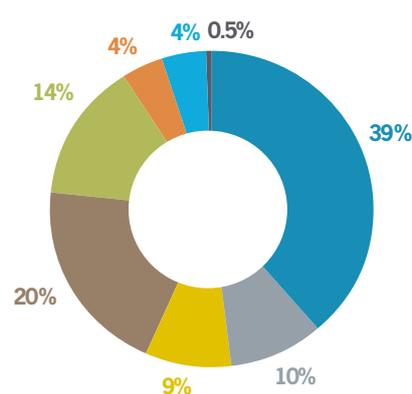
Ausfuhr in Tonnen	2014/t	2013/t	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	247 516	311 074	-20.4
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	152 972	159 779	-4.3
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	147 290	146 515	0.5
Steine, Erden und Baustoffe	191 548	137 954	38.8
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	93 722	92 804	1.0
Übrige Güter	124 717	118 436	5.3
Fahrzeuge, Maschinen etc.	146 813	130 521	12.5
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0.0
Total	1 104 578	1 097 083	0.7



Einfuhr in Tonnen	2014/t	2013/t	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 069 340	2 992 663	-30.9
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	415 538	392 479	5.9
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	365 163	386 458	-5.5
Steine, Erden und Baustoffe	1 002 562	818 317	22.5
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	762 431	809 424	-5.8
Übrige Güter	121 761	118 082	3.1
Fahrzeuge, Maschinen etc.	112 255	103 467	8.5
Feste mineralische Brennstoffe	28 462	111 711	-74.5
Total	4 877 512	5 732 601	-14.9



Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2014/t	2013/t	Δ%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 316 856	3 303 737	-29.9
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	568 510	552 258	2.9
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	512 453	532 973	-3.9
Steine, Erden und Baustoffe	1 194 110	956 271	24.9
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	856 153	902 228	-5.1
Übrige Güter	246 478	236 518	4.2
Fahrzeuge, Maschinen etc.	259 068	233 988	10.7
Feste mineralische Brennstoffe	28 462	111 711	-74.5
Total	5 982 090	6 829 684	-12.4



Fahrgastschifffahrt



Kabinenschifffahrt

Die Kabinenschifffahrt erfuhr auch im Jahr 2014 eine markante Steigerung. Mit 130 334 Fahrgästen nahm die internationale Kabinenschifffahrt gegenüber dem Vorjahr um 12,9% zu. Im Berichtsjahr besuchten 97 verschiedene Schiffe Basel. Dies entspricht einem Wachstum von 15,5% gegenüber 2013. Während der internationalen Uhren- und Schmuckmesse Baselworld herrschte auch 2014 Hochbetrieb.

Personenschifffahrt

Die Personenschifffahrt im regionalen Ausflugsverkehr konnte die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr steigern. Mit 92 687 Fahrgästen konnte die Vorjahresfrequenz um 3,8% übertroffen werden. Insbesondere bei den Unterhaltungs- (+10,7%) und Kursfahrten (+4,1%) entwickelten sich die Passagierzahlen positiv. Bei den Charterfahrten gab es mit 17 901 Passagieren einen leichten Rückgang.

Kabinenschiffsverkehr international, Anzahl Fahrgäste*

	2014	2013	Δ%
Bergverkehr	61 738	56 120	10.0
Talverkehr	68 596	59 321	15.6
Total	130 334	115 441	12.9

* Schätzung

Regionaler Ausflugsverkehr, Anzahl Fahrgäste

	2014	2013	Δ%
Kursfahrten	58 146	55 881	4.1
Unterhaltungsfahrten	16 640	15 026	10.7
Charterfahrten	17 901	18 413	-2.8
Total	92 687	89 320	3.8

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2014

Unternehmungserfolg gesteigert

Allgemein

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) weist eine positive Ertragsentwicklung in allen Bereichen aus.

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden Pensionskassensanierung der basellandschaftlichen Pensionskasse, wurden die Rückstellungen für das Vorsorgewerk der Schweizerischen Rheinhäfen bei der Basellandschaftlichen Pensionskasse der letzten Jahre aufgelöst und somit in einer Einmalzahlung per Ende 2014 saniert (gemäss den politischen Beschlüssen des Kantons Basel-Landschaft).

Der Unternehmungserfolg (nach Rückstellungen) konnte gegenüber dem Vorjahr um 2.6% gesteigert werden.

Ertrag

Die positive Ertragsentwicklung ist bei der Arealbewirtschaftung auf die turnusmässige Anpassung verschiedener Baurechtsverträge sowie neuer Verträge aus dem Jahr 2013 zurückzuführen.

Die Erträge aus den Hafengebühren konnten aufgrund des Gütermix gesteigert werden.

Die Steigerung bei den übrigen Erträgen ist vor allem auf die Umsatzsteigerung in der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt über rund 490 TCHF zurückzuführen. Im Weiteren konnten die Erträge aus Dienstleistungen generell gesteigert werden.

Insgesamt konnte der Ertrag um 5,8% gesteigert werden.

Aufwand

Der Personalaufwand nahm moderat um rund 1.4% gegenüber dem Vorjahr zu.

Durch den wiederum deutlich gestiegenen Energiebezug der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt erhöhten sich die Aufwendungen um 25.1% im Vergleich zum Vorjahr. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Entsorgungsaufwendungen für die Fahrgastschiffahrt (+19.5%).

Die Steigerung im Bereich der externen Beiträge an Organisationen um 47% 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 erfolgreiche Durchführung des Hafenfestes hat sich einerseits in der Beratung und Entwicklung, als auch im Bereich der Werbung und Kundenbetreuung in den Abweichungen zum Vorjahr bemerkbar gemacht.

Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder 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 2014 vorgenommen:

- Sanierung Bermen Einfahrt Hafenbecken II
- Planung Hafenbecken 3 – Basel-Nord
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafens (Hafen- und Stadtentwicklung)
- Ersatz Cisternagasanlage
- Belagssanierung Einfahrt Auhafenstrasse
- Werftaufenthalt Feuerlöschboot FÜRIO
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2014 wurden gesamthaft 3 536 TCHF investiert.

Ergebnis

Der Unternehmungserfolg der Schweizerischen Rheinhäfen hat sich, nach den Zuweisungen zu den allgemeinen Reserven und den Bildungen von Rückstellungen, um rund 170 TCHF gegenüber dem Vorjahr gesteigert.

Erfolgsrechnung 2014

	Anmerkung im Anhang	2014 CHF	2013 CHF
Arealbewirtschaftung		15 101 100	15 015 210
Hafenabgaben		5 605 440	5 255 848
Übrige betriebliche Erträge		3 126 469	2 257 439
Betriebsertrag		23 833 010	22 528 497
Personalaufwand	8	-4 577 431	-4 512 658
Abschreibungen	10	-4 402 762	-4 466 136
Reise- und Repräsentationsspesen		-114 226	-74 148
Verwaltungsrat		-86 479	-89 660
Infrastrukturaufwand		-1 873 371	-1 908 913
Fahrzeuge		-231 194	-170 054
Sachversicherungen		-109 985	-68 353
Energie und Wasser		-526 475	-420 964
Entsorgungsaufwand		-155 822	-130 444
Büromaterial und Drucksachen		-36 728	-55 159
Telefon, Fax und Porti		-103 385	-100 758
Beiträge an Organisationen		-263 500	-179 235
Informatik		-313 886	-297 012
Beratung und Entwicklung		-874 164	-797 010
Werbung und Kundenbetreuung		-438 850	-339 128
Übrige betriebliche Aufwendungen		-41 365	-33 274
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-401 902	-376 552
Betriebsaufwand		-14 551 526	-14 019 459
Betriebserfolg		9 281 484	8 509 038
Finanzaufwand		-	-
Rückstellung Pensionskassenmassnahmen		-961 000	-400 000
Unternehmenserfolg ¹		8 320 484	8 109 038

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

Bilanz 2014

	Anmerkung im Anhang	2014 CHF	2013 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		18'865'976	17'759'527
Forderungen gegenüber Dritten		2'153'282	2'181'114
Forderungen gegenüber Nahestehenden		116'879	116'675
Andere Forderungen		1'927	2'746
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	202'297	1'086'954
Umlaufvermögen		21'340'361	21'147'017
Beteiligungen	2	2'527'552	2'527'552
Darlehen	3	29'958'910	29'958'910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	4	1'418'169	1'309'585
Mobile Sachanlagen	5	3'765'323	3'470'082
Immobilien Sachanlagen	6	42'869'226	44'097'695
Anlagevermögen		80'539'181	81'363'824
Total Aktiven		101'879'541	102'510'841
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2'451'928	2'589'571
Andere Verbindlichkeiten		316'428	98'009
Passive Rechnungsabgrenzung	7	141'674	252'333
Rückstellungen	8	916'600	2'098'500
Fremdkapital		3'826'630	5'038'414
Dotationskapital	9	87'443'438	87'443'438
Allgemeine Reserven		2'280'000	1'880'000
Ergebnisvortrag		8'989	39'951
Unternehmenserfolg		8'320'484	8'109'038
Eigenkapital		98'052'911	97'472'427
Total Passiven		101'879'541	102'510'841

Vorschlag zur Ergebnisverwendung 2014

	2014 CHF	2013 CHF
Ergebnisvortrag Vorjahr	8 989	39 951
Unternehmenserfolg ¹	8 320 484	8 109 038
Bilanzgewinn	8 329 473	8 148 989
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an allgemeine Reserven	415 000	400 000
Ergebnis für die Kantone		
Basel-Landschaft und Basel-Stadt	7 910 000	7 740 000
Vortrag auf neue Rechnung	4 473	8 989

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

Anhang

	2014 CHF	2013 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.	30 807 050	30 946 050
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber den Vorsorgeeinrichtungen	253 282	46 609
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	202 297	1 086 954
Aktive Rechnungsabgrenzungen	202 297	1 086 954
2 Beteiligungen		
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (37,66 %)	1 527 552	1 527 552
Hafenbahn Schweiz AG (100 %)	1 000 000	1 000 000
Beteiligungen	2 527 552	2 527 552
3 Darlehen		
Zusammensetzung:		
Darlehen Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
Darlehen	29 958 910	29 958 910

	2014 CHF	2013 CHF
4 Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Zusammensetzung:		
Immaterielle Wirtschaftsgüter (spezial Software)	1 418 169	1 309 585
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 418 169	1 309 585
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	1 309 585	1 157 372
Investitionen des Geschäftsjahres	680 642	531 865
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-572 058	-379 652
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 418 169	1 309 585
5 Mobile Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Möbiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	1 292 404	1 512 129
Schiffe und Boote	1 113 366	1 061 896
Anlagen im Bau	1 359 553	896 057
Mobile Sachanlagen am Jahresende	3 765 323	3 470 082
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	3 470 082	2 692 040
Investitionen des Geschäftsjahres	1 030 821	1 340 120
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-735 579	-562 079
Mobile Sachanlagen am Jahresende	3 765 323	3 470 082
6 Immoblie Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Liegenschaften	5 456 419	5 507 159
Quaianlagen	13 111 597	13 681 495
Kunstabauten	4 678 985	4 951 249
Strassen und Wege	6 143 129	5 448 225
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	13 479 096	14 509 567
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	42 869 226	44 097 695
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	44 097 695	43 829 022
Investitionen des Geschäftsjahres	1 866 656	3 793 078
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 095 125	-3 524 405
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	42 869 226	44 097 695
7 Passive Rechnungsabgrenzung		
Mehrwertsteuer	120 000	120 000
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	21 674	132 333
Passive Rechnungsabgrenzungen	141 674	252 333

	2014 CHF	2013 CHF
8 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	275 600	347 500
Rückstellung Pensionskasse	–	1 100 000
Übrige Rückstellungen	641 000	651 000
Rückstellungen	916 600	2 098 500
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
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
10 Abschreibungen		
Abschreibungen immaterielle Wirtschaftsgüter	572 058	379 652
Abschreibungen mobile Sachanlagen	735 579	562 079
Abschreibungen immobile Sachanlagen	3 095 125	3 524 405
Abschreibungen	4 402 762	4 466 136

Weitere Anmerkungen zur Jahresrechnung 2014

- 1 Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit 30% an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz» beteiligt. Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.
- 2 Die Bewirtschaftung der Hafenable sind erfolgt gemäss Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006, §§ 3, 4 und 7.
- 3 Das Vorsorgewerk der Schweizerischen Rheinhäfen ist per 31. Dezember 2014 vollständig ausfinanziert und die provisorische Deckungslücke per 31. Dezember 2014 finanziell beglichen worden.

Infrastrukturrechnung 2014

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2014 in T-CHF	2013 in T-CHF
Ertrag aus umschlagsbezogenen Hafengebühren (Umschlagsbetriebe)	5 605	5 256
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	-2 179	-2 169
Deckungsbeitrag 1	3 426	3 087
Abschreibungen	-3 088	-3 503
Deckungsbeitrag 2	338	-416
Verwaltungsaufwand	-359	-361
Ergebnis	-22	-777

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 und Anhang für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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 ausgestattetes 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, 28. April 2015

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 Admini-
stration

Roland Blessinger, Leiter
Schifffahrt 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:
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



LESTRAM

Öffentliche Brückenwaage

OOCL



PORT OF
SWITZERLAND
www.port-of-switzerland.ch

