



PORT OF
SWITZERLAND

JAHRESBERICHT 2023

Schweizerische Rheinhäfen
port-of-switzerland.ch



BISCH AU DRBY GSI?







JAHRESBERICHT 2023

Impressum

Redaktion:

Schweizerische Rheinhäfen

Konzeption und Gestaltung:

KUCK UCK – Agentur für Kommunikation, Basel

Druck: Druckerei Dietrich AG, Basel

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

Schweizerische Rheinhäfen

Hochbergerstrasse 160

Postfach

CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 639 95 95

E-Mail: info@portof.ch

Internet: www.port-of-switzerland.ch

Florian Röthlingshöfer
Direktor



Martina Gmür
Präsidentin des Verwaltungsrates

RHEINHÄFEN AUF DIE BÜHNE!

Sie ist da: die **Botschaft des Bundesrates zur Revision des Gütertransportgesetzes**. Ein Meilenstein! Nach der Annahme der Motion zur Förderung des Gütertransports auf dem Rhein von Ständerätin Eva Herzog im Jahr 2020 zeigte die öffentliche Vernehmlassung der Botschaft, dass der Bund der Rheinschifffahrt grössere Beachtung schenken soll. Die Güterverkehrsbranche ist sich einig, dass sie ein wichtiges Element im effizienten Zusammenwirken der Verkehrsträger und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit für die Schweiz ist. Vor diesem Hintergrund will der Bundesrat in Zukunft, gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, Verantwortung für die **Infrastrukturen** der Rheinhäfen übernehmen und dies mit dem Instrument einer Leistungsvereinbarung umsetzen.

In Kombination mit der Förderung von multimodalen, ökologischen Verkehrsketten kann der

Bund als Besteller der Hafeninfrastrukturen die Wettbewerbsfähigkeit von Transportketten mit der Rheinschifffahrt erhöhen und die relevanten Investitionen in die **Modernisierung** und **Erneuerung** der **Hafeninfrastrukturen** mittragen. Unsere Eigerkantone, wir als Schweizerische Rheinhäfen und auch die Hafenwirtschaft sehen die mit der Botschaft verbundenen grossen Chancen, die Rheinschifffahrt nun langfristig in eine nationale Güterverkehrskonzeption einzubetten. Jetzt gilt es, die Botschaft mit aller Kraft politisch zu unterstützen, und wir danken allen, die sich hierfür einsetzen.

Um auf der politischen Bühne gesehen und gehört zu werden, braucht es Botschafterinnen und Botschafter sowie Symbole. Von beidem konnten wir dank der Reise **«Rheinwelten»** von Martin Candinas, Nationalratspräsident 2022/2023, vom Tomasee bis zum Dreiländereck im Hafen Kleinhüningen etwas dazugewinnen:



Auf dem Oberalppass steht nun das Güterschiff **MS ALPSU** aus Bronzeguss als Symbol für unseren Weg von der Rheinquelle zu den Rheinhäfen und weiter zum Meer.

Und nicht nur auf der politischen Bühne, auch auf der Open-Air-Bühne konnten wir neue Hafen-Fans gewinnen. Das **101-jährige Jubiläum** des Hafens Kleinhüningen zog **170000 Gäste** an. Neben der Bühne konnten wir die Tätigkeiten des Hafens und seine Bedeutung für die ganze Schweiz einer breiten Öffentlichkeit, weit über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus, näherbringen. Wir sind stolz, dass mit unserem Hafenfest das Bewusstsein hierfür in bester und langer Erinnerung bleiben wird.

Mit Blick auf unser Zielbild konnten wir 2023 weitere wichtige Schritte gehen: Im Hafen Birsfelden soll eine Produktionsanlage für grünen Wasserstoff entstehen, der **H2-Hub Schweiz** nimmt weiter Fahrt auf – und in Kombination mit der neuen Personalverordnung auf dem Rhein durften wir gemeinsam mit der Branche einen neuen Ausbildungsverbund für nautisches Fachpersonal ins Leben rufen. Last, but not least

wurde ein Meilenstein in der Hafen- und Stadtentwicklung in Kleinhüningen erreicht: Die **Verlegung der Hafentram** an den Südquai im Rahmen des Programms Zeithorizont 2030+ wird sowohl eine hocheffiziente Verknüpfung von Bahn und Binnenschiff als auch eine Entwicklung für die Stadt von der Dreirosenbrücke bis zur Wiese ermöglichen.

Auch die Hafenwirtschaft investiert in die Zukunft! Einen Ausschnitt dürfen wir Ihnen mit dem neuen **Multifunktionsterminal** der Rhenus Port Logistics, der **iLog-Lagerhalle** von Birsterminal und dem neuen Schiff **MS BASILEA** der Ultra-Brag in diesem Jahresbericht präsentieren.

Wir freuen uns, wenn Sie sich Zeit nehmen, mehr über die Entwicklung der Rheinhäfen und der Rheinschifffahrt beim Lesen unseres vorliegenden Jahresberichts zu erfahren.

Herzlich danken möchten wir unseren Partnern für die Zusammenarbeit und vor allem unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr grosses Engagement.





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

108 718 TEU

-13,4 % (2022)



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

4 974 274 t

-8,1 % (2022)



WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

3 010 260 t

-1,3 % (2022)



BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG **1,1 MRD. CHF**
ERTRAG **24,6 MIO. CHF**
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG **6,8 MIO. CHF**

1256

+ 20,0 % (2022)



ANKÜNFTE KABINENSCHIFFFAHRT

295

+ 5,0 % (2022)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

CHF

7 167 352

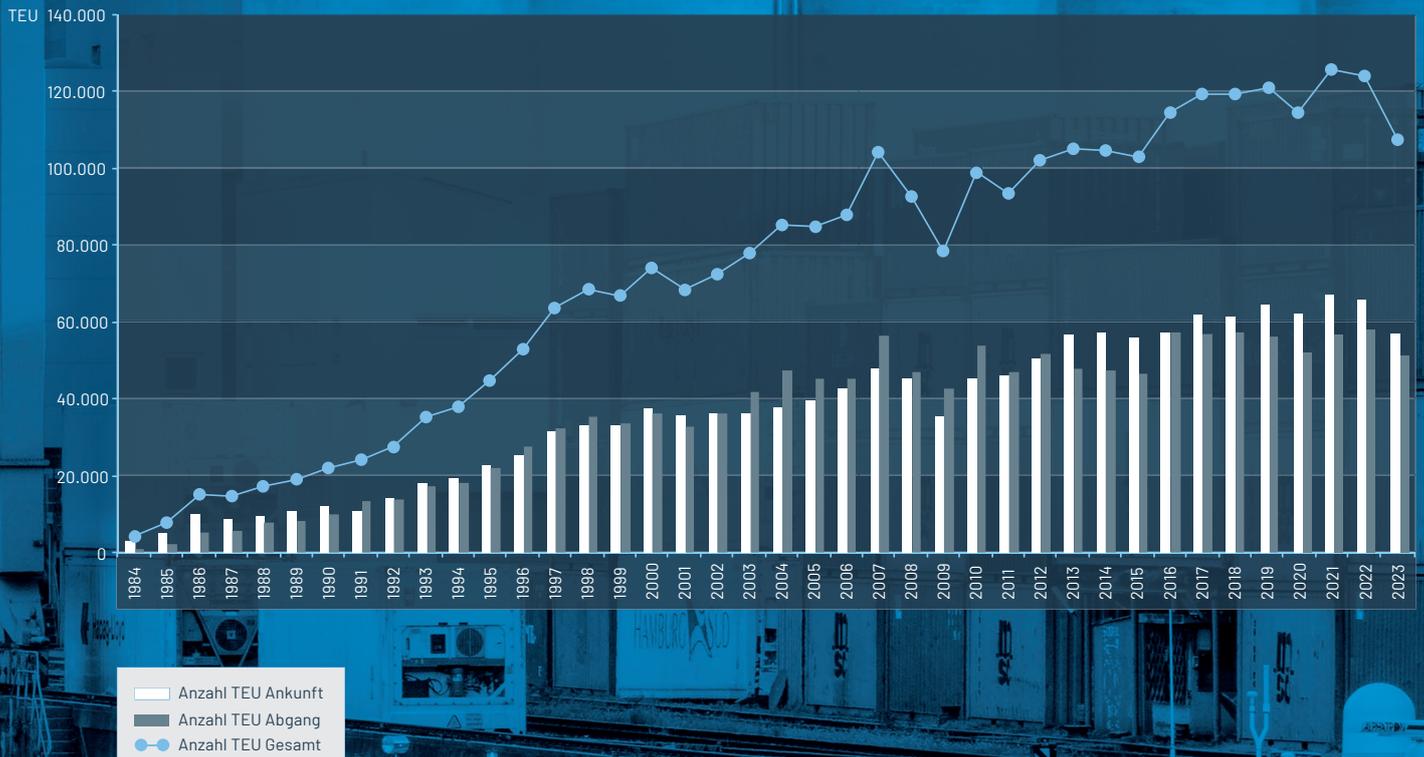
- 8,2 % (2022)



BETRIEBSERFOLG



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG 1984 BIS 2023





HETEROGENES BILD BEIM UMSCHLAG

Mit rund **5 Mio. Tonnen (t)** schloss das **Umschlagsjahr 2023** gut **8 % höher** ab als im Vorjahr. Massgeblich für die Zunahme der Güterverkehre in den Rheinhafenterminals war das **Wiederauffüllen der Lagerbestände von Mineralölprodukten**, welche gegenüber 2022 um **46,5 %** beim wasserseitigen Umschlag zunahmen. Die **Containerverkehre** dagegen **sanken um 13,4 %** auf **108 718 Containereinheiten (TEU)**. Dieses Ergebnis bleibt damit klar hinter dem Rekordjahr 2022 mit 125 470 TEU. Angesichts der **anspruchsvollen weltwirtschaftlichen Lage** mit Kriegen in der Ukraine und Nahost sowie die aufgrund der Inflation und Teuerung abnehmenden Transportmengen zeichnete sich der Trend bereits früh im Jahresverlauf ab. Hinzu kamen ungünstige Wasserstände im letzten Quartal, die zuerst eine Hoch- und dann eine Niedrigwasserphase umfassten. Neben den Containerverkehren litt auch der Umschlag von Baumaterialien.

Diese rückläufigen Entwicklungen werden in der Gesamtstatistik durch die **gestiegenen Importe von Mineralölerzeugnissen** überkompensiert. Der Export- oder Talverkehr bekam die **Exportschwäche aufgrund der weltwirtschaftlichen Bedingungen** zu spüren und schloss mit **811 000 t** um gut **7,3 % unter dem Vorjahr**.



MINERALÖLPRODUKTE IM HOCH



Mit **2,43 Mio. t flüssigen Treib- und Brennstoffen** wurden die Vorjahreswerte um **46,5 %** übertroffen. Das **Halbjahresergebnis 2023** mit einer **Steigerung** von nahezu **100 %** über der Vergleichsperiode des Vorjahres zeigt deutlich, dass Nachholverkehre eine starke Rolle spielten. Da das Jahr 2022 durch einen massiven Preisanstieg im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine geprägt war und der Import sich deshalb auf ein Minimum beschränkte, wurden die Lager stark abgebaut. Mit den sich 2023 wieder beruhigenden Energiemärkten, sinkenden Preisen und fallenden Kosten für den Schiffsraum wurden die Lagerbestände im ersten Halbjahr wieder aufgefüllt.

WENIGER CONTAINER-UMSCHLAGSKAPAZITÄTEN



Mit **13,4 %** im Minus lagen die Umschlagszahlen der Rheinhafenterminals **klar unter dem Spitzen-ergebnis** (125 470 TEU) des Vorjahres. Für die Abnahme gab es mehrere Gründe: Neben der ungünstigen weltwirtschaftlichen Lage waren die Lagerbestände in vielen Bereichen nach der Corona-Pandemie noch hoch. Zusätzlich fehlten durch den Rückbau des Contargo Südquai-Terminals Umschlagskapazitäten in den Rheinhäfen, die durch die bestehenden Anlagen nicht vollständig aufgefangen werden konnten.

STEIGENDE EXPORTE BEI STEINEN, ERDEN UND BAUSTOFFEN



Mit **517 000 t** im Importverkehr liegt das Volumen der Produktegruppe Steine, Erden und Baustoffe rund **13 %** unter dem Vorjahr (593 000 t). Die Ausfuhrvolumina entwickelten sich im Berichtsjahr hingegen in eine andere Richtung. Dank stabiler Pegelstände in den ersten drei Quartalen und ebensolcher Energiepreise stiegen die Exporte, insbesondere von Recyclingmaterial, im Vergleich zum Vorjahr um **10,4 %** auf **267 642 t** an.

EISEN, STAHL UND NE-METALLE UNTER VORJAHRESNIVEAU



Im Verlauf des Jahres wurden im Gütersegment Eisen, Stahl und NE-Metalle die Einfuhrmengen des Vorjahres nicht erreicht. Mit **212 252 t** lagen die Einfuhren um gut **18 %** unter dem Niveau des Vorjahres. Die Importe bestehen grösstenteils aus Aluminium. In der Gesamtstatistik beliefen sich die Ausfuhren insgesamt auf **10 812 t**, was einem **Anstieg um 554 t** im Vergleich zum Jahr 2022 entspricht. Diese Ausfuhrmengen bestehen hauptsächlich aus hochpräzise gefertigten Stahlprodukten für den internationalen Markt.



EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2023	2022	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölzeugnisse	2 474 515	1 714 080	44,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	442 760	448 491	-1,3
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	287 086	277 157	3,6
Steine, Erden und Baustoffe	784 372	835 373	-6,1
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	524 317	732 936	-28,5
Fahrzeuge, Maschinen, übrige Güter	439 356	576 162	-23,7
Feste mineralische Brennstoffe	21 868	16 321	34,0
Total	4 974 274	4 600 520	8,1

ÜBERSICHT: EIN- UND AUSFUHR NACH GÜTERGRUPPEN



Erdöl, Mineralöl-
erzeugnisse



Steine, Erden,
Baustoffe



Nahrungs- und Futtermittel,
Agrarprodukte



Fahrzeuge, Maschinen,
übrige Güter



Eisen, Stahl, NE-Metalle,
Erze und Metallabfälle



Chemische Erzeugnisse,
Düngemittel





ZIELBILD 2030+

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der **nationale Hub**  zur **Vernetzung** der Schweiz mit der Welt. Sie fördern die **Rheinschifffahrt und ökologische, multimodale Logistikketten**. 

Hafen 4.0 & Digitalisierung
realisieren



Energieträger der Zukunft
ansiedeln

Kreislaufwirtschaft fördern



Wasserweg sichern



Container /
Massengut ausbauen



Fachkräfte ausbilden &
Mitarbeitende fördern



BUNDESRAT UNTERSTÜTZT RHEINSCHIFF- FAHRT



Mit der Botschaft zum **Gütertransportgesetz** bekennt sich der **Bundesrat** zur **Stärkung der Güterschifffahrt auf dem Rhein** und zur **finanziellen Förderung von Hafeninfrastrukturen** – ein Meilenstein für die Rheinhäfen und die Güterschifffahrt auf dem Rhein. Der Einsatz von allen Unterstützerinnen und Unterstützern hat sich gelohnt, die Motion von Ständerätin Eva Herzog ist umgesetzt und geht jetzt in den parlamentarischen Prozess.

Doch was ist konkret geplant? Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit der Schweiz wird die Rheinschifffahrt als ein wichtiges Element im Zusammenwirken der Verkehrsträger in die nationale **Güterverkehrskonzeption** eingebettet.

Zentral ist in der **Botschaft die Schaffung der rechtlichen Grundlagen**, damit der Bund die Hafeninfrastrukturen gemeinsam mit den Eignerkantonen in die Zukunft entwickeln kann. Mit

dem Instrument einer **Leistungsvereinbarung** übernimmt er diese Verantwortung in der Rolle eines Bestellers der Hafeninfrastrukturen. Er kann so Beiträge an Betrieb und Unterhalt leisten, um die **Wettbewerbsfähigkeit von Transportketten** mit der Rheinschifffahrt zu stärken und die relevanten Investitionen in die **Modernisierung und Erneuerung der Hafeninfrastrukturen** mitzutragen.

Gleichzeitig fördert der Bund neu **Umschlagseinrichtungen**, die multimodale, ökologische Verkehrsketten bedienen. Damit werden grundsätzlich alle Gütergruppen in die Förderung mit einbezogen, die im Hafen vom Schiff auf die Schiene umgeschlagen werden. Zusammen mit der Modernisierung und Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (Stichwort Wagenladungsverkehr) und dem Instrument des Verladbeitrages können so gezielt die **multimodalen, ökologischen Verkehrsketten** über die Rheinhäfen weiter ausgebaut werden.



Schliesslich schafft der Bund Anreize, um in **innovative Antriebstechnologien** zu investieren, damit die Binnenschifffahrt durch Erneuerung und Umrüstung rascher dekarbonisiert werden kann.

Die Schweiz stellt mit den Elementen aus der Botschaft auch in Zukunft ihren **Zugang zum Rhein als europäischen Transportweg** sicher, ermöglicht eine effiziente Einbindung der Rheinschifffahrt in **multimodale Logistikketten**, stärkt die **Wettbewerbsfähigkeit** des Verkehrsträgers

Wasserstrasse für den Import- und Exportverkehr und erhält hierfür attraktive Alternativen zum reinen Strassen- und Schienengütertransport.

Dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen ist es ein Anliegen, allen beteiligten Mitstreiterinnen und Mitstreitern für den unermüdlichen Einsatz in Bundesbern zu danken. Der Weg ist bereitet und das Ziel liegt klar auf dem Tisch. Bleiben wir nun im Parlament am Ball.





HIGHLIGHTS

MS ALPSU – AUF DEM OBERALPPASS



Im Rahmen der **Rheintour «Ensemen al Rhein»** des **Nationalratspräsidenten 2023/2024 Martin Candinas** wurde das **Modellschiff aus Bronzezuguss**, die **MS ALPSU**, **auf dem Oberalppass eingeweiht**. Seit dem 23. Juli 2023 steht dieses wunderschöne Symbol für die Bedeutung des Rheins als Transportweg für die Schweiz und Europa neben dem Leuchtturm auf **2046 Metern**

über Meer. Die **MS ALPSU** zeigt die Verbindung von der Rheinquelle am Tomasee über die Rheinhäfen bis zum Meer. So wie das Wasser vom Oberalppass in den Basler Rheinhäfen vorbeikommt, fand die Reise von Martin Candinas nach 444 Kilometern, 8 Tagen und 8 Rhein-Kantone später im Hafenumuseum am 30. Juli 2024 ihren feierlichen Abschluss. Allzeit gute Fahrt, MS ALPSU!





Nationalratspräsident Martin Candinas im Steuerhaus des SSB WILD MAA.



Von links nach rechts: Thomas Knopf, CEO Ultra-Brag AG; Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter, Nationalratspräsident Martin Candinas, Grossratspräsident Bülent Pekerman und Regierungsrätin Esther Keller.



Taufakt der MS ALPSU auf dem Oberalppass.



Das Projektteam hinter der MS ALPSU hat tolle Arbeit geleistet. Danke!



Von links nach rechts: Direktor Florian Röthlingshöfer, Verwaltungsratspräsidentin SRH Martina Gmür, Nationalratspräsident Martin Candinas, Regierungsrat Thomi Jourdan und Regierungsrätin Esther Keller.



Ankunft in Basel: Florian Röthlingshöfer und Martin Candinas.



ERFOLGREICHES HAFENFEST



Mit einem **Rekord von 170 000 Besucherinnen und Besuchern** war das Hafenfest vom 2. bis 4. Juni 2023 ein voller Erfolg. Das Volksfest bot ein **vielseitiges** Kultur-, Unterhaltungs- und Kulinarikangebot mit über 80 Verpflegungsständen, Festzelten, Spielbuden und zahlreichen Vergnügungsbahnen (Fahrgeschäften).

Aber auch der **Hafen und die Schifffahrt** kamen nicht zu kurz: Beliebt waren die grosse Schiffsausstellung, Betriebsbesichtigungen und eine Bahnausstellung. Die Kinder kamen im Baggerpark, beim Modellschiffahren und den Kinderkarussells voll auf ihre Kosten. Bootshows und Akrobatik auf den „Slacklines“ zogen das Publikum in ihren Bann. Das **Live-Konzertprogramm** mit Stress, Pegasus, Zian, Brandhård und Schwellheim sowie das Familienprogramm am

Sonntag brachte die Stimmung des Publikums am Dreiländereck so richtig in Fahrt. Das Organisationskomitee musste kurzfristig die Kapazitäten der Schiffs-Shuttles aufgrund der grossen Nachfrage ausweiten. Trotz Wartezeiten und der grossen Besucherzahl waren glücklicherweise nur wenige Sicherheits- und Sanitätseinsätze notwendig.

Historischer Hintergrund des Hafenfestes war die **Eröffnung des Hafenbeckens im Jahre 1922**. Damit nahmen die Rheinschifffahrt und der Hafenerbetrieb in Kleinhüningen ihren Anfang. Informationen zur Geschichte präsentierte neben dem Hafenmuseum auch eine Sonderausstellung „19hundert22“ in einer historischen Péniche an der Schiffsausstellung.



BASEL 2023
HAFENFEST



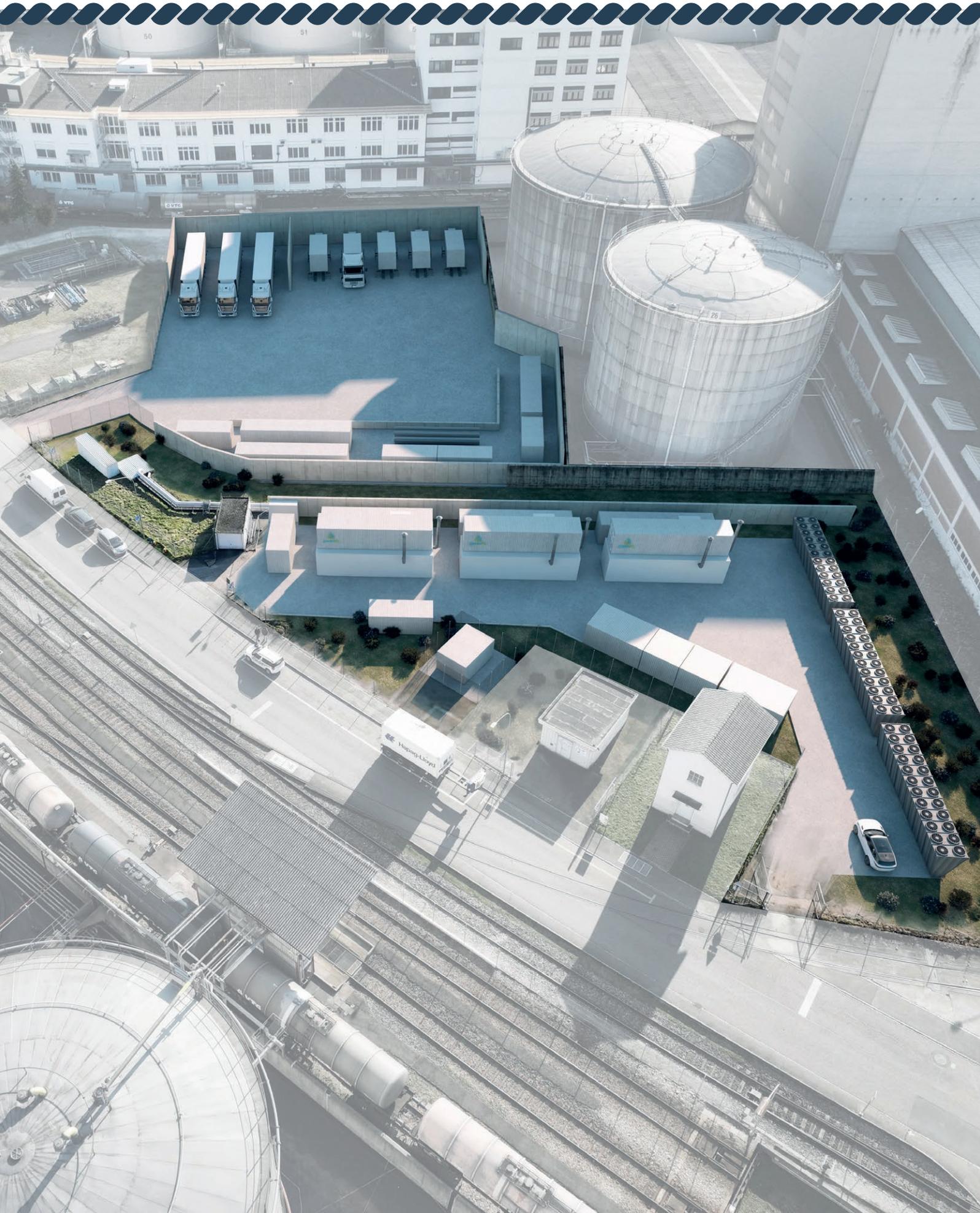
WASSERSTOFF- PRODUKTION IM HAFEN

HAFEN BIRSFELDEN WIRD ZUKÜNFTIGE DREHSCHLEIBE FÜR GRÜNEN WASSERSTOFF

Weltweit wird in die **grüne Wasserstoffproduktion** investiert. Auch bei uns nehmen die Projekte Fahrt auf. Zusammen mit dem Basler Energieversorger **IWB** und dem Tankstellenbetreiber **Fritz Meyer AG** sowie weiteren Partnern arbeiten die Schweizerischen Rheinhäfen an einem **nationalen «H2-Hub» für grünen Wasserstoff im Hafen Birsfelden**. Die Produktion, Verteilung und Nutzung von grünem Wasserstoff soll in der Region Basel vorangetrieben werden. Einen optimalen Standort stellt dabei der Hafen Birsfelden dar. Mit der

Produktionsanlage **«greenH2»** (siehe Abbildung) wird ein erster Schritt zur Ansiedlung der Energieträger der Zukunft in den Rheinhäfen gemacht. Das Baugesuchsverfahren für die Produktionsanlage im Hafen Birsfelden ist am Laufen. **Ab 2026** soll die Anlage grünen Wasserstoff produzieren.







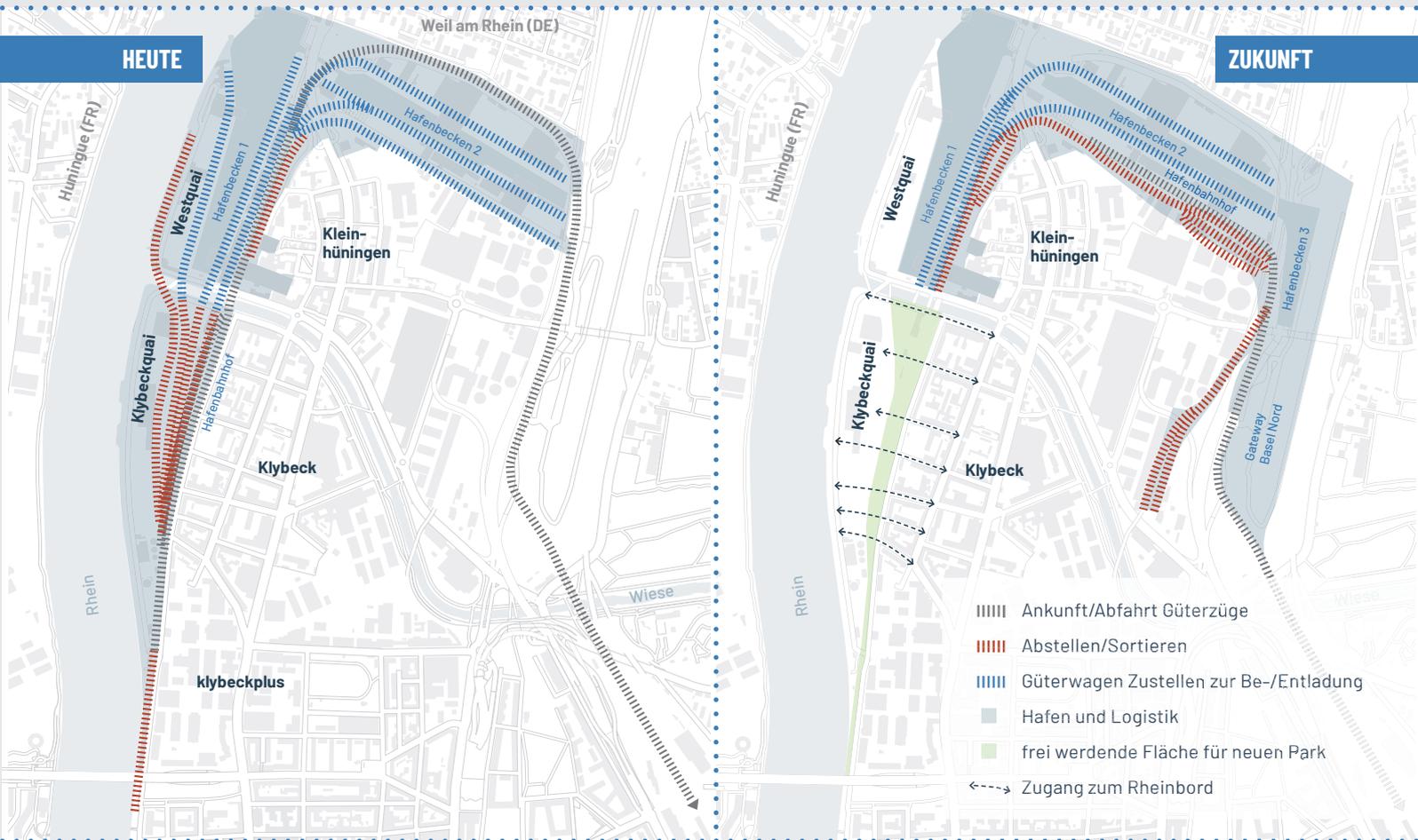
HAFENBAHNHOF ZÜGELT AN DIE SÜDQUAISTRASSE



Mit der Regierungsvorlage an den Grossen Rat des Kanton Basel-Stadt zur Verlegung des Hafensbahnhofs vom Klybeckquai an die Südquaistrasse konnte im Berichtsjahr ein Meilenstein für die **Weiterentwicklung des Hafens Kleinhüningen** erreicht werden. Mit dieser Lösung kann der Kanton Basel-Stadt am Klybeck- und Westquai eine einmalige Chance zur Stadtentwicklung nutzen. Die Schweizerischen Rheinhäfen erhalten einen neuen, effizienten Hafensbahnhof an der Südquaistrasse, parallel zum Hafenbecken 2. Damit wird eine moderne Bahninfrastruktur ohne betriebliche Einschränkungen direkt im Hafenkerngebiet entstehen. Die Gleisanlagen am Klybeckquai und im Westquai können aufgehoben und zurückgebaut werden.



Von links nach rechts: Regierungsrat Kaspar Sutter, die Regierungsrätinnen Esther Keller und Tanja Soland sowie Hafendirektor Florian Röthlingshöfer nach der Medienkonferenz.



WICHTIGE WEICHENSTELLUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Auf der für die Verlegung des Hafenbahnhofs benötigten Fläche sind verschiedene Massnahmen bei den öffentlichen Werken, an Bauten und Infrastrukturanlagen im Gebiet der Südquaistrasse notwendig. Der Kanton Basel-Stadt, die IWB (Industrielle Werke Basel), der Gasverbund Mittelland (GVM), die ProRheno als Betreiberin der Abwasserreinigungsanlage von Basel-Stadt sowie die Schweizerischen Rheinhäfen haben eine Entwicklungsvereinbarung geschlossen. Als erste Massnahme muss die Zollmessstation des GVM als wichtiger Einspeisepunkt ins Schweizer Gasnetz an einen neuen Standort verlegt werden. Die Plangenehmigung hierfür liegt vor, so dass diese Arbeiten bereits in einem nächsten Schritt erfolgen können.

Die Gesamtkosten von 275 Millionen Franken (+/- 30 Prozent) entsprechen einer ersten Grobschätzung. Darin enthalten sind die Verlagerung des Hafenbahnhofs, Ersatz- und Verlagerungsmassnahmen, um die benötigten Grundstücksflächen freizustellen, sowie die Aufwendungen für den Landerwerb. Mit der Verlegung des Hafenbahnhofs wird für die Stadt, die Bevölkerung und den Rheinhafen eine wichtige Weichenstellung erreicht. Zusammen mit der Weiterentwicklung des Hafens inklusive Hafenbecken 3 entsteht neuer Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Freizeitraum für den Kanton Basel-Stadt.



KLEINHÜNINGEN

NEUBAU HAFENZENTRALE



Die bestehende Revierzentrale im Hafen Kleinhüningen erfüllt die Anforderungen und Bedürfnisse der bestehenden und zukünftigen Aufgaben immer weniger. In den letzten Jahren ist zur Überbrückung mit Bürocontainern gearbeitet worden, bis sich die Planungen rund um die Hafen- und Stadtentwicklung weiter geklärt haben. Diese Basis ist mit dem Entscheid des Baus einer Brücke zwischen Westquai und Hiltalingerbrücke nun erreicht, so dass die Planungen zum Neubau der Hafenzentrale starten konnten.

Um die Bedürfnisse und Anforderungen zu ermitteln, wurde zusammen mit den Mitarbeitenden in Workshops gearbeitet. Die Ergebnisse wurden in einer Machbarkeitsstudie durch das Basler Architekturbüro Weyell Zipse umgesetzt, die verschiedene Varianten für den Standort an der Hiltalingerbrücke aufzeigen konnte.

Mit der Verabschiedung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde das Verfahren in einen Architekturwettbewerb mit Präqualifikation überführt. Der Projektwettbewerb startet im Juni 2024 und wird voraussichtlich Ende Oktober 2024 mit der Jurierung des Siegerprojektes abschliessen.

Der Baubeginn ist für Anfang 2026 geplant. Mit einer Fertigstellung der neuen Hafenzentrale ist bis Mitte 2027 zu rechnen.

Der Neubau der Hafenzentrale in Kleinhüningen wird viele Vorteile bieten: Die neuen Räumlichkeiten werden den Anforderungen und Bedürfnissen an eine moderne, digitale Revierzentrale gerecht. Für die Belegschaft des Bereichs Schifffahrt und Hafenbetrieb wird es zentral an einem Ort alle notwendigen Infrastrukturen geben, in denen effizient gearbeitet werden kann. Neben der Revierzentrale werden Werkstätten zur Verfügung stehen, um Reparaturen und Wartungsarbeiten an den Schiffen schnell und effektiv durchführen zu können. Optional werden Synergien mit der Hafenbahn gesucht, welche mittelfristig bis 2030 auch einen neuen Ort für ihre Betriebs- und Verwaltungsfunktionen benötigt. Insgesamt wird der Neubau der Hafenzentrale eine wichtige Investition in die Zukunft sein. Durch den Bau moderner und funktionaler Räumlichkeiten wird die Effizienz und Zukunftsfähigkeit des Hafenbetriebs gestärkt.

[SRH-Hafenprojekte](#)



ZEITPLAN BAUPROJEKT HAFENZENTRALE KLEINHÜNINGEN





BERMENWEG

INFRASTRUKTUR & BELEUCHTUNG



INVESTITION IN DAS LEITUNGSNETZ ENTLANG DER BERME

Im **Hafen Birsfelden** sind die Areale der Umschlagsbetriebe wasserseitig über eine Länge von rund **1,3 Kilometern** durch Versorgungsleitungen miteinander verbunden. Vor dem Hintergrund der kontinuierlich zu erneuernden Infrastruktur wird sowohl die **Trinkwasserleitung ersetzt** als auch **neue Leitungen für eine Beleuchtung** der Hafensbahnleise verlegt. Gleichzeitig wird eine Leerrohranlage gebaut, um für zukünftige Investitionen in Landstrom oder **Versorgung mit grüner**

Energie gerüstet zu sein. Zusätzlich werden Fundamente für eine Zaunanlage erstellt, um auf die steigenden Anforderungen an die Arbeitssicherheit und den Werkschutz nach dem „International Ship and Port Facility Security“-Standard reagieren zu können.

Der Baustart für die Grabarbeiten ist für den Sommer 2024 geplant, so dass nach rund einem Jahr Bauzeit die neuen Leitungen und Leerrohre liegen.



NEUE BELEUCHTUNG AM BERMENWEG

Der frei zugängliche **Bermenweg** in **Birsfelden** und im **Auhafen** ist **nachts beleuchtet**, um die Sicherheit für die Nutzenden – insbesondere das Schiffspersonal und die Mitarbeitenden der Hafenfirmer – zu gewährleisten. Die alte Beleuchtung mit Natriumdampflampen war in die Jahre gekommen und die Beschaffung von Ersatzteilen wurde zunehmend schwerer. Auch mit Blick auf Stromverbrauch und Umweltschutz gibt es deutlich bessere Leuchtmittel. Im Herbst 2023 wurde daher die bestehende Beleuchtung durch **leistungsoptimierte LED-Leuchten** ausgetauscht. Trotz deutlich geringerem Verbrauch haben die LED-Leuchten eine viel bessere und gezieltere Ausleuchtung. Das unerwünschte Streulicht auf die benachbarten Flächen wie z. B. die Uferböschungen und die Wasserflächen wird stark vermindert.

Zusätzlich sind die neuen LED-Leuchten mit einer **Flexilight-Funktion** ausgestattet:

Die Lichtintensität kann so über das Rundsteuersignal der Primeo Energie gelenkt werden. Die Lampen schalten sich in der Dämmerung entsprechend ein bzw. morgens wieder aus. Wenn in dieser Zeit (21:15 Uhr bis 6 Uhr) Licht erforderlich ist, wird es über eine Bewegungsmelderfunktion eingeschaltet; dabei sind jeweils zwei Leuchten voraus und zurückliegend zum Nutzerstandort aktiv eingeschaltet.

Mit der **Erneuerung der Bermenbeleuchtung** werden sowohl ökologische wie auch ökonomische Mehrwerte und Ziele erreicht. Aus wirtschaftlicher Sicht wird mit **deutlich weniger Stromverbrauch** und entsprechend **reduzierten Stromkosten** gerechnet.





RIVERPORTS PLANNING AND INFORMATION SYSTEM WÄCHST

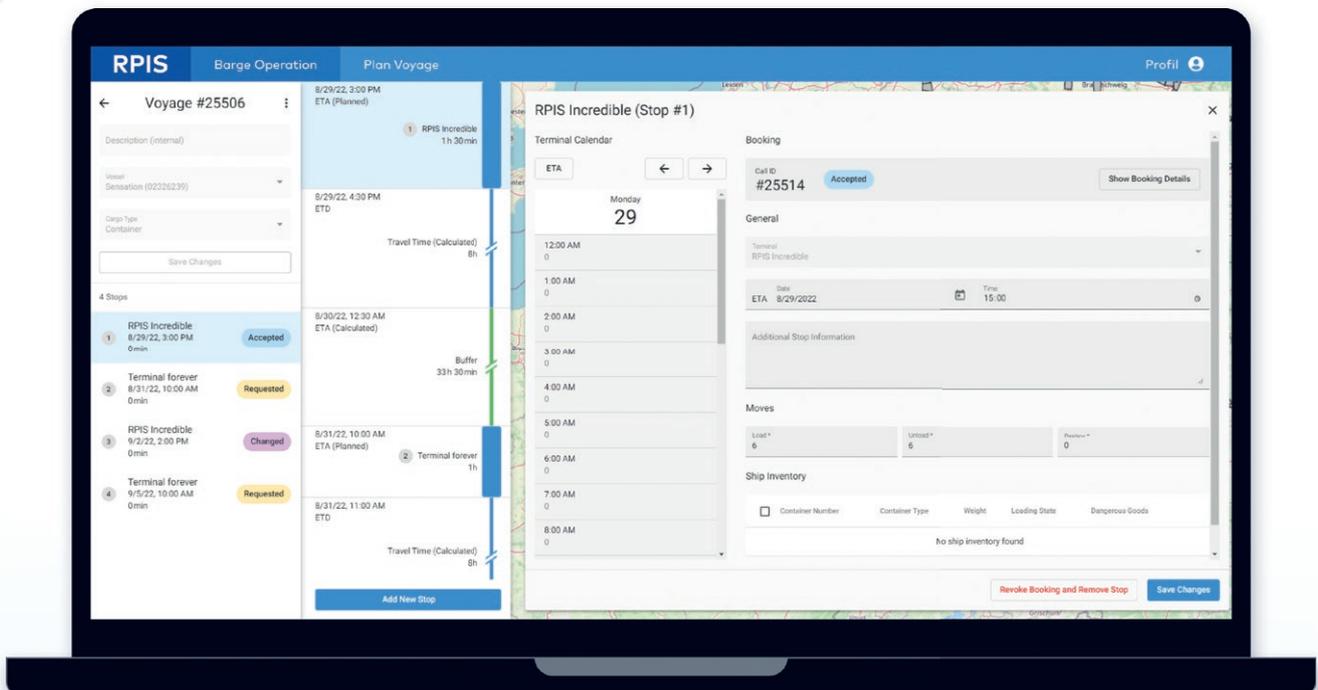
Nachdem im **September 2022 die Nutzungsverträge mit Duisport und dem Hafen Ludwigshafen** unterzeichnet wurden, konnte die **Entwicklung des RPIS zum Port Community System** vorangetrieben und etabliert werden. Mit **22 neuen Unternehmen** hat sich die Nutzerbasis inzwischen verdoppelt.

Im vergangenen Jahr erreichte die RheinPorts GmbH im Bereich der funktionalen Entwicklung weitere Meilensteine. Mit dem **Go-Live des Fahrgastschiffahrt-Buchungsmoduls** ist es nun möglich, im **RPIS** nicht nur Güterschiffahrten, sondern auch Schiffsreisen der Kabinenschiffahrt zu buchen und zu verwalten. Um ein umfassendes Serviceangebot zu bieten, ist die Entwicklung des Abrechnungsmoduls für dieses Buchungselement bereits in vollem Gange und wird im zweiten Quartal 2024 den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen.

Mit der verbindlichen Einführung des **RPIS als Port Community System für den Datenaustausch aller Hafen-Unternehmen und Reedereien** in den Schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2024 und im Hafen Duisburg bis Mitte 2025 erfolgt ein entscheidender Schritt zur konsequenten Umsetzung der **digitalen Hafeninfrastruktur**. Mit der durchgängigen Digitalisierung der Kommunikations- und Informationsflüsse werden die Prozesse in den Häfen vereinfacht, die Abwicklung des Schiffsverkehrs effizienter gestaltet und die Zusammenarbeit entlang der gesamten **Logistikkette** – von Hafenbetreibern bis zu Spediteuren – optimiert.



RPIS – DAS WELTWEIT ERSTE MULTI-PORT COMMUNITY SYSTEM FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT



INFORMATIONEN ZUR RHEINPORTS GMBH:

Die RheinPorts GmbH (RheinPorts) ist eine Gesellschaft nach deutschem Recht. Beteiligt an der Gesellschaft sind die **Schweizerischen Rheinhäfen**, die **CCI Alsace Eurométropole** (Ports de Mulhouse) und die **Duisburger Hafen AG** (duisport). **RheinPorts** betreibt die elektronische Verkehrsmanagementplattform RiverPorts Planning and Information System (RPIS).





BIRSTERMINAL AG

i-LOG: DER INDUSTRIE- UND LOGISTIKPARK IST REALISIERT

NEUES LEBEN FÜR BESTEHENDE RESSOURCEN

Die **Birsterminal AG** im Hafen Birsfelden hat eines der grössten **Recyclingprojekte der Region** umgesetzt: Mit dem Kauf der Halle, die während der Sanierung der Deponie Kesselgrube in Grenzach als Einhausung diente, wurde im Birsfelder Hafen ein **neuer Industrie- und Logistikpark «i-Log»** in Betrieb genommen. Die isolierte und schalldämmte Halle wurde sorgfältig abgebaut und einfach über den Rhein an den neuen Standort transportiert.

Aber nicht nur die Halle, mit rund 10 000 m² Fläche und 130 000 m³ umbautem Raum, findet eine zweite Verwendung: Für das Fundament wurde Beton aus dem alten Bau direkt im Betonwerk in Birsfelden rezykliert und vor Ort wiederverwendet. Im künftigen Betrieb wird die im nächsten Ausbauschritt geplante hocheffiziente Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 1400 Megawatt grüne Energie für alle Logistik- und Produktionsleistungen der Birsterminal und weiterer Nutzer liefern.

Bereits wenige Wochen nach der Fertigstellung der Halle konnten alle geplanten Nutzungen einziehen: **Industrie-, Montage-, Produktions- sowie hafenauffine Logistiktätigkeiten** kommen in der Halle zusammen und verbinden sich zum **Industrie- und Logistikpark «i-Log»**. Nach der rekordverdächtigen Bauzeit von nur 8 Monaten finden nun noch weitere Innenausbauten mit Krananlagen für die sich neu angesiedelten Produktionsfirmen und Hersteller statt. Mit den neuen Partnern konnten so **20 Arbeitsplätze** neu in Birsfelden geschaffen werden.

Für **Birsterminal-CEO Martin Ticks** ist dieses Projekt ein weiterer, wichtiger Schritt in den Bestrebungen, die mit der Rheinschifffahrt verbundene Hafen- und Industrielogistik im Hafen Birsfelden für die **schweizerische Export- und Importindustrie** leistungsfähig und ökologisch weiterzuentwickeln.

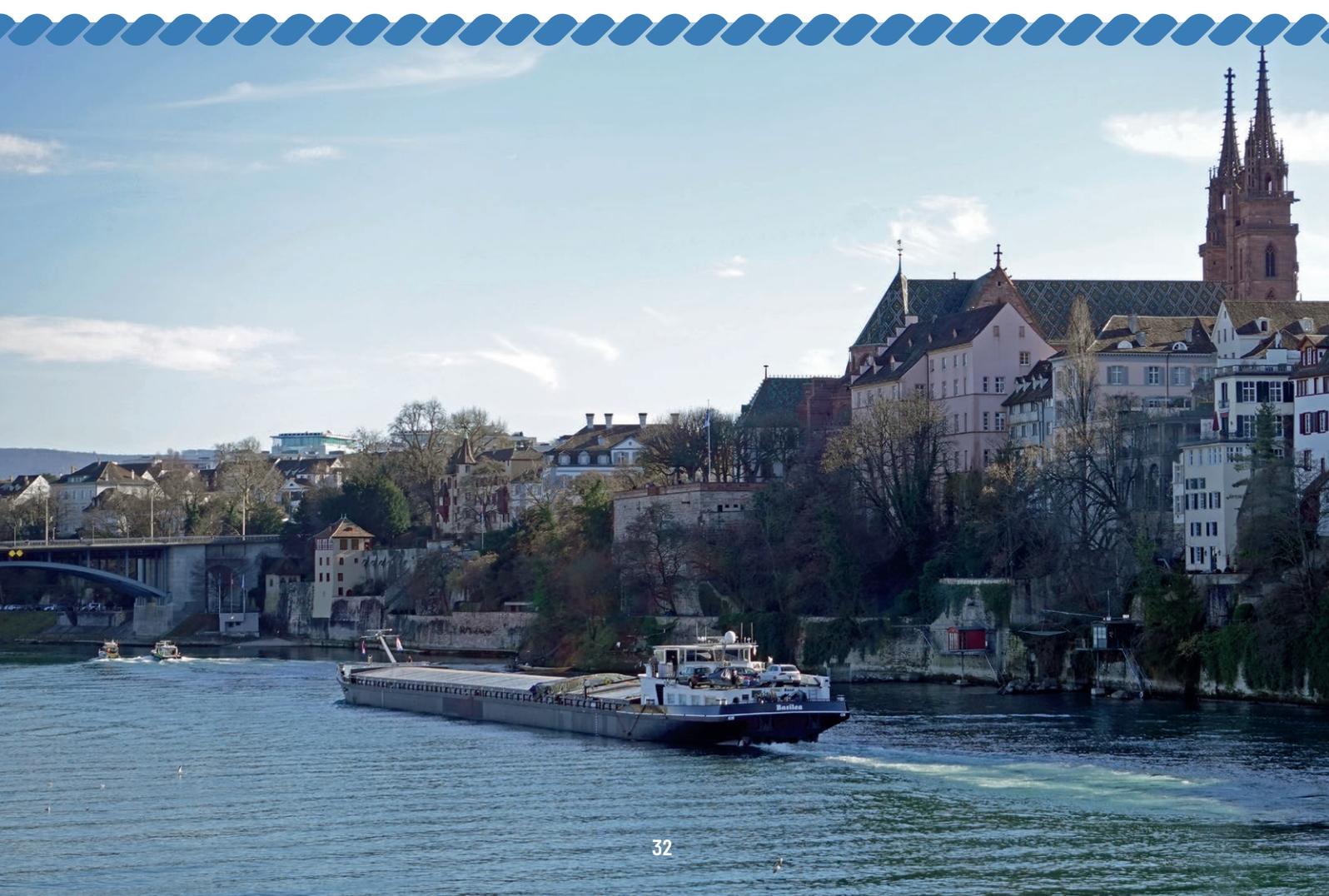


GMS BASILEA

ULTRA-BRAG AG NIMMT MS BASILEA IN BETRIEB

Beim **traditionellen Heringessen** der **Ultra-Brag AG** wurde im letzten Juni das neue **Gütermotor-schiff** auf den Namen **MS BASILEA** getauft. Das neueste Schiff in der Flotte von Ultra-Brag misst **110 Meter Länge** und **11,45 Meter Breite** und wird zwischen Basel und Rotterdam oder Antwerpen

die unterschiedlichsten **Schütt- und Schwergüter** transportieren. Das Unternehmen setzt mit dem neuen Schiff unter Schweizer Flagge ein klares Bekenntnis zur Rheinschifffahrt und zum Heimat-hafen Basel. Wir wünschen allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.





TERMINAL 4

NEUE RHENUS- UMSCHLAGS- HALLE

MODERNES UND NACHHALTIGES
UMSCHLAGSTERMINAL VON RHENUS



Um ihren Standort in **Basel** fit für die Zukunft zu machen, investiert **Rhenus Port Logistics** in einen **neuen Umschlagterminal für Schiene, Rhein und Strasse**. Der Neubau an der Südquaistrasse in Basel, am ehemaligen Standort des Containerterminals der Firma Contargo, löst die sogenannte Satram-Halle (Terminal 8) und das Terminal 7 am Nordquai ab. Nach der Fertigstellung des **Terminals 4** wird Contargo am Nordquai eine Erweiterung des bestehenden Containerterminals vornehmen. Das Terminal 4 ist eine Halle mit fünf Abschnitten auf rund **7 300 Quadratmetern**. Fünf Kräne mit einer Kapazität von bis zu 32 Tonnen Hubkraft, verschiedene Bagger und Stapler, eine Bahnannahmegasse, moderne Bahngleis- und LKW-Waagen sowie WLAN- und Videoausstattung ermöglichen einen effizienten Güterumschlag zwischen Schiene, Rhein und Strasse. Ein Hallenabschnitt wird komplett isoliert, um empfindliche Stahlprodukte umschlagen

und lagern zu können. Weiter sollen zukünftig Produkte der Kreislaufwirtschaft wie Bodenaushub Strassenaufbruch (Asphalt) und Gleisaushub (Altschotter) umgeschlagen werden.

Das Dach des **Terminals 4** ist mit einer **Photovoltaikanlage** ausgestattet, die rund **2,4 Millionen Kilowattstunden Strom** pro Jahr produziert. Dies entspricht in etwa dem jährlichen Gesamtstrombedarf des Unternehmens. Das Terminal 4 ist eine Investition in die Zukunft und wird im Sommer 2024 fertiggestellt sein. **Rhenus Port Logistics** bekennt sich mit dem neuen, trimodalen Umschlagterminal zum Standort Kleinhüningen im Rheinhafen Basel. Nicht zuletzt setzt die Logistikdienstleisterin mit dem Bau ein starkes Signal für einen effizienten und klimafreundlichen Umschlag der Warenströme über den Rhein.



BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2023

Abgeschlossene Projekte

- Bau und Inbetriebnahme Tankstelle für Behördenboote
- Belagsersatz Bermenweg Auhafen Muttenz, Abschnitt fenaco - PW1
- Lotseneinstiegshilfe GMS/TMS-Liegeplätze Kleinhüningen
- Ertüchtigung Klybecksteiger für FGS
- Landstrombezug für Liegeplatz GMS Dreirosen
- Umbau Büro IT/Projekte
- Erneuerung Bermenbeleuchtung Südhäfen
- Sanierung Wasserleitung Auhafen Ost

Projekte in Planung resp. Umsetzung

- Hafenbecken 3, Schnittstellenplanung Nachbarprojekte
- Umstellung auf LED-Strassenbeleuchtung Auhafen in Etappen
- Aufbau zentrale Infrastrukturdatenbank
- Ereignisplattform Hafen Birsfelden und Muttenz
- Liegeplatz BPG Westquai
- Architektur-Wettbewerb Neubau Hafenzentrale
- Landstrombezug für Liegeplätze FGS Klybeck und GMS Ostquai

Projekte mit Hafenpartnern der SRH

- Sanierung Wasserleitung Dienstweg HBSAG Auhafen
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2; Realisierung gestartet (HBSAG)
- Planung neuer Hafenbahnhof Kleinhüningen (Kanton BS)
- Gesamtprojekt Erneuerung und Erweiterung Infrastruktur Berme Hafen Birsfelden
- Erneuerung Löschwasserleitungsnetz Birsfelden, Abschnitt Nord und Zuleitung PW (Varo)
- Rheintunnel: Verlegung Gleisanbindung Birsfelden-RB Muttenz (ASTRA)
- Ausbau Zufahrt Hafen Birsfelden für Schwertransporte





KENNZAHLEN 2023* HAFENBAHN SCHWEIZ AG

*Alle Zahlen enthalten die Mengen von Kleinhüningen und Birsfelden/Auhafen. Die Verkehre Schweizerhalle sind nicht integriert.

HAFENPROJEKTE



HAFENBAHN
SCHWEIZ AG



3 050 260 t

Ein- und Ausfuhr per Bahn



7 444

Anzahl Züge



111 340

Anzahl Wagen



20 464 km

Zugkilometer

PERSONEN- SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international Ankünfte, Liegetage und Anzahl Kabinenschiffe

	2023	2022	2021
Ankünfte	1256	1047	479
Liegetage	425	313	181
Anzahl Kabinenschiffe	123	125	87

Regionaler Ausflugsverkehr Anzahl Fahrgäste

	2023	2022	2021
Kursfahrten	95 893	82 764	40 899
Charterfahrten	21 396	20 314	3 802
Total	117 289	103 078	44 701



KABINENSCHIFFFAHRT NIMMT FAHRT AUF

Nach den Krisenjahren durch die Pandemie nimmt die Flusskreuzschiffahrt wieder stark an Fahrt auf. Alle Zahlen zeigen deutlich nach oben. Die Schiffsankünfte und -abfahrten übertreffen 2023 sogar die Werte vor der Pandemie. Zusammen mit Basel Tourismus wollen die Schweizerischen Rheinhäfen den Stellenwert und die Bedeutung der Kabinenschiffahrt für den Standort Basel vertieft untersuchen, um das Angebot für dieses touristische Segment gezielt ausbauen zu können.

Segment. Sie sind für die touristische Wertschöpfung und das Image von Basel relevant. Viele Gäste verlängern ihren Aufenthalt in Basel oder kommen zu einem späteren Zeitpunkt wieder.»



Letizia Elia
Direktorin Basel Tourismus

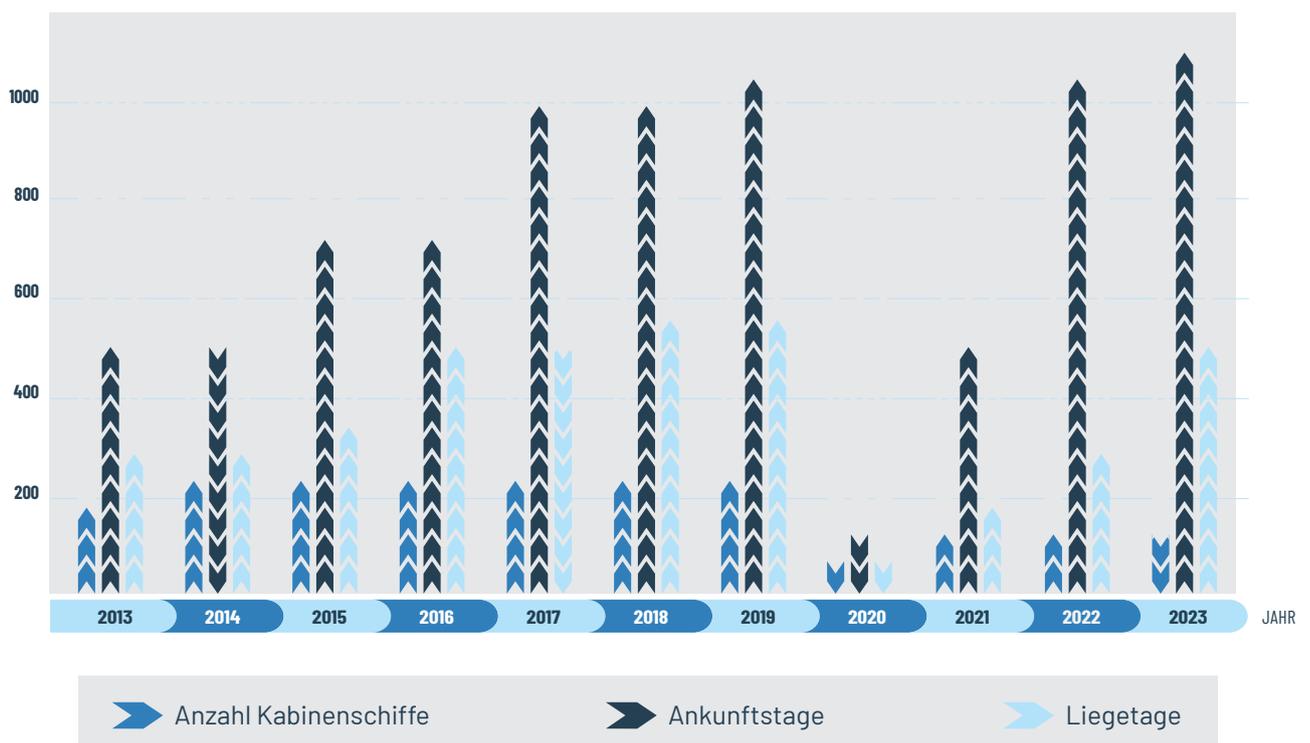
Die Direktorin von Basel Tourismus, Letizia Elia, ist überzeugt: «Flussfahrten sind ein wachsendes

MEHR PASSAGIERE BEI REGIONALER PERSONENSCHIFFFAHRT

Ebenfalls erfreulich entwickelten sich die Zahlen bei der regionalen Personenschiffahrt. Sowohl bei den Kurs- wie auch Charterfahrten stiegen die Passagierzahlen wieder deutlich an. An dieser Stelle bedanken wir uns bei der Basler Personen-

schiffahrtsgesellschaft für die spontane Takterhöhung beim Hafenfest. Tausende Besuchende konnten sicher über den Wasserweg an das Hafenfest gebracht werden.

ANZAHL





HAFENBEHÖRDE IN ZAHLEN

PATENTPRÜFUNGSKOMMISSION

	2023	2022
Patentprüfung / Streckenzeugnis / Streckenverlängerung		
teilgenommen:	4	52
Radarpatentprüfung		
teilgenommen:	2	6
ADN-Prüfung (Gefahrguttransport auf Rhein)		
teilgenommen:	11	19

SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION

	2023	2022
Nachuntersuchungen	0	6
Untersuchung von Amts wegen	2	4
Sonderuntersuchung	1	1
Attest abgelaufen / vorläufige Ausstellung	2	0
Neuausstellung eines ADN-Zulassungszeugnisses	2	4
Ersatz ADN-Zulassungszeugnis	1	1

SCHIFFSEICHAMT BASEL

	2023	2022
Eichaufträge	267	297
Verlängerung Eichscheine	1	1
Neuausstellung Eichscheine	0	0

RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

	2023	2022
Güterschiffe	61	55
Schlepp- und Schubboote	9	8
Fahrgastschiffe		
- Tagesausflugsschiffe	6	6
- Kabinenschiffe	210	203
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	9	9

Total der Schweizer Flotte

	2023	2022
	295	281





SPH

SICHERHEIT UND ORDNUNG IM HAFEN



Regelmässige Schiffskontrollen und tägliche Patrouillentätigkeiten sorgen für Sicherheit und Ordnung in den Schweizerischen Rheinhäfen. Die Schwerpunktkontrollen auf Containerschiffen mit Vertretern des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und des Grenzwachtkorps sind fester Bestandteil der Jahresplanung. In der Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei Basel-Stadt und der Kantonspolizei Basel-Landschaft wurde der Fokus auf die Verbesserung der Prozesse bei der Alarmierung gemäss der grenzüberschreitenden Einsatzplanung RHEIN gelegt. Weiterbildungen mit Partnerbehörden und der Sondereinheit Taifun der Kantonspolizei Basel-Landschaft vertieften dabei die praktische Zusammenarbeit. Nachfolgend sind die Einsätze der Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht und die verzeichneten Ereignisse 2023 aufgeführt:



FÄLLE

- 6 Gewässerverschmutzungen
- 8 Havarien mit Sachschaden
- 4 Sachbeschädigungen nach schweizerischem Strafgesetzbuch (StGB)
- 2 Beinahe-Havarien zwischen Gütermotorschiffen und Kleinfahrzeugen
- 2 Widerhandlungen gegen das CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt)
- 1 Demonstration durch Klimaaktivisten
- 6 Umladungen von flüssigem Gefahrgut
- 3 Widerhandlungen Hafenordnung
- 1 verwirrte Person im Hafengebiet
- 1 Rechtshilfeersuchen WSP

SCHIFFSKONTROLLEN

- 52 Gütermotorschiffe
- 61 Fahrgastschiffe
- 48 Tankmotorschiffe
- 4 Schwerpunktkontrollen mit Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) / Grenzwachtkorps (GWK) / SPH

EINSÄTZE MIT MZB ALLEGRA

- 51 Patrouillen-, Einsatz- und Ausbildungsfahrten
- 1 Teilnahme an der Bundesfeier auf dem Rhein
- 1 Teilnahme am offiziellen Rheinschwimmen

EINSÄTZE MIT DEM FEUERLÖSCHBOOT BL

- 10 Einsatz- und Kontrollfahrten



ERWEITERTE TRAININGSMÖGLICHKEITEN AUF DEM

SCHIFFSIMULATOR SANDRA II

Alle **Lotsen** der Schweizerischen Rheinhäfen absolvieren **ein periodisches Training mit Notfallszenarien** an einem **Schiffssimulator**. Seit 2017 finden diese in **Duisburg** im Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST) statt.

An fünf Fahrstunden können dort gleichzeitig Fahrten in unterschiedlichen Situationen durchgeführt werden. Der **Schwerpunkt** der Fahrten liegt im **Training von Notfallszenarien**, wie **Maschinen-** und **Ruderausfall**, der oberhalb der Mittleren Rheinbrücke eintritt. Die Schiffsführer und -führerinnen können **verschiedene Verhaltensregeln trainieren**, um im Ernstfall gezielt reagieren zu können.

Das DST als Entwickler und Betreiber der Anlage hat die Strecke von Hafen Kleinhüningen bis zur

Schleuse Augst modelliert und auf dem Simulator mit **unterschiedlichen Schiffstypen** hinterlegt. Auch die Schleusung in Birsfelden und die Integration der Revierzentrale ist am Simulator möglich. Neben den Standardschiffen von 110 Metern besteht die Möglichkeit, mit 135 Meter langen Schiffen, dem SSB WILD MAA oder dem Feuerlöschboot CHRISTOPHORUS, zu trainieren.

Zusammen mit dem DST konnten die **Trainingsmöglichkeiten** mit diesen Funktionen weiter ausgebaut und die Stadtdurchfahrten sehr real an den Gegebenheiten in Basel ausgerichtet werden. Der **Simulator SANDRA II** ist damit ein wichtiger Baustein, um den Lotsendienst in Basel auf höchstem Sicherheitsniveau zu halten.





SCHIFFFAHRTS- SCHALTER

NEU IM HAFEN BIRSFELDEN

Auf den **1. Januar 2023** wurde der Standort des Schifffahrtsschalters aufgrund eines besseren Zugangs für das nautische Personal sowie zur Stärkung der südlichen Häfen **von Basel nach Birsfelden** verlegt.

Eine Herausforderung für das Team vor Ort stellte die rasche Umsetzung der **neuen Rhein-schiffpersonalverordnung** (RheinSchPersV) per 1. April 2023 dar. Die Umsetzung der **neuen gesetzlichen Grundlage** beinhaltet unter anderem Änderungen bei **Besatzungsdokumenten**, neue **Überprüfungen von Anforderungen** an das Schiffpersonal sowie die **Umstellung von Prozessen** zur Ausstellung von Dokumenten. Zentrales Element der neuen Prozesse ist dabei die **Europäische Besatzungsdatenbank** (ECDB), die als **nationale Datenbank** (NCDB) eingerichtet und mit der zentralen Datenbank so verbunden wurde, dass alle europäischen Länder über diese Plattform vernetzt sind. Dies führte zu einer harmonisierten Bearbeitung der Besatzungsdokumente resp. -befähigungen, und Kontrollen durch die Schifffahrtspolizeibehörden werden dadurch grenzüberschreitend deutlich vereinfacht.

Die Änderungen bedeuten, dass der Schifffahrtsschalter in Birsfelden **vollständig digitalisiert** ist. Nahezu alle Dienstleistungen werden digital be-

antrag und abgewickelt. Profitieren soll hiervon vor allem das nautische Personal, welches nun von unterwegs mit einem **geringeren Zeitaufwand** Anträge stellen kann und durch die effizientere Auftragsbearbeitung schneller zum gewünschten Dokument kommt.

Entsprechend den Vorgaben des **Europäischen Standards** für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) wurde zudem das Design des neuen Rheinpatents festgelegt. Neues Element ist der QR-Code, der auf das Patent aufgedruckt wird, um den Berechtigten den schnellen Zugriff auf das Besatzungsdossier in der Besatzungsdatenbank zu ermöglichen.

Mit Inkrafttreten der **neuen RheinSchPersV** wurden bis zum 1. April 2023 Nachprüfungen für das Radarpatent, das Streckenzeugnis und das ADN durchgeführt, jedoch danach keine neuen Prüfungstermine mehr angeboten. Das neue Prüfungsverfahren wird derzeit finalisiert, so dass ab der zweiten Hälfte 2024 sowohl neue Rheinpatente als auch Streckenkundeprüfungen wieder abgenommen werden können.



SCHLICKPFLUG ERFOLGREICH GETESTET



Damit die **Infrastrukturen der Rheinhäfen**, die **Schleusenvorhäfen** und die **Strecke zwischen Rheinfeldern und Basel** reibungslos funktionieren, ist ein **stetiger Unterhalt** notwendig, um die Mindestfahrinnentiefe der Binnenschifffahrt zu garantieren. Vor allem nach längeren Hochwasserperioden und höheren Pegelständen kommt es zu **Sedimentablagerungen**, die rasch zu Untiefen führen. Diese sind durch Baggerungen möglichst rasch zu beseitigen, um die Fahrinnentiefe wieder herzustellen. So kann gewährleistet werden, dass die Schweizer Strecke nicht zum limitierenden Element auf der Reise nach Antwerpen oder Rotterdam wird und die Reedereien das Transportvolumen ihrer Schiffe voll ausschöpfen können.

Das in der Elbe und auch in anderen Seehäfen eingesetzte System eines **Schlickpfluges** ermöglicht es, **Sedimentablagerungen zu mobilisieren**

und bei ausreichender Strömung selbstständig durch den Fluss abtransportieren zu lassen. Die Reaktionsfähigkeit und Effizienz dieser Technik sind bei geringerem Ressourcenaufwand deutlich höher als bei konventionellen Baggerungen. Eine Delegation bestehend aus Mitarbeitenden der SRH, des Tiefbauamtes Basel-Stadt und des Kraftwerks Birsfelden konnten sich davon bei einem Besuch in Hamburg überzeugen und den Einsatz eines Schlickpfluges der Firma De Boer live miterleben.

Im Anschluss führten die SRH eine **Machbarkeitsuntersuchung** zur Übertragung der Erkenntnisse von der Elbe in Hamburg auf den Rhein in Basel um. Unter anderem wurde mit einem **Umweltgutachten** geklärt, dass der Einsatz zu **keinen negativen Einwirkungen auf den Unterwasserlebensraum des Rheins** führt. Nachdem auch alle technischen und betrieblichen Untersuchungen





positiv ausfielen, konnte im November 2023 das **Arbeitsschiff MS PETER** mit seinem Schlickpflug im Rahmen eines Testeinsatzes für Arbeiten in Basel beauftragt werden. Die bearbeiteten Testfelder wurden in **enger Zusammenarbeit** mit dem **Tiefbauamt Basel-Stadt** ausgewählt und vom **Basler Messboot SONUS** überprüft.

Das **MS PETER** konnte bei seinem Testeinsatz mit dem Schlickpflug **Sedimentablagerungen** im Hafen Basel mit einem Volumen von rund **1650 m³** und an der Schleuse Birsfelden von rund **2350 m³** mit hoher Effizienz und Genauigkeit beseitigen.

Die **ökologische Begleitung** der Arbeiten bestätigte dabei die gutachterlichen Einschätzungen, dass die Arbeiten sogar **positive Aspekte für den Unterwasserlebensraum** haben.

Im Ergebnis zeigte sich, dass die Technik des Schlickpfluges positiv in Basel eingesetzt werden könnte. In nun folgenden Schritten werden weiterführende Konzepte ausgearbeitet, welche Anpassungen oder Erneuerungen bei der Schiffsflotte der SRH notwendig wären, um die Technik des Schlickpfluges in den Schweizerischen Rheinhäfen einsetzen zu können.

ENTSORGUNGSL EISTUNGEN BIBO REGIO

	2023	2022
Anzahl Service-Einsätze	347	382
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	362 m ³	497 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	22 t	22 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	178 m ³	206 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 m ³	0 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	7,2 t	7,8 t



Ansprache von Verwaltungsratspräsidentin
Martina Gmür.



Ein Selfie geht immer: viel Politprominenz auf dem Rhein.



Regierungsrat Kaspar Sutter dankt Thomas Weber
für sein langjähriges Engagement mit einem Bild
von Rosa Lachenmeier.



Wasserstoff im Gespräch mit Hafendirektor Florian
Röthlingshöfer und Claus Schmidt, CEO IWB.



Die Basler Garde begrüsst die Teilnehmenden am
Hafenfest.



Haafemähli Spezial am Hafenfest mit Pegasus.

HAAFEMÄHLI SPEZIAL AM HAFENFEST

www.haafemaehli.ch



Das traditionelle Haafemähli fand 2023 in speziellem Rahmen statt. Die Gäste wurden auf der MS CHRISTOPH MERIAN an der Schiffflände in Empfang genommen. 150 Teilnehmende aus Politik, Hafenwirtschaft, Behörden sowie Sponsoren des Hafenfestes fuhren gemeinsam zum Dreiländereck und genossen saisonale Köstlichkeiten aus unserer Region. Im Loft der Sandoase folgte dann der offizielle Teil mit Ansprachen von Martina Gmür, Verwaltungsratspräsidentin der Schweizerischen Rheinhäfen, und Regierungsrat Kaspar Sutter. Dabei wurde auch dem langjährigen Verwaltungsrat der SRH

und abtretenden Regierungsrat Thomas Weber für seinen Einsatz und seine starke Stimme für die Rheinhäfen und Binnenschifffahrt gedankt. In einem Talk-Format tauschten sich IWB-CEO Claus Schmidt und Hafendirektor Florian Röthlingshöfer über die Zukunft und Chancen des Wasserstoffs für die Region Basel und die Rheinhäfen aus. Zum Abschluss tauchten die Gäste in die Stimmung des Hafenfestes ein. In der Feldschlösschen-Lounge klang mit dem Konzert von Pegasus der wunderbare Sommerabend am grossartigen Hafenfest aus.



VöV

VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRE GENERALVERSAMMLUNG IN BASEL

Die **Basler Verkehrsbetriebe (BVB)** und die **Baselland Transport AG (BLT)** gemeinsam mit den **Schweizer Güterbahnen** – vertreten durch **Railcare** und die **Schweizerischen Rheinhäfen** – konnten erfolgreich die **Generalversammlung 2023 des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV)** im September 2023 nach Basel bringen. Ein attraktives Programm bei der formalen Generalversammlung in der St. Jakobshalle mit anschliessendem Traum-Apéro in der Sandoase und einem herausragenden Galaabend auf dem Schiff MS RHYSTÄRN zogen rund 300 Teilnehmende aus der ganzen Schweiz nach Basel.

Die **Schweizer Güterbahnen** und die **Hafenbahn Schweiz AG** konnten sich am Folgetag mit einer **Bahnausstellung** mit zukunftsweisenden Innovationen 80 interessierten Teilnehmenden im Hafen

Kleinhüningen präsentieren. Mit dabei waren der **Testzug von SBB Cargo** mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), **DB Cargo Schweiz** mit einem flexiblen Güterwagenaufbau, **Railcare** mit ihrem ContainerMover und die **Rhätische Bahn AG (RhB)** mit dem TankTainer-Konzept. Auf dem **Schub- und Schleppschiff SSB WILD MAA** erhielten die Teilnehmenden zudem Einblicke in die Rheinhäfen. Nicht zuletzt beehrte Bundesrat Albert Rösti den Anlass, um sich mit den Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Verkehrs auszutauschen.



BRITISCHER BOTSCHAFTER BESUCHT RHEINHÄFEN



Hoher Besuch anfangs November 2023 im Hafen: Der britische Botschafter in der Schweiz, James Squire (Bildmitte), besichtigte mit dem Stellvertretenden Hafendirektor Martin Nusser (rechts) und Simon Oberbeck (Kommunikation SRH, links) den Hafen auf dem Wasserweg.

FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2023

Jahresrechnung 2023 im Wesentlichen von der allgemeinen Teuerung, einem Rückgang bei den Hafengebühren und dem Hafengebührenfest beeinflusst

Allgemein

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit der Rechnungslegung nach Obligationenrecht erstellt (Rechnungslegungsrecht, Art. 957 – 963 b OR) sowie gemäss Rheinhafen-Vertrag (§ 25, SGS 421.1). Der Betriebserfolg liegt um 8,25 % unter dem Vorjahr.

In einer Kurzfassung kann man folgende Einflüsse auf die Jahresrechnung der SRH 2023 nennen: Es konnten Ertragssteigerungen bei den Baurechtszinsen, der Fahrgast- und Kabinenschiffahrt und den übrigen Erträgen von zusammen rund +778 TCHF gegenüber 2022 verzeichnet werden.

Im Vergleich zum Vorjahr waren vor allem geringere Erträge bei den Hafengebühren (-213 TCHF) sowie höhere Einmalaufwendungen für das Hafengebührenfest und dem gewährten dreiprozentigen Teuerungsausgleich auf die Saläre zu verzeichnen. Hinzukommt der Wegfall der COVID-Rückstellung (-200 TCHF).

Weitere gestiegene Aufwendungen wie „Energie, Wasser und Entsorgung“, IT und sonstige betriebliche Aufwendungen (in Summe rund +372 TCHF) haben das Jahresergebnis ebenso beeinflusst.

Ertrag

Bei den Baurechtszinseinnahmen konnten leichte Ertragssteigerungen verzeichnet werden (+ 0,9 %).

Bei den Hafengebühren ist ein Rückgang der Erträge um rund 5,5 % zu verzeichnen. Wesentliche Einflussfaktoren sind vor allem geringere Umschläge beim Massengut und den Containerverkehren.

Bei der Kabinenschiffahrt konnte eine weitere erfreuliche Ertragssteigerung zum Vorjahr von rund +260 TCHF verzeichnet werden.

Die Position „Übrige Erträge“ konnte gegenüber dem Vorjahr ebenfalls gesteigert werden. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Einnahmen für Schlepp- und Schubaufträge durch den WILD MAA, Lotsendienstleistungen und sonstige übrige Einnahmen zurückzuführen.

Aufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um rund +1 235 TCHF zugenommen. Der überwiegende Teil der Mehrkosten resultiert aus den Positionen Personal (inkl. Teuerungsausgleich von 3 %), erhöhte Energie-, Wasser- und Entsorgungskosten sowie einmaligen Ausgaben im Bereich Werbung und Kundenbetreuung (zahlreiche Anlässe, Führungen, Hafengebührenfest etc.).

Die Abschreibungen bleiben gegenüber dem Vorjahr nahezu auf gleichem Niveau.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2023 vorgenommen:

- Hafengebührenbecken 3
- Belagssanierung in allen Hafengebührenarealen
- Anhebung Hafengebührenbahnbrücke Hafengebührenbecken 2
- Interventionsplattform Baselland
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2023 haben die SRH gesamthaft 7 296 TCHF investiert.

Ergebnis

Das Jahresergebnis ist 7 167 TCHF und liegt somit rund 844 TCHF unter dem Vorjahr. Bereinigt um die geringeren Erträge durch die Hafengebühren, Hafengebührenfest, Teuerung sowie die Auflösung der Rückstellung „Massnahmen zur Covid-19-Krise“ liegt der Unternehmenserfolg rund 57 TCHF unter dem Vorjahresergebnis.

ERFOLGSRECHNUNG 2023

	Anmerkung im Anhang	2023 CHF	2022 CHF
Arealbewirtschaftung		16 233 772	16 097 064
Hafenabgaben		3 655 675	3 869 480
Übrige betriebliche Erträge		4 694 221	4 053 390
Betriebsertrag		24 583 669	24 019 934
Personalaufwand	3	-7 648 063	-7 165 558
Reise- und Repräsentationsspesen		-169 769	-136 189
Verwaltungsrat		-75 000	-74 500
Infrastrukturaufwand		-1 491 713	-1 453 545
Fahrzeuge		-288 568	-245 405
Sachversicherungen und Schäden		-319 582	-287 899
Energie, Wasser, Entsorgung		-1 058 567	-851 938
Büromaterial, Drucksachen, Telefon, Porti		-142 427	-103 244
Beiträge an Organisationen		-96 502	-94 819
Informatik		-473 819	-390 021
Beratung und Entwicklung		-572 858	-528 870
Werbung und Kundenbetreuung		-407 331	-262 881
Übrige betriebliche Aufwendungen		-161 196	-75 401
Betriebsaufwand		-12 905 395	-11 670 270
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Finanzerfolg		11 678 274	12 349 665
Abschreibungen	2	-4 418 172	-4 378 117
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg		7 260 102	7 971 548
Finanzertrag		11 583	251
Finanzaufwand		-104 333	-160 279
Finanzerfolg		-92 750	-160 028
Betriebsergebnis		7 167 352	7 811 520
Massnahmen zur Covid-19-Krise		-	200 000
Jahresergebnis¹		7 167 352	8 011 520

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

BILANZ 2023

	Anmerkung im Anhang	2023 CHF	2022 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		3 384 241	8 873 606
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	3 571 153	2 082 791
Übrige kurzfristige Forderungen	2	55 800	563 931
Aktive Rechnungsabgrenzungen		308 958	117 139
Umlaufvermögen		7 320 153	11 637 467
Beteiligungen	4	1 966 009	1 966 009
Darlehen gegenüber Beteiligungen		30 423 760	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 369 929	1 486 434
Mobile Sachanlagen	2	21 901 793	17 429 777
Immobilien Sachanlagen	2	41 607 327	43 084 782
Anlagevermögen		97 268 818	93 925 913
Total Aktiven		104 588 971	105 563 380
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	3 256 939	2 954 537
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		328 764	149 598
Passive Rechnungsabgrenzungen		30 000	62 500
Rückstellungen	2	383 171	1 374 000
Kurzfristiges Fremdkapital		3 998 875	4 540 635
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		5 965 000	5 564 000
Gewinnvortrag		14 306	3 787
Jahresergebnis		7 167 352	8 011 520
Eigenkapital		100 590 097	101 022 745
Total Passiven		104 588 971	105 563 380

ERGEBNISVERWENDUNG 2023

	2023 CHF	2022 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	14 306	3 787
Jahresergebnis ¹	7 167 352	8 011 520
Bilanzgewinn	7 181 658	8 015 307
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	358 000	401 000
Ausschüttung an die Kantone	6 820 000	7 600 000
Basel-Stadt (40 %)	2 728 000	3 040 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 092 000	4 560 000
Vortrag auf neue Rechnung	3 658	14 306

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

² Gemäss Rheinhafen-Vertrag § 26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2023

	2023 CHF	2022 CHF
Jahresgewinn	7 167 352	8 011 520
Abreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 418 172	4 378 117
Veränderung Rückstellungen	-990 829	46 829
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	-1 488 363	108 567
Veränderung kurzfristige Forderungen	508 131	53 355
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-191 819	-31 257
Veränderung Verbindlichkeiten	302 402	1 348 560
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	179 166	-147 008
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	-32 500	5 000
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	9 871 713	13 773 682
Investitionen in Beteiligungen	0	-815 795
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-6 897 090	-4 683 116
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-399 137	-994 352
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	-464 850	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-7 761 077	-6 493 263
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 600 000	-7 500 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7 600 000	-7 500 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-5 489 364	-219 581
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	8 873 606	9 093 187
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	3 384 241	8 873 606
Veränderung netto flüssige Mittel	-5 489 365	-219 581

Netto: Anschaffung abzüglich Anlageverkäufe, da kaum Verkäufe stattfinden.



ANHANG

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 963 b) sowie unter Berücksichtigung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni 2006 – § 26 Verwendung des Jahresergebnisses – erstellt.

In der Jahresrechnung wurden die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Sachanlagen und immaterielle Anlagen:

Die Sachanlagen und immateriellen Anlagen werden indirekt und nach der linearen Methode abgeschrieben. Allfällige Sofortabschreibungen im steuerlich zulässigen Rahmen werden nach Ermessen des Verwaltungsrates vorgenommen.

2. Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

	31.12.23 CHF	31.12.22 CHF
FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	2 879 390	1 701 618
Gegenüber Beteiligungen	575 906	197 786
Gegenüber Nahestehenden	165 857	313 387
Wertberichtigungen	-50 000	-130 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 571 153	2 082 791
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	55 800	563 931
Total kurzfristige Forderungen	55 800	563 931
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	1 486 434	1 003 102
Investitionen des Geschäftsjahres	399 137	994 352
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-515 642	-511 020
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 369 929	1 486 434
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	17 429 777	15 516 178
Investitionen des Geschäftsjahres	5 363 212	2 767 032
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-891 197	-853 433
Mobile Sachanlagen am Jahresende	21 901 793	17 429 777
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 054 437	2 087 897
Schiffe und Boote	4 466 187	4 451 907
Anlagen im Bau	15 381 168	10 889 973
	21 901 793	17 429 777
IMMOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	43 084 782	44 182 362
Investitionen des Geschäftsjahres	1 533 878	1 916 084
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 011 333	-3 013 664
Immobilien Sachanlagen am Jahresende	41 607 327	43 084 782

	31.12.23 CHF	31.12.22 CHF
ZUSAMMENSETZUNG		
Liegenschaften	5 352 776	5 677 880
Quaianlagen	14 436 920	15 045 780
Kunstabauten	3 982 990	4 181 436
Strassen und Wege	6 425 255	6 873 086
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	11 409 386	11 306 600
	41 607 327	43 084 782
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	2 216 382	2 152 834
Gegenüber Beteiligungen	1 040 557	801 704
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3 256 939	2 954 537
RÜCKSTELLUNGEN		
Ferien-/Überzeitguthaben	248 700	208 200
Übrige Rückstellungen	134 471	1 165 800
Total Rückstellungen	383 171	1 374 000

3. Anzahl Mitarbeitende

BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRESDURCHSCHNITT

	31.12.23	31.12.22
Vollzeitstellen	59	58
Auszubildende	9	8
Praktikanten/Studierende	1	1

4. Beteiligungen

FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ	31.12.23		31.12.22	
	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, D	48,97	48,97	48,97	48,97

5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2023 bei 106,7 % (2022: 103,7 %). Die Performance 2023 liegt bei 4,2 %. Per Stichtag betragen die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung CHF 131 172 (2022: CHF 78 092).

6. Eventualverbindlichkeiten

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit 30 % an der einfachen Gesellschaft „Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz“ beteiligt. Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.

7. Nettoauflösung stiller Reserven

Im Geschäftsjahr 2023 wurden stille Reserven in der Höhe von CHF 430 000 aufgelöst.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine

9. Vergütungen

VERWALTUNGSRAT		31.12.23	31.12.22	GESCHÄFTSLEITUNG		31.12.23	31.12.22
Name	Funktion	TCHF	TCHF		TCHF	TCHF	
Martina Gmür	Präsidentin	22	22	Jahresvollzeitstellen 6,0 (Vorjahr 5,8 Jahresvollzeitstellen)	1 114	979	
Thomas Weber	Mitglied	8	17				
Kaspar Sutter	Mitglied	15	12	HONORAR REVISIONSSTELLE			
Thomi Jourdan	Mitglied	7	-	Revisionsdienstleistungen	20	19	
Petra Mösching	Mitglied	12	12	Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder (GL) wird aufgrund des Personalgesetzes des Kantons Basel-Landschaft festgelegt. Die Saläre der GL haben keinen variablen Lohnbestandteil. Bei den SRH gibt es keine Spesenpauschale. Es sind keine Kinder- oder Familienzulagen enthalten.			
Andreas Büttiker	Mitglied	12	12				
Gesamttotal		75	75				

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Präsidiums legen die beiden Regierungen BS und BL fest. Die Vergütungen beinhalten Sitzungsgelder in Höhe von 9,5 TCHF. Thomas Weber war bis zum 30.06.2023 Vizepräsident des Verwaltungsrates, danach Kaspar Sutter.

INFRASTRUKTURRECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2023

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2023 TCHF	2022 TCHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 310	4 392
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	2 329	2 215
Deckungsbeitrag 1	1 981	2 177
Abschreibungen	2 588	2 646
Deckungsbeitrag 2	-607	-469
Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion Verwaltungsaufwand	239	295
Ergebnis	-845	-764

Erläuterungen

Die Infrastrukturrechnung der SRH ist eine Spartenerfolgsrechnung analog vergleichbarer Infrastrukturrechnungen anderer Verkehrsträger (z. B. Bahn). Sie zeigt den Kostendeckungsgrad zwischen dem zweckgebundenen Ertrag aus dem Güterumschlag sowie hafengebundenen Dienstleistungen und dem Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur auf. Diese Zuteilung bzw. Verteilung erfolgt in mehreren Schritten. Das Ergebnis soll aufzeigen, wie gross der Anteil jeder einzelnen Sparte am Gesamtergebnis ist.

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

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

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

Abschreibungen

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

Verwaltungsaufwand

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

Ebenso werden hier die zurechenbaren Aufwendungen für Informatik, Finanzen, Direktion, Versicherungen sowie übrige Verwaltungskosten verbucht. Da diese Aufwendungen einzeln nicht direkt zugeordnet werden können, erfolgt die Verteilung über die Anwendung von verschiedenen Kennzahlen (Leistungs- und Verhältniszahlen). Diese übrigen Aufwendungen werden vom Deckungsbeitrag 2 abgezogen, dieses Ergebnis stellt den Deckungsbeitrag 3 (Ergebnis) dar.

Opportunitätserträge der Eigner Kantone für alternative Nutzung der Hafennareale

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

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung

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

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

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

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

BERICHT DER REVISOREN

Seite 1 von 3

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Aeschenplatz 4
4052 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 3

TRETOR AG

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir, während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser

BERICHT DER REVISOREN

Seite 3 von 3

TRETOR AG

Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

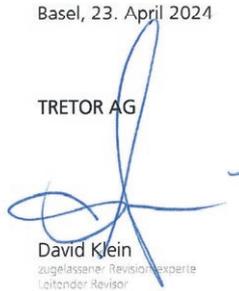
Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem PS-CH 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 Bilanzgewinns dem Staatsvertrag entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 23. April 2024

TRETOR AG



David Klein
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



Adrian Schaller
zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

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

ORGANE



VERWALTUNGSRAT

Martina Gmür, Präsidentin

Kaspar Sutter, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Thomas Weber, bis 30. Juni 2023

Thomi Jourdan, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft seit 1. Juli 2023

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretärin

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

GESCHÄFTSLEITUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor

Martin Nusser, Stv. Direktor, Leiter Finanzen, Personal und Services

Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Alexandra Mungenast, Leiterin Recht und Entwicklung

Daniel Hoefer, Leiter Areale, Infrastrukturen und Hafentbahn





ULTRA BRAG

LIBERO

RHENUS

RONTAREGI

