



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Schweizerische Rheinhäfen - Orientierung über das Geschäftsjahr 2009 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Datum: 18. Mai 2010

Nummer: 2010-203

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2010/203

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Schweizerische Rheinhäfen - Orientierung über das Geschäftsjahr 2009 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

vom 18. Mai 2010

Gemäss § 36 Abs. 2 in Verbindung mit § 39 Abs. 1 lit. b Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen "Schweizerische Rheinhäfen" (SG 421.1) unterbreiten die Regierungen der Vertragskantone die von ihnen genehmigten Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme.

Gestützt auf die genannten Bestimmungen unterbreitet der Regierungsrat den Bericht der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zum Geschäftsjahr 2009. Wie Sie dem Bericht, der die Jahresrechnung und den Bericht der Revisionsstelle enthält, entnehmen können, blicken die SRH auf ein erfolgreiches zweites Geschäftsjahr nach Inkrafttreten des Staatsvertrags zurück. Trotz des – gerade im Logistikbereich – schwierigen wirtschaftlichen Umfelds konnte ein positives Resultat erzielt werden. Der Unternehmungsgewinn der SRH vor Reservenbildung und Gewinnverwendung lag mit CHF 7,639 Mio. knapp über dem Vorjahresergebnis.

Die Revisionsstelle, BDO Visura, Basel, hat mit Schreiben vom 23. März 2010 die Ordnungsmässigkeit der Jahresrechnung bestätigt und deren Genehmigung beantragt. Der Verwaltungsrat der SRH hat den Jahresbericht mit der Jahresrechnung 2009 in seiner Sitzung vom 7. April 2010 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, vom vorliegenden Bericht der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zum Geschäftsjahr 2009 Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 18. Mai 2010

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Wüthrich

Der Landschreiber:
Mundschin

Beilage:

- SRH, Jahresbericht 2009 mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2009



PORT OF
SWITZERLAND

Inhalt

Schwerpunkte

Aufbruch zu neuen Ufern	4
Logistikdrehscheibe Schweiz	6
Verkehrspolitik	8
Hafenentwicklung	9

Rückblick

Aktivitäten im Jahr 2009	12
--------------------------	----

Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr	18
Fahrgastschifffahrt	22

Schweizerische Rheinhäfen

Events	23
Aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	24

Finanzen der Schweizerischen Rheinhäfen

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2009	26
Erfolgsrechnung 2009	27
Bilanz 2009	28
Gewinnverwendung	29
Anhang	30
Bericht der Revisionsstelle	32
Organe der Schweizerischen Rheinhäfen	34

Liebe Leserin, lieber Leser

Das zweite Geschäftsjahr der Schweizerischen Rheinhäfen stand im Zeichen der Wirtschaftskrise aber auch der Hafenentwicklung. Als nationale und internationale Logistikdrehscheibe mit Schwergewicht im Import- und Exportverkehr sind die Rheinhäfen Spiegelbild der globalen Entwicklung: mit -10,7% ist der Umschlagsrückgang bei den Schiffsgütern im Quervergleich zu vielen europäischen See- und Binnenhäfen (-15 bis -25%) aufgrund des breiten Gütermix weniger stark ausgefallen.



Im Zentrum der Beratungen des Verwaltungsrates stand die Umsetzung der mittel- und langfristigen Hafenentwicklungsstrategie. Für die Hafenlogistik am Westquai im Hafen Kleinhüningen ist es von zunehmender Bedeutung, die Optionen nach Ablauf der heutigen Nutzungsdauer ab 2030 zu kennen. Die gezielte Evaluation dieser Möglichkeiten bildet Bestandteil der zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt gestarteten Testplanung zur künftigen Gestaltung und Entwicklung des Klybeckquais und des Rheinquais bis zum Dreiländereck. Unter der Prämisse, dass die langfristigen Interessen der Hafenlogistik gewahrt bleiben, beteiligt sich die SRH an der Evaluation städtebaulicher Optionen an der Rheinuferseite.

Auf verkehrspolitischer Ebene hat der Bundesrat im Herbst mit der Verabschiedung des Berichts über die Schifffahrtspolitik der Schweiz einen für die Rheinhäfen und die Rheinschifffahrtsbranche einen wegweisenden Schritt getan. Erstmals ist die nationale Bedeutung der Rheinhäfen auf Bundesebene offiziell deklariert. Wir werden die Umsetzung des Berichts gemeinsam mit allen Partnern intensiv begleiten.

Im vergangenen Mai sind in München im Rahmen der Transport- und Logistikmesse die Rheinports Basel-Mulhouse-Weil getauft und einer breiten Öffentlichkeit präsentiert worden. Die Stärkung des trinationalen Hafenstandorts am Dreiländereck bildet den ersten Schritt mit Blick auf eine mittelfristig weiterführende Kooperation.

Häfen sind mit ihrer engen Verzahnung von Verkehrsträgern, Güterumschlag, Lagerung und Produktion ein spezieller Mikrokosmos. Dieser funktioniert innerhalb des Hafenperimeters nur reibungslos dank einer engen Zusammenarbeit zwischen Hafenfirmen, Verkehrsunternehmen und Hafenorganen. Ebenso wichtig sind für die SRH daher die nachbarschaftlichen Beziehungen, welche durch hafenbedingte Immissionen, v.a. Lärm, gelegentlich strapaziert werden. Die SRH haben daher mit den zuständigen kantonalen Behörden die Erarbeitung von Lärmkatastern für alle Hafengebiete eingeleitet und grösstenteils abgeschlossen. Damit liegt dem nachbarschaftlichen Dialog künftig eine klare Referenz für das Monitoring des Lärms aus der Hafentätigkeit zugrunde.

Verwaltungsrat und Direktion danken allen Hafenpartnern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit, den Mitarbeitern für ihr engagiertes Wirken und wünschen der Hafenwirtschaft, dass der noch verhaltene Aufschwung sich bald weiter festigt.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Aufbruch zu neuen Ufern

Der Hafen St. Johann im verdienten Ruhestand

Der Hafen St. Johann wurde fristgerecht auf den 31. Dezember 2009 von den Schweizerischen Rheinhäfen an den Kanton Basel-Stadt zurückgegeben. Nach 102 Jahren wurde der bis anhin noch rüstige Hafen St. Johann am 11. Dezember 2009 mit einer kleinen Abschiedsfeier in Pension entlassen. Zusammen mit der scheidenden Umschlagsfirma Ultra-Brag AG, dem Bahncarrier SBB Cargo und SVS-Präsident und alt-Regierungsrat Dr. Ralph Lewin hatten die Gäste die Gelegenheit, der letzten kommerziellen Fahrt auf der Hafenbahn von Basel St. Johann-Hafen nach Basel St. Johann-Bahnhof beizuwohnen.

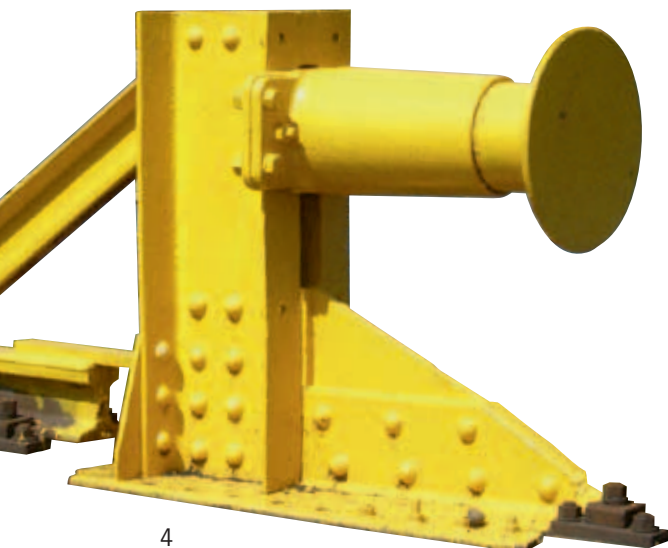
Vorangegangen waren der Wunsch der Novartis, ihrem Campus ein adäquates Umfeld zu geben. Geplant ist auf dem Novartisareal ein tiefgreifender Umwandlungsprozess von der Produktion zu Forschung und Entwicklung. Mehrere Laborbauten, Personaladministration und ein völlig neues Arbeitskonzept mit Park sind realisiert, weitere werden folgen. Nachdem der Hafen zurückgebaut sein wird, ist der Weg auch dem Wunsch offen, für eine öffentliche Rheinuferpromenade mit Fortsetzung in Frankreich.

Vor diesem Hintergrund trat der Kanton Basel-Stadt an die einzig umschlagende Firma Ultra-Brag AG im Hafen St. Johann heran. Die Ersatzstandortevaluation führte in zwei intensiven Phasen zu einer Lösung, der alle involvierten Parteien zustimmen konnten. Die Ersatzbauten und Anlagen wurden an zwei Standorten realisiert, in Basel-Stadt in Kleinhüningen am Hafenbecken II wurde ein 86 m hoher Getreidesilo realisiert und im Auhafen wurde eine hochmoderne Schüttgut-Lagerhalle mit Umschlagsanlagen auf dem ehemaligen Novartis-Areal erstellt.

Am 23. Oktober 2009 wurden sowohl der neu errichtete Getreidesilo, die neue Lagerhalle mit taufrischen Umschlagseinrichtungen als auch die Inbetriebnahme der neuen Anschlussgleis- und Hafenbahnanlagen eingeweiht.

Obwohl insgesamt drei Liegeplätze weniger für wasserseitigen Umschlag zur Verfügung stehen, konnte die notwendige Umschlagskapazität durch modernste und hochproduktive Umschlagsanlagen kompensiert werden. Es entstand im eigentlichen Sinne eine Win-Win-Situation für den Kanton Basel-Stadt, die Novartis als bedeutendes Pharmaunternehmen im Kanton und auch für die Firma Ultra-Brag AG durch die Stärkung der Marktposition dank neuen hochwertigen Umschlags- und Lagergebäuden.

Transformation und Ersatzlösung für den Hafen St. Johann bildet aus Sicht der Schweizerischen Rheinhäfen ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Forschungsstandortes wie auch zur noch intensiveren Nutzung bestehender Hafenareale. Künftige Transformationsvorhaben werden jedoch – ohne Schwächung der trimodalen Logistikkreislaufes – Realisierungsversuche ausserhalb des bestehenden Hafenperimeters erfordern.





Logistikdrehscheibe Schweiz

Basel: Logistik-Gateway der Schweiz

Um den Stellwert der Logistik in der Region Basel deutlicher zu veranschaulichen, hat die Handelskammer beider Basel gemeinsam mit Partnern im Frühjahr die Initiative «Logistikcluster Basel» gestartet.

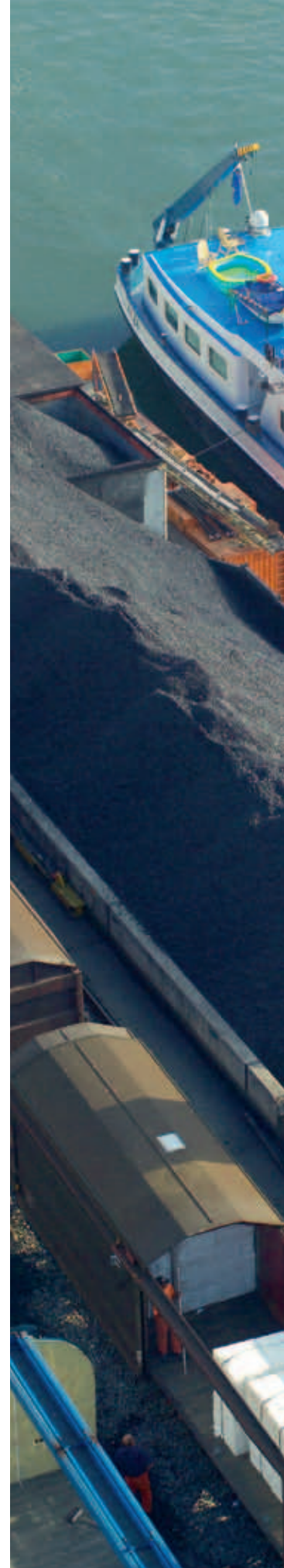
Der Grossraum Basel ist der bedeutendste Logistikstandort in der Schweiz gefolgt von Zürich. Die besondere Stellung der Logistikbranche in der Region lässt sich zweifelsohne seit jeher auf die generell verkehrstechnisch günstige Lage am Dreiländereck, die hohe Anzahl ansässiger Logistikunternehmen, die vorhandene Infrastruktur – wie die Anzahl Gleisanschlüsse, der Zugang zur Binnenschifffahrt, der Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg und die relevanten Autobahnanschlüsse – sowie auf die hohe Produktivität und das Know-how zurückführen. Im Trinationalen Eurodistrikt Basel (TEB) erzielen rund 22 000 Erwerbstätige (davon ca. 16 300 im Schweizer Teil) in der Logistik eine Wertschöpfung von rund 3 Milliarden Franken. Die Bruttowertschöpfung entspricht ungefähr 5,5 Prozent der Bruttowertschöpfung im TEB, und rund 23 Millionen Tonnen an Wirtschaftsgütern strömen insgesamt über die Grenze, was die «Gateway» – Funktion Basels für die gesamte Schweiz verdeutlicht. Dass Basel ein attraktiver Standort für Logistikdienstleister ist, beweisen zahlreiche internationale und nationale Logistikdienstleister, die bedeutende Unternehmensteile in den Raum Basel verlegt haben.

Logistikcluster Basel

Die Bedeutung des Grossraums Basel als nationaler und internationaler Verkehrs- und Logistiknotenpunkt ist jedoch in Politik und Gesellschaft noch nicht in der vollen Bedeutung erkannt worden. Grund genug für die Handelskammer beider Basel, zusammen mit Partnern (Schweizerische Rheinhäfen, Verband Basler Speditionslogistiker, ASTAG NWCH und dem Euro-Airport sowie einzelne Logistikunternehmen) eine Studie der Universität St. Gallen in Auftrag zu geben, die eine quantitative und qualitative Erfassung des Logistikstandortes Basel darlegt.

Die zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse der Studie hat Folgendes ergeben:

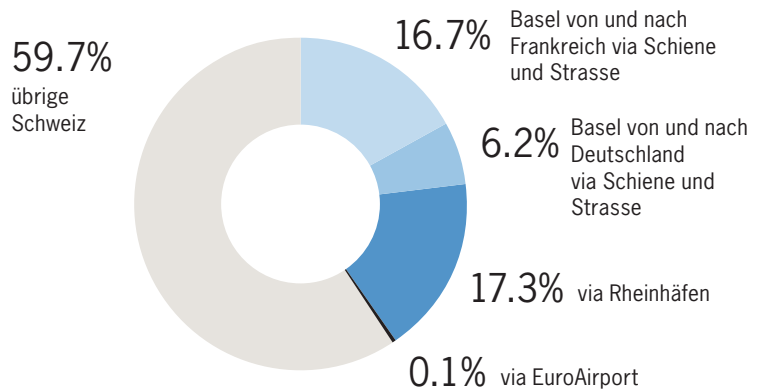
- Der Grossraum Basel bildet ein Logistikcluster regionaler und überregionaler Bedeutung;
- Der Logistikcluster weist eine überdurchschnittliche Bruttowertschöpfung im schweizerischen Vergleich und ein hohes Mass an Know-how auf;
- Die exponierte Lage im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich macht den Grossraum zum wichtigsten multimodalen Verkehrsknotenpunkt (Strasse, Schiene, Wasser, Luft) der Schweiz überhaupt;
- Eine nachhaltige Entspannung der Kapazitätsverknappung bei der Infrastruktur ist dringend nötig, damit auch in Zukunft der Logistik-Gateway Basel seine nationale Drehscheibenfunktion mit ihrer effizienten Bündelung wahrnehmen kann und auch ein lebenswerter Ort für die Wohnbevölkerung bleibt.





40% vom Schweizer Import-/Exportverkehr führen über den Logistik-Gateway der Region Basel

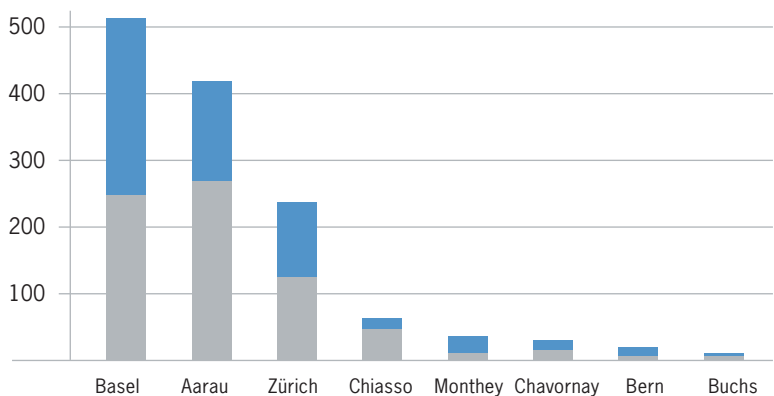
Insgesamt strömen jährlich rund 23 Mio Tonnen an Wirtschaftsgütern in Basel über die Grenze. Dies entspricht über 40% der schweizerischen Exporte und Importe, der grösste Teil davon passiert die Rheinhäfen.



Quelle: nach einer von der Handelskammer beider Basel aufgegebenen Studie der Universität St. Gallen

Import/Export kombinierter Verkehr pro Region in der Schweiz, Prognose 2015

Ladeeinheiten pro Tag: **Import** / **Export**



Quelle: Rapp Trans / Hanseatic Transport Consultancy

Verkehrspolitik

Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz – ein Meilenstein für Rheinhäfen und Rheinschifffahrt

Im Oktober 2009 hat der Bundesrat den Schifffahrtsbericht zu Händen des Parlaments verabschiedet. Zuvor konnten die SRH zusammen mit der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) ihre Anliegen im Rahmen der Anhörung einbringen.

Im Kern soll an der von Pragmatismus und vor allem liberal geprägten Schifffahrtspolitik wie bisher festgehalten werden, der Bundesrat schlägt jedoch einige Leitprinzipien zur künftigen Schifffahrtspolitik vor. So sollen aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung für die Schweiz, Schwerpunkte der Handlungsfelder vor allem bei der Rheinschifffahrt und der Hochseeschifffahrt festgelegt werden.

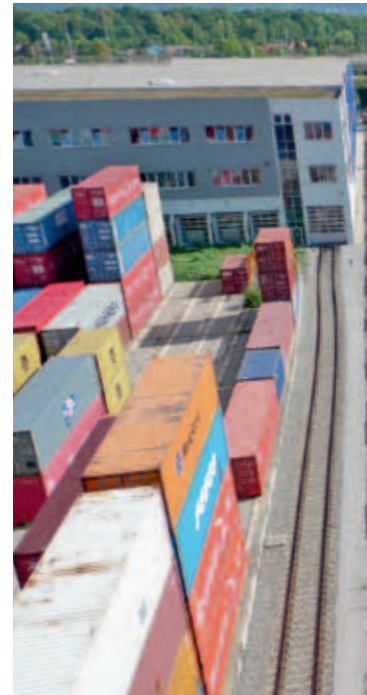
Als spezifische Massnahme zur Umsetzung der Stossrichtung wird für die Rheinschifffahrt die Möglichkeit der Einführung von Bürgschaftskrediten (in der Hochseeschifffahrt seit 1959 bereits in Anwendung) als Instrument für Investitionshilfen zugunsten der Schweizer Rheinschifffahrtsflotte vorgeschlagen.

Von herausragender Bedeutung ist die erstmalige offizielle Anerkennung der Rheinhäfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung. Ausschlaggebend wird in der kommenden politischen Entscheidungsfindung sein, dass in nächster Zeit die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Der im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern bescheidene Mittelbedarf generiert durch die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit jedoch für Volkswirtschaft und die Landesversorgung einen hohen Nutzen.

Güterverkehrsvorlage – Einbezug der Rheinschifffahrt in die Verlagerungspolitik

Im Nachgang zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) wurde im 2009 die dazugehörige Ausführungsverordnung zur Anhörung an die Kantone überreicht. Der speziell auf die Schifffahrt bezogene neu formulierte Zweckartikel (Art. 2) des GVVG ermöglicht künftig den Einbezug der Schifffahrt mit der Bahn in die Verlagerungskette Schiff-Bahn im alpenquerenden kombinierten Verkehr. Damit wird die Schifffahrt nicht mehr analog wie der Lkw als Zulauf zur Bahn, sondern als Verlagerungsträger betrachtet. Die Rheinschifffahrt hat diese Verlagerungswirkung mit 70% Bahn-Anteil am Schiffsumschlag in den Rheinhäfen seit Jahrzehnten unter Beweis gestellt.

Aufgrund dieser neuen gesetzlichen Ausgangslage hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) zusammen mit den SRH eine Studie zur Prüfung der konkreten Umsetzungsoptionen auf Verordnungsebene in Auftrag gegeben. Darin sollen insbesondere auch Anreize zur künftigen Zusammenarbeit zwischen den Operateuren des kombinierten Verkehrs auf dem Rhein mit denjenigen der Bahn evaluiert werden.



Hafenentwicklung



Zukunft Hafen Kleinhüningen

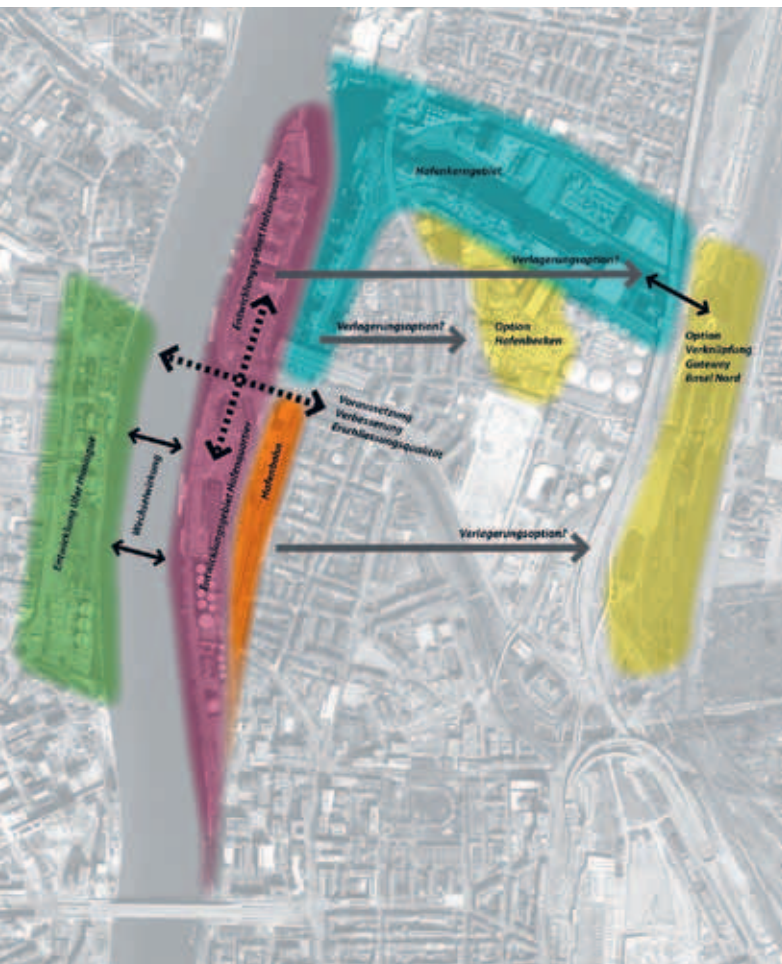
Mit dem Rückbau des Hafens St. Johann und der Planung der Rheinuferpromenade St. Johann für die Öffentlichkeit kamen auch die Rheinufer im Hafen Kleinhüningen im Rahmen der kantonalen Richtplanrevision verstärkt in den Planungsfokus.

Der vor Jahresfrist verabschiedete Richtplan BS hat das Hafengebiet Kleinhüningen in zwei Bereiche unterteilt: zum einen hat er das Hafenkerngebiet mit dem Ostquai und dem Hafenbecken 2 für die langfristige Hafennutzung bestätigt; zum anderen sieht er für die Rheinufer die Prüfung von Mischgebieten vor, d.h. eine Öffnung für Nutzungen über die Hafennutzung hinaus. Gemäss Regierungsratsbeschluss BS von 1999 laufen die Baurechte für Hafennutzung am Westquai per Ende 2029 aus. Ab 2030 sollen die Areale auf dem Westquai einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden. Dies setzt voraus, dass für die heutigen Hafenfirmen bzw. Baurechtsnehmer rechtzeitig Optionen für Ersatzstandorte evaluiert und in einem zweiten Schritt Ersatzlösungen ausgehandelt werden können. Darüber hinaus soll das touristische Potenzial des Standorts Dreiländereck neu belebt und entwickelt werden.

Am Klybeckquai sind in den vergangenen zwei Jahrzehnten Nutzungsentscheide gefallen, welche von der Hafenlogistik wegführten. Der Entscheid der Migrol Tanklager AG, den Mineralölumschlag im Klybeck bis im Herbst 2009, Ende 2011 zur Petroplus AG im Hafen Birsfelden zu verlegen, macht eine grundlegende Überprüfung der zukünftigen Nutzungsoptionen am Klybeckquai notwendig.



Aufgrund dieser Ausgangslage wurde Mitte Jahr ein gemeinsamer Planungsprozess (Testplanung) der Schweizerischen Rheinhäfen mit dem Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt gestartet, mit dem Ziel, die zukünftigen Optionen für die Entwicklung der Rheinufer im Hafenperimeter und für die Hafenlogistik zu konkretisieren.



Testplanungsziele aus Sicht Hafen

1. Klärung der perspektivischen Entwicklungsoptionen für die trimodale Logistikkreislauf und deren Optimierungspotenziale
2. Langfristige Sicherung der Entwicklungsoptionen im Rahmen der Verkehrspolitik des Bundes zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt und allfälligen Drittpartnern
3. Ersatzlösungen für Logistikareale auf dem Westquai (bis spätestens 2029)
4. Konkretisierung der Optionen «Mischgebiet» des Kantonalen Richtplans für den Klybeckquai und den Westquai
5. Aufwertung des städtischen Rheinufers Klybeck – Dreiländereck für die Öffentlichkeit und Öffnung für Dienstleistungsnutzungen im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung
6. Start der Arealentwicklung und Umnutzung der freien Parzellen (1. Schritte Entwicklung Uferstrasse und Dreiländereck)
7. Planungssicherheit für Hafenfirmen und Investoren

Hafen Kleinhüningen: Planungssperimeter Testplanung Rheinufer und Ersatz Hafenlogistik Westquai



Aktivitäten im Jahr 2009

Erstellung von Lärmkatastern für die Areale der Schweizerischen Rheinhäfen

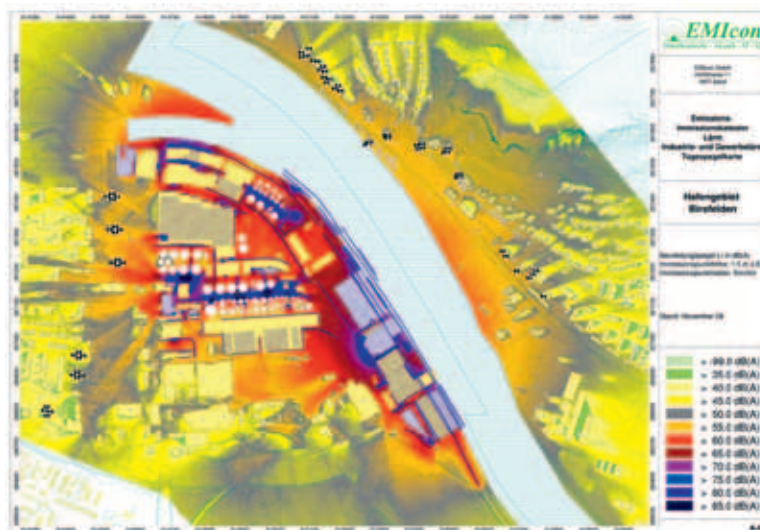
Die Lärmbelastung durch die Hafenaktivitäten im Hafen Birsfelden hat immer wieder zu Lärmklagen speziell aus der benachbarten Gemeinde Grenzach-Wyhlen geführt. Aus diesem Grund haben sich die Schweizerischen Rheinhäfen und die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft entschlossen, zusammen mit den betroffenen Hafenfirmen einen Emissionskataster für die Hafenareale Birsfelden und Auhafen zu erstellen.

Der Kataster bildet die Grundlage zur laufenden Beurteilung der Lärmbelastung an den einzelnen Standorten und ist zugleich ein wichtiges Planungsinstrument für den Hafen und die Hafenfirmen. Mit dem Erstellen des Katasters wurde die Firma EMIcon in Basel beauftragt. Eine Projektgruppe bestehend aus den Auftraggebern und Vertretern der deutschen Behörden begleitete das Vorhaben. Der Bericht konnte im September 2009 abgeschlossen werden und ist auf der Homepage www.bl.ch einsehbar.

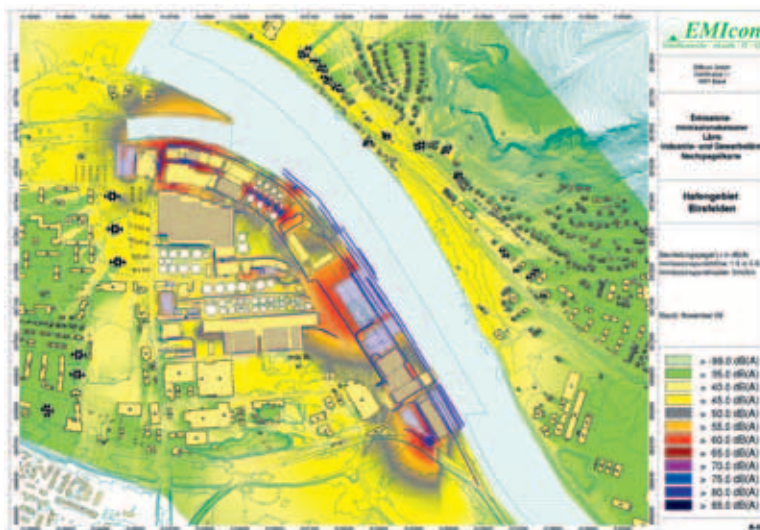
Die Resultate der Berechnungen zeigen, dass aus Sicht des Lärmschutzes der Hafen kontrolliert weiterentwickelt werden kann. Der erstellte Kataster ermöglicht es, Lärmverursacher einerseits bezüglich des geforderten Planungswertes und andererseits nach der Gesamtlärmsituation zu beurteilen. Mit Hilfe des Katasters können zukünftig bei überschreiten der Grenzwerte konkrete Massnahmen zur Schallreduktion geprüft werden. Im Hafen Kleinhüningen wird die Erstellung des Lärmkataster bis Mitte 2010 abgeschlossen sein.

Eine Nachführung und Bewirtschaftung der Emissions- und Immissionskataster Schweizerische Rheinhäfen soll zukünftig durch jährlichen Informationsaustausch über alle relevanten Daten gewährleistet werden. Vorhandene Informationen können so in den Kataster einfließen damit die Daten jederzeit möglichst aktuell sind.

Hafen Birsfelden: Lärmpegel bei Tag



Hafen Birsfelden: Lärmpegel bei Nacht



Konzessionierte Hafenbahnen Basel-Stadt (HBS) und Basel-Landschaft (HBL)

Vorstudie Stellwerkersatz

Für den mittelfristig notwendigen Ersatz der Stellwerke wurde durch die SBB Infrastruktur eine Studie zur künftigen Ausgestaltung der Signalanlagen der HBL und der HBS erstellt. Als wesentliche Erkenntnis resultierte daraus, dass die bestehenden Gleisanlagen mit punktuellen Anpassungen den zukünftigen Anforderungen bezüglich Quantität und Qualität genügen. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel sowie dank des Umstands, dass sich die Verkehre auf den Hafenbahnen fast ausschliesslich im Rangierbereich bewegen, stehen innovative und kostengünstige Lösungen im Vordergrund. Ergänzungen mit Modulen und/oder Optionen können jedoch jederzeit bedarfsgerecht erfolgen. Als Ergänzungsmodule können bei der HBL die Erweiterung in Richtung Schweizerhalle und bei der HBS Layoutänderungen, welche aus der Testplanung Klybeckquai / Westquai hervorgehen, angesehen werden.

Studie Südanbindung Auhafen – Schweizerhalle

Die HBL ist in der Vergangenheit an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen. Als langfristige Massnahme steht die Südanbindung an den Rangierbahnhof MuttENZ via die Industriegeleise Schweizerhalle im Vordergrund. 2009 wurde das Projekt planerisch zur Bau-reife gebracht und eine Kosten-/Nutzenanalyse in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Analyse werden auch Synergien mit der Anschlussgleisanlage Schweizerhalle geprüft. Die Vorteile der Südanbindung sind die indirekte Wasseranbindung des Industriegebietes Schweizerhalle (Trimodalität). Diese zweite Verbindung an den Rangierbahnhof MuttENZ garantiert die Bahnversorgung von und ab den basellandschaftlichen Häfen, vernetzt beide Standorte und erweitert die Flexibilität der Hafenbahn.



Anlagenerhaltung

Die Anlagenerhaltung erfolgte auf der Basis der mehrjährigen Planung. Dabei wurde das Ladegleis 3 am Südquai in Abstimmung mit dem Projekt «Siloneubau» der Ultra-Brag AG an neuer Lage eingebaut. Im Hafenbahnhof Klybeck wurden ein Gleis total erneuert, ein Gleis der Zufahrt Ostquai instandgesetzt sowie im September/Okttober 2009 die alte feste Tankanlage für das Betanken von Diesellokomotiven abgebrochen und durch einen mobilen Tank der SBB Infrastruktur ersetzt. Im Auhafen wurden acht Weichenverbindungen an den Ladegleisen bei der Firma Ultra-Brag AG gänzlich erneuert und an die veränderten Betriebsverhältnisse angepasst. Ebenso wurden in der F-Gruppe des Birsfelder Hafens zwei Weichen instandgesetzt.

Mit der Deutschen Bahn wurden die Verhandlungen zur Erneuerung des Netzanschlussvertrags zur HBS aufgenommen.

Entwicklung und bauliche Tätigkeiten

Erdbebensicherheit bei Tankanlagen

Kurz vor Abschluss steht die von den Tanklagerunternehmen in Auftrag gegebene Vorstudie zur Erdbebensicherheit der Tanklager. Die zuständigen Behörden der Kantone forderten die Firmen zum Sicherheitsnachweis der Tankanlagen bei Erdbebenbelastung auf. Grundsätzlich bestehen Tankanlagen aus zwei Bauwerken, den Stehtanks und deren Schutzbauwerk, auch Auffangbecken genannt. Die komplexe Studie wird in enger Zusammenarbeit zwischen den Hafenfirmen, dem beauftragten Ingenieurbüro und den Behörden erarbeitet.

Auhafen Muttenz / Hafen Birsfelden

Im Rahmen der Vorbereitung der neuen Parzelle der Ultra-Brag AG für den Trockengüterumschlag im Hafen Birsfelden wurden der Umbau des Petroplus Steigers Nr. 2 in einen Doppelsteiger und die Gestaltung des Umschlagsplatzes vorangetrieben. Das Baugesuch für die Schrottpresse der Wetzol AG dagegen wurde zurückgezogen; damit erfolgt im Hafen Birsfelden keine Schrottverarbeitung.

Anspruchsvoll gestaltete sich im Auhafen durch zonenplanbedingte Auflagen die Verlegung des Clariant/Florinsteigers rheinaufwärts. Die Verlegung ermöglichte die Errichtung des neuen Steigers für den Trockengüterumschlag der Ultra-Brag AG.

Durch die strassenseitige Sanierung ihrer Ausfahrt erhöhte die Birsterminal AG die Verkehrssicherheit zur Querung der Hafenbahngleise massgeblich. Weiter wurden im Hafen Birsfelden und im Auhafen turnusgemäss das gesamte Ufer abgetaucht und auf Schäden untersucht.

Die Löschwasserversorgung im Auhafen ersetzte im Pumpwerk 2 den zweiten Dieselmotor, womit die Erneuerung des Pumpwerkes 2 nun abgeschlossen ist. Gleichzeitig

wurde bei der Löschwasserversorgung Birsfelden die Steuerung komplett ausgetauscht, die Stromversorgung auf die heute üblichen 400 V angepasst.

Im Jahr 2009 ergab sich folgender Eigentümerwechsel: Am 18.11.2009 wurden die Aktien der Vopak (Schweiz) AG zu je 50% durch die Fluvia Holding BV («Fluvia») und die North Sea Petroleum Holding BV (NSPH) übernommen. Die Royal Vopak Konzerngesellschaft konzentriert mit diesem Verkauf ihre Aktivitäten weiter in den grossen Seehäfen.

Im Zuge der Übernahme durch die neuen Eigentümer wird der Tanklagerterminal in Rhytank AG umbenannt.

Hafen Kleinhüningen

Ultra-Brag AG, Südquai Hafenbecken 2: Nach der termingerechten Inbetriebnahme des neuen Getreidesilos – mit seinen 85 m Höhe zur Zeit zweithöchstes Gebäude der Stadt Basel – entstehen am Ende der Berme des Hafenbeckens zwei neue Böschungsbunker. Die Inbetriebnahme wird bis Mitte 2010 erfolgen können.

Die Rhenus Port Logistics AG errichtete 2009 eine offene Lagerhalle mit verschiebbarem Dach an der Westquaistrasse und begann im vierten Quartal den Bau einer neuen Siloanlage an der Südquaistrasse, welche im Sommer 2010 betriebsbereit sein wird. Mit einer Gesamtlänge von 84 Metern wird die «Silo 9» genannte Anlage an ihrer höchsten Stelle um 35 Meter in die Höhe gezogen. Gebaut werden ein Maschinenhaus und insgesamt 22 Tanksilos. Die neue Lager- und Umschlaganlage wird gemäss dem Hafen-Standard trimodal an alle drei Verkehrsträger Schifffahrt, Bahn und Lkw angeschlossen.

Die Migrol Tanklager AG entschied sich, den Mineralölumschlag im Tanklager «Klybeck» per Ende 2011 einzustellen. Dieser Entscheid fiel im Rahmen einer Rückbauaktion mit





Pflichtlagersenkung der Carburas. Der Rückbau ist auf Ende 2012 vereinbart. Die Umschlagsaktivitäten werden schrittweise zur Petropplus AG im Hafen Birsfelden verlagert.

Ebenfalls Ende 2009 konnte das Bauvorhaben «Lkw-Warteraum Südquaistrasse» fertig gestellt werden. Diese Massnahme verbessert die Kapazität der Südquaistrasse in den Spitzenzeiten wie auch die Verkehrssicherheit.

Die alten defekten Holzdalben am Ostquai, Hafenbecken 1, wurden durch ein neues System aus dickwandigen, senkrecht hängenden und sich drehenden Kunststoffrohren ersetzt. Diese Art «Reibholz» hat sich im Hafen Karlsruhe bestens bewährt und bereits nach kurzer Zeit bestätigte der Einsatz im Hafenbecken 1 die Erfahrung unserer Nachbarn. Die Montage erfolgte in Eigenregie mit BIBO REGIO und seinem Bordkran. Bei den Unterhaltskosten sind hohe Einsparungen gegenüber der alten Lösung mit den starren Senkrechthölzern, die regelmässig von den anlegenden Schiffen zusammengedrückt worden sind, zu erwarten.

Beim Passagierbootterminal St. Johann wurden die obere und untere Eingangstür durch automatisch schliessende Türen ersetzt, die

sich durch Eingabe eines Codes öffnen lassen. Dadurch können Vandalismus und Verunreinigungen des Terminals, wenn dieser über Nacht durch die Schiffsbesatzungen nicht ordnungsgemäss geschlossen wurde, besser verhindert werden.

Gleichzeitig wurden auf den Steigeranlagen die morschen Holzdielen durch eine Beplankung aus Aluminium ersetzt, wodurch die Stolperfallen beseitigt werden konnten.

Beim Passagierbootterminal Dreiländereck wurde die erste sog. «POWERLOCK-Station» eingerichtet. Sie ist eine Anpassung an die sich ändernden Stromanschlüsse in der europäischen Kabinenschiffahrt. Mit diesem System können 1 x 400 A Strom abgegeben werden gegenüber dem bisherigen System mit 3 x 125 A CEE-Anschlüssen. Dadurch wird die Stromverteilung an Bord der Kabinenschiffe einfacher.

An beiden Passagierbootterminals mussten die Stromzähler für die Stromabgabe an Bord der Kabinenschiffe aus Altersgründen ersetzt werden.

Das Konzept der Standorte mit Rettungsringkästen wurde überarbeitet und bei verschiedenen Kästen wurden deren Standort und Zugänglichkeit optimiert.

Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht, Behördliche Aufgaben

Organisationsentwicklung

Nach dem Aufbaujahr 2008 wurde die Abteilung Schiffahrt und Hafenpolizei per 1.1.09 in den Bereich Schiffahrt und Hafenbetrieb (SH) integriert und in Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht unbenannt. Gleichzeitig wurde die Funktion der Hafenpolizei (mit Dienstwaffe) abgeschafft, sie entspricht nicht dem Kernauftrag der SRH. Der Sitz der Abteilung bleibt an der Hafenstrasse 4 im Hafen Birsfelden.

Fahrzeugpark: Ein zusätzlicher Dienstwagen für den Pikett ergänzte den Fahrzeugpark im Einsatzrayon von Rheinfelden bis Weil am Rhein.

Der Unterhalt und die Überholung mit Auswassern von Boot «Beidi Basel» konnte Ende November abgeschlossen werden. Das Mehrzweckboot Attila hat im Dezember eine neue Umsteuerungsanlage erhalten.

Sicherheit

Sicherheitskontrollen Hafen Kleinhüningen: Um den Vandalismus und das Littering im Hafen Kleinhüningen in den Griff zu bekommen, wurde in Zusammenarbeit mit der SVS und den Hafenfirmen eine Sicherheitsfirma beauftragt, von Juli – November mit 2 Mann und einem Hund in der Nacht, an Wochenenden und zum Teil an Wochennächten im Bereich der Kulturmeile (Westquai) und näheren Umgebung Streife zu laufen. Zahlreiche Vorkommnisse wie Vandalismus, unerlaubtes Feuermachen unerlaubter Aufenthalt, Raserei, Sprayereien und Personenkontrollen wurden den zuständigen Behörden gemeldet. Dass die Vorkommnisse kontinuierlich zurück gingen, ist auf die ständige Präsenz der Kontrollorgane sowie auf die nach und nach kühleren Wetterverhältnisse zurückzuführen.



Vorfälle und Verfahren

- 28 Schriftliche Verwarnungen: Mehrheitlich wegen erstmaligem, unzureichendem Festmachen während des Löschens bei Tankschiffen. Bei Wiederholung innerhalb von 2 Jahren erfolgt eine Verzeigung.
- 2 Grenzüberschreitende Fälle/Zusammenarbeit mit Kollegialbehörden (D):
 - Sachbeschädigung FGS-Steiger Weil am Rhein mit der Wasserschutzpolizei Breisach
 - Amtsbeihilfe für Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest in Mainz, Verzeigung Schiffsführer wegen unerlaubtem Wechsel der Betriebsform auf CH-Gebiet.
- 74 Tankschiffe betreffend Notstoppeinrichtung geprüft und Zustand festgehalten
- 26 MTBE-Schiffe Ladungsdaten eingeholt und den Kollegialbehörden (D) weitergeleitet;
- 33 Entlüftungsvorgänge bewilligt und überwacht.
- 11 Kleinanzeigen bei der Kantonspolizei wegen Sprayereien, Beschädigung von Anlagen und Vandalismus aufgegeben.
- 23 Meldungen über Unregelmässigkeiten im Hafengebiet von Firmen entgegen genommen und wenig nötig Massnahmen getroffen, bzw. an Polizei und Grenzwehrkorps zur Info weitergeleitet.
- 21 Ordnungsbussen im Hafengebiet BL wegen falschen Parkens ausgestellt.

Schiffsregistrierungen und Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden 38 bearbeitete Schiffsregisterfälle durch die Schweizerischen Rheinhäfen veranlasst, 23 Dienstbücher (Vorjahr 26), 20 Bordbücher (Vorjahr 24) ausgestellt sowie 66 Patente neu bewilligt, erweitert oder verlängert. 59 Verlängerungen (Vorjahr 46) bildeten den Hauptaufwand bei den Patenten.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 166 Bewilligungen erteilt und in Rechnung gestellt:

- 17 für Anlässe im Hafen (landseitig),
- 23 für Diverses wie Zugang zum Hafen für Film-/Fotoaufnahmen, Feuerwehrrübungen, Theateraufführungen etc.,
- 1 für Feuerwerke,
- 4 für Gefahrguttransporte,
- 14 für Personentransporte auf Gütermotorschiffen,
- 22 für schiffahrtspolizeiliche Betreffnisse wie Schwerguttransporte, Überlänge, Überbreite etc.,
- 10 für Wasserfahrvereine,
- 15 für Messeschiffe,
- 60 für Saisonschiffe.

Feuerlöschboot BL: Hauptrevision

Im 2008 waren wiederum die 5-jährliche Werftnahme sowie umfangreiche Kontroll- und Unterhaltsarbeiten fällig, die zur Verlängerung des Schiffsattestes um weitere 5 Jahre unerlässlich sind. Dabei wurde deutlich, dass sich ein gezielter, fachgerechter Unterhalt lohnt. Das FLB präsentiert sich nach 36 Betriebsjahren in einem hervorragenden technischen Zustand, die nautischen Einrichtungen entsprechen dem neuesten Stand der Technik und der Gesamtwert des Feuerlöschbootes mit seinen modernen feuerwehrtechnischen Anlagen ist hoch. Unter dieser Prämisse wurde nach vorheriger Prüfung die Erneuerung der Getriebe der Hauptmotoren ausgeführt. Zur Erhöhung



der nautischen Sicherheit bei Fahrmanövern wurde eine hydraulische Bugstrahlanlage eingebaut. Die grossen Wasserwerfer wurden der heutigen Löschtechnik angepasst, indem die Vollstrahltechnik mit der neuen Sprühstrahltechnik ergänzt wurde. Damit wird ein Mehrfaches an Kühlwirkung erreicht und lässt einen flexibleren Einsatz des Bootes zu.

Entsorgungsdienstleister Bilgentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 560 (Vj. 553) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen ab Huningue (F) und Weil (D) bis hinauf nach Rheinfelden entsorgt. Die dabei eingesammelten flüssigen Schiffsbetriebsfälle umfassten 1353 m³ (Vj. 1926 m³) Bilgenwasser und 222 m³ (Vj. 187 m³) Altöl. Hinzu kamen 19 t (Vj. 17 t) öl- und fett-haltige feste Stoffe sowie 8 t (Vj. 16 t) übrige Sonderabfälle. Überdies wurden 9 m³ (Vj. 8 m³) Altöl von den kantonseigenen Garagebetrieben Basel-Stadt übernommen. Insgesamt sind der Kehrrechtsverbrennungsanlage Basel-Stadt 362 m³ (Vj. 328 m³) separiertes Altöl zur Verbrennung im Fernheizkraftwerk zugeführt worden.

Güterverkehr

Mit einem Gesamt-Umschlag von 6,44 Mio. t musste in den Schweizerischen Rheinhäfen im schwierigen Jahr 2009 ein Rückgang um 10,7% hingenommen werden. Im ersten Semester hatte der Umschlag noch auf dem Niveau 2008 gelegen, nach drei Quartalen resultierte ein Minus von 5,1%. Sehr unterschiedlich schnitten die einzelnen Gütersparten ab: Während der Bereich «Mineralöl» bei den Einfuhren um 17% zulegte, mussten in anderen Gütersparten zum Teil starke Verluste hingenommen werden. So fand etwa im Sektor «Eisen, Stahl, Metalle» praktisch eine Halbierung des Umschlags statt. Im Containerumschlag betrug der Rückgang 15,3%.

Containerverkehr

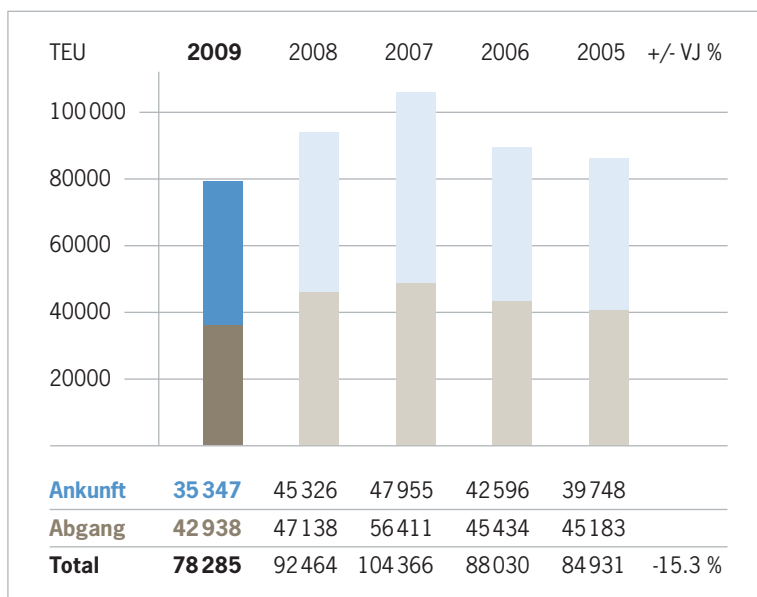
78 285 TEU wurden im Berichtsjahr über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt, was gegenüber dem Ergebnis von 2008 einem Rückgang um 15,3% gleichkam. Nach einer längeren Periode des Wachstums war dies der zweite Rückgang in Folge; das Rekordergebnis stammte aus dem Jahr 2007, als mit 104 366 TEU erstmals die 100 000er-Grenze geknackt worden war.

Das Minus gegenüber dem Vorjahr war 2009 – volle und leere Container zusammengekommen – stärker auf den angekommenen Verkehr zurückzuführen, der von 45 326 TEU (2008) auf 35 347 TEU und damit um 22,1% absank.

Im abgehenden Verkehr wurden im Bereich Berichtsjahr 42 938 TEU umgeschlagen, was gegenüber den 47 138 TEU im 2008 eine Verminderung um 8,9% bedeutete.

Containerverkehr 2009 in TEU

Ankunft voll		Ankunft leer	
20'	11 327	20'	2 714
40'	5 354	40'	5 299
TEU	22 035	TEU	13 312
Abgang voll		Abgang leer	
20'	9 360	20'	5 610
40'	10 324	40'	3 660
TEU	30 008	TEU	12 930
Total			
20'	29 011		
40'	24 637		
TEU	78 285		



Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen 2009 (wasserseitiger Umschlag)

	t	+/- VJ %
Ankunft	5 566 661	-8.3
Abgang	877 027	-23.2
Total	6 443 688	-10.7

Eine rasche Besserung war auf Grund der Wirtschaftslage und der rückläufigen Mengen im Seeverkehr nicht zu erwarten. Die Container-Terminals der Seehäfen meldeten weiterhin massive Einbussen; diese Entwicklung schlug voll auf den Binnenverkehr, auch auf dem Rhein, durch. Trotzdem wird der Containerverkehr nach sämtlichen Prognosen mittel- bis langfristig ein Wachstumsmarkt sein.

Dies hängt nicht zuletzt mit den Ausbauplänen in den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge) zusammen und dem steigenden Druck auf diese Seehäfen, den Vor- und Nachlauf verstärkt mit den ökologischen Verkehrsträgern Binnenschifffahrt und Bahn abzuwickeln.

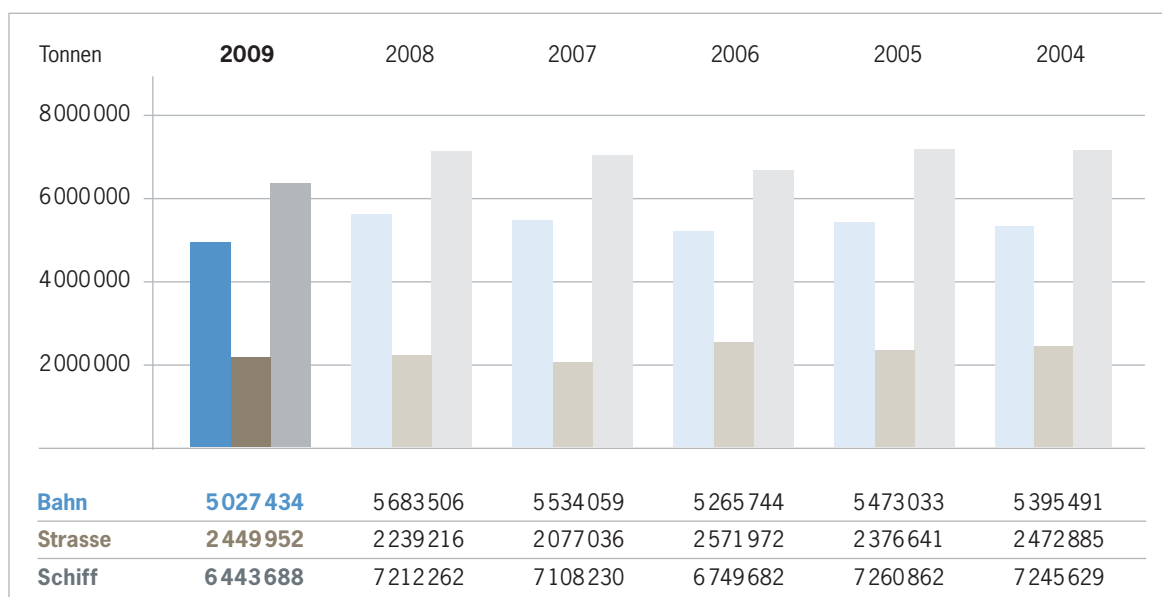
Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2009

Abfuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	3 789 254	-7.5	62.2
Strasse	2 303 828	8.0	37.8
Total Abfuhr	6 093 082	-2.2	100.0

Zufuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	1 238 180	-21.9	89.4
Strasse	146 124	38.1	10.6
Total Zufuhr	1 384 304	-14.6	100.0

Zu- und Abfuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	5 027 434	-11.5	67.2
Strasse	2 449 952	9.4	32.8
Total	7 477 386	-5.6	100.0

Zu- und Abfuhr der Verkehrsträger in Tonnen



Flüssig Treib- und Brennstoffe

Total wurden 2009 in dieser – für die SRH bedeutendsten – Sparte 3 172 240 t importiert und 259 473 t exportiert. Im Jahresvergleich wurden 462 000 t (+17%) mehr Mineralölprodukte über die Rheinhäfen in der Schweiz eingeführt. Dieses Plus war entscheidend dafür, dass das Gesamtergebnis nicht noch tiefer ausfiel. Die (weniger bedeutenden) Exportmengen – hier handelt es sich zum grössten Teil um Heizöl schwer – mussten einen Rückgang von 74 000 t oder 22% gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.

Nach einem fulminanten Start mit monatlichen Höchstmengen folgten ab Mai bis zum Jahresende Monate mit unterdurchschnittlichen Importmengen. Selbst die auf den 1. Januar 2010 wirksame Erhöhung der CO₂-Abgabe konnte die Heizölverbraucher nicht zu vorzeitigen Einkäufen bewegen. Auf der einen Seite hatten die Endverbraucher im Frühjahr ihre Tanks bis zum Rand aufgefüllt und sahen im weiteren Jahresverlauf keine Veranlassung noch zusätzliche Reserven in den Keller zu legen.

Entsprechend den starken Fluktuationen erlebte die Tankschifffahrt ein durchgezogenes Jahr. Im ersten Quartal profitierte das Gewerbe von einer sehr starken Nachfrage mit ausgezeichneten Frachten. Ab Mitte März veränderte sich die Situation völlig: über lange Zeit wurden für die Relation Rotterdam – Basel nur noch knapp CHF 10.– pro Tonne bezahlt. Die Einnahmen deckten die anfallenden Kosten nur noch teilweise. Eine nominelle Verbesserung stellt sich erst Ende September bis Mitte November 2009 ein. Allerdings mussten die höheren Frachten mit einer wasserstandsbedingten geringeren Auslastung «erkauft» werden.

Trockengüter

Eisen und Stahl

Richtig dramatisch war die Entwicklung im Eisen- und Stahlsektor. Die über Schweizerischen Rheinhäfen laufenden Import-, Export- und Transitverkehre hatten sich als Folge der Wirtschaftskrise gegenüber 2008 praktisch halbiert. Beim Import- und Transit beliefen sich die Mengen noch auf 398 164 t und bei Export auf 75 571 t. Die erhoffte Trendumkehr im vierten Quartal blieb aus, aber es trat immerhin eine gewisse Stabilisierung ein. Infolge der global tiefen Lagerbestände und der Preiserhöhungen beim Stahl darf 2010 wieder mit steigenden Mengen gerechnet werden.

Feste mineralische Brennstoffe

Die Einfuhr von festen Brennstoffen hatte mit 176 034 t das Vorjahresergebnis um 13% übertroffen. Grund dafür war ein Lageraufbau als Folge der tieferen Weltmarktpreise Anfang 2009. In Anbetracht der hohen Lager im Inland, wird mit geringeren Einfuhren im Jahr 2010 gerechnet.

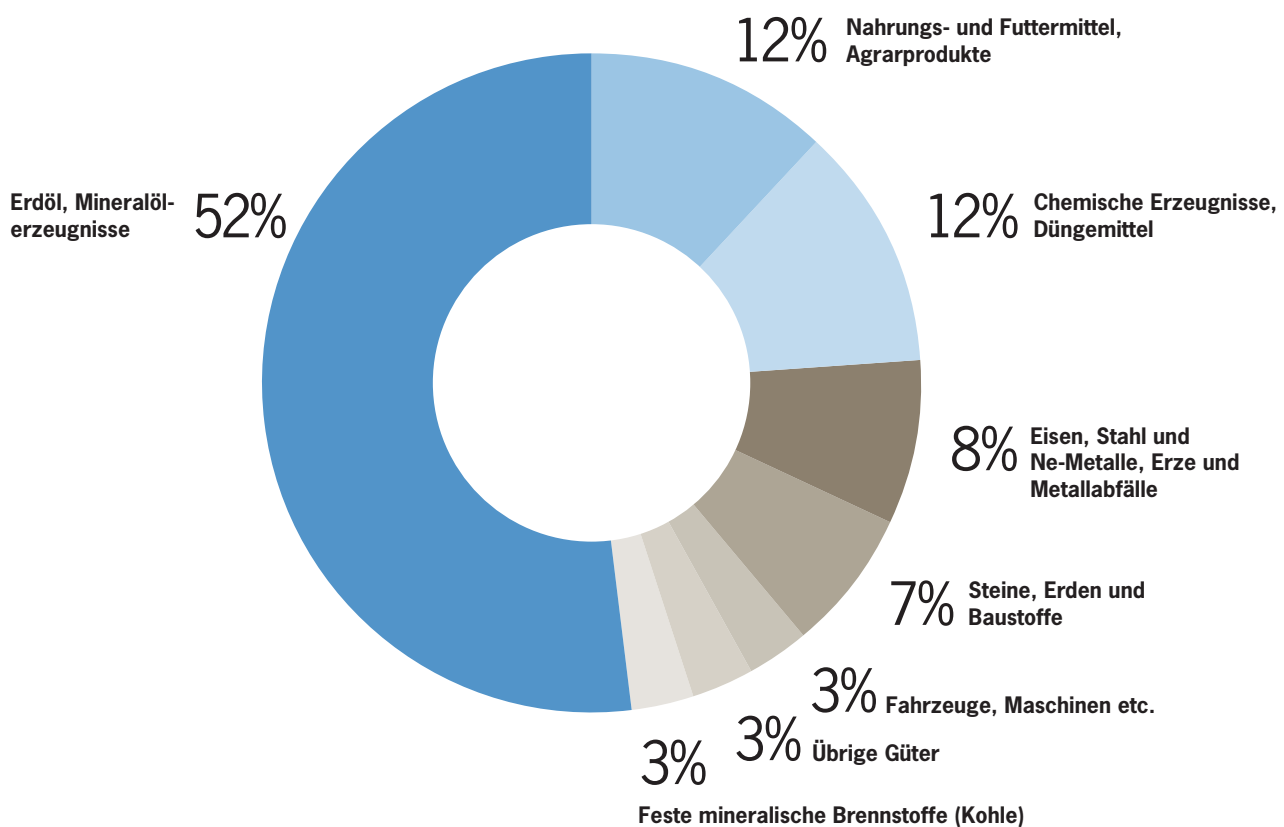
Agrarprodukte

Der Mengenrückgang bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen setzte sich im vierten Quartal weiter fort. Verglichen zum gleichen Zeitraum im Vorjahr sank die Menge erneut um rund 32%, was einem gesamthaften Mengenrückgang um 37 645 t entspricht. Nach einer stabilen Entwicklung im 3. Quartal setzte sich der Mengenrückgang auch bei den Nahrungs- und Futtermitteln weiter fort. Im vierten Quartal ergab sich erneut ein Mengenrückgang von 13% bzw. von 16 622 Tonnen im Vergleich zum Vorjahr. Die Hoffnung, dass 2009 nach dem guten dritten Quartal doch noch versöhnlich abgeschlossen werden kann, liess sich nicht umsetzen. Der Rückgang auf das Vorjahr stieg auf 16,63% weiter an und betrug Ende Jahr 152 724 t.

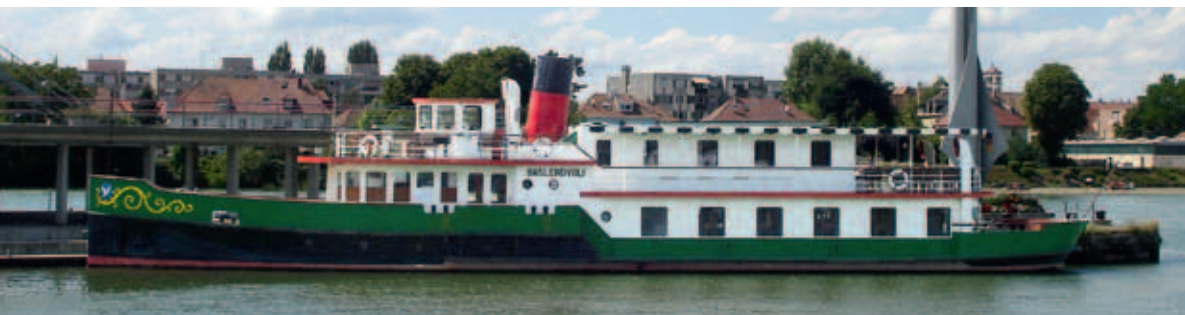
Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

Einfuhr und Ausfuhr in Tonnen	2009	2008	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3 431 713	3 044 541	12.7
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	765 421	591 393	29.4
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	746 752	1 012 196	-26.2
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	536 472	1 041 355	-48.5
Steine, Erden und Baustoffe	420 455	918 111	-54.2
Fahrzeuge, Maschinen etc.	187 920	219 771	-14.5
Übrige Güter	178 899	228 396	-21.7
Feste mineralische Brennstoffe	176 034	156 499	12.5
Total	6 443 666	7 212 262	-10.7

Ein-/Ausfuhr nach Gütergruppen



Fahrgastschifffahrt



Kabinenschifffahrt

Für die Flusskreuzfahrtbranche war 2009 wiederum ein erfolgreiches Jahr. Insgesamt legten 55 Saisonschiffe (Vorjahr 53) die Passagiersteigeranlagen Dreiländereck und St. Johann in Basel an und beförderten dabei 78 178 Passagiere berg- und talwärts. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme von 9,3 %. Während der Basel World 2009 lagen 14 Hotelschiffe in Basel.

Regionaler Ausflugsverkehr

Die Kursfahrten auf der Strecke Basel-Rheinfelden erfreuten sich auch im Jahr 2009 grosser Beliebtheit. Insgesamt nutzten 63 926 Personen das Angebot. Dies bedeutet eine Steigerung von 10,2% (Vorjahr 58 031 Personen). Gesamthaft wurden auf den Unterhaltungs- und Charterfahrten 30 675 Personen (Vorjahr 42 067) befördert, womit die Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr bei der Ausflugschifffahrt um 5,5% abnahmen. Dies als Folge der allgemeinen Wirtschaftslage, welche sich beim Ausflugsverkehr bemerkbar machte.

Personenschifffahrt

Kabinenschiffsverkehr international,

Anzahl Fahrgäste*

	2009	2008	+/- in %
Bergverkehr	39 453	36 474	8.2
Talverkehr	38 725	35 025	10.6
Total	78 178	71 499	9.34

* hochgerechnet unter der Annahme einer 85%igen Auslastung

Regionaler Ausflugsverkehr

Anzahl Fahrgäste

	2009	2008	+/- in %
Kursfahrten	63 926	58 031	10.2
Unterhaltungsfahrten	12 777	13 754	-7.1
Charterfahrten	17 898	28 313	-36.8
Total	94 601	100 098	-5.5

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2005–2009

	2009	2008	2007	2006	2005
Güterschiffe	67	66	63	56	53
Schlepp- und Schubboote	5	5	5	5	5
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	7	9	8	8	8
– Kabinenschiffe	48	52	45	44	40
Übrige Schiffe/Speziialschiffe	14	20	21	21	21
Total der Schweizer Flotte	141	148	137	129	122

Events



Rheinports Basel - Mulhouse - Weil: Taufe an der Transport- und Logistik- messe in München

Am 14. Mai 2009 erfolgte im Rahmen der weltweit bedeutendsten Logistikmesse in München die Taufe von Rheinports unter dem Patronat der drei Hafenpräsidenten, seitens der SRH Dr. Benedikt Weibel. Die drei Häfen in der Region am südlichen Oberrhein und die drei Industrie- und Handelskammern haben sich zur Arbeitsgemeinschaft «RheinPorts Basel - Mulhouse - Weil» zusammengeschlossen, um Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ergebnisoffen im Rahmen eines mehrstufigen Projekts zu untersuchen. Das Ziel ist, ihre gemeinsamen Standorte am Dreiländereck zu stärken, die vorhandenen Synergien zu nutzen sowie die Wettbewerbsposition zu verbessern und die Kooperation mit den Seehäfen zu intensivieren. In einem ersten Schritt wird das gemeinsame Standortmarketing intensiviert.

Deutscher Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen BöB in Basel

Mitgliederversammlung 2009 in Basel und Weil am Rhein

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. ist der Branchenverband der Binnenhäfen in Deutschland. Der BöB tagte erstmals im Eurodistrikt Basel und genoss bei den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Hafen Weil am Rhein Gastrecht. Der BöB gewährte seinerseits den Rheinports

Basel - Mulhouse - Weil an der Transport- und Logistikmesse in München 2009 Gastrecht. Zwei Tage vor der Bundestagswahl formulierte der BöB mit seinem Präsidenten Rainer Schäfer, Hafenchef der Neuss-Düsseldorfer Häfen, seine Anforderungen an die zukünftige Verkehrspolitik. Grundlage kommander Investitionen in die Verkehrsnetze muss eine umfassende Analyse des Bestandes und Bedarfs sein. Mit der Idee eines Infrastrukturberichts stellte der Verband ein mögliches Konzept zur Evaluierung vor.

EuroPortsCup 2009 in Basel

Genau zwischen der Europameisterschaft 2008 in Basel und der Weltmeisterschaft 2010 in Südafrika fand vom 22. bis 24. Mai 2009 der EuroPortsCup (EPC) – der Europokal der Hafenstädte – in Basel statt. Dieses traditionelle Ereignis wird jährlich seit 1984 zwischen Amsterdam und Basel durchgeführt.

Auf dem MS Baslerdybli wurden die Delegationen vom Vizedirektor der Schweizerischen Rheinhäfen, Christian Baumann, und dem Vizepräsidenten des FC Basel, Bernhard Heusler, begrüßt. Der EuroPorts Cup 2010 findet an der Schelde (Antwerpen) statt.



Aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Das Internationale Abkommen zur Abfallbehandlung in der Binnenschifffahrt ist in Kraft getreten; ein wichtiger Beitrag der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Umwelt

Am 1. November 2009 ist das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) vom 9. September 1996 in Kraft getreten. Mit dem Übereinkommen werden die Belastungen der Umwelt durch die Binnenschifffahrt abermals reduziert. Das Abfallübereinkommen gilt auf allen Binnenschifffahrtsstrassen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, auf dem internationalen Abschnitt der Mosel in Luxemburg und in Frankreich sowie auf dem französischen Teil des Rheins und auf dem Rhein in der Schweiz bis Rheinfelden.

Die Bestimmungen des Übereinkommens werden von den Unterzeichnerstaaten in ihr jeweiliges nationales Recht umgesetzt, damit es auf den vertraglichen Binnenwasserstrassen zur Anwendung kommt. In der Schweiz wird es auf Grund des Vorrangs des Völkerrechts direkt anwendbar, also Bestandteil der Schweizerischen Rechtsordnung.

Mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens wird die Einleitung von Abfällen und umweltschädlichen Stoffen aus der Binnenschifffahrt in die Gewässer für ein weitreichendes Gewässernetz verboten. Die Unterzeichnerstaaten haben sich verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass dieses Verbot auch eingehalten wird.

Aufbau des Übereinkommens

Das Übereinkommen enthält allgemeine Bestimmungen und regelt in Anlage 1 den geografischen Anwendungsbereich sowie in Anlage 2 die Anwendungsbestimmung zu den relevanten Abgabearten: in Teil A die Sammlung, Abgabe und Annahme von öl-

und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen, in Teil B von Abfällen aus dem Ladungsbereich sowie in Teil C von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen.

Bei den Schiffsabfällen wird nach der Herkunft und der Verantwortung der Beteiligten unterschieden. Einige Vorschriften, zum Beispiel im Zusammenhang mit öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen, Hausmüll und Sonderabfällen, betreffen die Schiffsführer. Bei den Abfällen im Zusammenhang mit der Ladung wird die Verantwortung zwischen dem Ladungsempfänger, dem Verlader und dem Beförderer aufgeteilt. Auf der anderen Seite haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen einzurichten oder einrichten zu lassen.

Internationales Gebührensystem für öl- und fetthaltige Abfälle

Die Entsorgung der öl- und fetthaltigen Abfälle ist eines der besonderen Merkmale des Abfallübereinkommens. Die Abgabe dieser Abfälle ist laut Übereinkommen überall im internationalen Netz der Annahmestationen kostenfrei möglich. Die Finanzierung der Annahmestationen erfolgt durch die Binnenschifffahrt (Verursacherprinzip) über ein Gebührensystem auf elektronischer Basis. In allen Ländern gilt ein einheitlicher Tarif. Die Höhe der Gebühren richtet sich nach dem Gasölverbrauch der motorgetriebenen Schiffe. Im Rahmen eines internationalen Finanzausgleichs werden die Mittel nach Massgabe der Kosten für die nationalen Netze aufgeteilt.

Das elektronische Zahlungssystem wird am 1. Juli 2010 in Betrieb genommen.

Die Innerstaatliche Institution der Schweiz

Die gemäss Übereinkommen in jedem Vertragsstaat zu errichtende Innerstaatliche Institution ist für die Organisation des einheitlichen Systems zur Finanzierung der An-





nahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle verantwortlich.

Als angemessene Rechtsform zur Ermöglichung einer schlanken Organisation für die Erfüllung der dieser Institution zugeordneten Aufgaben hat sich für die Schweiz die Stiftung erwiesen. Der Stiftungsrat setzt sich zusammen aus den entsprechend den Aufgaben erforderlichen Vertreterinnen und Vertretern der Stifterin SRH (Hans-Peter Hadorn, Präsident, Dr. Peter Reutlinger, Vizepräsident, Alexandra Mungenast, Sekretär) sowie einer Vertretung des Dachverbandes der SVS (Heinz Amacker) sowie einem Vertreter des Bundes (Yves Suter). Die Geschäftsführung nehmen Martin Nusser (Finanzen, Administration) und Peter Sauter (Entsorgungsdienstleistung, Technik) wahr.

Sonderregelungen für Passagierschiffe

Auf Passagierschiffen fallen naturgemäss Abfälle besonderer Art an, insbesondere häusliche Abwässer und grosse Mengen Hausmüll.

Für die häuslichen Abwässer sieht das Abfallübereinkommen Sonderregelungen vor. Die Entsorgung in die Oberflächengewässer ist grundsätzlich untersagt, an Bord und an Land sind hierfür besondere Vorkehrungen zu treffen.

Übergangsvorschriften

Für das Inkrafttreten der Vorschriften waren im Abfallübereinkommen Übergangsregelungen vorgesehen. Die angepassten Fristen sowie weitere Informationen finden sich in der Homepage der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (www.ccr-zkr.org).

¹ CDNI - Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2009

Das Ergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen liegt leicht über dem Vorjahresergebnis

Allgemein

Im zurückliegenden Jahr 2009 verschlechterte sich die weltweite Wirtschaftslage weiter und endete schliesslich in einer Rezession. Diese Entwicklung schlug sich auch im Im- und Export nieder und hatte dadurch direkte negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) konnten trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds nahezu alle gesetzten Budgetziele sowohl im Ertrag als auch im Aufwand weitgehend erreichen. Der Unternehmungsgewinn der SRH vor Reservenbildung und Gewinnverwendung liegt mit 7639 T-CHF leicht über dem Vorjahr (0.5 %).

Abgesehen von den Erträgen aus den Hafenabgaben, welche in einem direkten Zusammenhang mit dem Umschlag und der wirtschaftlichen Lage stehen, kann festgestellt werden, dass sich sowohl der Ertrags- als auch der Aufwandsbereich der SRH sehr stabil entwickeln.

Ertrag

Die leichte Steigerung der Arealerträge (gegenüber 2008) ist auf turnusmässige Zinsanpassungen in den einzelnen Baurechtsverträgen zurückzuführen. Die Auswirkungen der Finanzkrise bzw. der rückläufigen Wirtschaftsentwicklung haben sich in den Erträgen aus den Hafenabgaben niederschlagen. Auch im Jahr 2010 ist mit einer nur verzögerten konjunkturellen Erholung zu rechnen. Ohne die hohen Mineralölumschläge bis August 2009 hätte sich eine noch deutlichere negative Abweichung in den Erträgen zu den Hafenabgaben gegenüber 2008 ergeben.

Die Erträge aus der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt blieben gegenüber dem Vorjahr trotz der angespannten Wirtschaftslage konstant.

Aufwand

Gegenüber dem ersten Geschäftsjahr kann eine deutliche Abnahme der Aufwendungen im Bereich der Sachaufwendungen verzeichnet werden. Dies ist u.a. auf wegfallende Sonderaufwendungen aus dem Zusammenlegungsjahr zurückzuführen.

In den «Beiträgen an Organisationen» ist eine Abgrenzung für die Abrechnung des ehemaligen Hafenteils St.

Johann an den Kanton BS enthalten, welche nicht budgetiert war (150 T-CHF). Die Abschreibungen erfolgen linear auf den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der eidgenössischen Steuerverwaltung.

Investitionen

Folgende Projekte und daraus resultierende Investitionen wurden im Jahre 2009 vorgenommen:

- Werftaufenthalt des Feuerlöschbootes BL (Hauptrevision)
 - Aufbau einer neuen zentralen SRH-Adressdatenbank
 - Stromsteckkarten Fahrgastschifffahrt
 - Erneuerung Energieversorgung Fahrgastschifffahrt
 - Ostquai: Ersatz Holzdalben
 - Planung Zukunft Hafen Kleinhüningen
- Diverse kleinere Projekte

Im zurückliegenden Geschäftsjahr wurden rund 1190 T-CHF gesamthaft investiert.

Ergebnis

Trotz des teilweise wirtschaftlich schwierigen Umfelds und den damit verbundenen negativen Einflüssen auf das Geschäftsjahr 2009, konnten die budgetierten Erwartungen im Wesentlichen erfüllt werden.

Erfolgsrechnung 2009

	Anmerkung im Anhang	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Arealbewirtschaftung		9 957 140	9 847 463
Hafenabgaben		5 576 221	6 247 960
Entschädigung für Landnutzung Hafenbahnen		3 509 724	3 239 790
Übriger betrieblicher Ertrag		1 175 453	1 043 916
Finanzertrag netto		18 861	52 148
Betriebsertrag		20 237 400	20 431 278
Personalaufwand		-4 078 459	-4 051 111
Abschreibungen	8	-4 207 525	-4 155 880
Spesen		-89 274	-54 068
Verwaltungsrat		-88 572	-81 958
Infrastrukturaufwand		-1 567 719	-1 251 639
Fahrzeuge		-207 991	-635 020
Sachversicherungen		-56 558	-63 612
Elektrizität und Wasser		-296 482	-329 345
Brennstoffe und Heizung		-74 809	-53 921
Entsorgungsaufwand		-105 181	-85 535
Büromaterial und Drucksachen		-43 822	-46 985
Telefon, Fax und Porti		-112 241	-124 576
Beiträge an Organisationen		-329 147	-351 864
Revision		-20 000	-20 105
Informatik		-252 515	-399 123
Beratung und Entwicklung		-484 028	-491 356
Werbung und Kundenbetreuung		-179 245	-193 556
– MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-376 257	-427 996
– Übriges		-28 437	-3 550
Betriebsaufwand		-12 598 263	-12 821 198
Betriebserfolg		7 639 137	7 610 080
Unternehmenserfolg		7 639 137	7 610 080

31.03.2010 SRH

Bilanz 2009

	Anmerkung im Anhang	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		13 822 307	12 143 803
Forderungen gegenüber Dritten		743 300	3 217 922
Forderungen gegenüber Nahestehenden		201 965	61 660
Andere Forderungen		7 351	18 252
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	16 701	37 241
Umlaufvermögen		14 791 625	15 478 878
Beteiligungen	2	1 430 003	1 430 003
Immaterielle Wirtschaftsgüter	3	430 213	515 048
Mobile Sachanlagen	4	1 444 804	610 220
Immobilien Sachanlagen	5	50 176 548	53 943 849
Anlagevermögen		53 481 568	56 499 120
Total Aktiven		68 273 193	71 977 998
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		1 391 960	1 244 191
Verbindlichkeiten gegenüber Kantone		–	2 552 719
Passive Rechnungsabgrenzung	6	722 000	1 307 122
Rückstellungen	7	625 488	1 779 357
Fremdkapital		2 739 448	6 883 389
Dotationskapital		57 484 528	57 484 528
Allgemeine Reserven		400 000	–
Gewinnvortrag		10 080	–
Unternehmenserfolg		7 639 137	7 610 080
Eigenkapital		65 533 745	65 094 608
Total Passiven		68 273 193	71 977 998

Vorschlag zur Gewinnverwendung 2009

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	10 080	–
Unternehmungsgewinn	7 639 137	7 610 080
Bilanzgewinn	7 649 217	7 610 080
Vorschlag zur Gewinnverwendung:		
Zuweisung an allgemeine Reserven	380 000	400 000
Gewinnablieferung an die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt	7 250 000	7 200 000
Vortrag auf neue Rechnung	19 217	10 080

31.03.2010 SRH



Anhang

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Rechnungslegung		
Die Rechnungslegung erfolgt im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft.		
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.	24 476 000	26 089 673
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		
Aktive Rechnungsabgrenzungen	16 701	37 241
2 Beteiligungen		
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (37.66 %)	1 430 000	1 430 000
Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BS (100 %)	1	1
Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BL (100 %)	1	1
Einfache Ges. Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz (30 %)	1	1
Beteiligungen	1 430 003	1 430 003
3 Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Zusammensetzung: Projekt- und Gründungskosten	430 213	515 048
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	430 213	515 048
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	515 048	–
Investitionen des Geschäftsjahres	54 909	643 810
Abgänge des Geschäftsjahres	–	–
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-139 744	-128 762
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	430 213	515 048
4 Mobile Sachanlagen		
Zusammensetzung: Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	184 755	145 465
Schiffe und Boote	1 004 008	452 441
Anlagen im Bau	256 047	12 314
Mobile Sachanlagen am Jahresende	1 444 810	610 220
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	597 910	–
Investitionen des Geschäftsjahres	982 163	696 865
Abgänge des Geschäftsjahres	–	–
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-135 263	-86 645
Mobile Sachanlagen am Jahresende	1 444 810	610 220

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
5 Immobile Sachanlagen		
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	53 943 849	57 484 526
Investitionen des Geschäftsjahres	165 218	399 796
Abgänge des Geschäftsjahres	–	–
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 932 519	-3 940 473
Immobile Sachanlagen am Jahresende	50 176 548	53 943 849
6 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Revision 2009	20 000	20 000
Allgemeine Beratung	100 000	110 000
Abarbeitung Pendenzen IT-Projekt	120 000	120 000
Wasserschaden Hochbergerstrasse	100 000	100 000
Mehrwertsteuer 4. Quartal 2009	100 000	190 000
Abrechnung Hafen St. Johann	150 000	–
Revision Untertor Schleuse Süd Birsfelden	132 000	–
WAF-Einnahmen 2008	–	202 118
Schlussabrechnung ZID 2008, Kanton Basel-Stadt	–	23 182
Unterhalt Allmend 2008, Kanton Basel-Stadt	–	49 442
Anschlussgebühren 2008 Cisterna	–	236 000
Vorzeitige Pensionierung	–	91 232
Beratung PwC 2008	–	40 000
Einführung IKS	–	30 000
Schlussabrechnungen 2008, Ausgleichskasse/SUVA	–	49 200
Quellensteuerabrechnungen 2008, diverse Kantone	–	31 899
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	–	14 048
Passive Rechnungsabgrenzungen	722 000	1 307 122
7 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	305 660	317 497
Rückstellung Wasseranschlussfracht	118 828	1 116 766
Verschobene Unterhaltsarbeiten	–	150 000
Übrige Rückstellungen	201 000	195 094
Rückstellungen	625 488	1 779 357
8 Abschreibungen		
Abschreibungen immaterielle Wirtschaftsgüter	139 744	128 762
Abschreibungen mobile Sachanlagen	135 263	86 645
Abschreibungen immobile Sachanlagen	3 932 519	3 940 473
Abschreibungen	4 207 525	4 155 880

Weitere Anmerkungen zur Jahresrechnung 2009

- 1 Die Schweizerischen Rheinhäfen hält eine Beteiligung von 30 % an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz». Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.
- 2 Die Bewirtschaftung der Hafenareale erfolgt gemäss Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006 §§ 3, 4 und 7.
- 3 Der Stand des Vorsorgewerks der Schweizerischen Rheinhäfen, welche der basellandschaftlichen Pensionskasse angegliedert sind, lag zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses (Ende Februar 2010) per Ende 2009 noch nicht vor.
- 4 Zum 31.12.2009 bestand gegenüber der Pensionskasse Basel-Landschaft eine Verbindlichkeit in Höhe von 49 990 CHF. Die Position ist im Februar 2010 ausgeglichen worden.

Bericht der Revisionsstelle



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

BDO AG
Münchensteinerstrasse 43
4052 Basel

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und dem Staatsvertrag verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag.



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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

Basel, 23. März 2010

BDO AG

Roland Stoffel

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

ppa. Luca Fornasiero

Zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

Jahresrechnung

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

Organe der Schweizerischen Rheinhäfen

Verwaltungsrat

Dr. Benedikt Weibel, Präsident

Peter Zwick, Vizepräsident,
Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Christoph Brutschin, Mitglied,
Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Martin Dätwyler, Mitglied

Jürg Rämi, Mitglied

Dr. Peter Reutlinger, Sekretär

Geschäftsleitung

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Christian Baumann, stv. Direktor,
Leiter Areale und Hafenbahnen

Martin Nusser, Leiter Finanzen und
Administration

Peter Sauter, Leiter Schifffahrt und
Hafenbetrieb

Dr. Peter Reutlinger, Rechtskonsulent,
Leiter Schiffsregistrierung,
Internationales, Recht

Revisionsstelle

BDO Visura Wirtschaftsprüfung, Basel

Impressum

Redaktion

**Schweizerische
Rheinhäfen**

Konzeption und Realisation

**VischerVettiger,
Kommunikation und
Design AG, Basel**

Druck

Reinhardt Druck 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

Unsere Partner

AGILITY LOGISTICS AG
ALPAVERT SA AUHAFEN
AVIA AG AUHAFEN MUTTENZ
BAROS AG
BASEL MULTITERMINAL AG
BASLER PERSONENSCHIFFFAHRTS-GES. AG
BATAVIER RIVER LINE AG
BEFRAG AG
Beton AG BASEL
BIRS TERMINAL AG
BP (SWITZERLAND)
BRAGTANK AG
CANARD SCHIFFFAHRT AG
CARDAN AG
CARL SPAETER AG
CLARIANT PRODUKTE (SCHWEIZ) AG
CLASSIC CRUISES SHIPPING AG
CLIPPER REEDEREI + HOTELLERIE AG
COLIN G.W.G. MS INTENS
CONTRANS LOGISTIK AG
DANSER SWITZERLAND AG
DEBRUNNER ACIFER AG
ESTRA AG
EXCENTO TRANSPORT AG
FLORIN AG OEL- UND FETTWERKE
FLUVIA AG
FREY ERNST AG
GRAND CIRCLE LINE AG
GRISARD MANAGEMENT AG
HAFENBAHN BASEL-LANDSCHAFT
HAFENBAHN BASEL-STADT
HOLCIM KIES UND BETON AG
HUBER STAUB & CIE. AG
ICN PHARMACEUTICALS SWITZERLAND AG
INGMATIC AG SCHALTТАFELBAU STEUERUNGS-
TECHNIK
INRAG AG
INTERTRANS TANKSCHIFFFAHRT AG
JAEGER AG
JÄGGI-SCHÖLLY JAKOB
JOWA AG
KANTINE AUHAFEN
KD TRITON AG
KIOSK BIRSFELDERHAFEN
LAFAG AG LADENBAU
LANDOR AG AUHAFEN MUTTENZ
LEEN AG
LIMMA SCHIFFFAHRT AG
MARTY ANTON OSTQUAI
MEYER SPINNLER AG
MIGROL TANKLAGER
MITGROSBETRIEBE BIRSFELDEN/DELICA AG
NAUTICA TOURS AG
NAVIROM AG

NAVIS SCHIFFFAHRT AG
OTRA SCHIFFFAHRT AG
PETROPLUS TANKSTORAGE AG
PLANZER TRANSPORT AG
POLTRANS INTERNATIONALE TRANSPORTE AG
PROVIMI KLIBA SA (SUISSE)
RHENANIA ROBA AG
RHENUS ALPINA AG
RHINE DANUBE LINE AG
RHINECAR AG
RHINECONTAINER B.V.
RHYTANK AG
RHYTAXI BASEL GmbH
RIVER CRUISE LINE AG
RIVER TOURS AG
RODERER LAGERHAUS AG
RODERER TRANSPORT + CO
ROLF REICHLIN TANKSCHIFFFAHRT
ROYAL RIVER LINE AG
RSS RHINE SHUTTLE SERVICE AG
SANATOUR S.A. POUR LA NAVIGATION
FLUVIALE DE TOURISME
SATRAM HUILES S.A.
SBB CARGO AG
SBB INFRASTRUKTUR
SCHELDE TRANS AG
SCHIFFFAHRTSBETRIEB LUDWIG UND
LOGISTIK GMBH
SCHREINEREI MEIER-LOELIGER AG
SCHWEIZ. VEREINIGUNG FÜR SCHIFFFAHRT +
HAFENWIRTSCHAFT
SCHWEIZER WASSERBAU
SCYLLA TOURS AG
SEA CHEFS CRUISE MANAGEMENT GmbH
SHIP-SERVICE
SIHELCO AG AUHAFEN MUTTENZ
SPES SCHLEPPSCHIFFFAHRT AG
STEPHANY + WILD AG
STETRAG AG
STIFTUNG BRASILEA
STOLT-NIELSEN TRANSPORTATION GROUP AG
SUTER, JOERIN AG
SWISSTERMINAL AG
TAA TANKANLAGEN AUHAFEN AG
THOMMEN AG (RECYCLING)
TRANS-SPLITT AG
ULTRA-BRAG AG
VULKAN AG
W & B KOK - TRUFFER MTS NEUENBURGERSEE
WALO BERTSCHINGER AG
WINCANTON AG
ZOLLINSPEKTORAT BASEL DREIROSEN/
BIRSFELDEN
ZUCKERMÜHLE AG

