



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Schweizerische Rheinhäfen
Orientierung über das Geschäftsjahr 2011

Datum: 5. Juni 2012

Nummer: 2012-157

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](#)



2012/157

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

vom 5. Juni 2012

Schweizerische Rheinhäfen - Orientierung über das Geschäftsjahr 2011 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag partnerschaftliches Geschäft

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" (Rheinhafen-Vertrag - SGS 421.1) unterbreiten die Regierungen der Vertragskantone die von ihnen genehmigten Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme.

Wie Sie dem beiliegenden Jahresbericht 2011 (mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle) entnehmen können, blickt das Unternehmen wiederum auf ein erfolgreiches viertes Geschäftsjahr nach Inkrafttreten des Rheinhafen-Vertrags zurück. Trotz des 2011 wirtschaftlich weiterhin schwierigen Umfelds, auch unter Berücksichtigung des Verkehrsrückgangs aufgrund der Havarie bei der Loreley zu Jahresbeginn, stellt sich der Unternehmungserfolg vor Finanzaufwand mit CHF 7'506'976.- im Vergleich zum Vorjahr (CHF 7'661'075.- bzw. -2,1%) als stabil dar. Aufgrund einer Wechselkursbedingten Wertberichtigung bei der Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein von CHF 400'000.- resultiert insgesamt ein Unternehmungserfolg von CHF 7'106'976.-.

Die Revisionsstelle, BDO AG, Basel, hat die Ordnungsmässigkeit der Jahresrechnung bestätigt und deren Genehmigung beantragt. Der Verwaltungsrat der SRH hat den Jahresbericht mit der Jahresrechnung 2011 in seiner Sitzung vom 4. April 2011 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, vom vorliegenden Bericht der SRH zum Geschäftsjahr 2011 Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 5. Juni 2012

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Zwick

Der Landschreiber: Achermann

Beilage:

SRH, Jahresbericht 2011 mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle



PORT OF
SWITZERLAND

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2011



Inhalt

Schwerpunkte

Verkehrspolitik	4
Hafenentwicklung	8

Rückblick

Aktivitäten im Jahr 2011	10
--------------------------	----

Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr	16
Fahrgastschifffahrt	21

Schweizerische Rheinhäfen

Panorama	22
«Ich würde wieder auf See gehen.»	24
Aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	26

Finanzen der Schweizerischen Rheinhäfen

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2011	28
Erfolgsrechnung 2011	30
Bilanz 2011	31
Anhang	32
Vorschlag zur Gewinnverwendung 2011	35
Bericht der Revisionsstelle	36
Organe der Schweizerischen Rheinhäfen	38



«Krise ist ein produktiver Zustand.
Man muss ihr nur den Beigeschmack
der Katastrophe nehmen.»



Was Max Frisch so treffend beschrieb, mussten die Schifffahrt und die Schweizerischen Rheinhäfen im Berichtsjahr mehrfach beherzigen. Im Januar war der Rhein aufgrund der Havarie des TMS Waldhof vier Wochen lang blockiert und im Frühling und Herbst litt die Hafenwirtschaft unter zwei aussergewöhnlich langen Niedrigwasserphasen.

Umso wichtiger war es, dass die SRH sich für vorteilhafte Rahmenbedingungen für die Schifffahrt einsetzten. Im Bereich der Fahrgast- und Kabinenschifffahrt beteiligen wir uns seit einigen Monaten an einem Interreg-Projekt und 2012 wird das Projekt zur Verlegung eines Steigers beim St.-Johann-Terminal realisiert. Ebenfalls wurde Ende Jahr das automatische Schiffsidentifikationssystem AIS zur Verbesserung der Sicherheit und der Schiffsdatenübermittlung eingeführt.

Das geplante Containerterminal Schiff-Bahn auf dem Areal Basel-Nord – unsere Antwort auf die Wachstumsstrategie der Seehäfen – haben wir zusammen mit unserem Partner SBB Cargo weiter vorangetrieben. Im Berichtsjahr wurde die technische Machbarkeit bestätigt, so dass 2012 mit der konkreten Projektplanung begonnen und das Terminal in etwa fünf Jahren realisiert werden kann. Marktseitig soll der Zugang zum Terminal sehr offen gestaltet werden, daher wird ein möglichst breiter Einbezug der ansässigen und weiterer Partner angestrebt.

Vor dem Hintergrund der Verbesserung der nautischen Erreichbarkeit des Hafens Birsfelden und des Auhafens prüfte das Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme die Zulassung von 135m-Schiffen. Entscheide in Absprache mit den Sicherheitsbehörden werden im Verlaufe von 2012 erwartet. Ebenfalls haben wir begonnen, die Erweiterung der wasserseitigen Hafenzonen südlich des Auhafens zu prüfen.

Für die Entwicklung des Stadthafens Kleinhüningen arbeiten wir eng mit dem Kanton Basel-Stadt zusammen. Dabei beschäftigt uns insbesondere die Suche nach adäquaten Alternativstandorten für die Hafenwirtschaft. Ein erster Meilenstein in der Quartier- und Stadtentwicklung wird Mitte 2012 erreicht: Der Klybeckquai wird geöffnet und der Lebensraum der Quartierbewohner damit an den Rhein erweitert.

Der Kooperationsvertrag mit dem Hafen Weil am Rhein schafft die Grundlagen für eine Harmonisierung der Geschäftsmodelle zum sogenannten Landlord-Modell und für gemeinsame Infrastrukturprojekte.

Die Krise ist nicht zur Katastrophe geworden und in diesem schwierigen Jahr haben wir vieles erreicht. Wir danken der Hafenwirtschaft, den Verkehrspartnern, Behörden, Quartierpartnern wie auch den Mitarbeitenden für die wertvolle Zusammenarbeit!

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Verkehrspolitik

Neue Container-Drehscheibe für die Schweiz: Terminal Basel Nord

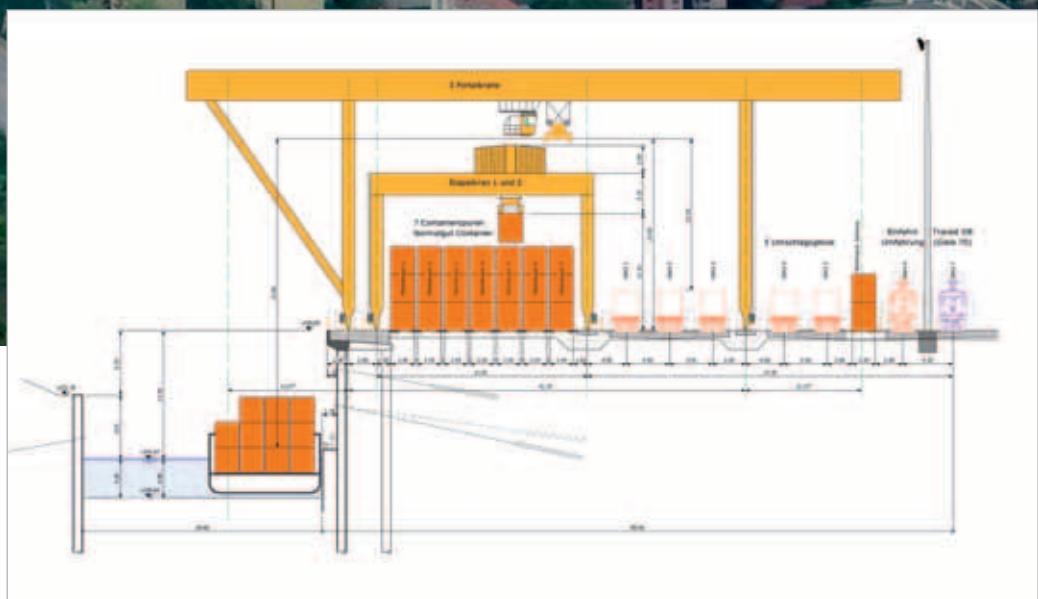
Eine gemeinsame Studie von SRH und SBB Cargo bestätigte Ende Jahr die Machbarkeit eines trimodalen Containerterminals auf dem Areal «Basel Nord», das sich östlich des Hafenbeckens 2 befindet. Unter optimaler Ausnutzung der vorhandenen Fläche können hier Lagerflächen für rund 2700 TEU und eine Umschlagskapazität von bis zu 200 000 Containern pro Jahr geschaffen werden. Mit dem geplanten Hafenbecken 3 werden die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff verknüpft.

Das neue Terminal muss die erwarteten grossen Mehrverkehre aufnehmen können, die durch Ausbauprojekte und neue Hinterlandstrategien der Seehäfen entstehen werden. Für den schiffsseitigen Umschlag ist mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung der Containerströme zu rechnen.

2012 wird die Planung zügig vorangetrieben und im Laufe des Jahres soll das erste Gesuch für die Finanzierung eingereicht werden. Erklärtes Ziel ist es, das trimodale Terminal bis 2017 in Betrieb zu nehmen.



In der Verlängerung des bestehenden Terminals DUSS (auf deutschem Boden) soll bis 2017 das neue Containerterminal Basel Nord entstehen. Diese Darstellung gibt die Planung beispielhaft wieder.



Querschnitt mit Hafenbecken 3, zweistufigem Kranconcept, Lagerflächen für Container sowie Gleisanlagen.

Das verkehrspolitische Umfeld

Im Jahr 2011 rückte ein verkehrspolitisches Thema in den Fokus. Der Wagenladungsverkehr ist das Rückgrat der fein verästelten Versorgung des Landes mit Gütern – aber auch hoch defizitär. Das Spannungsfeld zwischen rentablem Wirtschaften einerseits und der schweizweit gewährleisteten Anbindung an ein leistungsfähiges Schienengüterverkehrsnetz andererseits beschäftigte die Logistikwirtschaft und damit auch die SRH. Weil die Hafenwirtschaft auf ein gut ausgebautes Netz an Bedienpunkten in der Schweiz angewiesen ist, setzen sich die SRH im Rahmen ihrer Mitgliedschaft beim Verband öffentlicher Verkehr für eine eingehende Analyse und den Erhalt eines genügend dichten Wagenladungsverkehrsnetzes ein.

Auf internationaler Ebene beschäftigte einerseits die Aufarbeitung der Havarie des TMS Waldhof. Die einmonatige starke Behinderung der Rheinschifffahrt verursachte gemäss einer Studie des holländischen Instituts NEA einen wirtschaftlichen Schaden von mehr als 50 Mio. Euro. Zudem sorgt die haushaltspolitisch motivierte Planung des deutschen Verkehrsministeriums für Furore, auf dem Rhein eine Maut einzuführen. Dieser Zugriff auf die gemäss Mannheimer Akte freie Schifffahrt auf dem Rhein gilt es in internationaler Zusammenarbeit zu parieren. Es macht keinen Sinn, die ökologisch vorteilhafte Binnenschifffahrt mit zusätzlichen Abgaben zu belasten, insbesondere im Hinblick darauf, dass die hier vorhandenen freien Kapazitäten in Zukunft stärker genutzt werden.

Logistikcluster Region Basel

Die SRH sind Partner bei der Trägerschaft des Logistikclusters Region Basel. Am Cluster Forum im November 2011 erklomm das Projekt die nächste Stufe. Etwa 160 Gäste waren zugegen, als mit einem feierlichen Anlass die Umsetzungsphase eingeläutet und der Logistikcluster Region Basel offiziell aus der Taufe gehoben wurde.

In der Umsetzungsphase («Phase III») werden nun konkrete Massnahmen zur Stärkung der Branche und des Logistikstandorts Region Basel ergriffen. Dabei konzentrieren sich die Arbeiten auf die Bereiche Bildung, Umwelt sowie Infrastruktur und Flächen.





Hafenentwicklung



Der Stadthafen Kleinhüningen: ein trinationaler Entwicklungsraum

In enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt wurde das Projekt Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen weitergeführt. Gemeinsames Ziel ist es, im ersten Schritt neue Standorte für die Hafennutzung am Westquai zu finden und damit die Grundlage für den zweiten Schritt, die nachfolgende Planung eines neuen Stadtteils, zu schaffen. Dazu gehört v.a. die Planung des Containerterminals Basel Nord (siehe Kapitel Verkehrspolitik). Ausserdem wurde im Juli mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein ein Kooperationsvertrag abgeschlossen, der eine gemeinsame Infrastrukturentwicklung vorsieht. Damit werden unter anderem Optionen geschaffen, um die mittelfristige Nutzung von Flächen aufeinander abzustimmen, z.B. für einen Standortwechsel der heutigen Recycling-Nutzung am Westquai.

Die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven für den Hafen Kleinhüningen wurden auf kantonaler Ebene zusammen mit den Städten Huningue und Weil am Rhein als Projekt «3Land» weiter entwickelt. Am 26. September 2011 unterzeichneten politische

Vertreter der drei Länder eine Absichtserklärung über die Entwicklung des Gebiets um das Dreiländereck zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke. Dieser Meilenstein ist Basis für die abgestimmten raumplanerischen Zukunftsprojekte.

Der Klybeckquai ist das Testgelände für zukünftige Nutzungen im Hafengebiet. Quasi als Probelauf eröffnete die Buvette «Marina Basel» im September für eine befristete Dauer von zwei Monaten. Der Betrieb lief reibungslos und die Buvette verbreitete ihren eigenen Industriecharme vor grandiosen Sonnenuntergängen.

Für 2012 bereiten die SRH und der Kanton Basel-Stadt die Öffnung des städtischen Rheinufer am Klybeckquai für den Langsamverkehr vor. In abgestimmtem Vorgehen werden im Rahmen einer Ausschreibung Projekte und eine Projektträgerschaft evaluiert. Bereits vor der tatsächlichen Öffnung des Klybeckquais für den Langsamverkehr wurde mit dem Bau eines Schutzzauns für Tankgüterschiffe begonnen.

Wachstumsmotoren: Birsfelden und Auhafen MuttENZ

Die gemeinsame Jahresmedienkonferenz der SRH und der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft widmete sich 2011 den südlichen Rheinhäfen Birsfelden und MuttENZ. Diese entwickelten sich in den vergangenen Jahren positiv und bergen weitere Potentiale für die Rheinschifffahrt. Stellvertretend soll die Ansiedlung eines grossen Schweizer Technologiekonzerns im Hafen Birsfelden und die damit verbundene Schaffung von Arbeitsplätzen genannt werden. Damit wird der Produktions-Logistik-Cluster im Hafen Birsfelden entscheidend gestärkt.

Die Erreichbarkeit der südlichen Hafenteile ist aber noch nicht ideal. Landseitig könnten mit einer direkten Bahnanbindung vom Auhafen an den Rangierbahnhof MuttENZ sowohl Synergien mit dem Gebiet Schweizerhalle als auch eine Kapazitätssteigerung der Hafenbahn erreicht werden. Als Rückfalloption bei einer Störung der heutigen Zufahrt ist das Projekt zudem von strategischem Interesse. Daher wird das Projekt der bahnseitigen Südanbindung stärker in den Fokus rücken, um eine mögliche Realisierung auszuloten.

Auch wasserseitig gibt es in Sachen Erreichbarkeit Verbesserungspotential. Aufgrund einer Risikoabschätzung ist es bislang nur 110 Meter langen Schiffen erlaubt (125 Meter mit Sonderbewilligung), rheinaufwärts der Mittleren Brücke zu verkehren. Heute sind aber die meisten Schiffe 135 Meter lang. Mittels Simulationen wurde deren Zulassung jenseits der Mittleren Brücke geprüft. Die Ergebnisse der Studie werden 2012 ausgewertet.



Linienführung des Südanschlusses Auhafen – Schweizerhalle – Rangierbahnhof MuttENZ.

Aktivitäten im Jahr 2011

Erstes Geschäftsjahr der Hafenbahn Schweiz AG

Per 1. Januar 2011 entstand die Hafenbahn Schweiz AG aus den Hafenbahnen Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Tochter der SRH. Das erste Geschäftsjahr der als Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin konzessionierten HBSAG war der Aufnahme und Sicherung der Geschäftstätigkeit gewidmet. Mit der SBB AG wurde ein Managementvertrag zur Betriebsführung und zum Unterhalt der Bahninfrastruktur abgeschlossen. Das Bundesamt für Verkehr weitete die Periode der Leistungsvereinbarung nach 2012 auf vier Jahre aus (2013–16), was für die HBSAG eine grössere Planungssicherheit bedeutet. Zudem ist das Sicherheitsmanagement-System für die Hafenbahn entwickelt worden, dessen Einführung 2012 erfolgt.

Verschiedene bauliche Tätigkeiten in Birsfelden und Kleinhüningen wurden vorgenommen. Aufgrund der teilweise benötigten Gleisperrungen wurden diese Arbeiten jeweils über das Wochenende im Dreischichtbetrieb durchgeführt.



HAFENBAHN
SCHWEIZ AG

Bauliche Tätigkeiten

Hafen Birsfelden / Auhafen Muttenz

Turnusgemäss wurde die untere Schrägböschung saniert, für einmal weit umfangreicher als in früheren Jahren. Aufgrund des Alters, der Schäden und der veränderten Böschungsbeanspruchung durch grössere Schiffe und Bugstrahlereinsatz wurde das grösste und wichtigste Einzelbauwerk im Hafen gründlich analysiert. Die Liegeplätze zwischen den Häfen Birsfelden und Au und diejenigen Plätze bei Firmen mit Mehrfachbelegungen wurden durch Mikropfähle verstärkt. Insgesamt wurden zwölf Poller für Doppelt- oder Dreifachbelegung ausgerüstet und entsprechend markiert.

Mehrere Neuerungen und Umbauprojekte gab es in der Lagerung von Mineralölprodukten, darunter die Inbetriebnahme einer neuen Camionfüllstelle und die Einhausung einer Camionannahmestelle.

Die Ultra-Brag AG plant im Auhafen zur Erweiterung der Geschäftstätigkeit einen Anbau an das 2009/2010 neu in Betrieb genommene Lagergebäude auf dem ehemaligen Novartis-Areal an der Zufahrtsstrasse zum Auhafen.

Die beiden Tanklagergesellschaften AVIA AG und Tankanlagen Auhafen AG (Tochter der BP) legten den Betrieb ihrer Tanklager zum 1. Januar 2012 zusammen und gründeten eine gemeinsame Betriebsgesellschaft unter dem Namen TAU Tanklager Auhafen AG. Das Betriebsgebäude der ehemaligen TAA wurde von der TAU übernommen, das Betriebsgebäude der AVIA AG wurde an die Landor AG verkauft.

Am 23. Juni 2011 wurde der Kreisel Birsfelden, markantes Eingangstor zum Hafen und zur Gemeinde Birsfelden, feierlich eingeweiht. Gemeinde und Hafen, die durch den Kreisel räumlich verbunden sind, haben das Projekt gemeinsam getragen und realisiert.

Schleuse Birsfelden

Im Herbst wurde die Schleuse Süd, die im Eigentum der SRH ist, für zwei Wochen ausser Betrieb genommen und Revisionsarbeiten unterzogen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die Sohlen- und Seitendichtungen mit den entsprechenden Eckübergangspartien am Obertor ersetzt. Gleichzeitig konnte das Untertor gründlich kontrolliert werden. Nach erfolgreicher Beendigung der Arbeiten wurde die Schleuse wieder in Betrieb gesetzt.

Hafen Kleinhüningen

Ab Oktober 2011 wurden die Aktivitäten der Migrol Tanklager AG vollständig zur Firma Petroplus in den Hafen Birsfelden verlagert. Anschliessend begannen die Vorbereitungsarbeiten für den Rückbau der Tanklager im Jahr 2012. Damit bleibt unterhalb der Dreirosenbrücke für die Schweiz einzig das Tanklager der Satram für den Umschlag von Mineralölprodukten (Heizöl, Speiseöle) bestehen.

Die 2011 neu erstellte Werkstatt des Containerterminalbetreibers Contargo wurde in Betrieb genommen. Diese ersetzt das bisherige Betriebsgebäude mit neuen Büro- und Sozialräumen und dient zudem für Containerreparaturen.

In der Westquaistrasse wurde die Schmutzwasserleitung im Inlining-Verfahren saniert. Der erhebliche Grundwassereinfluss konnte dadurch gestoppt und die behördlichen Auflagen erfüllt werden.



Vor dem Gebäude der Ausstellung «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» wurde die Strassensanierung zügig und ohne grosse Verkehrsbehinderung abgeschlossen. Einer der am stärksten beanspruchten Strassenabschnitte im Hafen ist damit wiederhergestellt.

Die WindGate AG realisierte auf dem Dach des Terminals 1 der Rhenus Port Logistics eine Photovoltaik-Anlage auf einer Fläche von 12 000 Quadratmetern. Die Anlage produziert Strom für 520 Haushalte und ist eine der grössten ihrer Art in der Schweiz.

Behördliche Aufgaben

Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht

Mit täglichen Kontrollen im ganzen Hafengebiet sowie auf Schiffen sorgte die Abteilung Schiffahrtspolizei und Hafenaufsicht auch 2011 dafür, dass das Sicherheitsniveau in den Schweizerischen Rheinhäfen hoch blieb. Diesem Ziel dienen die wasser- und landseitigen Kontrollfahrten und Rundgänge in allen Hafenteilen, die Bereitstellung des Pikettdiensts oder die Zusammenarbeit mit Kollegialbehörden aus dem Ausland. Nebst diesen routinemässigen Aufgaben widmete sich die SPH jedoch auch verschiedenen ausserordentlichen Anlässen, etwa der Unterstützung von Dreharbeiten für den Film «Hunkeler und die Augen des Ödipus» oder der Begleitung der 1.-August-Feier. Vermehrt war die SPH im Zusammenhang mit dem Neubau der zweiten Schwarzwald-Eisenbahnbrücke zur Sicherstellung der wechselnden nautischen Verkehrsführung im Einsatz.

Vorfälle und Verfahren

- 42 grössere/aufwändige Ereignisse insgesamt:
 - 13 Gewässerverschmutzungen
 - 7 unerlaubtes Deponieren von Schiffsmüll
 - 7 Havarien und Sachbeschädigungen, Sog und Wellenschlag, darunter ein grösserer Vorfall mit der Havarie des TMS ROMA
 - 1 Missachten der Meldepflicht nach § 12.03 RheinSchPV
 - 2 unvorschriftsmässiges Löschen eines TMS
 - 2 unerlaubtes Stillliegen mit Behinderung anderer Fahrzeuge
 - 8 unerlaubtes Fahren, fehlende Bewilligung, Schiffspapiere oder Patente
 - 1 Brand im Motorenraum
 - 1 Personenrettung im Wasser
- Daraus resultierten 14 Verzeigungen.

Im Weiteren wurden verzeichnet:

- 44 schriftliche Verwarnungen an Schiffs- und Umschlagspersonal
- 2 grenzüberschreitende Fälle in Zusammenarbeit mit Kollegialbehörden (D)
- 2 Kleinanzeigen wegen Sachbeschädigung
- 7 Meldungen über Unregelmässigkeiten im Hafengebiet
- 25 Ordnungsbussen im Hafengebiet BL wegen Übertretungen im Strassenverkehr
- 35 Verwarnungen und 4 Anzeigen wegen Falschparkierens im Hafengebiet BS
- 43 Meldungen wegen Hafenlärm (11 aus BS; 32 aus BL, 23 wegen Schiffs-umschlagslärm)





Revierzentrale und Hafenbetrieb

Die Revierzentrale Basel wurde wie zuvor die Revierzentrale Oberwesel (D) mit dem Automatic Identification System (AIS) ausgerüstet. Im gleichen Arbeitsschritt ist die in die Jahre gekommene Funkanlage ersetzt worden. Im Sinne der Sicherheit können nun der gesamte Verkehr der Grossschiffahrt im Rheinabschnitt von Rheinfelden bis Märkt lückenlos überwacht und bei einem Notfall den Einsatzkräften präzise Angaben übermittelt werden. Zur Optimierung dieser Systematik wird im ersten Quartal 2012 eine Videoüberwachung für einen Teil des Rheinstromabschnittes und die Hafenbecken umgesetzt.

Die Fahrgastschiffahrt nimmt in Basel weiter an Bedeutung zu. Jährliche zweistellige Zuwachsraten veranlassen die SRH, eine Strategie für die Zukunft zu entwerfen. Es ist geplant, das stadtnahe Passagierbootterminal St. Johann an die neuen Anforderungen anzupassen. Dazu gehören insbesondere die spezifischen Bedürfnisse der 135-Meterschiffe. Zudem sind im Rahmen des EU-Interreg-Projekts «Connecting Citizen Ports 21» die langfristigen Entwicklungsplanungen gestartet worden.

Im Zuge der kantonalen Strategie zum Umgang mit invasiven Pflanzenarten sind die SRH bemüht, in Zusammenarbeit mit der Stadtgärtnerei die Neophyten und raschwüchsigen konkurrenzstarken Pflanzenarten, die durch den Warentransport eingeschleppt werden, in den Häfen zu beseitigen.

Hinsichtlich der in Zukunft geplanten Pensionierungen und Abgänge konnte im Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb das Sicherheits- und Gefahrgutmanagement mit personellen Anpassungen optimiert werden.

Das TMS Roma nach der Havarie am 17. August 2011, gesichert durch das Schub- und Schleppboot Vogel Gryff

Schiffsregistrierungen und Bewilligungen

Im Berichtsjahr wurden 40 bearbeitete Schiffsregisterfälle (Vorjahr 50) durch die SRH veranlasst, 25 Dienstbücher (Vorjahr 24) und 17 Bordbücher (Vorjahr 20) ausgestellt sowie 79 Patente neu bewilligt, erweitert oder verlängert (Vorjahr 59). 71 Verlängerungen (Vorjahr 54) bildeten den Hauptaufwand bei den Patenten.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 161 Bewilligungen (Vorjahr 174) erteilt und in Rechnung gestellt:

- 8 Anlässe im Hafen
- 6 Gefahrguttransporte und Gefahrgutumschlag
- 16 Personentransporte auf Güterschiffen
- 5 wassersportliche Veranstaltungen auf dem Rhein
- 27 nautische Belange (z.B. Schwerguttransport, Schwergutumschlag, Überbreite, Überlänge)
- 8 Hotelschiffe
- 78 Saisonschiffe
- 13 Diverses (z.B. Foto-/Filmaufnahmen, Einsatzübungen Feuerwehr, Einrichtung Bürocontainer für BaselWorld etc.)

Entsorgungsleistungen BIBO REGIO

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 534 (Vorjahr 528) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen zwischen Rheinfelden und Huningue (F) bzw. Weil am Rhein (D) entsorgt. Gemäss dem internationalen Abfallübereinkommen CDNI Teil A wurden dabei 1389 m³ (Vorjahr 1292 m³) flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsfälle sowie 23,3 t (Vorjahr 18,5 t) feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle angenommen. Abfälle aus dem Ladungsbereich gemäss CDNI Teil B wurden noch nicht eingesammelt. Die übrigen Sonderabfälle gemäss CDNI Teil C beliefen sich auf 21,0 t (Vorjahr 7,6 t). Gesamthaft wurden 6,1 m³ (Vorjahr 8,6 m³) Altöl von den kantonseigenen Garagebetrieben Basel-Stadt übernommen und 329 m³ separiertes Altöl (Vorjahr 322 m³) an die Kehrichtsverbrennungsanlage Basel-Stadt zur Verbrennung im Fernheizkraftwerk zugeführt.



Die drei Hafendirektoren
Jacky Scheidecker
(Ports de Mulhouse-
Rhin), Hans-Peter
Hadorn (SRH)
und Hans-Peter Mösch
(Rheinhafen Weil)
sowie der Moderator
Dr. Jan Ninnemann.

Der RheinPorts-Stand
an der Messe transport
logistic in München.



Feuerlöschboot Basel-Landschaft: Einsätze 2011

Am 7. Januar ereignete sich ein Motoren-Schiffsbrand auf einem Tankmotorschiff. Aus demselben Schiff trat zudem Öl aus. Dank schnellem Eingreifen der Feuerwehr Birsfelden und dem Feuerlöschboot konnten ein grösserer Sachschaden und Gewässerverschmutzung vermieden werden.

Im Abschnitt zwischen Rheinfelden und Augst kollidierten am 14. August zwei Schiffe. Mehrere Personen befanden sich im Wasser. Das Feuerlöschboot wurde alarmiert und zur Unglücksstelle beordert. Die örtlichen Ereignisdienste brachten die Lage rasch unter ihre Kontrolle, alle Personen konnten gerettet werden.

Am 17. Dezember wurde das Feuerlöschboot für eine weitere Personenrettung alarmiert. Auch diese Person konnte geborgen und der Sanität übergeben werden.

Insgesamt wurde das Feuerlöschboot zu drei Gefahrguteinsätzen in Verbindung mit Ölwehrmassnahmen im Abschnitt 2 zwischen der Schleuse Augst und der Schleuse Birsfelden aufgeboden.

Vertiefte trinationale Zusammenarbeit: RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil

In den sieben Hafenstandorten der RheinPorts-Häfen wurden im Berichtsjahr 10,6 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dies sind 15% weniger als im Vorjahr. Wie alle Rheinhäfen spürten die RheinPorts die Auswirkungen der Havarie und der Trockenperioden. Im Containerumschlag war ein etwas weniger hoher Rückgang von 5% festzustellen: 175 000 TEU wurden 2011 hier umgeschlagen.

Thematisch lag der Fokus der Arbeitsgruppe auf dem Aufbau der Zusammenarbeit mit den Seehäfen. Mit ihrer Lage am Korridor Rotterdam-Genua sowie als südlichste Rheinhäfen sind die RheinPorts perfekt als trimodale Hinterlandhubs für die Seehäfen geeignet. Ihr Netzwerk erstreckt sich bis nach Norditalien. Für die Seehäfen ist deren Anbindung von strategischer Bedeutung. An einer Podiumsdiskussion an der transport logistic 2011 in München erhielt dieser Aspekt besondere Beachtung. Zudem waren die RheinPorts mit einem Stand vertreten.

Zusammen mit Binnenhäfen aus Belgien, Frankreich und den Niederlanden engagieren sich die RheinPorts-Mitglieder im Interreg-Projekt «Connecting Citizen Ports 21». Dieses wird von der EU mit gesamthaft 3,9 Mio. Euro unterstützt und hat das Ziel, die Rolle der Häfen für Wirtschaft und Gesellschaft zu stärken. Ziel der RheinPorts ist die Erarbeitung eines Konzepts für den grenzüberschreitenden Betrieb von Containerterminals.

Güterverkehr

Mit einem Gesamt-Umschlag von 5,68 Mio.t musste die Hafenwirtschaft in den Schweizerischen Rheinhäfen 2011 einen Rückgang von knapp 13% verbuchen. Insbesondere das Total der ankommenden Ladungen nahm um fast 15% ab und erreichte 4,71 Mio. t. Die Exporte hingegen blieben mit 964 236 t auf dem Niveau des Vorjahres stabil. Das Ergebnis liegt damit klar unter demjenigen des Krisenjahrs 2009 (6,44 Mio. t).

Verantwortlich für den allgemeinen Rückgang war eine Kette von ausserordentlichen Umständen. Zum einen sorgte eine fast einmonatige Rhein-Sperre aufgrund der Havarie bei St. Goar dafür, dass der Rhein rund vier Wochen lang nur stark eingeschränkt befahrbar war. Dies hatte massive wirtschaftliche Auswirkungen. Zwei aussergewöhnlich lange Niedrigwasser-Perioden behinderten

zudem im Frühling und Spätherbst die Schifffahrt. Die Schiffe konnten teilweise weniger als ein Drittel der normalen Ladungsmenge aufnehmen. Negativ wirkten sich auch Unternehmensentscheide in für die Schifffahrt wichtigen Industriezweigen aus.

Containerverkehr

93 371 TEU wurden im Berichtsjahr über die Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen. Gegenüber 2010 (99 048 TEU) entspricht dies einer Verminderung vom 5,7% und dem drittbesten jemals erzielten Umschlagsergebnis. Dass der Rückgang trotz der Umstände nicht höher ausfällt, ist auf den weiter zunehmenden Containerisierungsgrad zurückzuführen. Weltweit werden immer mehr Güter in Containern transportiert.

Ankunft voll

20'	11 922
40'	7 153
TEU	26 228

Ankunft leer

20'	3 154
40'	8 480
TEU	20 114

Abgang voll

20'	6 550
40'	10 237
TEU	27 024

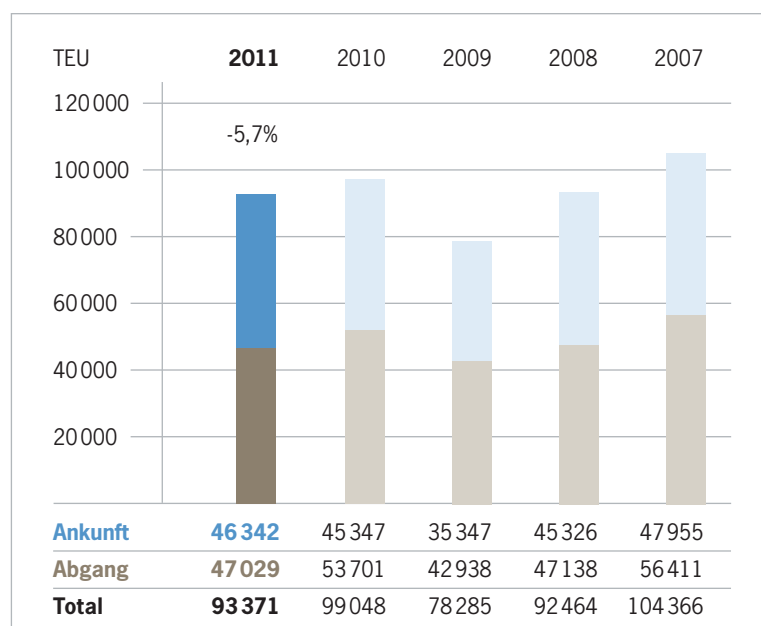
Abgang leer

20'	10 069
40'	4 968
TEU	20 005

Total

20'	31 695
40'	30 838
TEU	93 371

Containerverkehr 2011







Flüssige Treib- und Brennstoffe

Eine seit längerem anhaltende Tendenz bei den flüssigen Treib- und Brennstoffen setzte sich auch 2011 fort: Die Umschlagszahlen fallen gegenüber dem Vorjahr negativ aus. 2,22 Mio. t wurden über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert. Dies sind knapp 21% weniger als im Vorjahr (2,83 Mio. t). Der Grund für diese Entwicklung ist eine nach wie vor extreme Zurückhaltung bei den Endverbrauchern von Heizöl.

«Nur» um 6% abgenommen hat die Menge der Ausfuhren in diesem Bereich. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Schweröl, das in den Schweizer Raffinerien anfällt und im Inland kaum mehr Verwendung findet. Die Gesamtmenge liegt mit 264 800 t (2010: 281 700 t) im durchschnittlichen Rahmen.

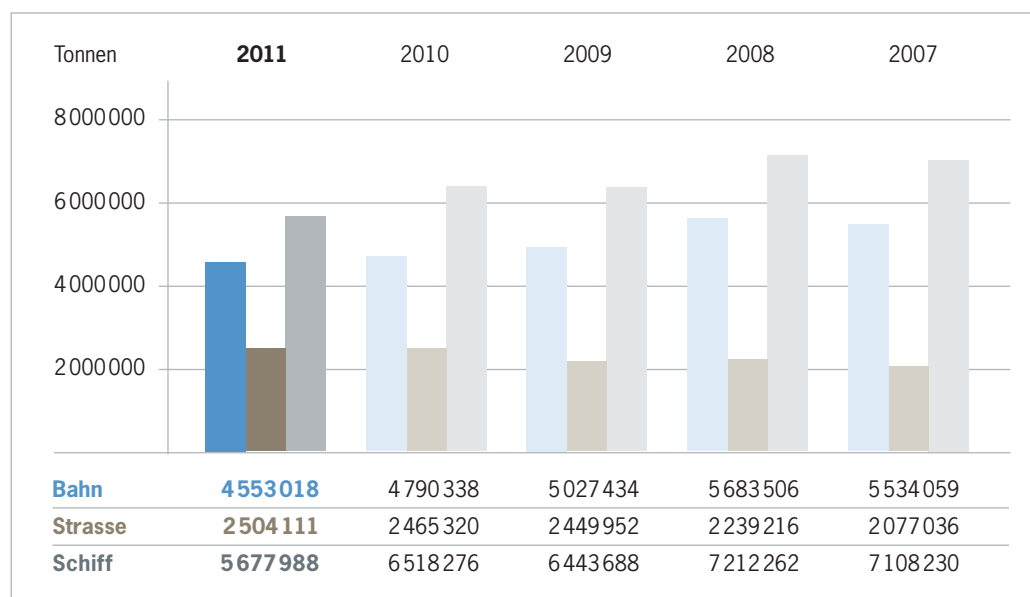
Trockengüter

Agrarprodukte

Im Vergleich zum Vorjahr konnte die Jahresmenge bei den landwirtschaftlichen Produkten erneut um 35% gesteigert werden, was einem Mengenzuwachs von 90 000 t entspricht. Im Bereich Nahrungs- und Futtermittel hingegen stagnierten die Umschlagszahlen. Zwar steigerte sich die Importmenge im Vergleich zum Vorjahr um 32 550 t, jedoch reduzierte sich die Exportmenge um 51 123 t, was unter dem Strich einem Rückgang um 18 573 t oder 3,53% gleich kommt.

Insgesamt ist das Jahr 2011 im Bereich Agrargüter zufriedenstellend. Trotz Rheinsperre im Januar und langen Niederwasserperioden konnte eine Mengensteigerung von 71 000 t verzeichnet werden, was im Vorjahresvergleich einer erneuten Zunahme von 9,17% entspricht.

Zu- und Abfuhr nach Verkehrsträger



Feste mineralische Brennstoffe

Die Einfuhr von festen Brennstoffen erreichte im Jahre 2011 einen Tiefststand. Mit nur 83 534 t wurde ein Drittel weniger importiert als im Jahre 2010. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der Substitution durch alternative Brennstoffe ist auch in Zukunft keine Belebung abzusehen.

Eisen und Stahl

Beim Import in die Schweiz und beim Transitverkehr nach Italien sind Mengenrückgänge von 30% zu verzeichnen. Die Menge sank auf 438 210 t. Die Exporte der schweizerischen Stahlwerke blieben mit 76 000 t trotz des starken Frankens erfreulicherweise konstant.

Infolge der global tiefen Lagerbestände und der Preiserhöhungen beim Stahl wurde 2011 mit steigenden Mengen gerechnet. Dass dieser Aufschwung nicht stattfand, ist der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa – hier speziell Italien – und dem starken Schweizer Franken zuzuschreiben.

Zellstoff und Chemische Produkte

Die Fabrikschliessungen und Auftragsrückgänge bei der schweizerischen Papierindustrie hatten Einbrüche von 33% zur Folge. Aufgrund der zusätzlich angekündigten Schliessung von Fabrikstandorten in der Schweiz wird im 2012 mit einem weiteren Rückgang der Importmengen in diesem Güterbereich gerechnet.

Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen 2011 (wasserseitiger Umschlag)

	t	Δ %
Ankunft	4 713 752	-14,9
Abgang	964 236	-1,3
Total	5 677 988	-12,9

Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2011

Abfuhr	t	Δ %	Anteil %
Bahn	3 174 675	-13,4	58,5
Strasse	2 253 653	-3,2	41,5
Total Abfuhr	5 428 328	-9,5	

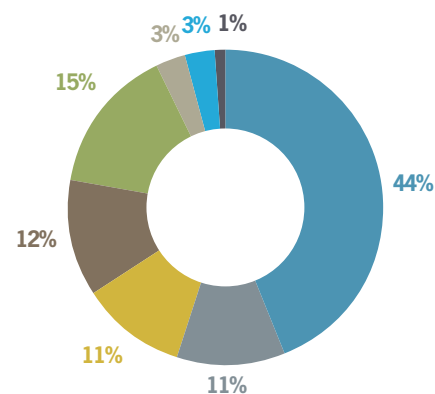
Zufuhr	t	Δ %	Anteil %
Bahn	1 378 343	22,8	84,6
Strasse	250 458	83,1	15,4
Total Zufuhr	1 628 801	29,3	

Zu- und Abfuhr	t	Δ %	Anteil %
Bahn	4 553 018	-5,0	64,5
Strasse	2 504 111	1,6	35,5
Total	7 057 129	-2,7	

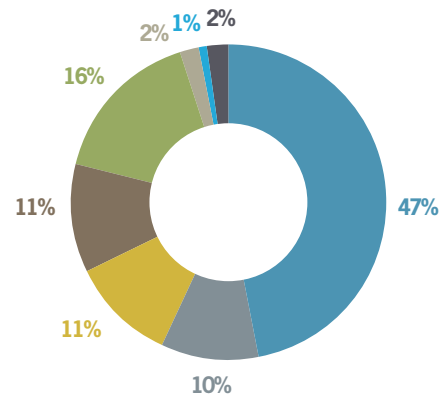


Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

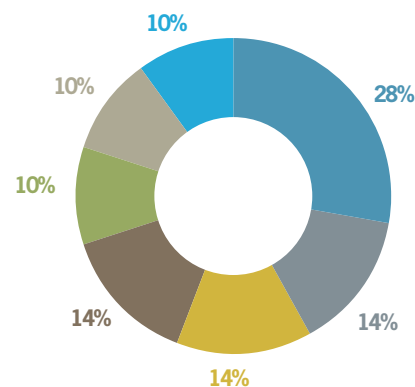
Ein- und Ausfuhr in Tonnen	2011	2010	Δ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 480 332	3 075 025	-19,3
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	605 844	804 497	-24,7
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	632 165	783 530	-19,3
Steine, Erden und Baustoffe	667 433	503 605	32,5
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	852 407	780 798	9,2
Übrige Güter	188 194	212 851	-11,6
Fahrzeuge, Maschinen etc.	168 079	225 328	-25,4
Feste mineralische Brennstoffe	83 534	132 642	-37,0
Total	5 677 988	6 518 276	-12,9



Einfuhr in Tonnen	2011	2010	Δ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2 215 518	2 793 331	-20,7
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	469 899	658 509	-28,6
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	497 686	708 074	-29,7
Steine, Erden und Baustoffe	530 701	424 913	24,9
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	753 279	631 650	19,3
Übrige Güter	90 396	101 949	-11,3
Fahrzeuge, Maschinen etc.	72 739	90 416	-19,6
Feste mineralische Brennstoffe	83 534	132 642	-37,0
Total	4 713 752	5 541 484	-14,9



Ausfuhr in Tonnen	2011	2010	Δ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	264 814	281 694	-6,0
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	135 945	145 988	-6,9
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	134 479	75 456	78,2
Steine, Erden und Baustoffe	136 732	78 692	73,8
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	99 128	149 148	-33,5
Übrige Güter	97 798	110 902	-11,8
Fahrzeuge, Maschinen etc.	95 340	134 912	-29,3
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	
Total	964 236	976 792	-1,3



Fahrgastschifffahrt



Kabinenschifffahrt

Auch 2011 setzte sich der Aufwärtstrend in der Kabinenschifffahrt fort. 76 Kabinenschiffe (Vorjahr 67) beherbergten 108 684 Personen (Vorjahr 96 262). Dies entspricht einer Steigerung von 13%. Für Messen kamen erneut acht Hotelschiffe nach Basel. Insgesamt verbrachten diese hier 71 Liegetage (Vorjahr 72), davon acht Ankunftstage und 63 Liegetage (Vorjahr 8/64).

Regionaler Ausflugsverkehr

Die Passagierzahlen der Basler Personenschifffahrtsgesellschaft blieben 2011 stabil. Gesamthaft wurden 89 709 Personen auf den drei Schiffen MS Basler Dybli, MS Lälle-könig und MS Christoph Merian befördert, was einem hauchdünnen Rückgang um 1% entspricht (Vorjahr 90 615 Personen). Während sich die Kurs- und Unterhaltungsfahrten leicht verbessern konnten (+4% bzw. +10%) gingen die Passagierzahlen im Bereich der Charterfahrten um 23% zurück.

Personenschifffahrt

Kabinenschiffsverkehr international

Anzahl Fahrgäste*

	2011	2010	Δ %
Bergverkehr	55 446	48 864	13,5
Talverkehr	53 238	47 398	12,3
Total	108 684	96 262	12,9

* hochgerechnet unter der Annahme einer 85%igen Auslastung

Regionaler Ausflugsverkehr

Anzahl Fahrgäste

	2011	2010	Δ %
Kursfahrten	58 032	55 817	4,0
Unterhaltungsfahrten	16 280	14 707	10,7
Charterfahrten	15 397	20 091	-23,4
Total	89 709	90 615	-1,0

Rhenschiffe unter Schweizer Flagge 2007–2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Güterschiffe	73	74	67	66	63
Schlepp- und Schubboote	7	6	5	5	5
Fahrgastschiffe					
Tagesausflugsschiffe	6	6	7	9	8
Kabinenschiffe	55	49	48	43	45
übrige Schiffe/Spezialschiffe	14	13	14	15	21
Total der Schweizer Flotte	155	148	141	138	142

Panorama



Die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen für die Schweizer Volkswirtschaft ist unbestritten: Mehr als 10 Prozent aller Schweizer Importe und jeder vierte ins Land eingeführte Liter Benzin oder Heizöl werden über die Schweizerischen Rheinhäfen transportiert. Der Rhein ist der einzige Meerzugang, den die Eidgenossenschaft besitzt, und damit ein wertvoller Trumpf im internationalen Handel.

Noch immer sind sich viele Menschen dieser Bedeutung der Rheinschifffahrt jedoch nicht bewusst. Mit gezielten Massnahmen leisten wir daher Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Die folgenden drei Anlässe geben einen Einblick in diese Tätigkeiten.

Haafemähli 2011

Basel-Kleinhüningen, 24. August 2011

160 Gäste kamen zum 12. Haafemähli in den Rundhof Bonergasse der Rhenus Alpina. Auf dem Podium zum Thema «Steilpass oder Engpass? Perspektiven im Container-Hinterlandverkehr für die Schweiz» legten Fachleute aus Logistik und Transportwirtschaft ihre Einschätzungen für die Infrastrukturentwicklung der kommenden Jahre dar. Neben der Hafenbranche, vertreten durch Hans-Peter Hadorn und SVS-Präsident Dr. Ralph Lewin, formulierten Bernhard Metzger, Leiter Logistik Transport beim MGB, und Thomas Knopf, Präsident Spedlogswiss Nordwestschweiz, ihre Anliegen und Erwartungen. Geleitet wurde das Gespräch von NZZ-Verkehrsexperte Paul Schneeberger. Mit wehmütigen Shanties aus weltmeererprobten Männerkehlen unterhielt der Seemannschor Störtebekers das Publikum und rührte so manchen ehemaligen Seefahrer zu Tränen.



«Das Haafemähli ist ein Highlight: Wo sonst kann man die brennenden verkehrspolitischen Fragen direkt am Ort des Umschlagsgeschehens besprechen?»

Claude Janiak,
Ständerat Kanton
Basel-Landschaft



swiss logistics day

Basel-Kleinhüningen, 16. September 2011

Zwei Drittel der Güter aus den Schweizerischen Rheinhäfen werden auf der Bahn, und damit von SBB Cargo transportiert. Und zehn Prozent der von SBB Cargo in der Schweiz beförderten Waren sind Rheinhafenverkehre. Die Partnerschaft zwischen Bahn und Hafen ist eng und wichtig. Am swiss logistics day liessen wir Interessierte an dieser Partnerschaft teilhaben und führten rund 30 Teilnehmende durch den Hafen Kleinhüningen. Höhepunkt war der Ausblick vom Containerkran der Firma swissterminal.



«Der Blick vom Containerkran auf das Container-Terminal und die Hafenanlage fasziniert und lässt die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweiz erahnen. Besonders erfreulich ist, dass zwei Drittel aller Waren vom und zum Hafen auf der Bahn transportiert werden.»

Christoph Schreyer, Bundesamt für Verkehr

Treffpunkt Bundesplatz

Bern, 27. September 2011

Zusammen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft traten die SRH im September auf dem Bundesplatz auf. Fünf Container wurden auf dem Platz aufgestellt und mit zentralen Aussagen zur Region beschriftet. Mit unseren Botschaften – etwa dass die Häfen am Rheinknie mehr als zehn Prozent aller Importe und einen Viertel der Einfuhr von Mineralölprodukten bestreiten – erreichten wir aber nicht nur das Fernseh- und Radiopublikum. Auch eine ganze Reihe von ParlamentarierInnen besuchten den Stand und liessen sich über die Rheinschifffahrt informieren.



«Es war spannend zu sehen, wie die Leute reagieren, wenn man ihnen erklärt, dass es auch in der Schweiz Güterschifffahrt gibt. Und die Containerstapel direkt vor dem Bundeshaus waren ein richtiger Blickfang.»

Marina Kvirgic, Mitarbeiterin der Schweizerischen Rheinhäfen



«Ich würde wieder auf See gehen.»

Christian Baumann war 25 Jahre für die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen tätig. Er hat sein Leben der Schifffahrt gewidmet und nie in einem Beruf gearbeitet, der nichts damit zu tun hat. Zuletzt war er ad interim als Leiter der basellandschaftlichen Häfen und als stellvertretender Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen tätig. Am 31. Dezember 2011 trat er in den gut vorbereiteten «Unruhestand». Für den Jahresbericht hat er seine Laufbahn noch einmal skizziert.

Aufgezeichnet von Nina Hochstrasser

Die Schifffahrt bedeutet mir Freiheit, und Bewegung. Sie ermöglicht Handel, sie hat eine schöne und lange Tradition und ist ein Kulturgut. Und für einen Jungspund, wie ich es damals war, war das nicht zuletzt auch die Möglichkeit, andere Länder und Sitten kennen zu lernen.

Das Schlüsselerlebnis hatte ich schon sehr früh. Das muss 1964 während der Expo gewesen sein. Wir machten einen Ausflug nach Augusta Raurica und fuhren von da aus mit dem MS Strassburg nach Kembs. Da hat es mir den Ärmel reingenommen und der Entschluss war gefasst: Ich werde Kapitän.

Meine Eltern nahmen das halt entgegen. Zuerst haben sie es noch als Spleen betrachtet, aber dann merkten sie schon, dass es ernst wurde. Das war damals nicht ganz so aussergewöhnlich wie heute, es gab viel mehr Junge, die diesen Berufswunsch hatten. Man muss sich vorstellen: Auf dem Schulschiff waren jeweils über 30 Leute!

Eine wichtige und prägende Person war für mich Pit Rösler, der Leiter des Schulschiffs. Der muss unglaublich viele Kurse geleitet haben, ein Urgestein. Und ich fand es toll. Vor allem dass mit dem Schulschiff, wo wir am Anfang drei und am Schluss der Ausbil-



dung einen Monat waren, die gesamte Berufsschule erledigt war. Aber auch die Arbeit an Bord, die Praxis, das hat mir immer sehr gut gefallen.

Meinen 20. Geburtstag feierte ich in Buenos Aires. Kaum hatte ich nämlich die Ausbildung beendet, ging ich auf See. Wenn mich meine Eltern gelassen hätten, hätte ich schon die Lehre auf See gemacht. So kam ich halt ein wenig später – aber eigentlich immer noch blutjung – auf die ganz grossen Frachter.

Nach fünf Reisen Nordeuropa-Brasilien/Argentinien ging es erstmal dauerhaft an Land: an die Hochschule für Nautik in Bremen. Weil Deutschland das Seefahrtsschulsystem umstellte, musste ich das Studium ein wenig vorziehen. Später wäre ich mit meiner Schulbildung nicht mehr an die Fachhochschule zugelassen worden. So begann ich zu studieren und blieb etwas mehr als sechs Semester in Bremen.

Die ersten 14 Tage dachte ich schon, was mache ich hier? Vor allem in Mathe bin ich geschwommen. Relativ bald kam ich in Bedrängnis und musste viel nachholen. Aber ans studentische Leben in Bremen habe ich mich schnell gewöhnt. Das war mal etwas anderes, ins Kino gehen, wann immer ich wollte, das WG-Leben... und die Schweiz war natürlich auch viel näher. Im Sommer 1975 hatte ich meinen Abschluss als Wachoffizier und dann ging es los mit dem Abverdingen auf See.



Dass ich aufhörte mit dem Seemannsda-sein, dafür waren Rückenprobleme verant-wortlich. Und ein Arzt, der mir sagte: «Wenn du so weitermachst, kannst du eines Tages den Dampfer gleich mit dem Rollstuhl tau-schen.» Das hat mir die Augen geöffnet. Als erster Offizier und knapp dreissig, da hast du auch noch die Chance, an Land et-was Neues anzufangen. Sollte es doch nicht klappen hatte ich ja das «grosse» Patent in der Tasche und konnte jederzeit wieder ein-steigen. Passenderweise suchte Christian Aeschlimann von der Schweizerischen Ree-derei und Neptun AG Personal und so wurde ich sein erster Betriebsassistent. Sechs Jahre lang beschäftigte ich mich z.B. mit Schwer-gutumschlag im Auhafen und Gefahrgütern und erlebte den Anfang der fahrplanmässigen Containerfahrt nach Basel. Eine span-nende und am Schluss, mit den neuen Con-tainerlinien eine sehr hektische Zeit.

Schliesslich kam der Wechsel in die Verwal-tung. Damals wusste ich das natürlich nicht, aber es sollte meine letzte berufliche Stati-on werden. Ich hatte ja das Patent und ging davon aus, dass ich wieder mal in die Schiff-fahrt einsteigen würde. So kann man sich täuschen. Ich begann also nichtsahnend als Sicherheitschef für Birsfelden und den Auhafen und setzte mich an meinem ersten Tag ins Büro, in dem es nichts gab ausser dem Amts-blatt, einem Block und dem Telefon. Und als nach 3 Tagen das Telefon immer noch nicht geläutet hatte, wurde es langsam komisch. Bei der Reederei war immer so viel los gewe-sen. Schliesslich stellte sich heraus, dass das Telefon kaputt war. Ein gelungener Einstieg!

Bald sollte ich mich nicht mehr über zu we-nig Telefonanrufe beklagen. Ich hatte ein paar ergiebige Geschäfte unter mir, so zum Beispiel die Ausrüstung der Tankanlagen mit Doppelböden, damit Lecks frühzeitig er-kannt werden können oder das Dauerthema Cisterna Birsfelden und Auhafen. Auch suchten wir vermehrt mit der Hafenwirtschaft das Gespräch und bezogen sie stärker ein.

Als Interimsleiter habe ich dann die Basel-landschaftlichen Häfen in die Fusion mit der Basler Rheinschiffahrtsgesellschaft geführt. Das war dann fast nur noch ein Bürojob. Die Zusammenlegung war eine einschneidende Änderung. Zuvor waren wir zehn Personen gewesen, und zu zweit in der GL. Und dann waren wir auf einen Schlag mehr als doppelt so viele, es gab Umzüge, viele Neuerungen ...

Das war auch ein Grund, mit 60 aufzuhö-ren. Es geht einem schon an die Substanz. Die Fusionsgeschäfte brauchten einen lan-gen Atem. Eine spannende Zeit, aber heavy. Und da man Gesundheit nicht kaufen kann, habe ich früh und fit genug aufgehört.

Ein Berufsleben lang war ich immer am Wasser, hatte immer den Kontakt zur Schiff-fahrt. Ich habe nicht das Gefühl, dass sich das jetzt einfach ändern wird. Die Hurtig-ruten möchte ich bereisen – einmal im Sommer, einmal im Winter. Die Kontakte, die bleiben natürlich, das Interesse für die Rheinhäfen sowieso. Und nicht zuletzt wer-de ich den SRH als Hafenguide zur Verfö-gung stehen und Schulklassen und Vereinen das Kulturgut Schifffahrt näher bringen.

Aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Neue Präsidentschaft

Ende 2011 hat Belgien die zweijährige Präsidentschaft an Frankreich abgegeben. Frankreich möchte das System der Befähigungen für das Binnenschifffahrtspersonal modernisieren, die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt stärken, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstrasse Rhein gewährleisten, in Verbindung mit anderen Partnern eine Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt schaffen und die auf eine wirksamere und transparentere interinstitutionelle Zusammenarbeit auf europäischer Ebene hinwirken.

Gemeinsame Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt

Dem Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt möchte die ZKR entgegenwirken. Der Schifferberuf soll attraktiver gestaltet werden, indem die beruflichen Laufbahnen weiterentwickelt und die Modalitäten für den Zugang zum Schifferberuf modernisiert werden. Eine Auftaktsitzung ist für 2012 geplant.

Diplomatische Konferenz zum Abschluss des revidierten Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Basierend auf die Ergebnisse der Regierungsexpertengruppe für die Revision des CLNI hat die ZKR beschlossen, den Revisionsentwurf einer diplomatischen Konferenz, zu der die Mitgliedstaaten der ZKR und sonstige interessierte Staaten eingeladen werden, zur Annahme zu unterbreiten. Die Konferenz wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012 in Strassburg stattfinden.

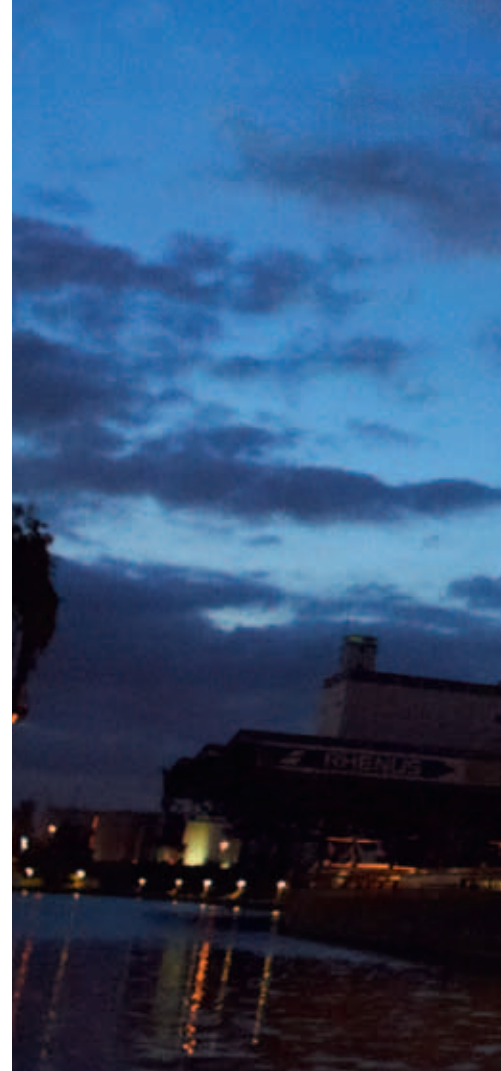
Bericht «Klimawandel und Rheinschifffahrt»

Ein Bericht der Ausschüsse für Technik, Schiffbau und Wirtschaft untersucht die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstrasse Rhein. Laut den derzeit

verfügbaren Modellen kann es zu einem häufigeren Auftreten extremer Hoch- und Niedrigwasserperioden kommen. Eine plötzliche starke Verschlechterung der Bedingungen, welche die Rheinschifffahrt in Frage stellen könnte, ist in den nächsten Jahren hingegen nicht zu erwarten. Gleichwohl werden Massnahmen, die im Hinblick auf die Infrastruktur, die Eigenschaften der Schiffe und die logistische Organisation eingeleitet wurden, zur Minderung der Folgen von Hoch- und Niedrigwasser näher geprüft werden.

Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstrasse Rhein

Dem Herbstplenium hat das ZKR-Sekretariat einen Bericht zur Frage der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Rheins, bedingt durch den Unfall des TMS Waldhof im vergangenen ersten Quartal, zur Kenntnis vorgelegt. Der Bericht geht nicht direkt auf diesen Unfall ein, sondern beinhaltet allgemeine Überlegungen zu möglichen Massnahmen zur Vorbeugung von Unfällen aufgrund von Stabilitätsproblemen und zur Verringerung der Folgen von Unfallsituationen, die zu Blockaden der Was-





serstrasse führen könnten. Untersucht werden sollen nun Verbesserungen in der Personalausbildung und bei Massnahmen zum Freimachen des Rheins.

Strategie der River Information Services (RIS)

Die ZKR strebt eine simultane und harmonisierte Entwicklung der RIS entlang des gesamten Rheins an. Erlassene Vorschriften sollen deshalb die Einhaltung der technischen Standards wirksam sicherstellen. Auch Vorschriften zur Zulassung der erforderlichen Geräte sind entwickelt, für Containerschiffe ist die elektronische Meldepflicht eingeführt worden. Im Rahmen der RIS-Strategie sind u.a. die verbindliche Einführung des Automatischen Identifikationssystems AIS, die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht und verschiedene verordnungsrechtliche Schritte geplant.

90 Jahre Mitgliedschaft der Schweiz bei der ZKR

Die ZKR gedachte im Herbst des 90. Jahrestags der Mitgliedschaft der Schweiz bei ihrer Organisation anlässlich eines Empfangs des Schweizer Botschafters beim Europarat.

Internationales Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)

Seit 1. Januar 2011 ist das Finanzierungssystem für öl- und fetthaltige Abfälle wirksam. Die Abgabe dieser Abfälle ist nun überall im internationalen Netz der Annahmestationen kostenfrei möglich. Die Konferenz der Vertragsparteien hat auf Grund der positiven Zahlen im internationalen Zahlungsausgleich beschlossen, die Entsorgungsgebühr für 2012 bei Euro 7.50 je 1000 Liter gebunkerten Gasöls zu belassen. Die internationale Arbeitsgruppe behandelte noch offene Umsetzungsfragen zu Teil B (Abfälle aus dem Ladungsbereich) sowie Teil C (sonstige Schiffsbetriebsabfälle).

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2011

Trotz negativem Hafenumschlag leichtes Umsatzwachstum

Allgemein

Im Geschäftsjahr 2011 erzielten die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) einen Umsatz von 20,2 Mio. CHF. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Zuwachs von 1,3%.

Das Jahr 2011 war einerseits geprägt durch eine Havarie auf dem Rhein in Deutschland und der darauf folgenden Sperrung des Rheins für rund vier Wochen. Andererseits wirkten sich lang anhaltende niedrige Wasserstände aus. Vor allem schlugen sich diese Einflüsse negativ auf den Hafenumschlag nieder.

Ertrag

Die starken Rückgänge der Erträge aus den Hafenabgaben (-10,6% im Vergleich zu 2010) konnten durch Ertragssteigerungen in der Arealbewirtschaftung und in den übrigen Erträgen ausgeglichen werden. Die SRH gehen allerdings für das Jahr 2012 im Bereich der Hafenabgaben (nach den vorliegenden Erkenntnissen aus dem ersten Quartal 2012) wieder von steigenden Umsätzen aus.

Der Umsatzzuwachs der SRH ist auf eine überdurchschnittliche Umsatzzunahme des Bereichs übrige Erträge zurückzuführen (+24,3%). In diesem Bereich profitieren die SRH von einem starken Anstieg der Umsätze aus der Kabinen- und Fahrgastschiffahrt sowie den erstmalig vereinnahmten Erträgen aus dem internationalen Übereinkommen zur Abfallentsorgung.

Aufwand

Die Zunahme im Personalaufwand begründet sich vor allem durch die gewährten Stufenanstiege sowie die Veränderungen in der Geschäftsleitung per November 2011 sowie eine weitere Rückstellung für die Pensionskasse (100 TCHF).

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

Die erhöhten Aufwendungen für Energie, Wasser und Abfallentsorgung gehen im Wesentlichen auf die gesteigerten Kabinen- und Fahrgastschiffahrtsumsätze zurück.

Die Abweichung der Mehrwertsteuer ist u.a. auf Nachbelastungen aus den Jahren 2008 sowie 2009 (Bezugssteuer) und auf den Werftaufenthalt des Feuerlöschboots FÜRIO zurückzuführen. Weitere Gründe für die Abweichung sind einerseits die Erhöhung der Mehrwertsteuersätze per 2011 sowie zusätzliche neue mehrwertsteuerpflichtige Umsätze.

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





Investitionen

Folgende Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahre 2011 vorgenommen:

- Schrägböschungssanierung
Hafen Birsfelden und Auhafen Muttenz
- Sanierung der Schmutzwasserleitungen im Inlining-Verfahren (Westquaistrasse)
- Teilweise Strassensanierung (Westquaistrasse)
- Erweiterung und Integration der statistischen Erfassung des Hafenumschlages und der Hafenabgaben in die bestehende SAP-Landschaft
- Strategische Planungskosten für die Entwicklung des Hafenareals (Hafenerweiterung Basel-Nord).
- Erweiterung und Anpassung der bestehenden IT-Infrastruktur
- Diverse kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2011 wurden gesamthaft rund 3 160 TCHF investiert.

Ergebnis

Der Unternehmenserfolg vor Finanzaufwand der Schweizerischen Rheinhäfen konnte trotz dem schwierigen Umfeld (Havarie, Niedrigwasser, hoher Schweizer Franken) fast auf dem Niveau der Vorjahre gehalten werden (-2% gegenüber 2010).

Erfolgsrechnung 2011

	Anmerkung im Anhang	2011 CHF	2010 CHF
Arealbewirtschaftung	10	13 281 880	12 846 699
Hafenabgaben		4 810 268	5 378 712
Übriger betrieblicher Ertrag		1 979 667	1 592 022
Finanzertrag		172 304	171 912
Betriebsertrag		20 244 119	19 989 346
Personalaufwand	8	-4 284 362	-4 106 882
Abschreibungen	11	-4 086 658	-4 216 110
Reise- und Repräsentationsspesen		-72 858	-71 388
Verwaltungsrat		-88 667	-79 835
Infrastrukturaufwand		-1 862 181	-1 805 096
Fahrzeuge		-182 143	-167 862
Sachversicherungen		-63 282	-59 007
Energie und Wasser		-342 920	-298 583
Entsorgungsaufwand		-121 400	-101 485
Büromaterial und Drucksachen		-38 012	-46 669
Telefon, Fax und Porti		-105 305	-103 697
Beiträge an Organisationen		-205 949	-163 826
Informatik		-251 310	-207 346
Beratung und Entwicklung		-385 739	-378 416
Werbung und Kundenbetreuung		-213 406	-223 287
Übrige betriebliche Aufwendungen		-19 216	-15 317
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)		-413 733	-283 465
Betriebsaufwand		-12 737 142	-12 328 270
Unternehmenserfolg vor Finanzaufwand		7 506 976	7 661 075
Finanzaufwand	2	-400 000	–
Unternehmenserfolg		7 106 976	7 661 075

Bilanz 2011

	Anmerkung im Anhang	2011 CHF	2010 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		15 241 259	14 785 727
Forderungen gegenüber Dritten		1 919 725	1 278 065
Forderungen gegenüber Nahestehenden		50 000	140 098
Andere Forderungen		48 582	7 061
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	124 594	130 754
Umlaufvermögen		17 384 160	16 341 705
Beteiligungen	2	2 030 001	2 430 003
Darlehen	3	29 958 910	–
Immaterielle Wirtschaftsgüter	4	1 108 704	298 083
Mobile Sachanlagen	5	2 149 721	2 205 308
Immobilien Sachanlagen	6	46 253 075	47 934 866
Anlagevermögen		81 500 411	52 868 260
Total Aktiven		98 884 572	69 209 965
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		2 201 736	2 586 414
Andere Verbindlichkeiten		85 128	8 730
Passive Rechnungsabgrenzung	7	220 000	110 000
Rückstellungen	8	667 000	560 000
Fremdkapital		3 173 865	3 265 145
Dotationskapital	9	87 443 438	57 484 528
Allgemeine Reserven		1 160 000	780 000
Gewinnvortrag		292	19 217
Unternehmenserfolg		7 106 976	7 661 075
Eigenkapital		95 710 707	65 944 820
Total Passiven		98 884 572	69 209 965

Anhang

	2011 CHF	2010 CHF
Rechnungslegung		
Die Rechnungslegung erfolgt im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft sowie in Anwendung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni 2006, §26 Verwendung des Jahresergebnisses.		
Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR		
Brandversicherungswerte der Sachanlagen Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.	32 278 000	24 476 000
Risikobeurteilung Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat haben sich (basierend auf einer Risikomatrix) mit den für die Erstellung der Jahresrechnung wesentlichen Risiken auseinandergesetzt und, wo notwendig, die erforderlichen Massnahmen beschlossen.		
Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz		
1 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	124 594	130 754
Aktive Rechnungsabgrenzungen	124 594	130 754
2 Beteiligungen		
Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (37.66%)	1 030 000	1 430 000
Hafenbahn Schweiz AG (100 %)	1 000 000	1 000 000
Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BS (100%)	–	1
Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BL (100%)	–	1
Einfache Ges. Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz (30%)	1	1
Beteiligungen	2 030 001	2 430 003
Die Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH wurde wechselkursbedingt um -400 000 CHF im Geschäftsjahr 2011 wertberichtigt.		
3 Darlehen		
Zusammensetzung:		
Darlehen Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	–
Darlehen	29 958 910	–

	2011 CHF	2010 CHF
4 Immaterielle Wirtschaftsgüter		
Projekt- und Gründungskosten	1 108 704	298 083
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 108 704	298 083
Buchwert am Jahresanfang	298 083	430 213
Investitionen des Geschäftsjahres	1 269 655	9 517
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-459 034	-141 646
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1 108 704	298 083
5 Mobile Sachanlagen		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	1 113 294	604 228
Schiffe und Boote	817 484	910 746
Anlagen im Bau	218 943	690 334
Mobile Sachanlagen am Jahresende	2 149 721	2 205 308
Buchwert am Jahresanfang	2 205 308	1 444 810
Investitionen des Geschäftsjahres	245 189	918 859
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-300 776	-158 361
Mobile Sachanlagen am Jahresende	2 149 721	2 205 308
6 Immobile Sachanlagen		
Liegenschaften	3 363 468	3 461 704
Quaianlagen	13 788 559	13 921 736
Kunstabtuen	7 157 470	8 261 793
Strassen und Wege	5 695 373	5 451 749
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	16 248 205	16 837 884
Immobile Sachanlagen am Jahresende	46 253 075	47 934 866
Buchwert am Jahresanfang	47 934 866	50 176 548
Investitionen des Geschäftsjahres	1 645 057	1 674 420
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 326 848	-3 916 102
Immobile Sachanlagen am Jahresende	46 253 075	47 934 866
7 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Revision	20 000	20 000
Mehrwertsteuer	100 000	70 000
Sozialversicherungen	100 000	–
Ereignisfallbehandlung Revierzentrale, Risikominimierung	–	20 000
Passive Rechnungsabgrenzungen	220 000	110 000
8 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	386 000	399 000
Rückstellung Pensionskasse	200 000	100 000
Übrige Rückstellungen	81 000	61 000
Rückstellungen	667 000	560 000

	2011 CHF	2010 CHF
9 Dotationskapital		
Aufgrund der Zusammenführung der konzessionierten Hafenbahnen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft kam es zu einer Neubewertung des Anlagevermögens, was zu einer Veränderung des Dotationskapitals geführt hat.		
Dotationskapital Schweizerische Rheinhäfen	57 484 528	57 484 528
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	–
Dotationskapital	87 443 438	57 484 528
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
10 Arealbewirtschaftung		
Baurechtszins Dritte	10 042 135	9 606 954
Baurechtszins Hafenbahn Schweiz AG	3 239 745	3 239 745
Arealbewirtschaftung	13 281 880	12 846 699
11 Abschreibungen		
Abschreibungen immaterielle Wirtschaftsgüter	459 034	141 646
Abschreibungen mobile Sachanlagen	300 776	158 361
Abschreibungen immobille Sachanlagen	3 326 848	3 916 102
Abschreibungen	4 086 659	4 216 109

Weitere Anmerkungen zur Jahresrechnung 2011

- A Die Schweizerischen Rheinhäfen halten eine Beteiligung von 30% an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz». Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.
- B Die Bewirtschaftung der Hafenareale erfolgt gemäss Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006 § 3, 4 und 7.
- C Der Stand des Vorsorgewerks der Schweizerischen Rheinhäfen, das der basellandschaftlichen Pensionskasse angegliedert ist, wies zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses 2011 einen Fehlbetrag von CHF 1 296 200 auf (Vorjahr CHF 1 058 346).
Gemäss Informationsschreiben der Basellandschaftlichen Pensionskasse (BL PK) vom 1. März 2012 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft (BL) dem Landrat eine Vorlage zur Reform und Sanierung der BL PK unterbreitet. Aus dem Informationsschreiben geht hervor, dass die Forderung der Pensionskasse aus Ausfinanzierung per Stichtag 31.12.2011 CHF 2 398 500 beträgt. Dieser Forderung stehen in der Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen Rückstellungen in Höhe von CHF 200 000 per 31.12.2011 gegenüber. Da die Reform- und Sanierungsvorlage von den politischen Gremien noch nicht beschlossen worden ist und die Ausgestaltung der Sanierung noch mit einer wesentlichen Unsicherheit behaftet ist, hat der Verwaltungsrat darauf verzichtet, die im Informationsschreiben genannte Forderung aus Ausfinanzierung bereits auf den Bilanzstichtag per 31.12.2011 vollumfänglich zurückzustellen.

Vorschlag zur Gewinnverwendung 2011

	2011 CHF	2010 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	292	19 217
Unternehmungsgewinn	7 106 976	7 661 075
Bilanzgewinn	7 107 268	7 680 292
Vorschlag zur Gewinnverwendung:		
Zuweisung an allgemeine Reserven	350 000	380 000
Gewinnablieferung an die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt	6 750 000	7 300 000
Vortrag auf neue Rechnung	7 268	292

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 2011 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 2011 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, 17. April 2012

BDO AG

Roland Stoffel

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

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

bis 31.12.2011

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, Rechts-
konsulent, Leiter Schiffsregis-
trierung, Internationales und
Recht

ab 1.1.2012

Hans-Peter Hadorn, Direktor

Martin Nusser, stv. Direktor,
Leiter Finanzen und Administ-
ration

Peter Sauter, Leiter Schifffahrts-
projekte und Institutionen

Roland Blessinger, Leiter Schiff-
fahrt und Hafenbetrieb

Sabine Villabruna, Leiterin Areale
und Hafenbahnen

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

Revisionsstelle

BDO AG, Basel



Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen
Konzeption und Realisation:
VischerVettiger, Kommunikation
und Design AG, Basel
Druck:
Reinhardt Druck Basel
Fotos:
Schweizerische Rheinhäfen, z.V.g.
S. 8, BVD Kanton Basel-Stadt,
S. 13, Urs Vogelbacher,
S. 23, SBB Cargo

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



PORT OF
SWITZERLAND

www.port-of-switzerland.ch