



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.1004.01

WSU/P091004
Basel, 24. Juni 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 23. Juni 2009

Schweizerische Rheinhäfen - Orientierung über das Geschäftsjahr 2008 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

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 955.400) unterbreiten die Regierungen der Vertragskantone die von ihnen genehmigten Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten.

Wie Sie dem beiliegenden Jahresbericht 2008 (mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle) entnehmen können, blickt das Unternehmen auf ein erfolgreiches erstes Geschäftsjahr nach Inkrafttreten des Staatsvertrags zurück:

Die gesetzten Budgetziele sowohl im Ertrag als auch im Aufwand konnten erreicht werden. Der Unternehmungsgewinn der SRH vor Reservenbildung und Gewinnverwendung liegt mit CHF 7,61 Mio. leicht über den Erwartungen. Dieses Ergebnis ist unter Berücksichtigung aller Sondereffekte aus der Zusammenlegung im ersten Geschäftsjahr erreicht worden.

Die Revisionsstelle BDO Visura, Basel hat mit Schreiben vom 20. Mai 2009 die Ordnungsmässigkeit der Jahresrechnung bestätigt und deren Genehmigung beantragt. Der Verwaltungsrat der SRH hat den Jahresbericht mit der Jahresrechnung 2008 in seiner Sitzung vom 27. Mai 2009 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet. Die Regierungen der Vertragskantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben die Vorlagen an ihrer Sitzung vom 23. Juni 2009 genehmigt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach
Staatsschreiberin

Beilage: SRH Jahresbericht 2008 mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle

Schweizerische Rheinhäfen

JAHRESBERICHT 2008



PORT OF
SWITZERLAND

Schwerpunkte

Schweizerische Rheinhäfen – Das erste Jahr unter dem gemeinsamen Dach	4
Verkehrspolitik	6
Hafenentwicklung	7

Rückblick

Aktivitäten im Jahr 2008	10
--------------------------	----

Verkehr auf dem Rhein

Güterverkehr	18
Fahrgastschiffahrt	22
Aus der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR)	24

Finanzen der Schweizerischen Rheinhäfen

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2008	26
Erfolgsrechnung 2008	27
Bilanz 2008	28
Gewinnverwendung	29
Anhang	30
Bericht der Revisionsstelle	32

Organe der Schweizerischen Rheinhäfen	34
---------------------------------------	----



Liebe Leserin, lieber Leser

Der Bericht zum ersten Geschäftsjahr der Schweizerischen Rheinhäfen SRH liegt vor Ihnen. Die organisatorische und personelle Zusammenführung der beiden bisherigen Verwaltungszweige der Kantone BL und BS ist abgeschlossen, und die Integration in einer konsolidierten Struktur ist erfolgt. Die SRH können auf ein intensives und erfolgreiches Startjahr zurückblicken.



Trotz des sich bereits ab Oktober in einzelnen Gütergruppen auswirkenden Nachfragerückgangs aufgrund der Finanzkrise hat der Güterumschlag mit 7,2 Mio Tonnen um 1,5% leicht zugenommen. Besonders erfreulich ist auch der Umstand, dass in finanzieller Hinsicht mit einem Gewinn von 7610 TCHF das budgetierte Ergebnis erreicht wurde und damit die finanziellen Ziele der beiden Eignerkantone erfüllt werden konnten.

Der Verwaltungsrat hat in fünf Sitzungen die konstituierenden und ordentlichen Geschäfte behandelt. Ein Schwerpunkt der Beratungen bildete die Erarbeitung einer Strategie für die gezielte Entwicklung der Rheinhäfen. Die Nachfrage nach Logistikflächen in der Region Nordwestschweiz – dem bedeutendsten Logistikstandort der Schweiz – übersteigt das Angebot an verfügbaren Flächen für Hafenlogistik, insbesondere solchen mit Verknüpfung zum umweltfreundlichen Verkehrsträger Schifffahrt. Daher gilt es kurz- und mittelfristig, durch verdichtete Nutzung und Stärkung der Standortvorteile der einzelnen Hafenteile die vorhandenen Potenziale auszuschöpfen. Ein weiteres Potenzial, welches mittelfristig erschlossen werden könnte, liegt in der direkten Nachbarschaft des Auhafens mit dem

Industriegebiet Schweizerhalle. Durch eine enge verkehrslogistische Vernetzung der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete sollen für deren weitere Entwicklung optimale Rahmenbedingungen geschaffen werden. Mit einer längerfristigen Optik werden auch Zusammenarbeitsoptionen mit unseren internationalen Nachbarn Richtung Norden evaluiert; aufgrund der grenzüberschreitend hohen institutionellen Hürden wird diese Evaluation einen langen Atem erfordern. Schliesslich soll das Rheinufer im Stadtgebiet im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung mittelfristig für die Öffentlichkeit aufgewertet werden.

Entscheidend für die Umsetzung der Strategie werden zweifellos die enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Hafenwirtschaft und den Standortgemeinden sein. Ihnen gebührt unser Dank für das entgegengebrachte Vertrauen im Startjahr der Schweizerischen Rheinhäfen. Einen speziellen Dank entbieten wir zwei zurückgetretenen Persönlichkeiten, Dr. Ralph Lewin, Regierungsrat BS und Rudolf Feierabend, Präsident SVS, für ihr langjähriges und engagiertes Wirken im Dienste der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen. Verwaltungsrat und Direktion sprechen allen Mitarbeitenden ihre Anerkennung für das konstruktive Mitwirken bei der organisatorischen Integration aus und freuen sich auf die Zusammenarbeit im Rahmen der nun konsolidierten Struktur.

Dr. Benedikt Weibel
Präsident des
Verwaltungsrates

Hans-Peter Hadorn
Direktor

Schweizerische Rheinhäfen – Das erste Jahr unter dem gemeinsamen Dach

Synergien durch die organisatorische Integration

Bereits auf Jahresanfang wurden erste organisatorische Schritte des im Staatsvertrag festgelegten Organisationsrahmens umgesetzt. Während die Schifffahrts- und Hafenpolizei für die Überwachung der gesamten Hafen- und Flussgebiete von der Nordgrenze bis Rheinfelden ihren Sitz im Hafen Birsfelden nahm, wurden alle administrativen Aufgaben in Kleinhüningen zusammengefasst. Zu den wichtigsten Projekten gehörte vor allem auch der Aufbau eines ab Jahresanfang operationellen Rechnungswesens verbunden mit der Ablösung aus den beiden kantonalen Systemen.

Bis Ende des Berichtsjahrs wurden Organisation und Aufgaben weiter konsolidiert, unter anderem die schrittweise Harmonisierung der Schnittstellen mit beiden kantonalen Behörden. So wurde Ende Jahr der Entscheid gefällt, die Bewaffnung der bisherigen Hafenpolizei Basel-Landschaft (Selbstschutz) aufzuheben und in eine einheitliche Hafenaufsicht für alle Hafengebiete umzuwandeln. Die konsolidierte Organisation erlaubt es auch, die Pikettorganisation für die 24 Std.-Bereitschaft im gesamten Überwachungsgebiet zu straffen.

Insgesamt konnten damit bereits im ersten Geschäftsjahr wesentliche Synergien aus dem Zusammenschluss realisiert werden. So wurde beispielsweise der Personalaufwand im Vergleich zu den Rheinhäfen beider Basel 2007 von CHF 4 228 438 auf CHF 4 051 110.95 im 2008 gesenkt (CHF -177 327.05 oder -4,2%).

Verbesserung der nautischen Erschliessung der Häfen Birsfelden und Au

Bei tieferen Pegelständen unterhalb der normalen Wasserführung erlaubt die Fahrrinne zwischen der mittleren Brücke im Stadtgebiet bis zum Vorhafen der Schleuse Birsfelden nur eine reduzierte Abladetiefe bzw. eine reduzierte Nutzlast für die Güterschifffahrt. Die SRH haben daher ein Projekt zur Verbesserung der Abladetiefe gestartet. Das zu diesem Zweck durchgeführte technische Gutachten zeigt, dass die punktuelle Vertiefung der Fahrrinne auf diesem Abschnitt, insbesondere auf der Bergfahrt, zu einer signifikanten Verbesserung der Abladetiefe führt.





Verkehrspolitik

Güterverkehrsvorlage – Grundlage für den Einbezug der Rheinschifffahrt geschaffen

In der Dezembersession 2008 ist das Güterverkehrsverlagerungsgesetz von den Eidg. Räten verabschiedet worden; es sieht im Zweckartikel eine Öffnung auf sämtliche Verkehrsträger vor, soweit sie einen Einfluss auf den alpenquerenden kombinierten Güterschwerverkehr haben. Die Rheinschifffahrt ist genau einer dieser Verkehrsträger. Somit ist auf gesetzlicher Ebene die Grundlage für den aktiven Einbezug der Rheinschifffahrt in die Verlagerungspolitik des Bundes geschaffen. Bei der nachfolgenden Konkretisierung auf Verordnungsebene wird zu prüfen sein, ob die Öffnung auf Gesetzesebene entsprechend umgesetzt wird.

Schifffahrtsbericht des Bundes – Chance für die Verkehrspolitik

Als Folge des vom Parlament im 2007 überwiesenen Vorstosses von Ständerätin Anita Fetz (SP, BS) legte der Bund einen Berichtsentwurf zur Schweizerischen Schifffahrtspolitik vor. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) und die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) begrüßen die erstmalige Übersicht über die gesamten Schifffahrtsaktivitäten in der Güter- und Personenschifffahrt. Die SRH teilen die Auffassung des Berichts, dass die Schifffahrt ein Schlüsselement im Transportsystem darstellt, insbesondere auch bezüglich der wirtschaftlichen Landesversorgung durch Hochsee- und Rheinschifffahrt. Für die Verkehrspolitik bietet die Gestaltung der Leitprinzipien der Schifffahrtspolitik die Chance, für Rheinschifffahrt und Rheinhäfen gleiche Spiesse bei der Finanzierung des Wasserwegs und der Hafeninfrastruktur wie bei den anderen nationalen Verkehrsträgern zu schaffen. Die im Bericht vorgeschlagene Weiterführung des Ist-Zustandes reicht dazu nicht aus. Anlässlich einer Anhörung zum Bericht konnten die SRH wie auch die SVS die berechtigten Anliegen aus Sicht des Verkehrsträgers Rheinschifffahrt und der grössten nationalen Umschlagsdrehscheibe der Rheinhäfen untermauern.



Hafenentwicklung

Strategischer Handlungsrahmen definiert

Multimodale Standorte der Binnenhäfen im Vorteil

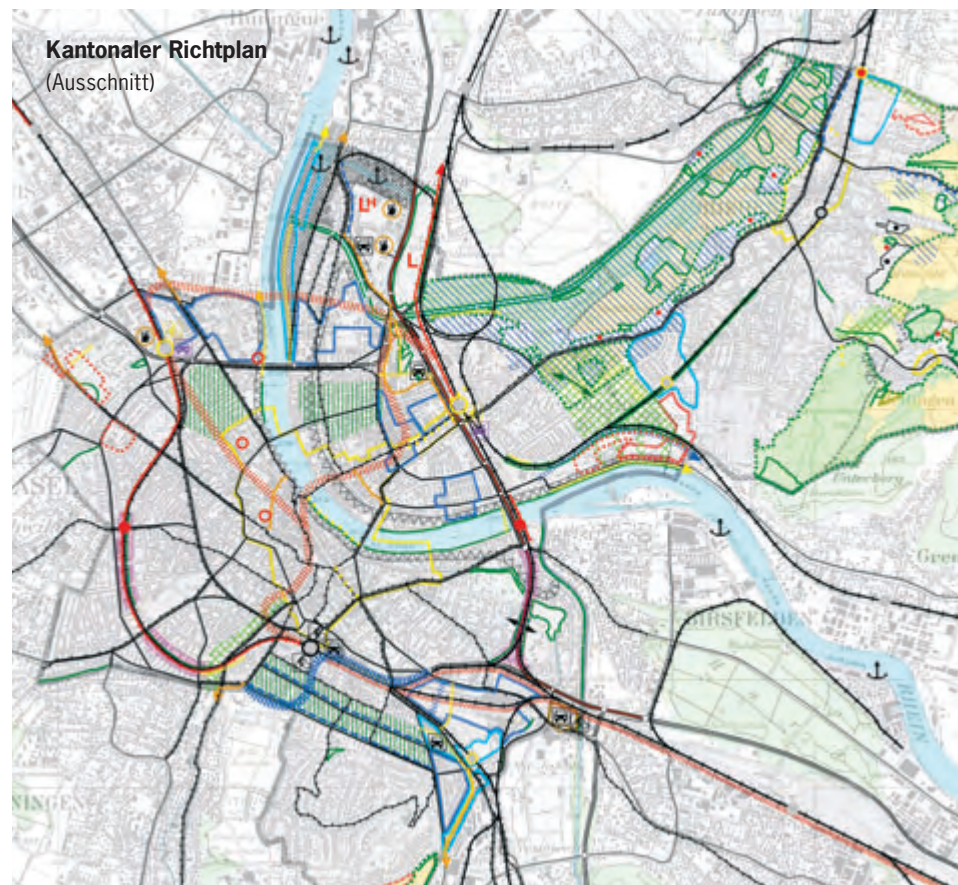
Die Region Nordwestschweiz ist der bedeutendste Logistikstandort der Schweiz. Dazu tragen auch die Schweizerischen Rheinhäfen als Verkehrsdrehscheibe mit globaler Anbindung einen wesentlichen Anteil bei. Die trimodalen Binnenhäfen haben durch ihre raumoptimierende Bündelungsfähigkeit (Wasser – Schiene – Strasse) ein grosses Zukunftspotenzial und sind bei der effizienten Bewältigung der zukünftigen Güterströme unverzichtbar. Die Schweizerischen Rhein-

häfen wollen dieses Potenzial als Hinterland-Drehscheibe der Seehäfen am südlichen Oberrhein gezielt weiter ausbauen.

Die langfristige Nachfrage in den Bereichen Agrarprodukte, Container und Distributionslogistik wird weiter zunehmen, währenddessen sie in den Bereichen Steine/Kohle, und Mineralölerzeugnisse strukturell abnehmende Tendenzen aufweist. Vor diesem Hintergrund einer sich abzeichnenden strukturellen Veränderung im Gütermix wollen die Schweizerischen Rheinhäfen die bestehenden und zukünftigen Hafenpartner gezielt und verlässlich auf dem Weg in die Zukunft begleiten.

Säulen der Hafenentwicklung

- Weiterentwicklung der trimodalen Logistikdrehscheibe der Häfen durch Nutzung und Stärkung der Standortvorteile der einzelnen Hafenstandorte
- Langfristige Sicherung der Entwicklungsoptionen zusammen mit den Eignerkantonen und den trinationalen Partnern
- Aufwertung des städtischen Rheinufer Klybeck – Dreiländereck für die Öffentlichkeit und Öffnung für Dienstleistungsnutzungen im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung (mit Kompensation für Logistikflächen)
- Verkehrspolitik und Standortförderung: Einbindung der Schifffahrt und der Rheinhäfen in die Verkehrspolitik des Bundes und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung sowie Förderung des trinationalen Hafenstandorts am südlichen Oberrhein im Logistikmarkt
- Gezielter Ausbau des Dienstleistungsangebots der Hafenwirtschaft, das bereits heute die Ansprüche einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe wie auch einer internationalen Logistikplattform mit breitem Gütermix erfüllt.



Entwicklung der Logistikkreisscheibe: Schwerpunkte für die einzelnen Hafen- standorte

Auhafen-Muttenz

Im Einklang mit dem Richtplan des Kantons Basel-Landschaft sollen die der Störfallverordnung unterliegenden Betriebe (u.a. Mineralöl, Chemie, Düngemittel) langfristig im Auhafen angesiedelt werden. Zum südlich angrenzenden Industriegebiet Schweizerhalle werden engere Synergien in der verkehrslogistischen Vernetzung (wasserseitig und bahnseitig) angestrebt, um die Standortvorteile für die Ansiedlung neuer Unternehmungen zu erhöhen.

Hafen Birsfelden

Der grösste Cluster der Schweiz für Stahllogistik, -lagerung und -produktion soll gezielt weiterentwickelt werden. Der Hafen Birsfelden hat im Vergleich zu allen Hafenteilen das grösste Potenzial für verdichtete Nutzungen; im Vordergrund liegen dabei vorrangig Nutzungen im Bereich der höherwertigen Logistik und Produktion. Mit der Gemeinde Birsfelden wird die Entwicklung der Industrie- und Gewerbezone mit dem angrenzenden Hafengebiet abgestimmt.

Hafen Basel-Kleinhüningen

Hafenbecken 1 und 2 – Entwicklungsschwerpunkt für Hafenlogistik: Der Ostquai im Hafenbecken 1 sowie das Hafenbecken 2 bleiben langfristig bis 2050 der Hafenwirtschaft vorbehalten und bilden den Entwicklungsschwerpunkt für Güterumschlag und -lagerung mit schrittweiser Verdichtung der Nutzung. Schwerpunktbranchen: Agrargüter, Stahl/Metalle, Container und Distributionslogistik. Im Rahmen des Projekts eines neuen Bahncontainerterminals der SBB in Basel Nord sollen die Containerterminals mit der künftigen Bahnplattform vernetzt werden. Ergänzend dazu soll gemäss Festlegung im neuen Richtplan des Kantons Basel-Stadt ein Teil des ex-Gaswerkareals südlich des Hafenbeckens 2 für die Hafenlogistik erschlossen werden (als Kompensation für die Öffnung des Klybeckquais für Dienstleistungsnutzungen).





Aufwertung des Rheinufer Klybeck– Dreiländereck für die Öffentlichkeit und Öffnung für Dienstleistungsnutzungen im Rahmen einer abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung

In Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt soll das Ufer am Klybeckquai schrittweise für die Öffentlichkeit geöffnet (Langsamverkehr/Sicherung der Tankschiff Liegeplätze) und das Ufer zum Dreiländereck mittelfristig zu einer Flanier- und Begegnungszone ausgebaut und mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Für den Klybeckquai und den Westquai sollen im Rahmen der Festlegungen des neuen Richtplans des Kantons Basel-Stadt Mischgebiete mit der Möglichkeit von Dienstleistungsnutzungen geprüft werden. Für die bestehenden Hafenbetriebe gilt dabei der Bestandsschutz (Westquai bis 2029, Klybeckquai bis 2049). In Abstimmung mit dem Kanton und den betroffenen Partnern wird eine Testplanung zur mittel- und langfristigen Entwicklung der beiden Quais eingeleitet, mit dem Ziel, den Rahmen für neue Nutzungen zu definieren und gleichzeitig die Weiterführung der bestehenden Nutzungen sicherzustellen.

Auf lange Sicht: Perspektiven einer Hafenkooperation im Dreiländereck

In verschiedener Hinsicht ist es notwendig, die Hafenentwicklung im trinationalen Raum gemeinsam zu vertiefen. Einerseits müssen sich die Häfen am südlichen Oberrhein (SRH, Ports de Mulhouse-Rhin und der Hafen Weil am Rhein) im Wettbewerb der Binnenhäfen entlang des Rheins (insbesondere mit den Häfen im Ruhrgebiet) zunehmend als eine einheitliche Drehscheibe vermarkten, wollen sie mittel-/langfristig im Logistikmarkt eine relevante Rolle einnehmen. Andererseits gilt es, die knappen Landressourcen für die für den Wirtschaftsstandort vitalen Bedürfnisse längerfristig gemeinsam zu optimieren und zu nutzen. Ein «Europort» in Anlehnung an den Euroairport im Flugverkehr dient dabei als eine mögliche Orientierungsmarke.

Aktivitäten im Jahr 2008

Entwicklungen und bauliche Tätigkeiten

Auhafen Muttenz/Hafen Birsfelden

Ersatzstandort St. Johann im Auhafen Muttenz: Die grosse Lager- und Umschlagshalle der Ultra-Brag AG auf dem ehemaligen Novartisgelände wurde termingerecht im Rohbau erstellt. Für 2009 ist geplant, diese Halle per Förderbänder an den Wasserweg anzuschliessen.

Nach Einwasserung der neuen Bootsgarage für das Boot der Hafenpolizei «Beidi Basel» und das Boot der Polizei Basel-Landschaft «Raurica» am 8.12.2007 in Birsfelden, wurde diese im Januar fertiggestellt und ihrer endgültigen Bestimmung übergeben. Ebenfalls in Birsfelden konnten im Frühjahr die Restarbeiten der Trennkanalisation Cisterna abgeschlossen werden. Das Kanalsystem ist somit vollständig erstellt.

Nach mehrmonatiger Bauzeit wurden auf dem Areal der Birs Terminal AG in Birsfelden drei voll isolierte Stahllagerhallen mit 7500 m² fertiggestellt. Damit wird der Standort Birsfelden als Stahlzentrum der Schweiz weiter gestärkt.

In den Monaten April bis September führte die Firma Meyer Spinnler AG diverse Umbauarbeiten im Betonwerk auf der Baurechtsparcelle der Landor AG im Auhafen aus.

Im ordentlichen Zweijahresrhythmus wurden für die wasserseitige Berme Sanierungsarbeiten in Höhe von CHF 80 000 durchgeführt.

2008 gab es zwei Eigentümerwechsel. So hat im Auhafen die RESAG Tankanlagen der Clariant gekauft, um ein Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien zu realisieren und in Birsfelden hat die Ultra-Brag AG von der Petroplus AG Gelände im Baurecht über-

nommen. Auf dieser Parzelle soll durch eine deutsche Betreibergesellschaft eine Schrottpresse zum Rezyklieren trockener Metalle erstellt werden. Das Baugenehmigungsverfahren dazu war Ende des Berichtsjahrs noch in Gang.

Am SRH-Standort Hafenstrasse 4 ist neu die Schifffahrtspolizei und die Hafenaufsicht domiziliert, während alle anderen Abteilungen nach Basel in die Direktion übersiedelten. Die frei gewordenen Büroräumlichkeiten wurden von der Zollkreisdirektion (Zollamt Dreirosen) in Miete übernommen.

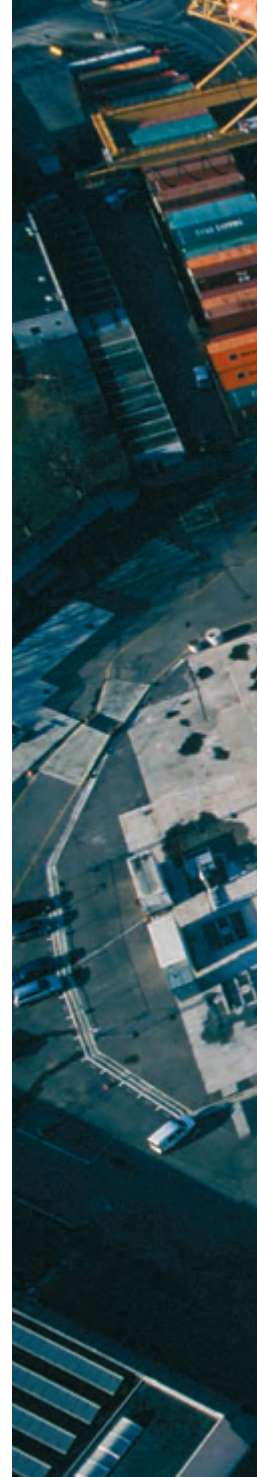
Hafen Kleinhüningen

Ersatzstandort St. Johann in Kleinhüningen, Südquai Hafenbecken II: Der 83 m hohe Siloturm für Getreideumschlag der Ultra-Brag AG wurde im Rohbau termingerecht erstellt.

Der Rückbau des Hafens St. Johann umfasst die vier Schwerpunkte «Rückbau, Altlastensanierung, Archäologie, Umsetzung Rheinuferpromenade» und befindet sich in der Planungsphase. Aufgrund des guten Baufortschritts bei den Ersatzbauten der Ultra Brag AG, können die Umschlagstätigkeiten im Hafen St. Johann wie geplant bis Ende 2009 verlagert werden.

Die Plangenehmigungsverfahren für den Autobahnhalbanschluss und die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein sind abgeschlossen. Die Verkehrsplanung 2012+ wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton BS initialisiert.

Am Wendebecken HB I und HB II musste das Bootshaus neben der Revierzentrale saniert werden. Es erhielt ein neues Dach.





Aufhebung der Wasseranschlussfracht (WAF)

Die Wasseranschlussfracht wurde vor Jahrzehnten eingeführt, um die tarifarische Parität zwischen den basellandschaftlichen Rheinhäfen und den Häfen in Basel-Stadt zu gewährleisten. Das damalige System von sehr detaillierten Festfrachten mit genauer geografischer Destination wurde aufgrund der zunehmend liberalisierten Verkehrsmärkte durch pauschalere Frachten mit nunmehr grober Destinationsbezeichnung (z.B. ARA-Häfen – Raum Basel) abgelöst. Mit dieser Entwicklung hat die WAF ihre ursprüngliche Ausgleichs- und Steuerungsfunktion verloren. Sie wurde daher von den Schweizerischen Rheinhäfen ab 2008 nicht mehr erhoben.

Erstellung von Lärmkatastern für alle Hafenteile

Um die immer wiederkehrende Frage von Lärmimmissionen aus den Hafentätigkeiten zwischen allen Beteiligten (Hafenfirmen, Nachbarn, Behörden) möglichst objektiv einzustufen und den sachlichen Dialog zu erleichtern (insbesondere auch mit der Gemeinde Grenzach-Wyhlen), wurden für alle Hafenteile mit den zuständigen Fachstellen der Kantone BL und BS Aufträge für die Erstellung von flächendeckenden Lärmkatastern erteilt. Die Kataster werden künftig ein kontinuierliches Monitoring der Lärmbilanz pro Hafenteil erlauben.



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

Diese beiden Tochterbetriebe der SRH können im Berichtsjahr über folgende Aktivitäten berichten:

Die Vorprojektplanung für ein Verbindungsgleis vom Auhafen via Industriegebiet Schweizerhalle zum Rangierbahnhof Muttenz SBB wurde gestartet. Diese Gleisverbindung steht im Zusammenhang mit der mittelfristig anvisierten engeren landseitigen Verknüpfung der Hafen- und der Industriezone.

Diverse Instandhaltungs-, Unterhalts- und Sanierungsarbeiten wurden im laufenden Jahr wie folgt vorgenommen:

- vollständige Erneuerung von insgesamt neun Weichen und eines Gleiskreuzes,
- Behebung diverser Belagsschäden entlang der Hafenstrasse bei der Verladestelle der «Rollenden Autobahn» in Kleinhüningen,
- Erneuerung des Niveauübergangs am Ostquai,
- infolge der starken Belastung durch den LW-Verkehr auf der Westquaistrasse Ausrüstung des Bahnübergangs mit vorfabrizierten Betonelementen; die Erhaltungskosten können dadurch in Zukunft gesenkt werden,
- Reparatur und teilweise Ersatz diverser Hörnerschalter der Fahrleitung,
- totaler Umbau der Weichen 64–66 am Ablaufberg beim Stellwerk 2 in Birsfelden,
- Belagsarbeiten u.a. mit neuen Deckbelägen an diversen Strassenübergängen,
- Totalumbau einer Gleisdurchschneidung im Auhafen.



Revisionsarbeiten BIBO REGIO

BIBO REGIO ging am 3. April 1978 in Betrieb und war im 2008 somit seit 30 Jahren im ständigen Einsatz für den Umweltschutz auf dem Rhein. Diese vielen Betriebsjahre führten zu Verschleisserscheinungen und verbunden mit dem Ziel, jederzeit die 24-stündige Einsatzbereitschaft für den notfallmässigen Ölwehreinsatz zu garantieren, standen umfangreiche Unterhaltsarbeiten verbunden mit einem Werftaufenthalt an.

Der gesetzlich bestimmte 5-Jahres-Turnus erforderte die Hellingnahme mit der Untersuchung, ob die Mindestdicke der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung noch gegeben ist. In den Laderäumen für das Bilgenöl haben wir seit Jahren einen sog. Lochfrass oder Korrosionsschäden, welche sehr gut im Auge behalten werden müssen.

Im Bereich der E-Schaltanlagen des 380/220/24 V-Bordnetzes drängte sich nach 30 Jahren ebenfalls eine generelle Revision auf. Ersatzteile sind nicht mehr lieferbar und an Bord von BIBO REGIO mit den vielen Maschinenanlagen gehören die drei Bordnetze zum Herzstück des Bootes.

Altersbedingt mussten im Steuerhaus nautische Anlagen ersetzt werden. Aufgrund der Betriebserfahrung und aus sicherheitstechnischen Gründen wurde die Bedienungseinheit vom Bugstrahlruder für die Bedienung beim Manövrieren optimiert. Dies bedingte wiederum Anpassungsarbeiten am Steuerhauspult mit den Alarmanlageanzeigen, das nach 30 Jahren ebenfalls einer Überholung bedurfte. Der Einbau einer automatischen Feuerlöschanlage im Maschinenraum dient der erhöhten Betriebssicherheit und ist auch eine Anpassung an den Stand der Technik. Der «grosse Brocken» war denn auch der Ersatz der Emulsionsspaltanlage AQUASANT ESAN. Nach 25 Jahren Betrieb

wurde diese erneuert und schlägt mit rund 240 000.– CHF zu Buche. Diese Investition dient zur Erfüllung der Aufgaben nach dem internationalen Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, das gemäss Bundesauftrag von den SRH umzusetzen ist.

Dass bei der Evaluation einer neuen Reinigungsanlage, die nach dem heutigen Stand der Technik konzipiert ist, nach 25 Jahren wiederum die Firma AQUASANT AG in Wettingen den Zuschlag erhielt, spricht für die Qualität und Innovationsfähigkeit dieser Unternehmung. Mit der neuen Emulsionsspaltanlage ESAN-2, die nach dem gleichen Reinigungsprinzip (Elektrolyse) arbeitet, werden neue Massstäbe in der Bilgenwasserreinigung gesetzt. Die Anlage arbeitet vollautomatisch prozessorgesteuert und ist sehr bedienerfreundlich konzipiert. Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte ist ein genereller Rückgang der Bilgenwassermenge in den Rheinuferstaaten und Belgien festzustellen, weshalb die neue ESAN-2 in ihrer Kapazität um ein Drittel tiefer auf die Reinigungsleistung von 7.2 m³/h ausgelegt wurde. Dies führte zu Kosteneinsparungen. Ein weiterer Vorteil ist, dass die neue Tanküberwachungsanlage der Firma SIEMENS in den Steuerungsteil der ESAN-2 integriert ist. Der automatische Betrieb der ESAN-2 wird über einen Industriecomputer mit Prozessoreinheiten gesteuert. Damit ist die Fernbedienung der ESAN-2 auch im Steuerhaus möglich. Alle aktuellen Füllstände der Betriebsmitteltanks, der Laderäume 1–4 sowie des Annahme- und Puffertanks sind im Steuerhaus, am Bordcomputer für den administrativen Bereich, einseh- und steuerbar.

Entsorgungsdienstleister Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO

Entsorgung im 2008

Im Berichtsjahr wurden durch das Bilgenentöler-/Ölwehrboot BIBO REGIO Abfälle von insgesamt 553 (Vj. 662) Schiffen im Einzugsgebiet der Häfen ab Huningue (F) und Weil (D) bis hinauf nach Rheinfelden entsorgt. Die dabei eingesammelten flüssigen Schiffsbetriebsabfälle umfassten 1 926 m³ (Vj. 2 472 m³) Bilgenwasser und 187 m³ (Vj. 203 m³) Altöl. Hinzu kamen 17 t (Vj. 21 t) öl- und fetthaltige feste Stoffe sowie 16 t (Vj. 8 t) übrige Sonderabfälle. Überdies wurden 8 m³ (Vj. 37 m³) Altöl von den kantonseigenen Garagenbetrieben Basel-Stadt übernommen. Insgesamt sind der Kehrichtverbrennungsanlage Basel-Stadt 328 m³ (Vj. 407 m³) separiertes Altöl zur Verbrennung im Fernheizkraftwerk zugeführt worden.



Schifffahrts- und Hafenaufsicht

Einsatz Euro 08 vom 7. – 27. Juni

Der Einsatz der Schifffahrtspolizei erfolgte in wechselndem Schichtbetrieb auf dem SRH-Mehrzweckboot (MZB) Attila, mit gemischter Besetzung, bestehend aus Kantonspolizeien BL und BS, Grenzwache, Rettungsdienst sowie der Wasserschutzpolizei D-Breisach. Die wasserseitige Überwachung der «Arena» im Bereich der mittleren Rheinbrücke verlief ohne ernsthafte Zwischenfälle. Während des vorangehenden gemeinsamen Trainings aller Einsatzkräfte hat sich gezeigt, dass das MZB Attila für Wasserrettung und ähnliche Aufgaben das zweckmässigste Boot darstellt. Insgesamt wurden seitens SRH 184 Personalstunden geleistet. Das MZB Attila stand 99 Stunden im Einsatz. Die Einsatzkosten für SRH-Besatzung und Boot beliefen sich auf CHF 42 460.10.



Vorfälle und Verfahren

Gemäss der Ereignisstatistik ergaben sich folgende Vorfälle:

- 2 Abrisse einer Trennkupplung der Löschleitung während des Umschlags bei Tankmotorschiffen (TMS),
- 9 Sprayereien im Hafengebiet, die bei der Kantonspolizei zur Anzeige gebracht wurden,
- 6 Gewässerverschmutzungen (GWV) mit Oelwehreinsatz, bei 1 GWV davon konnte der Verursacher nicht ermittelt werden,
- 6 Beanstandungen wegen unkorrekten Strombezugs bei Fahrgastschiffen (FGS),
- 4 Verzeigungsanträge gegen die Kleinschifffahrt an die Kantonspolizei BS aufgrund Gefährdung der Grossschifffahrt,
- 2 Vorfälle wegen schädlichen Sogs und Wellenschlags,
- 4 unvorschriftsmässiges Löschen bei Tankmotorschiffen (TMS),
- 2 Unfälle Hafenbahn/Strasse,
- 2 Verschmutzungen in den Kanalisationssystemen Cisterna Auhafen und Cisterna Birsfelden; beide Rückhaltebecken wurden mit Öl, Fett oder einer Emulsion verschmutzt,
- 7 mal verbotenes Deponieren von Müll und Abfall auf Hafengebiet,
- 9 sonstige Verstösse in der Grossschifffahrt
- 7 Vorkommnisse und Unfälle auf der Strasse im Hafengebiet,
- 5 Beschädigungen von Anlagen (Vandalismus).

Insgesamt resultierten daraus 13 Verzeigungen und 26 Verwarnungen zu Händen der zuständigen Behörden sowie 51 Ordnungsbussen im Hafengebiet BL.

Behördliche Aufgaben

Im Berichtsjahr wurden 30 Schiffsregistrierungen durch die Schweizerischen Rheinhäfen veranlasst, 26 Dienstbücher (Vorjahr 17), 24 Bordbücher (Vorjahr 22) ausgestellt sowie diverse Patente neu bewilligt, erweitert oder verlängert. 46 Verlängerungen (Vorjahr 33) bildeten den Hauptaufwand bei den Patenten. Bestandene Prüfungen und die damit einhergehende Erstellung von neuen Patenten und Patenterweiterungen gab es insgesamt 7, wovon 4 auf neue Hochrheinpatente, 1 auf das neue «Grosse Rheinpatent» und 2 auf die Erweiterung von Hochrheinpatenten entfielen. Im Vorjahr waren es insgesamt 8 bestandene Prüfungen.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 173 Bewilligungen erteilt und in Rechnung gestellt:

- 20 für Anlässe im Hafen (landseitig),
- 25 für Diverses wie Zugang zum Hafen für Film-/Fotoaufnahmen, Feuerwehrrübungen, Theateraufführungen etc.,
- 2 für Feuerwerke,
- 2 für Gefahrguttransporte,
- 16 für Personentransporte auf Gütermotorschiffen,
- 19 für schiffahrtspolizeiliche Betreffnisse wie Schwerguttransporte, Überlänge, Überbreite etc.,
- 9 für Wasserfahrvereine,
- 25 für Messeschiffe,
- 55 für Saisonschiffe.

Haafemähli

Dank der grosszügigen Unterstützung der Ultra-Brag AG und der Roderer Lagerhaus AG konnte – erstmals organisiert unter neuem Label «Schweizerische Rheinhäfen» – das 9. Haafemähli mit dem Motto «Aufbruch zu neuen Ufern» im Auhafen durchgeführt werden. Als scheidender Regierungsrat und Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements richtete Dr. Ralph Lewin die Grussadresse an die Gäste aus Politik und Wirtschaft und gab speziell in Bezug auf die Häfen eine bildbegleitete Rückschau auf die letzten 12 Jahre seiner Amtszeit, die wie er sagte, nicht nur von Highlights gekrönt, sondern durchaus auch von Lowlights begleitet waren.

«Aufbruch zu neuen Ufern» war immer schon Thema, wenn es um die Häfen ging, erklärte er, denn sein Amtsantritt im Februar 1997 wurde in den Medien mit dieser Überschrift begleitet. In der Tat gab es viele ehrgeizige Pläne einer Umnutzung der Häfen, die aber leider die Interessen der Hafenwirtschaft und solch profane Dinge wie Baurechte ausser Acht liessen. Für Lewin war jedoch immer klar: die Hafenwirtschaft benötigt längerfristige Investitionssicherheit, während auf der anderen Seite natürlich auch die knappen Bodenressourcen optimal genutzt und entwickelt werden müssen. Er blickte zurück auf Reformen (Bahnreform), Investitionen des Kantons in Neubauten (Hafenbahnbrücke, Dreirosenbrücke) sowie private Investitionen (Logistikzentrum, Containerterminal), Grossprojekte (Novartis Campus), gute Partnerschaften (Basel-Landschaft und Basel-Stadt), den verstärkten trinationalen Austausch und natürlich auch auf die erfolgreiche Überführung der beiden Hafenverwaltungen in eine öffentlichrechtliche Anstalt «Schweizerische Rheinhäfen SRH». Mit den Wünschen für eine prosperierende Zukunft schloss Lewin seine Rückschau.



Güterverkehr

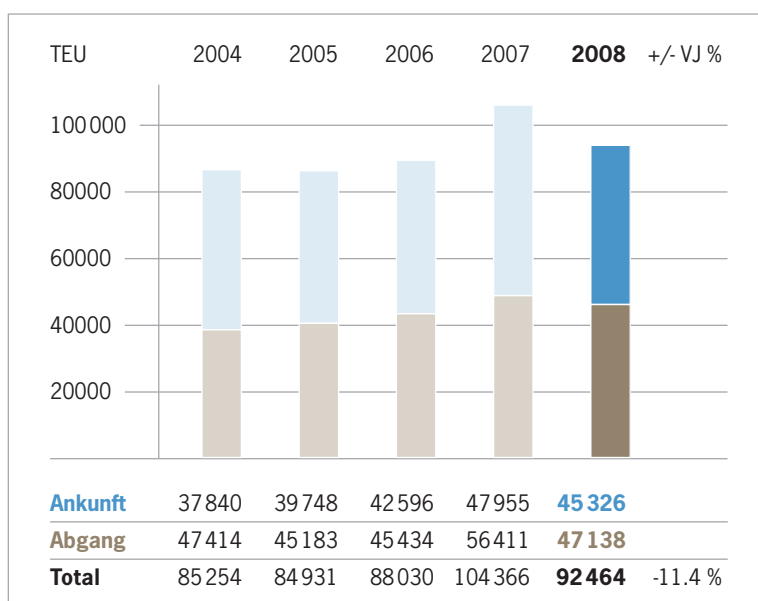
Das Gesamt-Umschlagsergebnis per Ende Dezember 2008 hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Insgesamt wurden im Berichtsjahr in den Schweizerischen Rheinhäfen 7 212 262 t Güter wasserseitig gelöscht, das sind 1,5% mehr als im Vorjahr. Überdurchschnittlich dazu beigetragen haben die flüssigen Brennstoffe mit +8,1%, wobei der grösste Zuwachs bei den Heizölimporten zu verzeichnen war. Ebenfalls positiv war die Umschlagsentwicklung bei den chemischen Erzeugnissen und den Baustoffen. Rückläufig verlief der Containerverkehr im Vorjahresvergleich mit -11,4% sowie die Metallprodukte mit -4.4%. Positiv zu werten sind die mehrheitlich guten Wasserstände, ähnlich wie im Jahr zuvor, die zum Teil überdurchschnittliche Abladetiefen erlaubten.

Containerverkehr

Im Containerverkehr über die Schweizerischen Rheinhäfen wurden bis Ende Dezember 92 464 TEU umgeschlagen, was gegenüber dem Vorjahresrekord einen Rückgang um 11,4% bedeutet. Dennoch ist dieses Ergebnis das zweitbeste je erzielte Resultat. Die Verminderung zeigt sich deutlich im Export; hier resultierte ein Jahrestotal von 47 138 TEU (37 218 TEU beladene und 9 920 TEU leere Behälter). Die Import-Verkehre nahmen bei einem Total von 45 326 TEU (25 975 beladen und 19 351 leer) etwas weniger ab. Der Einbruch im Export widerspiegelt die derzeit herrschende wirtschaftliche Entwicklung, wobei vor allem das letzte Quartal negativ ausfiel. Der Importverkehr verhielt sich erwartungsgemäss weniger zyklisch.

Containerverkehr 2008 in TEU

Ankunft voll		Abgang leer	
20'	13 097	20'	5 212
40'	6 439	40'	2 354
TEU	25 975	TEU	9 920
Ankunft leer		Abgang voll	
20'	3 551	20'	10 508
40'	7 900	40'	13 355
TEU	19 351	TEU	37 218
Total			
20'	32 368		
40'	30 048		
TEU	92 464		



Gesamtverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen 2008 (wasserseitiger Umschlag)

	t	+/- VJ %
Ankunft	6 070 357	1.0
Abgang	1 141 905	3.8
Total	7 212 262	1.5

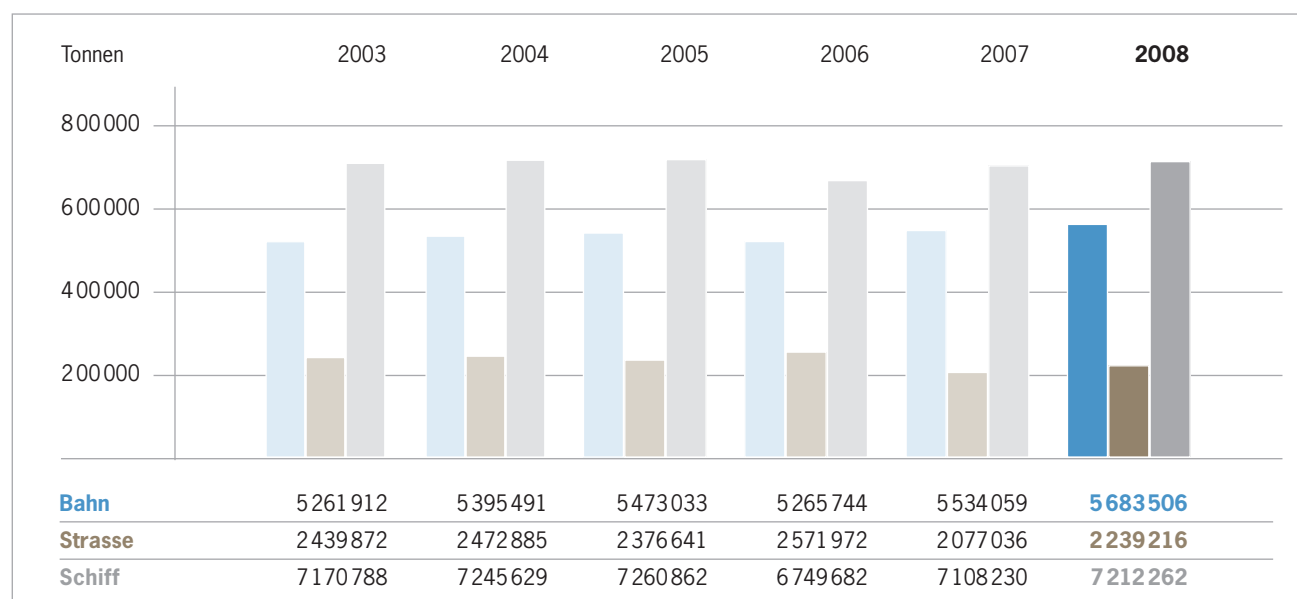
Die Güterzufuhr und -abfuhr im Bahn- und Strassenverkehr 2008

Abfuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	4 098 306	-0.9	65.8
Strasse	2 133 426	6.7	34.2
Total Abfuhr	6 231 732	1.6	100.0

Zufuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	1 585 200	13.4	93.7
Strasse	105 790	36.3	6.3
Total Zufuhr	1 690 990	14.6	100.0

Zu- und Abfuhr	t	+/- VJ %	Anteil %
Bahn	5 683 506	2.7	71.7
Strasse	2 239 216	7.8	28.3
Total	7 922 722	4.1	100.0

Zu- und Abfuhr der Verkehrsträger in Tonnen



Flüssige Treib- und Brennstoffe

Nach einer Durststrecke von zwei Jahren wurden im Berichtsjahr 2008 wieder mehr flüssige Treib- und Brennstoffe (3.04 Mio. Tonnen) über die Schweizerischen Rheinhäfen zugeführt bzw. exportiert. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 0.27 Mio. Tonnen oder 8%. Bis Ende Oktober lagen die Zahlen bei den Importen noch hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Erst mit dem starken Preiszerfall beim Heizöl belebt sich der Markt zusehends. Die Heizölkonsumenten, welche fast über zwei Jahre starke Zurückhaltung beim Einkauf übten, wurden für ihr Warten belohnt. An den internationalen Handelsplätzen wurde ein Barrel Rohöl zeitweise für über \$ 145.– gehandelt, im Dezember waren es gerade noch \$ 45.–. Das nicht nur durch den Preis, sondern auch durch die anhaltende Kälte im Dezember und Januar motivierte Kaufverhalten übertraf bei weitem die Lieferkapazitäten der Heizölhändler; die Wartezeiten für Auslieferungen lagen zeitweise bei über fünf Wochen.

Trockengüter

Die Wirtschaftslage hinterliess ihre Spuren auch im Bereich Trockengüter, wobei die einzelnen Gütergruppen sehr unterschiedlich auf die Krise reagierten.

Wie die Erfahrung zeigt, reagiert der Umschlagsbereich «Eisen und Stahl» am ehesten auf wirtschaftlich schlechte Rahmenbedingungen. Nachdem die Importmengen bei allen Stahlprodukten trotz starker Preiseinbrüche bis Ende September auf Vorjahresniveau geblieben waren, brachen die Importe und Exporte wie die Transitmengen von und nach Italien im vierten Quartal markant ein. Aufgrund des starken übrigen 2008 resultierte beim Gesamtumschlag dennoch «nur» ein Rückgang von 3% gegenüber dem Vorjahr.

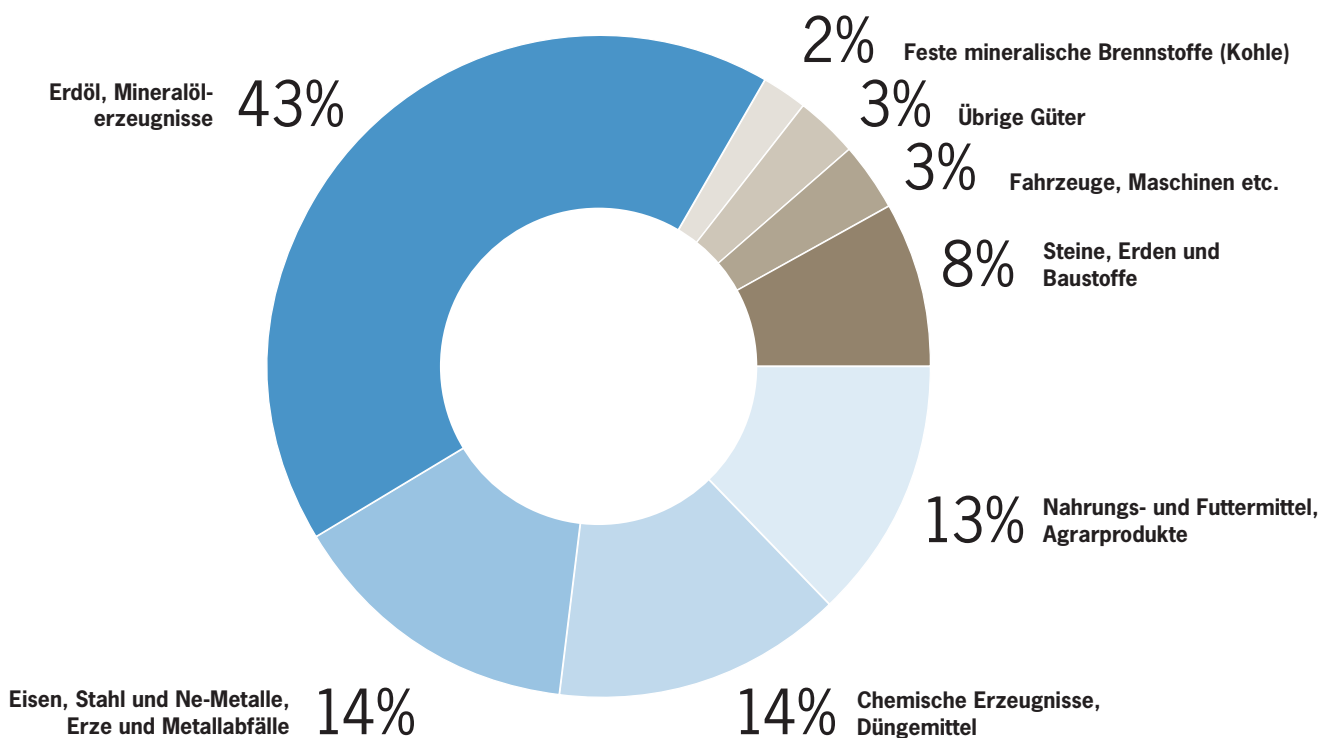
Empfindlicher getroffen hatte es den Bereich «Feste mineralische Brennstoffe», dessen Umschlagstotal deutlich, d.h. um fast 30%, unter den Rekordmengen des Vorjahres liegt. Als Folge der fallenden Weltmarktpreise im zweiten Halbjahr wurden vor Auslieferung der alten Verträge Neukontrakte nur mit grosser Zurückhaltung abgeschlossen.

Wider Erwarten musste bei den «landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den Nahrungs- und Futtermitteln» aufgrund enormer Einbussen im vierten Quartal für das gesamte Jahr 2008 ein Mengenrückgang um 1% hingenommen werden. Dennoch ist die Branche mit dem Abschluss des Jahres 2008 sehr zufrieden. In der Gütergruppe «Holzschliff, Zellstoff und Chemische Produkte» schliesslich verblieben die Importe mit ansprechenden 656 472 Tonnen auf gleich hohem Niveau wie die des Vorjahres (660 758 Tonnen).

Der Verkehr auf dem Rhein nach Gütergruppen

Einfuhr und Ausfuhr in Tonnen	2008	2007	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3044541	2816483	8.1
Eisen, Stahl und Ne-Metalle, Erze und Metallabfälle	1041355	1104495	-5.7
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	1012196	1028912	-1.6
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	918111	927455	-1.0
Steine, Erden und Baustoffe	591393	507966	16.4
Übrige Güter	228396	236372	-3.4
Fahrzeuge, Maschinen etc.	219771	264362	-16.9
Feste mineralische Brennstoffe (Kohle)	156499	222185	-29.6
Total	7212262	7108230	1.5

Ein-/Ausfuhr nach Gütergruppen



Fahrgastschifffahrt

Kabinenschifffahrt

Die Saison 2008 war, von den Passagierzahlen her, für die Flusskreuzfahrtsbranche insgesamt wiederum ein gutes Jahr. 2008 fuhren 53 Saisonschiffe (Vorjahr 55) die Passagiersteigeranlagen in Basel an. Insgesamt wurden dabei 71 499 Passagiere berg- und talwärts befördert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung um 21.4%. Während der Basel World 2008 lagen 21 Hotelschiffe in Basel.

Regionaler Ausflugsverkehr

Besonders auf der Strecke Basel–Rheinfelden erfreuten sich die Kursfahrten grosser Beliebtheit. Insgesamt nutzten 58 031 Personen das Angebot. Damit wurde das Vorjahresergebnis um knapp 22% übertroffen. Ohne die äusserst schlechten Wetterbedingungen zu Beginn der Fahrplansaison und die verschiedenen Einschränkungen im Schiffsverkehr während der EURO 08 wäre dieses Ergebnis wohl noch positiver ausgefallen. Die Unterhaltungs- und Charterfahrten mussten sich mit 42 067 beförderten Personen (-7.2%) zufrieden geben. Insgesamt nahmen, im Vergleich zum Vorjahr, die Passagierzahlen bei der Ausflugschifffahrt mit 100 098 Personen (Vorjahr 92 933) um 7.7% zu.

Rheinschiffe unter Schweizer Flagge 2004–2008

	2008	2007	2006	2005	2004
Güterschiffe	67	63	56	53	45
Fahrgastschiffe					
– Tagesausflugsschiffe	9	8	8	8	13
– Kabinenschiffe	52	45	44	40	39
Übrige Schiffe/Spezialschiffe	20	21	21	21	30
Total der Schweizer Flotte	148	137	129	122	127





Personenschiffahrt

Kabinenschiffsverkehr international, Anzahl Fahrgäste*

	2008	2007	+/- in %
Bergverkehr	36 474	30 149	21.0
Talverkehr	35 025	28 729	21.9
Total	71 499	58 878	21.4

* hochgerechnet unter der Annahme einer 85%igen Auslastung

Ausflugsschiffsverkehr regional, Anzahl Fahrgäste

	2008	2007	+/- in %
Kursfahrten	58 031	47 591	21.9
Unterhaltungsfahrten	13 754	14 634	-6.0
Charterfahrten	28 313	30 708	-7.8
Total	100 098	92 933	7.7



Aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Die Schweiz hatte in den Jahren 2006 und 2007 den Vorsitz bei der ZKR. Amtierender Vorsitzender war der Leiter der Schweizer Delegation, Botschafter Dr. Paul Seger, welcher per 1. Januar 2008 das Präsidium turnusgemäss an Deutschland übergab.

Beziehung der ZKR zur Europäischen Union

Die Beziehung war zur Hauptsache durch die gemeinsame Zielsetzung der europäischen Vereinheitlichung der Binnenschifffahrtsregelungen geprägt. Die Zusammenarbeit gestaltete sich dabei nicht ohne Friktionen. Insbesondere, wenn es um die Auslegung von Gemeinschaftsrecht und Rheinschifffahrtsrecht ging, kam es zu Dissonanzen. Die ZKR legte grossen Wert auf die Beibehaltung der Sicherheitsstandards in der Binnenschifffahrt sowie beim Umweltschutz. Die Beilegung unterschiedlicher Auffassungen soll wie bisher auf pragmatische Art und Weise angestrebt werden. Es soll eine bilaterale Arbeitsgruppe eingesetzt werden, die über Schritte zur Verstärkung der Kooperation beraten soll. Zur längerfristigen Klärung der beidseitigen Rollen und Kompetenzen hat die Schweizer Delegation ZKR-intern die Diskussion verschiedener strategischer Optionen angeregt.

140 Jahre Mannheimer Akte

Anlässlich ihrer Herbstplenarsitzung in Strassburg hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte (17. Oktober 1868) begangen. Die Feierlichkeiten gipfelten in einem Empfang beim Bürgermeister von Strassburg, der noch einmal die Wichtigkeit der ZKR im Bereich Rheinschifffahrt hervorhob und der ZKR zu ihrem Jubiläum gratulierte. Zu diesem Anlass waren hochrangige Vertre-

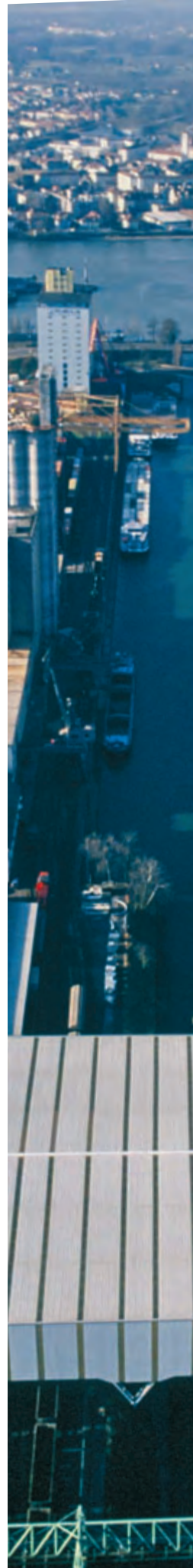
ter der Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission, Vertreter des Gewerbes und der Häfen sowie Experten des Binnenschifffahrtsrechts eingeladen. Die Vertreter der Mitgliedstaaten haben erneut bekräftigt, dass sie mit den Grundprinzipien der Mannheimer Akte, insbesondere der Freiheit der Schifffahrt, der Gleichbehandlung, dem koordinierten Ausbau der Wasserstrassen und der Rolle der ZKR als eine internationale Instanz für die wirtschaftliche Förderung der Rheinschifffahrt, verbunden sind.

Wirtschaftsentwicklung

Die ZKR thematisierte die Wirtschafts- und Finanzkrise sowie deren Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt. Während im ersten Halbjahr 2008 eine grosse allgemeine Nachfrage bestand, hat sich diese im Verlaufe des zweiten Halbjahres nur unwesentlich abgeschwächt. Die Anzeichen einer Abkühlung sind jedoch vorhanden, weshalb im Jahr 2009 mit einem Rückgang der Beförderungsnachfrage gerechnet wird. Die Seehäfen haben dementsprechend ihre Geschäftsprognosen nach unten korrigiert. Wann und ob die Krise voll auf die Nachfrage durchdringen wird, ist nach wie vor nur sehr schwierig vorauszusehen.

Umweltfragen

Weiterhin bleiben die Aspekte des Umweltschutzes zentrale Themen in der ZKR, zumal Deutschland als Inhaber des Vorsitzes dieses Thema als eine der Prioritäten festgelegt hat. Neu auf der Agenda stehen die Auswirkungen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt. Dazu findet am 24. und 25. Juni 2009 ein Klimakongress in Bonn statt. Ziel dieses Kongresses ist der Diskurs mit den Experten über das Thema «Klimawandel und Binnenschifffahrt: Herausforderungen und





Chancen». In diesem Rahmen werden drei parallele Workshops zu den Themen Infrastruktur, Flotten und Märkte sowie Logistikketten veranstaltet.

Abfallübereinkommen:

Inzwischen hat Belgien als letzter Signatarstaat das Übereinkommen ratifiziert. Das Übereinkommen wird nun voraussichtlich Ende 2009 in Kraft treten. Die ZKR arbeitet auf eine entsprechende Umsetzung hin. Mit der Bildung des Taskforce Codex wird die Implementierung weiter vorangetrieben. Diese Gruppe evaluiert auch die im Rahmen der Ausschreibung eingegangenen Bewerbungen für die Einrichtung des elektronischen Zahlungssystems.

Schiffahrtszeugnisse

Die ZKR hat mit dem Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte die Voraussetzungen zur Anerkennung nicht-rheinischer Urkunden geschaffen. Durch eine Beschlussfassung anlässlich ihrer Herbstplenartagung 2008 hat die ZKR die Gültigkeit von Gemeinschaftsschiffszeugnissen, die nach dem 30. Dezember 2008 ausgestellt wurden und eine volle Übereinstimmung mit den in Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG enthaltenen Vorschriften bescheinigen, auf dem Rhein anerkannt. Weiter hat die Zentralkommission Bestimmungen für die Anerkennung von Schiffahrtszeugnissen nicht-rheinischer Staaten gebilligt. Diese Bestimmungen gelten für Nicht-EU-Schiffe.

Finanzkommentar zur Jahresrechnung 2008

Die Schweizerischen Rheinhäfen erreichen Budgetziel im ersten Geschäftsjahr

Allgemein

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind auf Kurs und blicken auf ein ereignis- und erfolgreiches erstes Geschäftsjahr nach der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel zurück. Die gesetzten Budgetziele sowohl im Ertrag als auch im Aufwand konnten weitgehend erreicht werden. Der Unternehmungsgewinn der SRH vor Reservenbildung und Gewinnverwendung liegt mit 7 610 TCHF leicht über den Erwartungen.

Dabei ist besonders zu beachten, dass das Ergebnis unter Berücksichtigung aller Sondereffekte aus der Zusammenlegung im ersten Geschäftsjahr erreicht wurde.

Ertrag

Die Ertragsseite der SRH stellt sich stabil dar; die Auswirkungen der Finanzkrise bzw. der rückläufigen Wirtschaftsentwicklung haben noch keinen Niederschlag im Verhältnis zum budgetierten Ertrag ergeben.

Bei den umschlagsabhängigen Hafenabgaben wird jedoch seit Oktober 2008 deutlich, dass sich der weltweit rückläufige Transportmarkt auch auf die Hafenfirmen – insbesondere in den Bereichen Container und Stahl/Metalle – und damit auch indirekt auf die SRH negativ auswirken. Positiv hingegen wirkt sich der stark gesunkene Mineralölpreis auf die Mineralölumschläge in den Häfen aus. Die Mehrumschläge bei den Mineralölerzeugnissen führten zu dem guten Ergebnis bei den Hafenabgaben. Die Erträge der Hafenabgaben liegen ca. 3.3 % über dem Budget.

Die Finanzerträge von rund 52 TCHF wurden durch kurzfristige Kapitalanlagen erzielt.

Aufwand

Trotz des Umstands, dass im Personalbudget der SRH im 2008 der Teuerungsausgleich von 1.6 % nicht berücksichtigt war, konnten die SRH durch verschiedene Massnahmen im Rahmen des Budgets bleiben. Die SRH beschäftigten im Durchschnitt 29.6 festangestellte Mitarbeitende.

Beim Sachaufwand sind keine Sondereffekte zu verzeichnen.

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

Investitionen

Folgende grössere Projekte und daraus folgende Investitionen wurden im Jahre 2008 getätigt:

- Werftaufenthalt BIBO REGIO (Hauptrevision)
- Aufbau einer neuen SRH-Informatikinfrastruktur
- Flachdachsanierung Bootshaus Hiltalingerstrasse
- Projekt- und Gründungskosten der SRH (u.a. neues Rechnungswesen SAP, Lohnbuchhaltung)

Im ersten Geschäftsjahr der SRH wurden hierfür rund 1 730 TCHF gesamthaft investiert.

Ergebnis

Die SRH schliesst mit dem im ersten Geschäftsjahr erzielten Gewinn an die Ergebnisse der Vorjahre der Rheinhäfen beider Basel an. Das Ergebnis liegt 2008 leicht über den budgetierten Erwartungen, was sich im wesentlichen auf die leicht höheren Hafenabgabenerträge und den guten Geschäftsverlauf aus der Kabenschiffahrt zurückführen lässt.

Erfolgsrechnung 2008

31.12.2008
CHF

Arealbewirtschaftung	9847463
Hafenabgaben	6247960
Entschädigung für Landnutzung Hafenbahnen	3239790
Übriger betrieblicher Ertrag	1043916
Finanzertrag netto	52148
Betriebsertrag	20431278
Personalaufwand	-4051111
Infrastrukturaufwand	-1251639
Fahrzeuge	-635020
Sachversicherungen	-63612
Energie- und Entsorgungsaufwand	-468801
Verwaltungsaufwand	-1218171
Beiträge an Organisationen	-351864
Werbung und Kundenbetreuung	-193556
MWST-Ablieferungen (aus Pauschalbesteuerung)	-427996
Übrige betriebliche Aufwendungen	-3550
Abschreibungen immaterielle Wirtschaftsgüter	-119648
Abschreibungen mobile Sachanlagen	-95759
Abschreibungen immobile Sachanlagen	-3940473
Betriebsaufwand	-12821198
Betriebserfolg	7610080
Unternehmenserfolg	7610080

Bilanz 2008

	Anmerkung im Anhang	31.12.2008 CHF
Aktiven		
Flüssige Mittel		12 143 803
Kurzfristige Finanzanlagen		-
Forderungen gegenüber Dritten		3 217 922
Forderungen gegenüber Nahestehenden		61 660
Andere Forderungen		18 252
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	37 241
Umlaufvermögen		15 478 878
Beteiligungen	2	1 430 003
Immaterielle Wirtschaftsgüter	3	515 048
Mobile Sachanlagen	4	610 220
Immobilien Sachanlagen	5	53 943 849
Anlagevermögen		56 499 120
Total Aktiven		71 977 998
Passiven		
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		1 244 191
Verbindlichkeiten gegenüber Kantone		2 552 719
Passive Rechnungsabgrenzung	6	1 307 122
Rückstellungen	7	1 779 357
Fremdkapital		6 883 389
Dotationskapital		57 484 528
Unternehmenserfolg		7 610 080
Eigenkapital		65 094 608
Total Passiven		71 977 998

Gewinnverwendung

	31.12.2008 CHF
Unternehmungsgewinn	7610080
Bilanzgewinn	7610080
Gewinnverwendung (gemäss Staatsvertrag, §26)	
Zuweisung an allgemeine Reserven	410080
Gewinnablieferung an die Kantone Basel-Landschaft (60%) und Basel-Stadt (40%)	7200000 ¹⁾

¹⁾ flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Kantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen gemäss Hafenperimeter (1 588 073 m²)



Anhang

31.12.2008
CHF

Rechnungslegung

Die Rechnungslegung erfolgt im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft.

Gesetzliche Grundlage der SRH

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind eine Anstalt öffentlichen Rechts der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit juristischem Sitz in Birsfelden.

Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. 31 089 673

Risikobeurteilung

Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat haben sich regelmässig mit der Erfolgs- und der Jahresrechnung auseinandergesetzt.

Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz

1	Aktive Rechnungsabgrenzungen	
	Vorauskosten Werft 2009 FLBL	37 241
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	37 241
2	Beteiligungen	
	Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (37.66%)	1 430 000
	Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BS (100%)	1
	Konzessionierte Hafenbahn des Kantons BL (100%)	1
	Einfache Ges. Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz (30%)	1
	Beteiligungen	1 430 003
3	Immaterielle Wirtschaftsgüter	
	Entwicklung:	
	Buchwert am Jahresanfang	-
	Investitionen des Geschäftsjahres	598 241
	Abgänge des Geschäftsjahres	-
	Abschreibungen des Geschäftsjahres	-119 648
	Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	478 593
4	Mobile Sachanlagen	
	Zusammensetzung:	
	Mobiliar, Büromaschinen und Informatik	227 400
	Schiffe und Boote	502 719
	Anlagen im Bau	12 314
	Mobile Sachanlagen am Jahresende	742 433

	31.12.2008 CHF
Entwicklung:	
Buchwert am Jahresanfang	-
Investitionen des Geschäftsjahres	742 433
Abgänge des Geschäftsjahres	-
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-95 759
Mobile Sachanlagen am Jahresende	646 675
5 Immoblie Sachanlagen	
Entwicklung:	
Buchwert am Jahresanfang	57 484 526
Investitionen des Geschäftsjahres	399 796
Abgänge des Geschäftsjahres	-
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 940 473
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	53 943 849
6 Passive Rechnungsabgrenzungen	
WAF-Einnahmen 2008	202 118
Unterhalt Allmend 2008, Kanton Basel-Stadt	49 442
Anschlussgebühren 2008 Cisterna	236 000
Mehrwertsteuer 4. Quartal 2008	190 000
Schlussabrechnungen 2008, Ausgleichskasse/SUVA	49 200
Quellensteuerabrechnungen 2008, diverse Kantone	31 899
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	548 462
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 307 122
7 Rückstellungen	
Erneuerungsfond Löschwasserpumpwerk Birsfelden	195 034
Rückstellung Wasseranschlussfracht	1 116 766
Übrige Rückstellungen	467 497
Rückstellungen	1 779 297
Weitere Anmerkungen zur Jahresrechnung 2008	
8 Die Schweizerischen Rheinhäfen halten eine Beteiligung von 30% an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz». Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.	
9 Die Bewirtschaftung der Hafenareale erfolgt gemäss Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006 §§ 3, 4 und 7	
10 Die grundbuchliche Übertragung der öffentlichen Baurechte gemäss § 2 des Staatsvertrages befindet sich per 31.12.2008 noch in der Umsetzung.	
11 Der Stand des Vorsorgewerks der Schweizerischen Rheinhäfen, welches der basellandschaftlichen Pensionskasse angegliedert ist, lag zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses per Ende 2008 bei einem Deckungsgrad von 83 % und wies einen entsprechenden Fehlbetrag von 1 121 472 CHF auf.	

Bericht der Revisionsstelle



BDO Visura
Wirtschaftsprüfung

4052 Basel, Münchensteinerstrasse 43
Tel. 061 317 37 75, Fax 061 317 37 88
www.bdo.ch

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 2008 abgeschlossene erste Geschäftsjahr, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008, geprüft.

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2008 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) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht zu vereinbarende Sachverhalte vorliegen.

Im Rahmen unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziffer 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 haben wir festgestellt, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung, bezogen auf das Unternehmen, wesentlichen Prozesse noch nicht in allen wesentlichen Belangen schriftlich dokumentiert und implementiert wurde.

Nach unserer Beurteilung existiert mit Ausnahme des im vorstehenden Absatz dargelegten Sachverhaltes ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung.

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

Basel, 20. Mai 2009

BDO Visura

Roland Stoffel

Leitender Revisor
dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte

ppa. Luca Fornasiero

Betriebsökonom FH
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

Dr. Ralph Lewin, Mitglied,
Vertreter des Kantons Basel-Stadt
(bis 30.06.2009)

Dr. Christoph Brutschin, Mitglied,
Vertreter des Kantons Basel-Stadt
(ab 01.07.2009)

Martin Dätwyler, Mitglied

Jürg Rämi, Mitglied

Dr. Peter Reutlinger, Sekretär

Revisionsstelle

BDO Visura Wirtschaftsprüfung, Basel

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

Impressum

Redaktion

**Schweizerische
Rheinhäfen**

Konzeption und Realisation

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

Druck

Reinhardt Druck Basel

Fotos

**Schweizerische
Rheinhäfen, z.V.g.**

Unsere Partner

AGILITY LOGISTICS AG
ALPAVERT SA AUHAFEN
AVIA AG AUHAFEN MUTTENZ
BAROS AG
BASEL MULTITERMINAL AG
BASLER PERSONENSCHIFFFAHRTS-GES. AG
BASLER RHYTAXI, RHYTAXI BASEL GmbH
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
DELICA 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
JAEGERs 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
MEYER SPINNLER AG
MIGROL TANKLAGER

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.
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
SHIP-SERVICE
SIHELCO AG AUHAFEN MUTTENZ
SPES SCHLEPPSCHIFFFAHRT AG
STEPHANY + WILD AG
STETRAG AG
STIFTUNG BRASIL EA
STOLT-NIELSEN TRANSPORTATION GROUP AG
SUTER, JOERIN AG
SWISSTERMINAL AG
TAA TANKANLAGEN AUHAFEN AG
THOMMEN AG (RECYCLING)
TRANS-SPLITT AG
ULTRA-BRAG AG
VOPAK (SCHWEIZ) AG
VULKAN AG
W & B KOK - TRUFFER MTS NEUENBURGERSEE
WALO BERTSCHINGER AG
ZOLLINSPEKTORAT BASEL DREIROSSEN/
BIRSFELDEN
ZUCKERMÜHLE AG

