



An den Grossen Rat

22.0516.01

WSU/P220516

Basel, 4. Mai 2022

Regierungsratsbeschluss vom 3. Mai 2022

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2021 gemäss § 36 Abs. 2 Rheinhafen-Staatsvertrag

1. Rechtliche Grundlagen

Gemäss § 36 Abs. 2 in Verbindung mit § 39 Abs. 1 lit. b des Staatsvertrags über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen "Schweizerische Rheinhäfen (SRH)" (Rheinhafen-Vertrag – SG 955.400) unterbreiten die Regierungen der Vertragskantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt den von ihnen genehmigten Jahresbericht der SRH inklusive Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme.

2. Jahresbericht und Jahresrechnung 2021

2.1 Kennzahlen

	2021	2020
FINANZEN (in Fr.)		
Erfolgsrechnung		
Betriebsertrag	23'330'103	22'426'789
Betriebsaufwand	11'058'300	10'873'912
Abschreibungen	4'421'151	4'652'558
Betriebsergebnis (nach Abschreibungen und Finanzerfolg)	7'690'611	6'803'260
Rückstellungen Pandemiemassnahmen (+Auflösung / - Bildung)	200'000	600'000
Jahresergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	+7'890'611	+7'403'260
Verwendung des Jahresergebnisses		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	395'000	370'000
Ausschüttung an Kantone (Flexible Baurechtsverzinsung)	7'500'000	7'030'000
<i>davon an Kanton BL</i>	4'500'000	4'218'000
<i>davon an Kanton BS</i>	3'000'000	2'812'000
Bilanz		
Bilanzsumme	103'798'479	103'257'803

	2021	2020
Eigenfinanzierungsgrad (Eigenkapital / Gesamtkapital)	96,8 %	96,5 %
Anlagedeckungsgrad 1 (Eigenkapital / Anlagevermögen)	109,5 %	108,4 %
Mittelfluss		
Free Cash-Flow	8'822'993	3'841'193
PERSONAL		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	57	56
UMSCHLAG UND TRANSPORT		
Wasserseitiger Containerumschlag (<i>in TEU</i>)	126'042	114'075
Wasserseitiger Güterumschlag (<i>in t</i>)	5'407'266	5'126'780
Bahnseitiger Gütertransport (<i>in t</i>)	3'239'204	2'630'448
Ankünfte Kabinenschifffahrt	479	127

2.2 Würdigung des Geschäftsjahrs

Das betriebliche Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 887'000 Franken gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Nach Auflösung der Rückstellung für Massnahmen zur Covid-19-Krise über 200'000 Franken liegt das Jahresergebnis um rund 487'000 Franken über dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eignerkantone zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 7,5 Mio. Franken

Die Erträge aus Baurechtszinsen sind 1,8 % höher und jene aus den Hafenabgaben 1,5 % tiefer als im Vorjahr. Die weiteren übrigen betrieblichen Dienstleistungs-Erträge haben um 33,8 % zugenommen. Der grösste Teil des Ertragsanstiegs ist der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt zuzuordnen (+630'000 Franken). Gesamthaft hat der Betriebsertrag um 4,0 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Der Personalaufwand entspricht im Berichtsjahr dem genehmigten Personalbudget, welches rund 0,9 % im Vergleich mit dem Vorjahr höher lag. Diverse Aufwandpositionen lagen in etwa auf Vorjahresniveau. Die Position Fahrzeuge hat um 58,2 % zugenommen. Dies ist auf die gestiegenen Treibstoffpreise und dem vermehrten Einsatz des Schlepp- und Schubbootes während dem Hochwasser zurückzuführen. Die Abnahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 5,0 %. Gesamthaft hat der Betriebsaufwand um 1,7 % zugenommen.

3. Umsetzung Eigentümerstrategie

Die Regierungen der Vertragskantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben am 17. Januar 2017 eine gemeinsame Eigentümerstrategie für die SRH beschlossen. Zwischen der Eigentümervertretung einerseits und Verwaltungsratspräsidium, CEO und CFO der SRH anderseits findet in der Regel pro Jahr ein Eigentümergespräch statt. Dabei ist die Eigentümervertretung über die Umsetzung der Eigentümerstrategie (Erfüllung der Ziele), den Geschäftsgang (Jahresrechnung, Hochrechnung, Budget und Weiteres) zu informieren. Das entsprechende Eigentümergespräch hat am 17. März 2022 stattgefunden.

Die SRH hat die strategischen und wirtschaftlichen Ziele erreicht. Vor dem Hintergrund der aktuellen Überarbeitung der Eigentümerstrategie sind die Zielgrössen und Indikatoren zu schärfen. Für die nächsten vier Jahre sollen in der Eigentümerstrategie Themen mit längerer Frist aufgenommen werden. Dazu zählt beispielsweise die Umsetzung einer stärkeren Einbindung der Eidgenossenschaft im Zusammenhang mit der gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Verkehr, den Kantonen BS und BL sowie den SRH.

4. Ausblick

Mit dem Übergang in die endemische Phase, wird COVID-19 eine zunehmend schwächere Rolle im wirtschaftlichen Leben einnehmen. Für die Rheinhäfen verbleiben in diesem Zusammenhang Risiken im Bereich der Erträge der Kabinenschifffahrt, welche noch nicht auf Vor-Pandemie-Niveau liegen werden. Einflüsse des Ukraine-Kriegs auf das Umschlagsvolumen in den Rheinhäfen sind kurzfristig nicht erkennbar. Zwar können Lieferketten sich vollständig ändern oder durch Preissteigerungen neue Wege finden. Es gibt allerdings keine Anzeichen, dass sich das totale Gütervolumen der Binnenschifffahrt in den Rheinhäfen wesentlich verändert. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Hafenumschlag für stabile Erträge bei den Hafenabgaben sorgt. Ebenso stabil sind die Erträge aus Baurechte anzunehmen. Vor dem Hintergrund eines positiven Trends im ersten Quartal erwarten die SRH daher, dass Geschäftsergebnis im Jahr 2022 zwischen dem Ergebnis für das Jahr 2021 und den Ergebnissen der Jahre vor der Pandemie liegen wird.

5. Formales

Die Revisionsstelle der SRH hat die Ordnungsmässigkeit der Jahresrechnung bestätigt und deren Genehmigung beantragt. Der SRH-Verwaltungsrat hat den Jahresbericht mit der Jahresrechnung 2021 in seiner Sitzung vom 17. März 2022 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet.

Wir bitten den Grossen Rat um Kenntnisnahme.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:

Jahresbericht 2021 der Schweizerischen Rheinhäfen

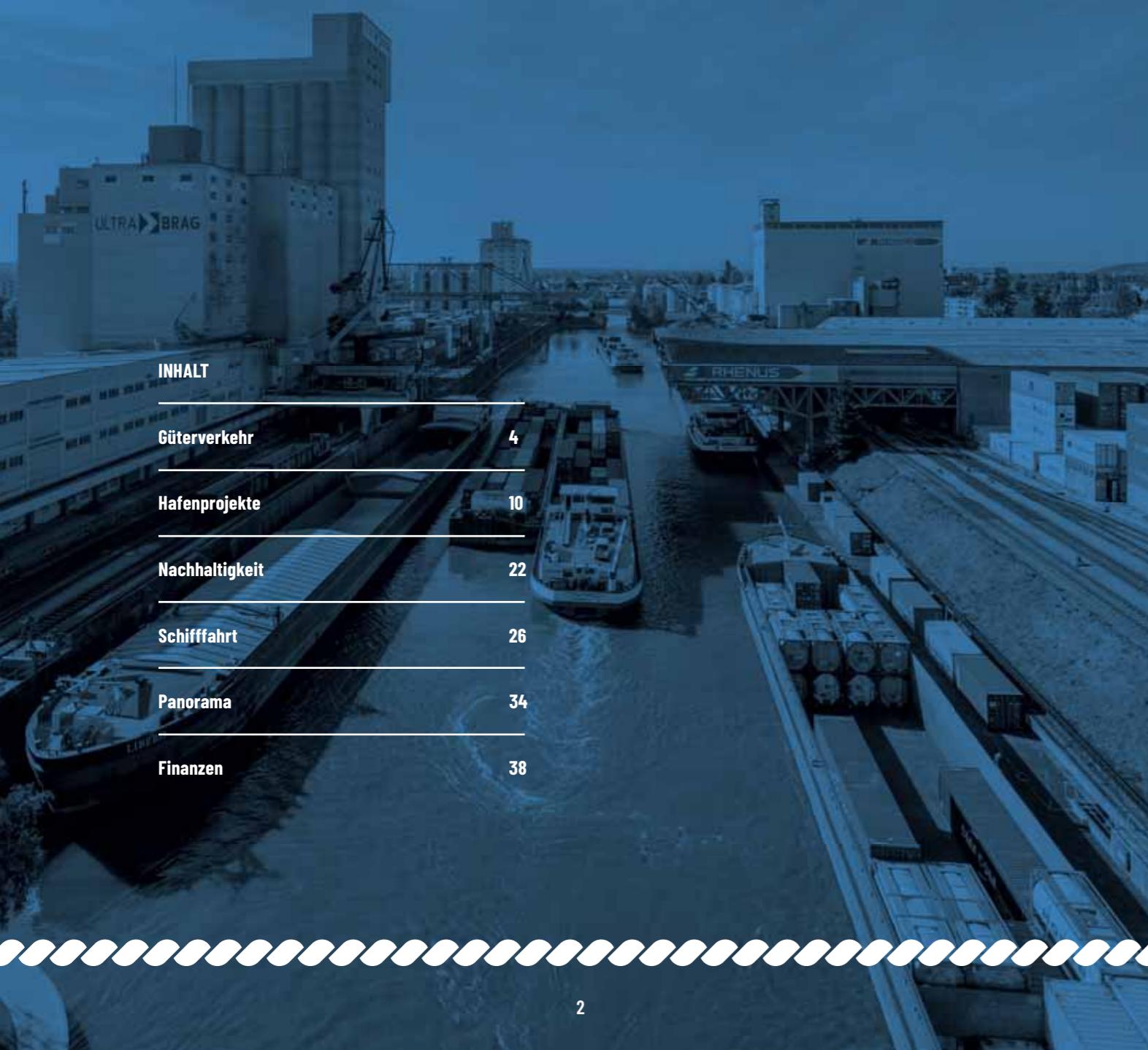


JAHRESBERICHT 2021

Schweizerische Rheinhäfen
port-of-switzerland.ch



EIN BEWEGTES JAHR MIT WELLENSCHLAG



Martina Gmüür
Präsidentin des Verwaltungsrates

Florian Röthlingshöfer
Direktor



Wir freuen uns, Ihnen **in neuer Konstellation** den Jahresbericht 2021 der Schweizerischen Rheinhäfen präsentieren zu dürfen. Als neues Führungsteam werden wir mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung und der gesamten SRH-Crew Bewährtes weiterführen. Gleichzeitig sind wir dabei, jene **Entwicklungen aufzugleisen** und voranzutreiben, die ein erfolgreicher Hafen in einer **digitalen, automatisierten und klimaneutralen Welt von morgen** brauchen wird. Mit dem Jahresbericht werfen wir den gewohnten Blick in den Rückspiegel, der mit Zahlen und Berichten Geleistetes darstellt und eine Bilanz zum Stichtag zieht. Er zeigt Planungen und realisierte Projekte des Jahres auf und lässt Ereignisse Revue passieren.

Die Rheinschifffahrt und Hafenwirtschaft erwiesen sich auch im zweiten Jahr der Pandemie als **verlässliche Partner**. Vielmehr waren und sind es vor allem die Verzögerungen in den grossen Seehäfen, welche die Branche vor enorme Herausforderungen stellt. Logistikketten waren (und sind immer noch) aus dem Takt gekommen. Die Folgen sind bekannt: lange Wartezeiten in den Seehäfen und mangelnde Planbarkeit für die Rheinschifffahrt. All dies kostet die Hafenwirtschaft Zeit und Geld. Sie schaffte es jedoch, mit Flexibilität und marktfähigen Angeboten die **Umschlagsmengen auf Vorjahresniveau** zu halten oder **sogar zu steigern**.

Für die Unternehmen der Kabinenschifffahrt hatten die Wellen der Pandemie abermals schwere Auswirkungen. Wenn überhaupt, konnten Gäste an Bord der Schiffe nur in einem sehr eingeschränkten Umfang begrüßt werden; Touristen aus Amerika und Asien blieben praktisch vollständig aus. Neben den Corona-Wellen war auch der **Rheinpegel durch starke Hoch- und Tiefstände** geprägt. Die **Hochwasserwelle** im Juli und August brachte die Schifffahrt für zwei Wochen fast ganz zum Erliegen. Die Nachwehen und die Abarbeitung des Staus beschäftigten uns noch bis Ende August. Was im Sommer zu viel war, kam im Herbst zu wenig: Die geringen Niederschläge führten zu einer **Niedrigwasserperiode** von November bis Weihnachten, welche die Transporte auf dem Rhein stark einschränkte.

Aus 2021 nehmen wir mit, dass die Schifffahrt und die Hafenwirtschaft ständig auf Wellen und unvorhergesehene Ereignisse von aussen reagieren müssen. Dies erfordert ein hohes Mass an Agilität und Flexibilität, um ein **verlässlicher und zukunftsorientierter Partner in den Logistikketten** der Schweiz mit der Welt zu bleiben.

Wir danken allen Mitarbeitenden für die geleistete Arbeit und unseren Geschäftspartnern für die vertrauliche und gute Zusammenarbeit.

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

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 1,1 MRD. CHF
UMSATZ 23,3 MIO. CHF
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG 7,5 MIO. CHF

126 042 TEU

Δ +10,5 % (2020)



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

479

Δ +277,2 % (2020)



ANKÜNFTE KABINENSCHIFFFAHRT

5 407 266 t

Δ +5,5 % (2020)



WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

274

Δ +3,0 % (2020)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

3 239 204 t

Δ +23,1 % (2020)



BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

7 690 611

CHF

Δ +13,04 % (2020)



BETRIEBSERFOLG

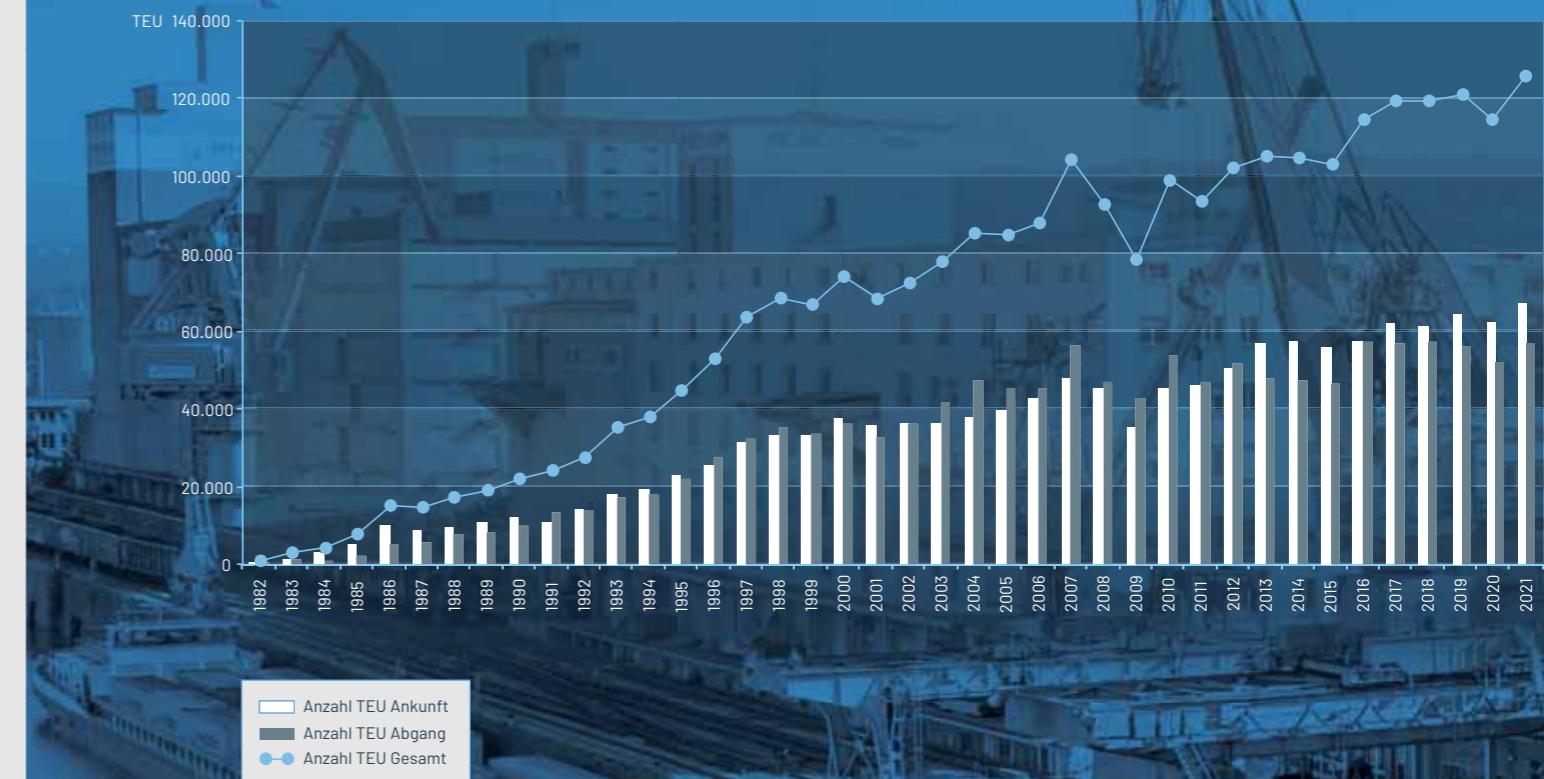
UMSCHLAGSERGEBNIS STEIGT WIEDER

Mit einem **Plus von 5,5 %** übertraf das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2021 das Vorjahr deutlich. Damit lag das Resultat über dem von 2020, aber unter den Zahlen von 2019 (vor Corona). In beinahe allen wichtigen Gütersegmenten war eine Steigerung zu verzeichnen. Die guten Umschlagszahlen sind bemerkenswert. Die **Hochwassersituation** im Sommer und die **Niedrigwasserperiode** von November bis Weihnachten 2021 führte zeitweise zu deutlichen Rückgängen. Das Gesamtergebnis ist dennoch positiv, was den grossen **Effort der Hafenwirtschaft und Binnenschifffahrt** unterstreicht. Sehr erfreulich entwickelten sich insbesondere die **Containerverkehre**, die um 10 % gegenüber dem Vorjahr deutlich anstiegen.

5,41 Mio. Tonnen wurden 2021 über die Rheinhafenterminals umgeschlagen. Sowohl der Auhafen

Muttenz (+13,3 %) wie auch der Hafen Birsfelden (+3,3 %) und der Hafen Kleinhüningen (+2,3 %) profitierten von der positiven Entwicklung. Insbesondere der Umschlag von **Mineralölprodukten** im Auhafen Muttenz und Hafen Birsfelden trugen zum guten Ergebnis bei.
Mit **126 042 TEU** (Containereinheiten) knüpfte der Umschlag von Containern an die guten Ergebnisse der vergangenen Jahre an. Vor allem im **Sommer** (Juni und August), aber auch im **November** konnten Steigerungen von 30 bis 40 % über dem Vorjahr erreicht werden. Dass unter den Herausforderungen im Jahr 2021 ein sehr gutes Umschlagsergebnis erreicht werden konnte, zeigt auf, dass die Hafenwirtschaft ein **verlässlicher und agiler Partner** in den Logistikketten der Welt ist.

WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG
1982 BIS 2021



CONTAINERVERKEHRE WACHSEN



Seit vielen Jahren sind die Containerumschlagsergebnisse in den Rheinhafenterminals auf hohem Niveau. Mit einem Plus von 10 % und **126 042 TEU** (Containereinheiten) konnten 2021 deutlich **mehr Mengen als im Jahr zuvor** umgeschlagen werden. Im langjährigen Vergleich handelt es sich um das **beste Ergebnis** beim Containerumschlag per Schiff in den Rheinhäfen – dies trotz der widrigen Umstände durch die COVID-19-Pandemie und fehlender Planbarkeit in den Lieferketten mit den Seehäfen. Es bleibt zu hoffen, dass die generell **positiven Wirtschaftsaussichten** eine weitere Stabilisierung herbeiführen, obwohl die Energiepreise zuletzt in ungeahnte Höhe kletterten.



LEICHTE ERHOLUNG IM SEGMENT FLÜSSIGE TREIB- UND BRENNSTOFFE

Im Jahr 2021 sind **2,33 Mio. t** flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 2,25 Mio. t des Vorjahrs entspricht dies einer **Zunahme um 3,6 %**. Die Pandemiefolgen waren 2021 zwar deutlich geringer, aber immer **noch spürbar**. Der starke **Preisanstieg** an den internationalen Märkten und höhere Steuern beim Heizöl haben offensichtlich zu einer Zurückhaltung im Handel und bei der Bildung von Reserven geführt. Dazu kam das **Niedrigwasser** im 4. Quartal, welches das Jahresergebnis **stark beeinflusste**, nachdem der Umschlag in den ersten drei Quartalen noch um fast 11 % über der Vergleichszeit des Vorjahres lag.



EIN ZWISCHENZEITLICHES HOCH BEI DEN LANDWIRTSCHAFTLICHEN ERZEUGNISSEN



Im Jahr 2021 wurden mit rund 47 000 t etwa **7 % mehr als im Vorjahr** an landwirtschaftlichen Erzeugnissen umgeschlagen. Nach einem eher **verhaltenen 1. Halbjahr** war vor allem das 3. Quartal mit einer **Steigerung** von 45,5 % gegenüber der Vorjahresperiode stark. Doch der positive Trend konnte im 4. Quartal **nicht fortgesetzt** werden. Die Gründe hierfür waren grosse Verzögerungen bei der Abfertigung der Seeschiffe und eine hohe Nachfrage nach Schiffsräum mit sehr hohen Frachtraten auf dem Rhein. Dies führte zu einer **Zwischenlagerung von Ware in den Seehäfen**. Das Segment Nahrungs- und Futtermittel bewegte sich ebenfalls leicht über dem Vorjahr und konnte um 8 % auf insgesamt 473 807 t zulegen.

STARKE ERGEBNISSE IM EXPORT VON «EISEN, STAHL UND NE-METALLEN» SOWIE «STEINEN, ERDEN UND BAUSTOFFEN»



Auch im Jahr 2021 hat sich die **weltweite Nachfrage** nach qualitativ hochwertigen Produkten «Made in Switzerland» aus Eisen, Stahl und NE-Metallen bestätigt. Mit insgesamt 59 755 t wurde im Berichtsjahr eine dreimal grössere Menge als im gesamten Jahr 2020 exportiert. Im Bereich Steine, Erden und Baustoffe sind die Exporte auf mehr als 300 000 t geklettert, was einer Steigerung von knapp 17 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Hierfür verantwortlich sind unter anderem die 2021 intensivierten Bemühungen zum **Aufbau einer Kreislaufwirtschaft** unter Einbezug von **ausländischen Absatzmärkten**. Insgesamt liegt der Anteil dieser Gütergruppe im Export bei 31 %.



EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2021	2020	+/- VJ %
Erdöl, Mineralölprodukte	2 367 813	2 275 358	+4,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle, Erze und Metallabfälle	464 982	379 349	+22,6
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel	313 468	343 429	-8,7
Steine, Erden und Baustoffe	1 000 437	997 353	+0,3
Nahrungs- und Futtermittel, Agrarprodukte	715 515	668 000	+7,1
Fahrzeuge, Maschinen, übrige Güter	526 447	460 975	+14,2
Feste mineralische Brennstoffe	18 601	2 318	+702,5
Total	5 407 263	5 126 785	+5,5

ÜBERSICHT: EIN- UND AUSFUHR NACH GÜTERGRUPPEN



RHEINPORTS UND DUISPORT GEHEN

GEMEINSAM IN DIE DIGITALE ZUKUNFT



Im September 2021 unterzeichneten die Gesellschafter der RheinPorts GmbH (RheinPorts), bestehend aus den Schweizerischen Rheinhäfen und dem CCI Alsace Eurométropole (Ports de Mulhouse), eine Grundsatzvereinbarung zur **Einbindung der Duisburger Hafen AG** (duisport) als neue Gesellschafterin.

Die Zusammenarbeit hat zum Ziel, das von RheinPorts betriebene System „RheinPorts Information System“, eine **digitale Verkehrsmanagementplattform für Containerverkehre per Binnenschiff**, künftig unter Beteiligung von Europas bedeutendsten Hinterland-Hub effizient weiterzuentwickeln. Das RheinPorts Information System (RPIS) ist in Europa das erste umfängliche Hafenkommunikationssystem (Verkehrsmanagementplattform) im Hinterland. Es deckt heute die Abwicklung von Containerschiffen an zahlreichen Binnenhäfen am Oberrhein ab. Vereinfacht ausgedrückt werden über das System **notwendige Informationen** zwischen allen relevanten Anspruchsgruppen in internationalen Lieferketten

ausgetauscht, um den physischen Warentransport und insbesondere den **Umschlag an Logistik-Hubs** bestmöglich zu unterstützen.

Künftig wird das RPIS, insbesondere mit der Beteiligung von duisport, um **weitere Funktionalitäten und Gütersegmente** erweitert. So sollen zum Beispiel wesentliche Zollprozesse für die Binnenschifffahrt zwischen der Schweiz und der EU über das RPIS abgewickelt werden. Auch wird RPIS Anwendungen für den Schienengüterverkehr an Logistikknoten anbieten. RheinPorts hat das Ziel, das Hafenkommunikationssystem gemeinsam mit Partnern und Anwendern kontinuierlich funktional und geografisch gemäss Marktanforderungen zu erweitern. Die Plattform soll einen Standard am Rhein und im europäischen Hinterland bilden. Künftig wird RPIS als **intelligente Dienstleistungsplattform** ausgebaut und in die Warenströme und Lieferketten integriert, zu einer sogenannten „Smart Port and Logistics Service Platform“.



DUISBURGER HAFEN AG (duisport):

MORE THAN A PORT: Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des grössten Binnenhafens der Welt. duisport bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full-Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inklusive Ansiedlungsmanagement an. Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie beispielsweise den Aufbau und die Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement, Kontrakt- und Verpackungslogistik.



RHEINPORTS GMBH:

Die RheinPorts GmbH (RheinPorts) ist eine Gesellschaft nach deutschem Recht. Beteiligt an der Gesellschaft sind aktuell die Schweizerischen Rheinhäfen und die CCI Alsace Eurométropole (Ports de Mulhouse). RheinPorts betreibt die elektronische Verkehrsmanagementplattform RheinPorts Information System. Geschäftsführer der RheinPorts GmbH ist Felix Harder, der Aufsichtsrat wird von Martin Nusser präsidiert.

BASEL NORD UND HAFENBECKEN 3 GEHEN VORAN

Am 29. November 2021 jährte sich die Volksabstimmung im Kanton Basel-Stadt zur **Kreditfreigabe für den Bau des Hafenbeckens 3** als Schiffsanschluss an den Gateway Basel Nord. In einem kurzen Video, publiziert in den sozialen Medien, erklären Hafendirektor Florian Röthlingshöfer und der Verwaltungsratspräsident von Gateway Basel Nord, Martin Haller, den aktuellen Stand und die nächsten Schritte: Die **Naturschutzmassnahmen** für das Projekt wurden fertig ausgearbeitet, damit die betroffenen Tier- und Pflanzenarten eine neue Heimat bekommen. Für 2022 steht der **finale Bewilligungsprozess** für das Terminal der Gateway Basel Nord AG an. Parallel wurde mit Detailplanungen zum Hafenbecken 3 begonnen, so dass auch hier das Plangenehmigungsverfahren nach der Bewilligung des Terminals gestartet werden kann.



SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN



PLANUNGEN HAFENBAHNHOF GESTARTET

Im Rahmen des Kreditbeschlusses zum Hafenbecken 3 wurde auch ein Planungskredit für die Prüfung verschiedener Varianten zur **Weiterentwicklung und Verlegung des Hafenbahnhofs** in Kleinhüningen gesprochen. Diese Planungen wurden vom Kanton Basel-Stadt und den SRH im Berichtsjahr gestartet. Eine neue, erfolgsversprechende Variante **«Südquaistrasse»** ist im Hinblick auf ihre Machbarkeit in Prüfung. Der Entscheid, für welche Variante das weiterführende Vorprojekt erstellt wird, soll bis Mitte 2023 gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr gefällt werden. Die Planungen werden dann ca. zwei Jahre benötigen, um voraussichtlich 2025 eine **beschlussfähige Lösung** präsentieren zu können.

ANHEBUNG DER HAFENBAHNBRÜCKE KLEINHÜNINGEN

Im Hafen Kleinhüningen fahren die Schiffe vom Hafenbecken 1 über den Zufahrtskanal in das Hafenbecken 2. Mit dem Bau der Tramlinie 8 wurde die neue Hiltalingerbrücke mit der zwischen Strasbourg und Basel vorherrschenden Durchfahrtshöhe von 7,5 Metern erstellt. Limitierendes Element in der Durchfahrtshöhe ist seither mit 7,0 Metern die Hafenbahnbrücke. Das von den Schweizerischen Rheinhäfen und der Hafenbahn Schweiz AG getragene Projekt umfasst einerseits die **Anhebung der Bahnbrücke** um einen halben Meter und anderseits die **Optimierung der Gleisgeometrien**. Vor allem der zunehmende **Containerverkehr profitiert von den höheren Beladungskapazitäten** für die Fahrt per Schiff zu den Terminals im Hafenbecken 2. Das Projekt hat daher auch eine perspektivische Komponente für das geplante Hafenbecken 3. Für eine **bessere Erreichbarkeit des Nordquais per Bahn** werden zusätzlich Gleisradien vergrössert und Steigungen reduziert, indem südlich der Brücke das gesamte Gleisbett angehoben wird. Ergänzend wird der Naturkorridor, der entlang der Bahnlinie führt, durch **ökologische Massnahmen** gestärkt.

Die **komplexen Bauarbeiten unter laufendem Betrieb** von Schifffahrt und Bahnverkehr werden in drei Phasen abgewickelt: Phase 1 umfasst die statische Verstärkung des Zufahrtskanals, Phase 2 die Brücken-erweiterung für die neue Gleisgeometrie und Phase 3 die Anhebung der bestehenden Brückenplatte. Insgesamt werden für das Projekt **«Brücke Zufahrtskanal Hafenbecken 2»** 12 Millionen Franken investiert. Die erste Bauphase begann im Oktober 2021. **Mitte 2023** wird die Baurealisierung abgeschlossen sein.





KENNZAHLEN 2021*
HAFENBAHN SCHWEIZ AG

- 3 239 204 t**
Ein- und Ausfuhr per Bahn
- 7 272**
Anzahl Züge
- 118 834**
Anzahl Wagen
- 20 028 km**
Zugkilometer

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

Mehr Infos zur Hafenbahn 

HAFENBAHN SCHWEIZ AG

SICHERHEIT IM HAFEN BIRSFELDEN UND AUHAFEN MUTTENZ

Im Frühling 2021 wurde aufgrund von Unfallereignissen und erhöhter Sicherheitsbestimmungen der im Hafen ansässigen Unternehmen die **teilweise Sperrung des Rheinuferwegs** (sogenannter Bermenweg) kommuniziert. Vor dem Hintergrund einer Petition und eines politischen Vorstosses im Landrat wurde nach Gesprächen mit dem Kanton Basel-Landschaft, den Gemeinden Birsfelden und Muttenz sowie der Hafenwirtschaft der Bermenweg nun **für den Veloverkehr gesperrt**. Fussgänger können grundsätzlich den Bermenweg auf eigene Gefahr nutzen. Bei besonders gefährlichem Umschlag wird der **Rheinuferweg temporär gesperrt**. Um die Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit (u. a. Haftung) zu klären, werden weitere juristische Abklärungen vorgenommen. Parallel wird eine für den Bermenweg erstellte Risikoanalyse ausgewertet, um allfällige **bauliche oder weitergehende Massnahmen** zu lancieren. Im Auftrag des Regierungsrates Basel-Landschaft wird zudem im



kommenden Jahr das übergeordnete Wege- und Radnetz für Fuss- und Veloverkehre in einem weitgefassten Perimeter für das gesamte Gewerbe- und Industriegebiet inklusive der Verbindungen mit dem Hardwald vom Kanton, den Gemeinden und den SRH neu konzipiert.

INBETRIEBNAHME STELLWERK SCHWEIZERHALLE

Am 31. Oktober 2021 konnte das neue elektronische Stellwerk Schweizerhalle **planmäßig und erfolgreich in Betrieb** genommen werden. Nachdem die Hafenbahn Schweiz AG per 1. Januar 2021 die **Industriegleisanlage des Gleiskonsortiums Schweizerhalle** in ihre Eisenbahninfrastrukturkonzession übernommen hatte, begannen im Frühling 2021 die Umbau- und Anpassungsarbeiten an der Infrastrukturanlage. Das alte Relaisstellwerk vom Typ Domino 55 wurde durch ein **modernes, elektronisches Stellwerk** vom Typ SIMIS W der Firma Siemens ersetzt.

Neben dem Aus- und Umbau von Weichen und Gleistoren sowie der Erneuerung der Kabeltrassen wurde die neue Technikkabine mit der notwendigen Erschliessung für die Sicherungsanlagen erstellt. Das neue Stellwerk ist mit der typengleichen Anlage des Hafenbahnhofs Birsfelden-Auhafen verbunden und so konzipiert, dass der Betrieb der Anlage von der Zentrale der Hafenbahn aus Kleinhüningen gesteuert werden kann.

Die Projektkosten in Höhe von 6,3 Millionen Franken werden über die Leistungsvereinbarung der Hafenbahn Schweiz AG vom Bundesamt für Verkehr (BAV) getragen.



SCHWEIZERHALLE NEU IM NETZ DER HAFENBAHN

Seit der **Eröffnung der Süd anbindung** im August 2020 steht die Bahnverbindung zwischen dem Auhafen und der Schweizerhalle. Per 1. Januar 2021 gehört nun auch das **Bahnnetz Schweizerhalle** mit rund 4.5 Kilometer Gleisanlage zur Hafenbahn Schweiz AG. Diese war bis dahin im Eigentum der Industriepartner und wurde als gemeinsame Anschlussgleisanlage betrieben. Mit der neuen Anbindung erhält das Netz **öffentlichen Charakter** und wird daher über die **Infrastrukturkonzession der Hafenbahn** betrieben. Damit kann die **Industrie sich mit den Logistikern auf das Kerngeschäft** konzentrieren, während die Hafenbahn Schweiz AG als kompetente Infrastrukturbetreiberin eine hochverfügbare und sichere Anlage gewährleistet. Über das Netz Schweizerhalle wurden im Jahr 2021 rund 535 000 Tonnen Güter abgewickelt.

SCHROTT UND STAHL VOM HAFEN AUF DIE SCHIENE

SBB Cargo realisiert mit Logistikpartner Ultra-Brag AG und der Stahl Gerlafingen AG eine wegweisende und **klimafreundliche Transportlösung** für Schrott zur Stahlproduktion in der Schweiz. Statt wie bis anhin auf der Strasse werden künftig jährlich bis zu 100 000 Tonnen Stahlschrott für Stahl Gerlafingen aus dem Ausland logistisch so gesteuert, dass sie **auf Abruf per Schiene** von den Schweizerischen Rheinhäfen direkt ins Werk Gerlafingen SO geliefert werden können. Die **temporäre Zwischenlagerung und der Verlad** des Stahlschrotts finden im Hafen Birsfelden statt. Das neue Konzept entlastet die Strassen um rund 4 000 Lastwagen jährlich.

VERLAD VOM «WALDEBURGERLI» IM AUHAFEN



Ende April 2021 wurden im Auhafen 17 Wagen der Waldenburgerbahn in die Binnenschiffe «Amare» und «Qinto» verladen. Der Umschlag im Hafen war der Ausgangspunkt für die **drei Wochen** dauernde Reise **nach Bratislava**. **Von Basel** führt der Weg den Rhein hinunter bis **nach Mainz**. Von dort ging es weiter via Main in die Donau, durch **Linz, Wien** bis nach **Bratislava**. Der Umschlag wurde von zahlreichen Schaulustigen und Medien begleitet.

BAUPROJEKTE

BAULICHE MASSNAHMEN UND PROJEKTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN 2021

Abgeschlossene Projekte

- Erneuerung Wasserleitungs- und Belagsersatz Strasse 2 im Auhafen
- Fenster- und Flachdachsanierung mit Begrünung Hochbergerstrasse 160
- Aktualisierung Lärmkataster Hafen

Projekte in Planung resp. Umsetzung

- Hafenbecken 3, Mitfinanzierung Kanton Basel-Stadt gesichert, Plangenehmigungsverfahren in Vorbereitung
- Umstellung auf LED-Strassenbeleuchtung Auhafen in Etappen
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2, Realisierung gestartet
- Projektierung Interventionsplattform Höhe Bootsgarage Auhafen
- Erweiterung Betriebszentrum RVZ
- Sanierung Wasserleitung Auhafen Süd
- Aufbau zentrale Infrastrukturdatenbank
- Ertüchtigung Klybecksteiger für FGS
- Landstrombezug für Liegeplätze FGS Klybeck und GMS Dreirosen und Ostquai
- Statische Überprüfung Quaimauern Kleinhünigen
- Bau und Inbetriebnahme Benzin-Tankstelle für Behördenboote
- Signalisierung und Verkehrslenkung Bermenweg in den Südhäfen

Projekte, Hafenpartner mit SRH

- Kanton Basel-Landschaft - Altlastenuntersuchung Auhafen, Phase 2
- Kanton Basel-Stadt - Vorprojekt Zukunft Hafenbahn Kleinhünigen
- Gemeinde Birsfelden - Sanierung Bermenwasserleitung, Abschnitt Birsfelden
- Landor III - Erweiterung Loselager- und Sacklagerhallen
- Landor I - Ersatz der grossflächigen Schiebedachelemente
- Erneuerung Löschwasserleitungsnetz Birsfelden - in Partnerschaft mit Varo



STARK VERNETZT IN EUROPA

 logistikcluster-regionbasel.ch



INTERVIEW MIT SABINE VILLABRUNA LEITERIN AREALE, INFRASTRUKTUREN & HAFENBAHN

16 Jahre bei den Schweizerischen Rheinhäfen. Auf Ende Mai 2022 wird Sabine Villabruna pensioniert. Wie hat sich Ihre Arbeit in all diesen Jahren verändert?

Der städtebauliche Druck auf die Hafenareale war zu Beginn und ist auch heute immer noch hoch. Gestartet habe ich mit dem Projekt Verlagerung Hafen St. Johann an alternative Standorte zum Klybeckquai. Auf meine Pension hin beginnen nun die Vertragsverhandlungen zur städtebaulichen Entwicklung der Hafenareale am Klybeck- und Westquai ab 2030.

Erstmals seit den 1940er-Jahren wurden Grossprojekte wie die Südandanbindung Auhafen-Schweizerhalle, das Hafenbecken 3 und die Optimierung der Hafenbahn in Kleinhüningen in Angriff genommen. Allein die genannten Projekte haben hinsichtlich ihrer Komplexität Dimensionen angenommen, die einer NEAT kaum nachstehen. Die grösste Veränderung betrifft den Klimawandel und damit einhergehend die Energiewende sowie die Digitalisierung. Während meiner Zeit habe ich den Rückbau von zwei Tanklagern begleitet. Der Rückgang der Papierproduktion und weniger nationale Stahlverarbeitung haben starke Auswirkungen auf die Massengüter und Logistikketten. Diese Entwicklungen zu antizipieren und sich als SRH vom Verwaltungs- zum Dienstleistungsunternehmen zu wandeln war und ist eine spannende Perspektive.

Was waren für Sie persönlich die Höhepunkte in dieser Zeit?

Ein Höhepunkt war die Gründung der Schweizerischen Rheinhäfen 2008. Dies war auch aus juris-

tischer Sicht eine Herausforderung, galt es doch, über 60 Verträge im Zusammenhang mit der Zusammenlegung der Rheinhäfen inklusive Hafenbahn neu zu gestalten. Ein weiterer Meilenstein wurde 2018 mit der Grundsatzvereinbarung über ein Zielbild zur Hafen- und Stadtentwicklung erreicht. Diese bildet die Basis für die weiteren Entwicklungen im Hafen Kleinhüningen.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Rheinhäfen und für sich persönlich?

Die Gesellschaft und Politik würden den Wert von Schifffahrt und Hafenwirtschaft als nationale Logistikdrehscheibe noch stärker anerkennen. Auch ausserhalb von Krisenzeiten benötigt der Hafen Flächen und Infrastrukturen, die es zu erhalten und zu pflegen gilt. Für mich persönlich wünsche ich mir, ein neues Feld zu finden oder auch wiederzuentdecken, für das ich mich vergleichbar begeistern kann wie für meine berufliche Tätigkeit bei den SRH.





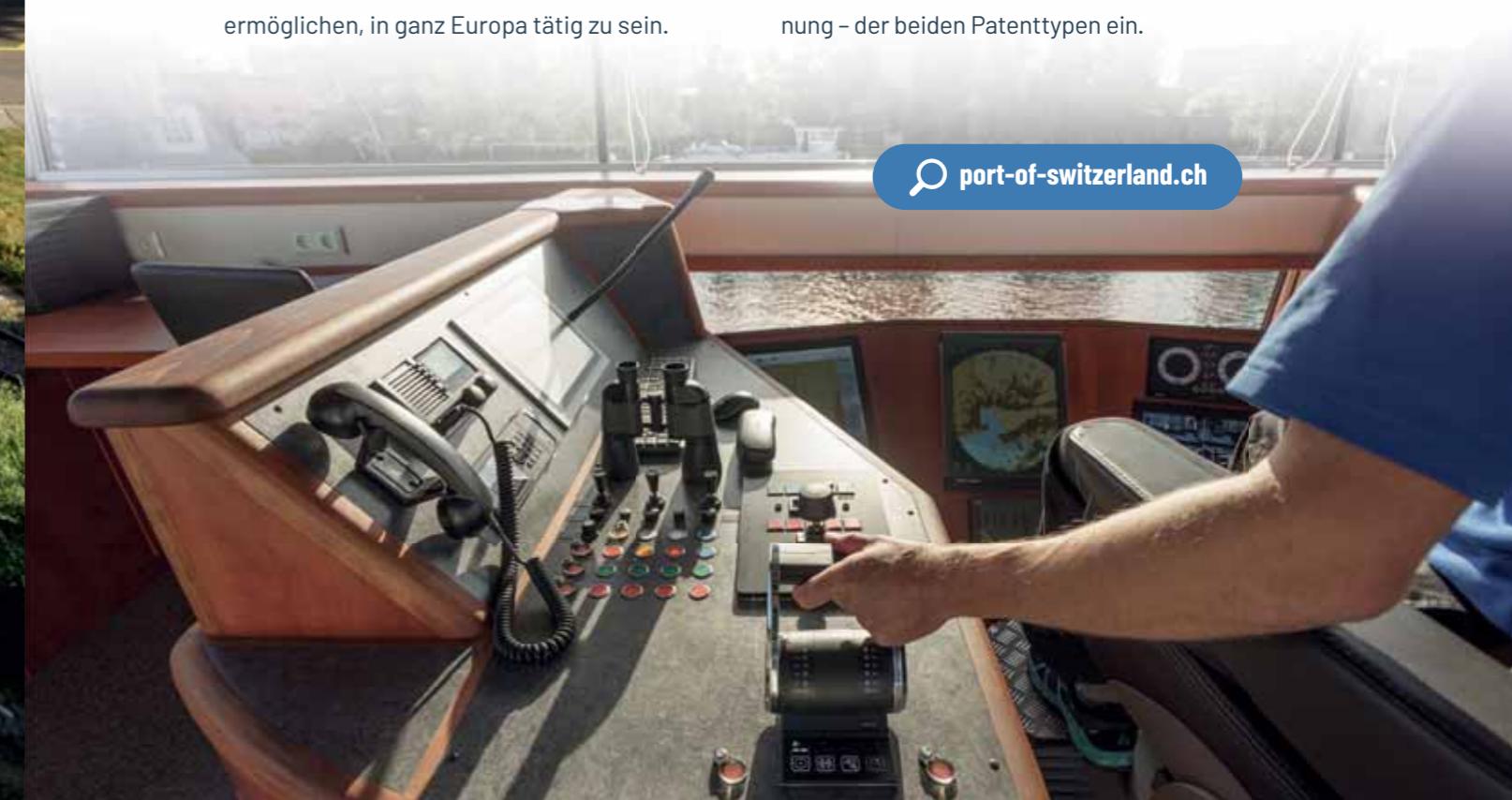
REFORM BEFÄHIGUNGS- WESEN

HOCHRHEINPATENT
BLEIBT VORERST
GÜLTIG



Aktuell werden mit der Reform Befähigungsweisen die **Anforderungen für das Personal** für ihre Fähigkeiten (Befähigungsrichtlinien) zum Befahren der europäischen Wasserstrassen neu geregelt. Das Ziel der Richtlinie ist der Abbau von Barrieren für die **Mobilität der Arbeitskräfte**, die Förderung der beruflichen **Fähigkeiten** sowie die Verbesserung der **Sicherheit**. Die Besatzungsmitglieder sollen bessere Karrierechancen erhalten und erfahrene Arbeitnehmende (Quereinstiegende) der Zugang zur Binnenschifffahrt erleichtert werden. Das harmonisierte Zertifizierungs- und Anerkennungssystem soll es den Binnenschiffern ermöglichen, in ganz Europa tätig zu sein.

Rechtlich gilt es zu unterscheiden zwischen dem bewährten Reinschifffahrtsregime mit Rheinpatent und Hochrheinpatent sowie der seit Januar 2022 gültigen EU-Richtlinie der Europäischen Kommission mit Unionspatent für die Binnenschifffahrt. Aktuell gibt es für den Schweizer Rheinabschnitt keine Änderungen respektive Anpassungen der internen Geschäftsabläufe. Das Rheinpatent und Hochrheinpatent bleiben gültig. Die Schweizerischen Rheinhäfen setzen sich im Rahmen der Zentralkommission Rhein (ZKR) für eine **praktikable Lösung** für die Harmonisierung – und damit auch für die wechselseitige Anerkennung – der beiden Patenttypen ein.



 port-of-switzerland.ch

WASSERSTOFF-

HUB IN DEN RHEINHÄFEN ENTSTEHT

AM NABEL DER WASSERSTOFF-WELT

Wasserstoff gilt als wichtiger Energieträger der Zukunft. In Basel soll der «H₂-Hub Schweiz» entstehen – ein Wasserstoff-Ökosystem mitten im Hafen für die Schweiz und mit Europa verbunden.

wendung von Wasserstoff entwickelt werden. Dies aus der Überzeugung, dass Wasserstoff als grüner Energieträger für die CO₂-neutrale Zukunft eine **Schlüsselrolle** spielen wird.

Wasserstoff und weitere auf Wasserstoff basierende Kraftstoffe (z. B. Methanol) werden dazu beitragen, grüne Energie zu speichern und nutzbar zu machen – insbesondere im Transportsektor. Neben der Produktion müssen auch Verteilung, Speicherung und Einsatz von Wasserstoff vorangetrieben werden. Dafür wird in den kommenden Jahren der «H₂-Hub Schweiz» entwickelt. Erneuerbare und CO₂-neutrale Energien nehmen eine immer wichtigere Rolle ein, während fossile Energieträger wie Mineralöl dadurch zunehmend ersetzt werden.

WASSERSTOFF IN DER SCHWEIZ

Auch die Politik setzt auf das Potenzial von Wasserstoff. In den Energieperspektiven 2050+ des Bundesamts für Energie spielt deshalb Wasserstoff für den CO₂-neutralen Schwerverkehr eine Rolle. Gemäss Bund soll der Wasserstoff sowohl im Inland hergestellt als auch importiert werden.

Die Förderung nachhaltiger Energieträger ist eine der Kernaufgaben dieser Zeit. Die Schweizerischen Rheinhäfen wollen zusammen mit den ansässigen Hafenfirmen die Substitution oder den Wandel der Energieträger **aktiv mitgestalten**. Dabei spielt der Energieträger **Wasserstoff** eine zentrale Rolle. Zusammen mit Partnern aus der Energiewirtschaft und Logistik bilden die Häfen Muttenz und Birsfelden **optimale Standorte für einen Wasserstoff-Hub**.

Dabei sollen die Produktion, Verteilung und Anwendung von Wasserstoff entwickelt werden. Dies aus der Überzeugung, dass Wasserstoff als grüner Energieträger für die CO₂-neutrale Zukunft eine **Schlüsselrolle** spielen wird.

Die Vision «H₂-Hub Schweiz» beinhaltet unter anderem die Definition der langfristigen Rolle der Häfen und die örtliche Verteilung zwischen den Standorten. Im Rahmen einer langfristigen Zusammenarbeit werden nun die Voraussetzungen für den Aufbau des «H₂-Hub Schweiz» geschaffen. Dafür wurde in einer **gemeinsamen Absichtserklärung** die Grundlage gesetzt.



2000 Lastwagen

mit wasserstoffbasiertem Antrieb wollen Hersteller wie Hyundai in den nächsten Jahren auf den Schweizer Markt bringen.

1

NUTZUNG IM VERKEHR

Wasserstoff kann einen grossen Beitrag zu einem klimafreundlichen Verkehr leisten – sofern er «grün» ist, also mit erneuerbarem Strom hergestellt wird. Der Bedarf ist gerade in der Schweiz hoch, wo der Verkehr noch immer rund ein Drittel der CO₂-Emissionen erzeugt. Wasserstoff ist überall da sinnvoll, wo Fahrzeuge für grosse Reichweiten aufgetankt werden müssen – etwa bei Lastwagen, Bussen, Schiffen oder Logistikfahrzeugen. Sogar im Flugverkehr könnte Wasserstoff dereinst zum Einsatz kommen.

2

REGIONALE UND NATIONALE LOGISTIK

Wasserstoff findet hauptsächlich im Verkehr Anwendung. Die Logistik bis zur Endkundschaft ist ähnlich wie die von konventionellen Treibstoffen wie Benzin oder Diesel. Vom H₂-Hub gelangt der Wasserstoff mit Tanklastwagen zu speziellen Wasserstoff-Tankstellen. In der Schweiz gibt es bisher neun davon – viele mehr sollen dazukommen.

3

INTERNATIONALE LOGISTIK

Treibstoffe gelangen oft per Schiff in ihr Bestimmungsland, da sie so schnell und in grossen Mengen transportiert werden können. Das gilt auch für Wasserstoff, weshalb der H₂-Hub Schweiz rund um die Schweizer Rheinhäfen Birsfelden und Muttenz angesiedelt wird. Entlang des Rheins planen weitere private und öffentliche Akteure Wasserstoff-Hubs, konkret zwischen den Niederlanden und Deutschland mit den Häfen als Drehscheiben. Später soll ein europaweiter Wasserstoffkorridor von Rotterdam bis Genua verlaufen. Mit Transport auf Wasser, Schiene und Strasse oder im internationalen Leitungsnetz. Und mit Basel mittendrin.

4

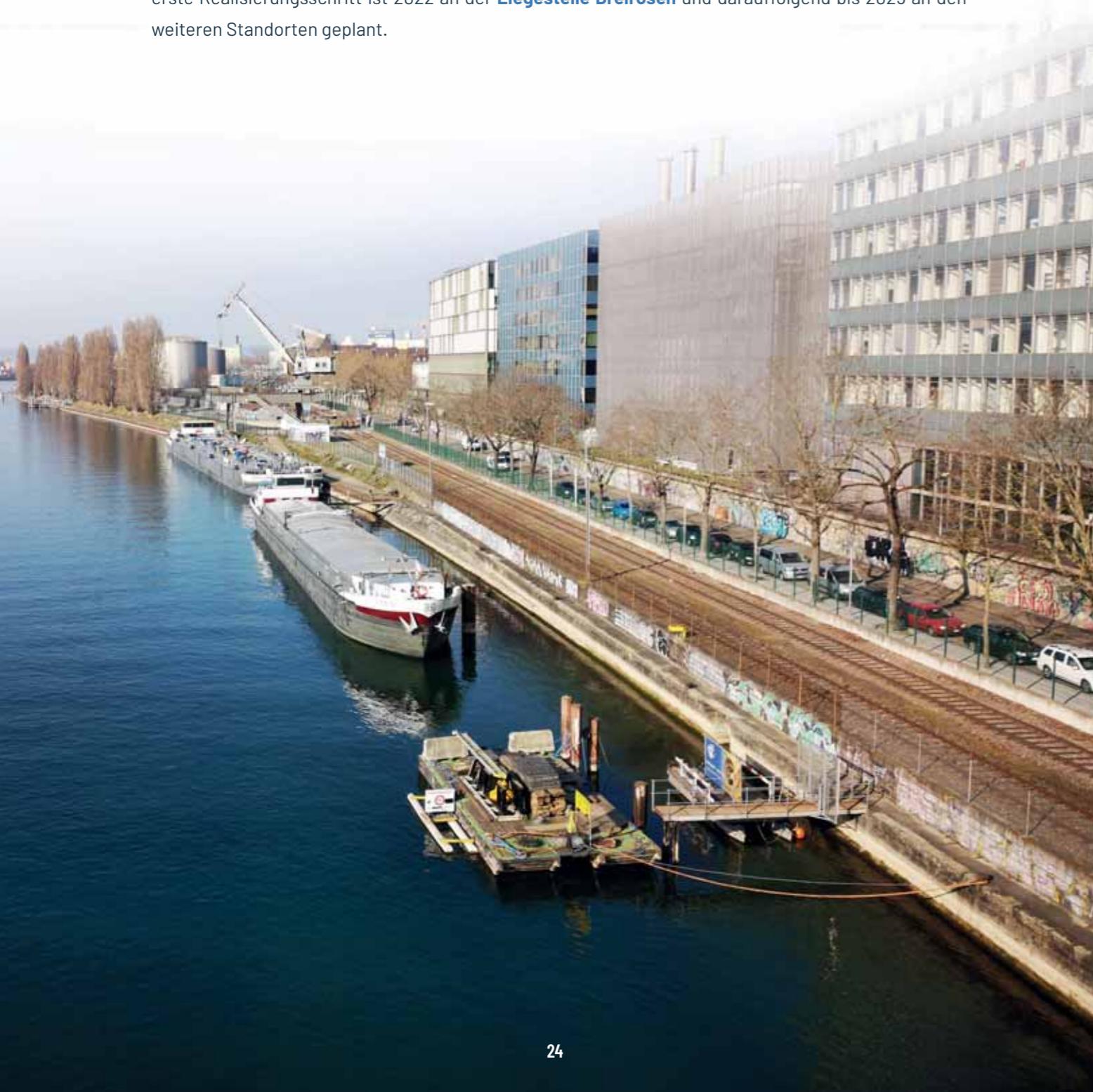
PRODUKTION

Wasserstoff – chemisch: H₂ – wird im sogenannten Elektrolyseverfahren gewonnen. Als Rohstoff braucht es dazu in der Regel Wasser und Strom. Die Art und Weise, wie dieser Strom produziert wird, entscheidet darüber, ob Wasserstoff auch wirklich «grün» ist. Ideal ist die Wasserstoffproduktion in der Nähe von Kraftwerken, die grössere Mengen erneuerbaren Strom produzieren. So wie die Laufwasserkraftwerke Birsfelden oder Augst: An diesen Standorten plant IWB zusammen mit Partnern den Bau von Wasserstoff-Produktionsanlagen.

Text: Paul Drzimalla | Illustration: Patrizia Stadler

LANDSTROMBEZUG FÜR GÜTERSCHIFFE WIRD AUSGEBAUT

Landseitige Stromanschlüsse für die Güter- und Kabinenschifffahrt sind ein Beitrag zur **Reduktion von Treibhausgasen**, da Dieselgeneratoren dann abgeschaltet werden können. Von den Liegestellen der Schweizerischen Rheinhäfen sind aktuell der Passagierboot-Terminal **St. Johann** und die Liegestellen am **Dreiländereck** mit Landstrom ausgerüstet. Die SRH planen nun, an den Standorten Dreirosen, Klybeck und Ostquai **weitere landseitige Stromanschlüsse** einzurichten. Da die Erstellung der Landstromanschlüsse mit neuen Trafo-Stationen einen mehrjährigen Planungs- und Realisierungszeitraum benötigen, erfolgen diese etappenweise und in Abhängigkeit zu den städtebaulichen Planungen. Der erste Realisierungsschritt ist 2022 an der **Liegestelle Dreirosen** und darauffolgend bis 2025 an den weiteren Standorten geplant.



AUF DEM WEG ZUR KLIMANEUTRALEN BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschifffahrt steht vor grossen Veränderungen, um das in Europa und auf dem Rhein gesetzte Ziel einer **klimanutralen Binnenschifffahrt bis 2050** zu erreichen. Auf diesem Weg sind technologische, finanzielle, rechtliche und organisatorische Fragen zu klären. Gleichzeitig gilt es, die **Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt** zu stärken. Dabei spielen die Digitalisierung und Automatisierung eine wichtige Rolle. Um Antworten auf diese Fragen zu erhalten und um eine Roadmap für diese Entwicklungen mit ihrer europäischen Dimension aufzustellen, engagieren sich die Eidgenossenschaft und die Schweizerischen Rheinhäfen mit ihren Experten in den internationalen Gremien der Rheinschifffahrt. Dies ermöglicht uns, die **Herausforderungen aus der Energiewende für die Binnenschifffahrt zu meistern**. Ebenso können wir unser Know-how für die notwendigen Entwicklungen in den Häfen ausbauen. Die Themenvielfalt von Wasserstoff über Antriebstechnologien und Assistenzsysteme bis zu europäischen Standards bei River Information Services ist hoch.



ZKR-Studie Energiewende



ZKR-Workshop

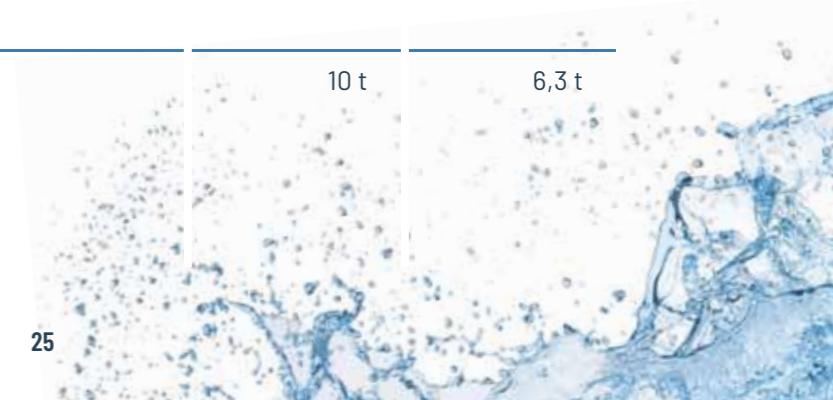


Mehr zu Novimove

 EINFACH
SCANNEN &
ANSCHAUEN

SERVICE-LEISTUNGEN BIBO REGIO

	2021	2020
Anzahl Service-Einsätze	383	395
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	486 m ³	470 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	25 t	23 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	179 m ³	183 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 m ³	0 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	10 t	6,3 t



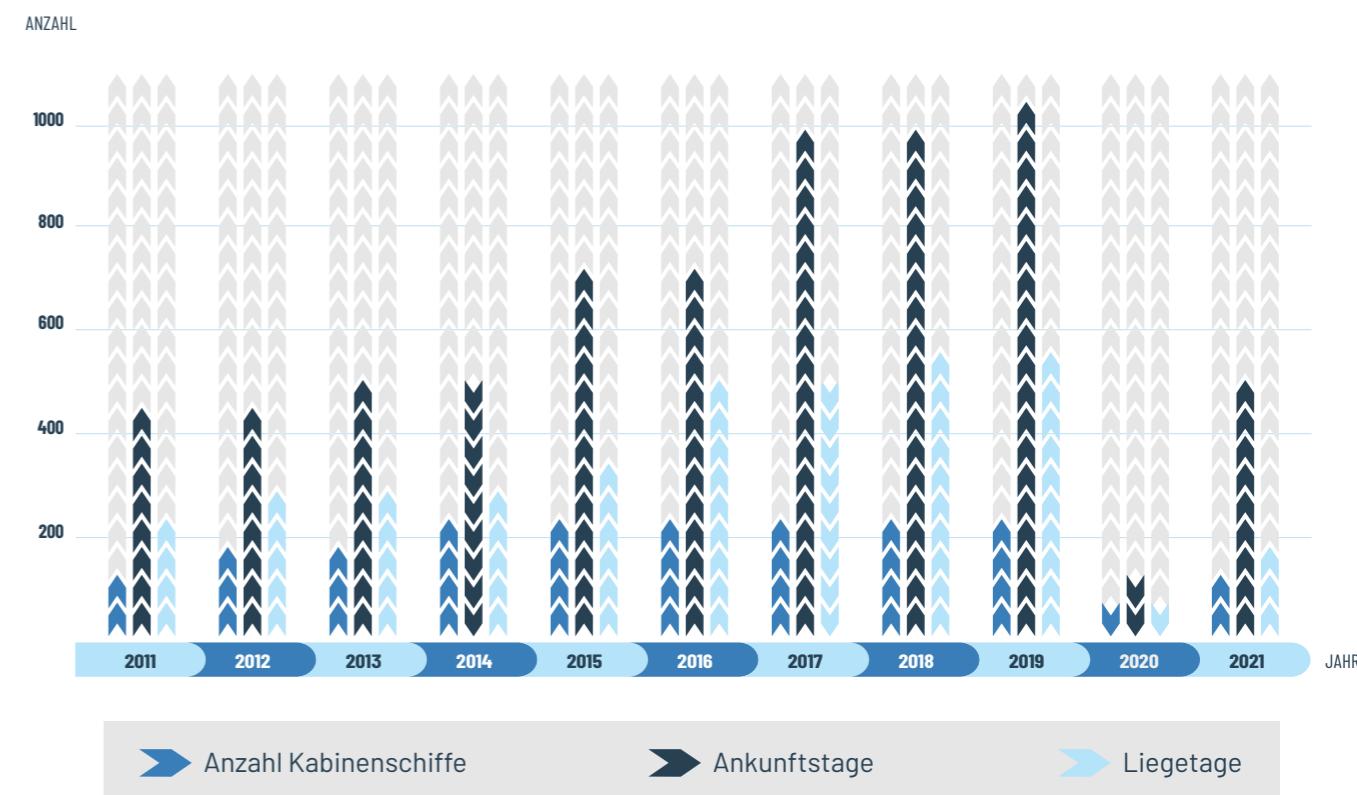
PERSONEN-SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international Ankünfte, Liegetage und Anzahl Betten

	2021	2020	2019
Ankünfte	479	127	1124
Liegetage	181	20	501
Anzahl Kabinenschiffe	87	34	136

Regionaler Ausflugsverkehr Anzahl Fahrgäste

	2021	2020	2019
Kursfahrten	40 899	29 567	91 791
Charterfahrten	3 802	496	14 031
Total	44 701	30 063	105 822



STIMMEN AUS DER KABINENSCHIFFFAHRT

**Ben Witz, Managing Director,
GRC Global River Cruises GmbH**

«Nach einem Kompletausfall 2020 bei Uniworld konnten wir 2021 doch wieder ein Viertel des Volumens von vor der Pandemie erwirtschaften. Die Nachfrage nach Flussreisen in Europa ist auf dem amerikanischen Markt nach wie vor sehr stark; und die Buchungslage für 2022 bei Uniworld ist so hoch wie nie zuvor um diese Zeit vor der Saison. Die grösste Gefahr für das Geschäftsjahr 2022 besteht in möglichen erneuten Restriktionen durch nationale Behörden, welche das Reisen

generell oder spezifische Aktivitäten in gewissen Regionen so weit erschweren, dass diese mit einem angemessenen Aufwand nicht mehr durchgeführt werden können. Auch wenn die Auswirkungen von Krisen auf die Flusskreuzfahrt häufig sehr stark sind, hat sich wieder gezeigt, wie resilient und krisenerprobt die betroffenen Firmen auf unvorhergesehene, disruptive Ereignisse reagieren können. Die Branche ist insbesondere durch die IG RiverCruise sehr gut vernetzt, kann schnell passende Lösungen präsentieren und erfolgreich umsetzen.»





**Daniel Thiriet, Geschäftsführer
AmaWaterways**

«Als Reederei mit Gästen ausschliesslich aus Übersee konnten wir 2020 gar nicht und 2021 nur mit einem Teil unserer Flotte (ab Juli 2021) Gäste

transportieren. Der Aufenthalt auf den Schiffen ist an sich sicher, aber die landseitigen Einschränkungen verhinderten ein sorgenfreies Reisen. Für 2022 stehen alle Zeichen auf Grün: gute Buchungen und die Hoffnung auf ein Ende der Einschränkungen!»



**Tony Hofmann,
Executive Vice President Operations,
Viking Cruises**

«Nach dem Pandemiejahr 2020 ohne eine einzige Flusskreuzfahrt und einem überaus gelungenen Neustart in der zweiten Jahreshälfte 2021 haben wir mehr als die Hälfte der Flotte wieder sicher in

Betrieb genommen. Sicher vor allem für unsere Gäste und Crew auch dank diversen, innovativen COVID-Massnahmen. Die positiven Rückmeldungen von Gästen und Behörden sowie neue Buchungen bestätigen dies.



**Arno Reitsma, CEO
Scylla AG**

«Der Restart 2021 verlief für uns sehr positiv. Auch 2021 durften wir wieder die erste Reederei sein, die auf Europas Wasserstrassen unterwegs war. Somit konnten „step by step“ unsere 35 Flusschiffe wieder in den Einsatz gebracht werden – ob nun durch unsere langjährigen Charterpartner im DACH-Markt oder unseren eigenen Veranstalter VIVA Cruises. Ganz klar war und

ist zu erkennen, dass die Gäste reisen möchten und sich dies im Bereich der Kurzfristbuchungen sehr positiv widerspiegelt. Für das Jahr 2022 haben wir uns erstmals dazu entschieden, mit VIVA Cruises Flusskreuzfahrten im Januar bis März anzubieten – damit sind wir der erste und einzige Veranstalter, respektive Reederei, der ohne Winterpause durchfährt. Wir merken, dass sich unsere Branche stetig weiterentwickelt, die Nachfrage steigt, und diesem Trend werden wir natürlich folgen.»



FACHKOMMISSIONEN

PATENTPRÜFGUNGSKOMMISSION

		2021	2020
Patentprüfung / Streckenzeugnis / Streckenverlängerung	teilgenommen:	28	16
	bestanden:	19	11
Radarpatentprüfung	teilgenommen:	10	0
	bestanden:	10	0
ADN-Prüfung (Gefahrguttransport auf Rhein)	teilgenommen:	8	6
	bestanden:	4	6

SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION

	2021	2020
Nachuntersuchungen	2	4
Untersuchung von Amtes wegen	3	1
Sonderuntersuchung	1	1
Attest abgelaufen / vorläufige Ausstellung	1	0
Kontrollaufgabe aus Neuausstellung CH-Eichschein	2	0
Neuausstellung eines ADN-Zulassungszeugnisses	4	1

SCHIFFSEICHAFT BASEL

	2021	2020
Eichaufträge	297	246
Verlängerung Eichscheine	2	1
Neuausstellung Eichscheine	0	0

RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE 2021

	2021	2020
Güterschiffe	54	50
Schlepp- und Schubboote	9	11
Fahrgastschiffe		
- Tagesausflugsschiffe	5	5
- Kabinenschiffe	200	190
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	10	10
Total der Schweizer Flotte	278	266

SPH

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUFSICHT

Ein Schwerpunkt der Schifffahrtspolizei sind **Präventionskontrollen für eine sichere Schifffahrt**. Durch die **etablierten Schutzkonzepte** konnten im zweiten Jahr der Pandemie die Kontrollen an Bord merklich erhöht und der Anspruch an die Sicherheit der Schifffahrt erfüllt werden. In Zusammenarbeit mit der **Eidgenössischen Zollverwaltung** und dem **Grenzwachtkorps** wurden er-

neut **Schwerpunktcontrollen** durchgeführt. Die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht kann in der Jahresbilanz wieder auf eine breitgefächerte Liste von Fällen zurückblicken und stellt mit Freude fest, dass weder Unfälle mit Personenschäden noch grössere Havarien zu verzeichnen waren.



FÄLLE

- 8 Gewässerverschmutzungen
- 7 Havarien mit Sachschäden
- 5 Sachbeschädigungen nach StGB
- 4 Maschinenausfälle bei Güterschiffen während der Fahrt
- 4 Widerhandlungen gegen die RheinSchPV
- 3 Verkehrsunfälle im Hafengebiet
- 3 Beinahe-Havarien zwischen Grossschiffen und Kleinfahrzeugen
- 2 Verursachungen von Sog und Wellenschlag durch Grossschiffe
- 2 Halterermittlungen
- 1 unbewilligtes Betreiben eines Umschlagsteigers
- 1 Widerhandlung gegen das CDNI (Abfall-Übereinkommen)
- 1 Schadenfall wasserseitig
- 1 Aufsicht Umladen Gefahrengut
- 1 Schadenfall wasserseitig



- 1 Nutzung Perimeter Passagierterminal
- 1 Widerhandlung Hafenordnung
- 1 verwirrte Person im Hafengebiet
- 1 Kollision zweier Züge
- 1 Beschilderung REGIOPORT
- 1 Widerhandlung gegen die RheinSchPV

SCHIFFSKONTROLLEN

- 47 Gütermotorschiffe
- 27 Fahrgastschiffe
- 26 Tankmotorschiffe
- 8 Schwerpunktcontrollen mit EZV/GWK/SPH

EINSÄTZE MIT MZB ALLEGRA

- 41 Patrouillen-, Einsatz- und Ausbildungsfahrten
- 1 Begleitung Veranstaltung Basel Head



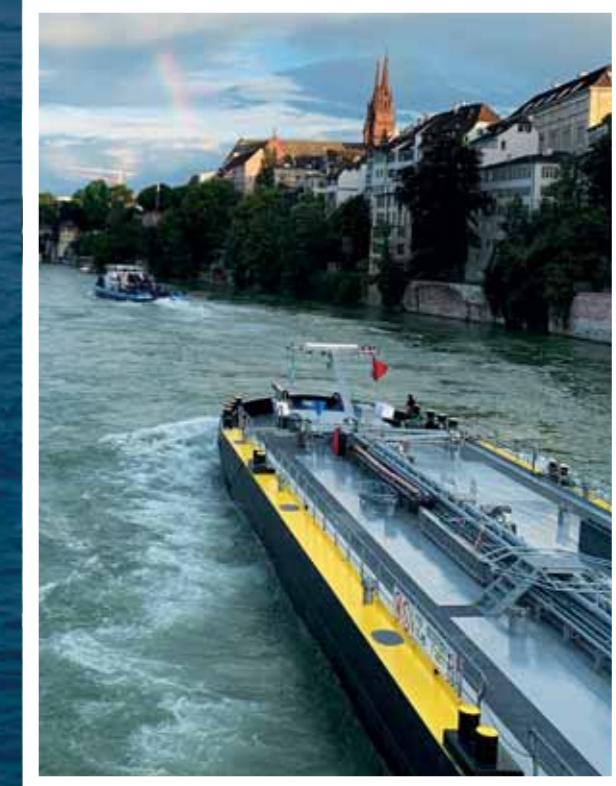
WILD MAA

HOCHWASSER IM SOMMER: SSB WILD MAA IM DAUEREINSATZ



Die Regenfälle im Sommer im gesamten Alpenraum waren aussergewöhnlich. Bäche, Seen und Flüsse traten über die Ufer und sorgten für Hochwassersituationen in vielen Regionen und Städten des Landes. All dieses Wasser fand seinen Weg in den Rhein und führte dazu, dass vom 9. bis zum 20. Juli 2021 die **Grossschiffahrt auf dem Rhein in Basel aufgrund des Hochwassers eingestellt** werden musste. Zeitweise wurde mit einem Pegel von über 9 Metern sogar die Hochwassermarken II c überschritten und damit der komplette Rheinabschnitt zwischen der Schleuse Kembs und Rheinfelden für die Schifffahrt gesperrt. Umso wichtiger war es für alle Beteiligten, die Strecke **so schnell wie möglich wieder befahren** zu können. Nachdem die Fahrten nach Birsfelden und Muttenz bei einem Pegel von 7,90 Metern wieder möglich war, mussten vor der Freigabe **Hindernisse beseitigt** werden. So waren mehrere Bojen durch den **hohen Wasserdruck** aus den Verankerungen gerissen und zum Teil in die Schifffahrtsrinne verschoben worden. Diese mussten mit einem Doppeleneinsatz des Schlepp- und Schubboots WILD MAA und des Arbeitsbootes MÖWE geborgen werden.

Weiter ergaben sich durch die Wassermassen **Verschiebungen auf dem Grund des Rheins**. Vor allem vor der **Schleuse Birsfelden** entstanden durch das Geschiebe des Hochwassers Untiefen. Als erste Notmassnahme konnte mit dem WILD MAA etwas Material durch Verwirbelungen verlagert werden. Anfang August wurden mit einem grossen Kranschiff die Untiefen vollständig beseitigt. Neben dem Geschiebe blieb das **Schwemmholt** entlang des Ufers und der Stege eine Gefahr für die Schifffahrt und konnte erst bei einem stabilen Pegel unter 7 Metern weggeräumt werden. Nach der Freigabe der Schifffahrt in die südlichen Häfen bei einem Pegel von 7,90 Metern mussten leider **Schiffe über eine Länge von 110 Metern** noch bis Mitte August auf eine Entspannung der Situation warten und konnten nicht fahren. Diese **langanhaltende Hochwassersituation** führte zu einem **Schiffsstau**. Aufgrund der Vorspannpflicht war das SSB WILD MAA in den drei Wochen nach Wiederaufnahme des Güterverkehrs zwischen Basel und den Häfen Birsfelden und Muttenz im **Dauereinsatz**. Im 7-Tage-Betrieb wurden 133 Schiffe zur Schleuse Birsfelden geschleppt, um so rasch wie möglich die Güter in die südlichen Häfen zu bringen.



WILD MAA HAUPTDATEN

Zweck: Schlepp- und Schubboot
Länge: 29,00 m
Breite: 10,30 m
Tiefgang beladen max.: 2,42 m
Verdrängung: 421,00 m³
Motorenleistung: 2 × 1300 PS
Propeller: 2



HAAFEMÄHLI IN EINZIGARTIGER ATMOSPHÄRE

Das Haafemähli fand **mit einem Jahr Verspätung** im November 2021 im Kraftwerk Augst in einzigartiger Atmosphäre statt. Der **sehr gut besuchte Traditionsanlass** bot auch die Gelegenheit, **Verabschiedungen verdienter Persönlichkeiten** vorzunehmen, für die bis dahin bedingt durch die Pandemie noch kein würdiger Rahmen gefunden werden

konnte: Neben den ehemaligen Regierungsräten **Christoph Brutschin** und **Ralph Lewin** wurde **Hans-Peter Hadorn**, der die Geschicke der Schweizerischen Rheinhäfen während 15 Jahren als Direktor leitete, feierlich verabschiedet. Die Veranstaltung wurde unter Einhaltung der **3G-Bestimmungen** als Zertifikatsveranstaltung durchgeführt.



Martina Gmür, Verwaltungsratspräsidentin SRH

Regierungsrat Thomas Weber, Lucia Mikeler Knaack, 1. Vizepräsidentin des Landrates, Regierungsrätin Kathrin Schweizer und Pascal Ryf, 2. Vizepräsident des Landrates

Verabschiedung von Christoph Brutschin als Verwaltungsrat der SRH durch Thomas Weber, Regierungspräsident und Verwaltungsrats-Vizepräsident



MIT DEM HANDY ABSCANNEN UND
NOCH MEHR BILDER ANSCHAUEN
www.haafemaeqli.ch



Verabschiedung von Hans-Peter Hadorn, Direktor der SRH bis 2020, durch Regierungsrat Kaspar Sutter

Im Gespräch: Florian Röthlingshöfer, Direktor Schweizerische Rheinhäfen



INTERNATIONALER AUSTAUSCH IN ANTWERPEN

Im Juli fand im Rahmen der Feierlichkeiten «**25 Jahre Museum Tin-gueley**» ein internationaler Anlass in Antwerpen statt. Die Veranstaltung wurde durch die Schweizerischen Rheinhäfen zusammen mit dem Seehafen «**Port of Antwerp**» und dem **Präsidialdepartement Basel-Stadt** organisiert. Gäste waren Beat Jans, Regierungspräsident des Kantons Basel-Stadt, die Schweizer Botschafterin bei der Europäischen Union in Brüssel, Rita Adam, sowie offizielle Vertretungen des Port of Antwerp, der Stadt Antwerpen, der belgischen und Schweizer Hafenwirtschaft und der SRH.



EUROPÄISCHE BINNENHÄFEN TREFFEN SICH IN BASEL

Der Exekutivausschuss des Europäischen Verbands für die Binnenhäfen (EFIP) tagte im September in Basel. Themen waren die **multimodalen Chancen** der Binnenhäfen am Beispiel des wichtigsten Güterverkehrskorridors Europas, des **Rhein-Alpen-Korridors**. Nach der Begrüssung der internationalen Hafenvertreter durch Regierungsrat Kaspar Sutter wurden intensive Diskussionen zur Entwicklung in den Häfen Europas auch mit einem Vertreter der **Europäischen Kommission** geführt. Um den Gästen Basel und die Häfen näherzubringen, stand eine **Hafen- und Stadtrundfahrt mit dem SSB WILD MAA** auf dem Programm. Im feierlichen Rahmen wurde **Hans-Peter Hadorn** als Vizepräsident des Verbands verabschiedet.



FRAKTIONSAUSFLUG DER GLP SCHWEIZ IN BASEL

Ende September führte der **Fraktionsausflug der Grünliberalen Schweiz** in die Schweizerischen Rheinhäfen. Unter Leitung der Basler Nationalrätin Katja Christ-Rudin besichtigten rund 150 Personen unter anderem das neue Hafenmuseum, ein Getreidesilo und das Gelände von Gateway Basel Nord. Der Austausch und die Gelegenheit, die **Bedeutung der Rheinhäfen** den Gästen aus der ganzen Schweiz zu zeigen sowie sie für Hafenthemen zu sensibilisieren, war sehr wertvoll.



HAFENMUSEUM ERSTRAHLT IN NEUEM GLANZ

Nach mehrjähriger Planung und rund sechsmonatiger Bauzeit konnte das komplett neugestaltete und generalsanierte Hafenmuseum **Anfang Juli wiedereröffnet** werden. Ein sichtlich stolzer Museumsdirektor Rolf Schlebach übergab das Museum seiner Bestimmung. Das neue Hafenmuseum besticht durch **interaktive Elemente** wie Hörstationen, Videos, Touch-Tables und einen modernen **Schiffssimulator**. Besuchen Sie das Museum mit Ihrer Familie und Bekannten, führen Sie Ihre Firmen- oder



Stehen hinter der Wiedereröffnung des Hafenmuseums:
Kuratorin Sabine Theil, Vorstandsmitglied Simon Oberbeck,
Museumsdirektor Rolf Schlebach, Vorstandsmitglied Daniel Thiriet und Kuratorin Elke Fischer

 hafenmuseum.ch



FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2021

Corona-Pandemie beeinflusst Geschäftszahlen weiterhin

Allgemein

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit der Rechnungslegung nach Obligationenrecht erstellt (Rechnungslegungsrecht, Art. 957 – 963b OR) sowie gemäss Rheinhafen-Vertrag (§ 25, SGS 421.1).

Der Betriebserfolg liegt um 6,6 % über dem Vorjahr.

Besonderheiten

Die finanzielle Lage des Vorsorgewerkes der SRH (Pensionskasse) ist weiterhin stabil geblieben. Der Deckungsgrad lag per 32.12.2021 bei 113,0 % (Vorjahr 111,6 %).

Wie alle Unternehmen waren auch die Schweizerischen Rheinhäfen von der Pandemie betroffen. Die Auswirkungen hieraus haben weiterhin vor allem auf die Kabinenschifffahrt einen massiven negativen Einfluss gehabt.

Entsorgungsaufwand, Werbung und Kundenbetreuung sowie die übrigen betrieblichen Aufwendungen lagen aufgrund der aktuellen Lage in etwa auf Vorjahresniveau.

Die Position Fahrzeuge hat um 58,2 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dies ist auf die gestiegenen Treibstoffpreise und dem vermehrten Einsatz des Schlepp- und Schubbootes während des Hochwassers rückzuführen.

Die Abschreibungen erfolgen linear zu den Anschaffungswerten und basieren auf den Vorgaben des Staatsvertrages oder den Empfehlungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Die Abnahme der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr beträgt 5,0 %.

Investitionen

Folgende grössere Projekte und die daraus resultierenden Investitionen wurden im Jahr 2021 vorgenommen:

- Hafenbecken 3
- Passagierboot-Terminal Klybeckquai, Grundausstattung und dazugehörige Infrastrukturen
- Belagssanierung in allen Hafenarealen
- Anhebung Hafenbahnbrücke Hafenbecken 2
- Löschwasserversorgung Birsfelden/Auhafen (Pumpenerneuerung)
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2021 haben die SRH gesamthaft 4 301 TCHF investiert.

Ergebnis

Das betriebliche Jahresergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen hat um rund 887 TCHF gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Nach Auflösung der Rückstellung für Massnahmen zur Covid-19-Krise über 200 TCHF liegt das Jahresergebnis um rund 487 TCHF über dem Vorjahr. Die flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen

Rheinhäfen seitens der Eigner Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 7 500 TCHF.

Ertrag

Die Erträge aus Baurechtszinsen sind 1,8 % höher als im Vorjahr. Im Berichtsjahr ist die letztmalige Nachbelastung umschlagsabhängiger Baurechtszinsen für die Mineralölunternehmen enthalten.

Die Erträge aus den Hafenabgaben liegen 1,5 % unter dem Vorjahr. Unterbrüche wie durch das starke Hochwasser im Juli und August sowie Verzögerungen in der Transportkette hatten Auswirkungen auf die Umschlagstätigkeit (Pandemie).

Die weiteren übrigen betrieblichen Erträge betreffend verschiedenen Dienstleistungen (u. a. Lotsen, Schlepp- und Schubleistungen) haben zugenommen und liegen 33,8 % über dem Vorjahr. Der grösste Teil des Ertragsanstieges ist der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt zuzurechnen (+ 630 TCHF).

Gesamthaft hat der Betriebsertrag um 4,0 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Aufwand

Der Personalaufwand entspricht im Berichtsjahr dem genehmigten Personalbudget, welches rund 0,9 % im Vergleich mit dem Vorjahr höher lag.

Die Aufwandspositionen Reise- und Repräsentations- spesen, Beiträge an Organisationen, Energie und Wasser,

ERFOLGSRECHNUNG 2021

	Anmerkung im Anhang	2021 CHF	2020 CHF
Arealbewirtschaftung		16 581 971	16 291 059
Hafenabgaben		4 072 151	4 135 094
Übrige betriebliche Erträge		2 675 982	2 000 636
Betriebsertrag		23 330 103	22 426 789
Personalaufwand	3	-6 991 806	-6 926 506
Reise- und Repräsentationsspesen		-69 220	-84 213
Verwaltungsrat		-86 578	-81 773
Infrastrukturaufwand		-1 422 822	-1 440 325
Fahrzeuge		-306 351	-193 642
Sachversicherungen und Schäden		-295 146	-285 757
Energie, Wasser, Entsorgung		-473 024	-466 052
Büromaterial, Drucksachen, Telefon, Porti		-112 755	-123 649
Beiträge an Organisationen		-192 428	-178 228
Informatik		-332 414	-320 019
Beratung und Entwicklung		-537 684	-545 670
Werbung und Kundenbetreuung		-132 647	-143 221
Übrige betriebliche Aufwendungen		-105 426	-84 857
Betriebsaufwand		-11 058 300	-10 873 912
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Finanzerfolg		12 271 804	11 552 876
Abschreibungen	2	-4 421 151	-4 652 558
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg		7 850 653	6 900 318
Finanzertrag		462	2 244
Finanzaufwand		-160 504	-99 302
Finanzerfolg		-160 042	-97 058
Betriebsergebnis		7 690 611	6 803 260
Massnahmen zur Covid-19-Krise	7	200 000	600 000
Jahresergebnis¹		7 890 611	7 403 260

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

BILANZ 2021

	Anmerkung im Anhang	2021 CHF	2020 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		9 093 187	7 300 195
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	2 191 357	2 438 303
Übrige kurzfristige Forderungen	2	617 286	1 498 909
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2	85 882	89 071
Umlaufvermögen		11 987 713	11 326 479
Beteiligungen	4	1 150 214	1 150 214
Darlehen gegenüber Beteiligungen		29 958 910	29 958 910
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	1 003 102	694 420
Mobile Sachanlagen	2	15 516 178	15 489 725
Immobile Sachanlagen	2	44 182 362	44 638 055
Anlagevermögen		91 810 766	91 931 324
Total Aktiven		103 798 479	103 257 803
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1 605 978	1 430 973
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		296 606	139 120
Passive Rechnungsabgrenzungen		57 500	563 030
Rückstellungen	2	1 327 171	1 474 068
Kurzfristiges Fremdkapital		3 287 255	3 607 190
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		5 169 000	4 799 000
Gewinnvortrag		8 175	4 915
Jahresergebnis		7 890 611	7 403 260
Eigenkapital		100 511 225	99 650 613
Total Passiven		103 798 479	103 257 803

ERGEBNISVERWENDUNG 2021

	2021 CHF	2020 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	8 175	4 915
Jahresergebnis ¹	7 890 611	7 403 260
Bilanzgewinn	7 898 786	7 408 176
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses:		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	395 000	370 000
Ausschüttung an die Kantone	7 500 000	7 030 000
Basel-Stadt (40 %)	3 000 000	2 812 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 500 000	4 218 000
Vortrag auf neue Rechnung	3 786	8 175

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

² Gemäss Rheinhafen-Vertrag §26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2021

	2021 CHF	2020 CHF
Jahresgewinn	7 890 611	7 403 260
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 421 151	4 652 558
Veränderung Rückstellungen	-146 897	-410 000
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	246 946	352 785
Veränderung kurzfristige Forderungen	881 623	-1 008 559
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	3 189	29 988
Veränderung Verbindlichkeiten	175 005	-1 274 500
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	157 487	-3 392
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	-505 530	538 030
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	13 123 586	10 280 170
Investitionen in Beteiligungen	0	-128 544
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-3 615 285	-6 217 114
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-685 307	-93 319
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-4 300 593	-6 438 977
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-7 030 000	-7 620 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7 030 000	-7 620 000
Veränderung netto flüssige Mittel	1 792 993	-3 778 807
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	7 300 195	11 079 002
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	9 093 187	7 300 195
Veränderung netto flüssige Mittel	1 792 993	-3 778 807



ANHANG

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

In der Jahresrechnung wurden die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Sachanlagen und immaterielle Anlagen:

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

2. Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

	31.12.21 CHF	31.12.20 CHF
FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	1764 270	1570 622
Gegenüber Beteiligungen	251 711	1017 681
Gegenüber Nahestehenden	305 376	-
Wertberichtigungen	-130 000	-150 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 191 357	2 438 303
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	179 086	1498 909
Gegenüber Beteiligungen	438 200	-
Total kurzfristige Forderungen	617 286	1498 909
DARLEHEN GEGENÜBER BETEILIGUNGEN		
Hafenbahn Schweiz AG	29 958 910	29 958 910
Total Darlehen	29 958 910	29 958 910
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	694 420	928 517
Investitionen des Geschäftsjahrs	685 307	93 319
Abschreibungen des Geschäftsjahrs	-376 625	-327 416
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	1003 102	694 420
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	15 489 725	14 249 395
Investitionen des Geschäftsjahrs	920 774	2 187 855
Abschreibungen des Geschäftsjahrs	-894 321	-947 525
Mobile Sachanlagen am Jahresende	15 516 178	15 489 725
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 390 479	2 769 944
Schiffe und Boote	4 705 735	4 982 661
Anlagen im Bau	8 419 964	7 737 120
	15 516 178	15 489 725
IMMOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	44 638 055	43 986 413
Investitionen des Geschäftsjahrs	2 694 512	4 029 259

	31.12.21 CHF	31.12.20 CHF
Abschreibungen des Geschäftsjahrs	-3 150 205	-3 377 617
Immobile Sachanlagen am Jahresende	44 182 362	44 638 055
ZUSAMMENSETZUNG		
Liegenschaften	6 016 056	5 945 722
Quaianlagen	15 848 527	16 647 663
Kunstbauten	4 297 000	3 481 833
Strassen und Wege	7 366 185	8 167 336
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	10 654 594	10 395 501
	44 182 362	44 638 055
RÜCKSTELLUNGEN		
Ferien-/Überzeitguthaben	209 100	253 800
Massnahmen zur Covid-19-Krise	200 000	400 000
Übrige Rückstellungen	918 071	820 268
Total Rückstellungen	1 327 171	1 474 068
3. Anzahl Mitarbeiter		
BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRSURDURCHSCHNITT		
Vollzeitstellen	57	56
Auszubildende	8	9
Praktikanten/Studierende	1	1
4. Beteiligungen		
FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ		31.12.21
		Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden		100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, Weil am Rhein, D		66,66
		100,00
		66,66
		31.12.20
		Kapital- anteil in %
		100,00
		66,66
5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen		
Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2020 bei 113,0 % (2020: 111,6 %). Die Performance 2021 liegt bei 8,1 %.		
6. Eventualverbindlichkeiten		
Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit 30 % an der einfachen Gesellschaft «Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz» beteiligt. Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.		
7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag		
Durch die anhaltende ausserordentliche Krisensituation (Corona-Pandemie) sind die Einnahmen aus der Fahrgastkabinenschifffahrt der Schweizerischen Rheinhäfen weiterhin schwierig einzuschätzen.		
Auswirkungen aus dem Konflikt zwischen Russland und der Ukraine auf die Jahresrechnung 2022 sind Anfang März 2022 noch nicht abschätzbar.		
8. Vergütungen		
VERWALTUNGSRAT		31.12.21
		31.12.20
Name	Funktion	TCHF
Martina Gmür	Präsidentin	23
Thomas Weber	Vizepräsident	18
Kaspar Sutter	Mitglied	13
Christoph Brutschin	Mitglied	-
Petra Mösching	Mitglied	13
Andreas Büttiker	Mitglied	13
Gesamttotal		80
		75
GESCHÄFTSLEITUNG		31.12.21
		TCHF
Jahresvollzeitstellen 5.2 (Vorjahr 6.0 Jahresvollzeitstellen)		880
		1050
HONORAR REVISIONSSTELLE		19
Revisionsdienstleistungen		19
Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder (GL) wird aufgrund des Personalgesetzes des Kantons Basel-Landschaft festgelegt. Die Saläre der GL haben keinen variablen Lohnbestandteil. Bei den SRH gibt es keine Spesenpauschale. Es sind keine Kinder- oder Familienzulagen enthalten.		

INFRASTRUKTURRECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2021

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastruktur

	2021 TCHF	2020 TCHF
Ertrag aus Hafenabgaben und hafenbezogenen Dienstleistungen	4 749	4 648
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	2 239	1 940
Deckungsbeitrag 1	2 509	2 708
Abschreibungen	2 749	3 069
Deckungsbeitrag 2	-239	-361
Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion Verwaltungsaufwand	253	221
Ergebnis	-492	-582

Erläuterungen

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

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

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

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

Abschreibungen

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

Verwaltungsaufwand

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

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

Opportunitätsrträge der Eigner Kantone für alternative Nutzung der Hafenareale

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

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung

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

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

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

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

BERICHT DER REVISOREN

Seite 1 von 2

TRETOR AG

Industriestrasse 7
4410 Liestal
T 061 926 83 83

Dornacherstrasse 230
4053 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der
Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsysteams 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 Kontrollsysteem, 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 Kontrollsysteams 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 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 13./20. Juni 2006.



BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 2

TRETOR AG

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsysteem 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. März 2022

TRETOR AG
Adrian Schaller
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor
David Klein
zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

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

ORGANE



GESCHÄFTSLEITUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor

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

Roland Blessinger, Leiter Qualitätsmanagement, Internationales und Recht

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Sabine Villabruna, Leiterin Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn

VERWALTUNGSRAT

Martina Gmür, Präsidentin

Thomas Weber, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Kaspar Sutter, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretär

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

Konzeption und Gestaltung:
KUCK UCK – Agentur für Kommunikation, Basel

Druck:
Druckerei Dietrich AG, Basel

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

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 639 95 95
E-Mail: info@portof.ch
Internet: www.port-of-switzerland.ch



PORT OF
SWITZERLAND

