



An den Grossen Rat

25.0607.01

WSU/P250607

Basel, 7. Mai 2025

Regierungsratsbeschluss vom 6. Mai 2025

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2024 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 Rheinschiffahrtsgesellschaft 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 2024 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) inklusive Jahresrechnung und Bilanz ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme.

2. Jahresbericht und Jahresrechnung 2024

2.1 Kennzahlen

	2024	2023
FINANZEN (in Fr.)		
Erfolgsrechnung		
Betriebsertrag	24'737'561	24'583'669
Betriebsaufwand	13'305'252	12'905'395
Abschreibungen	4'271'823	4'418'172
Betriebsergebnis (nach Abschreibungen und Finanzerfolg)	7'242'626	7'167'352
Rückstellungen Pandemiemassnahmen (+Auflösung / - Bildung)	0	0
Jahresergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	+7'242'626	+7'167'352
Verwendung des Jahresergebnisses		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	362'000	358'000
Ausschüttung an Kantone (Flexible Baurechtsverzinsung)	6'883'000	6'820'000
<i>davon an Kanton BL (60%)</i>	4'129'800	4'092'000
<i>davon an Kanton BS (40%)</i>	2'753'200	2'728'000

	2024	2023
Bilanz		
Bilanzsumme	112'243'092	104'588'971
Eigenfinanzierungsgrad (Eigenkapital / Gesamtkapital)	90,0 %	96,2 %
Anlagedeckungsgrad 1 (Eigenkapital / Anlagevermögen)	96,1 %	103,4 %
Mittelfluss		
Free Cash-Flow	6'159'604	2'110'636
PERSONAL		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	60	59
UMSCHLAG UND TRANSPORT		
Wasserseitiger Containerumschlag (<i>in TEU</i>)	100'032	108'718
Wasserseitiger Güterumschlag (<i>in t</i>)	5'389'403	4'974'272
Bahnseitiger Gütertransport (<i>in t</i>)	3'562'547	3'010'260
Ankünfte Kabinenschiffahrt	1'128	1'256

2.2 Würdigung des Geschäftsjahres

Die Erträge aus der Arealbewirtschaftung stiegen aufgrund von ordentlichen Vertragsanpassungen von 16,2 Mio. Franken auf 16.3 Mio. Franken an (+ 0,6 %). Die Hafengebühren nahmen um 2,3 % ab und betrugen 3,57 Mio. Franken (Vorjahr 3,66 Mio. Franken). Diese Abnahme ist im Wesentlichen auf den Rückgang der LKW-Verkehre zurückzuführen. Gleichzeitig sind die Bahnverkehre gestiegen. Diese wirken sich allerdings ertragsmässig nicht auf die Hafengebühren aus. Die übrigen betrieblichen Erträge stiegen leicht von 4,69 Mio. Franken auf 4,84 Mio. Franken an (+3,1 %), was auf Mehrerträge des Bereichs Kabinenschiffahrt zurückzuführen ist.

Der Betriebsaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um rund 0.4 Mio. Franken zugenommen. Der überwiegende Teil der Mehrkosten resultiert aus den Positionen Personal (Teuerungsausgleich, Stufenanstiege sowie Aufbau von zwei FTE) sowie Energie-, Wasser -und Entsorgung.

Der Jahresgewinn stieg auf 7,24 Mio. Franken (Vorjahr: 7,17 Mio. Franken). Die flexible Baurechtsverzinsung für die den SRH seitens der Eignerkantone zur Nutzung überlassenen Flächen des Hafens beträgt 6,88 Mio. Franken (Vorjahr: 6,82 Mio. Franken).

3. Umsetzung Eignerstrategie

Die Regierungen der Vertragskantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben am 16. Mai 2023 eine gemeinsame Eignerstrategie für die SRH beschlossen. Zwischen Eignervertretung und den Leitungsorganen der SRH (Verwaltungsrat und Direktion) findet in der Regel pro Jahr ein Eignersprach statt. Dabei wird die Eignervertretung über die Umsetzung der Eignerstrategie (Erfüllung der Ziele), den Geschäftsgang (Jahresrechnung, Hochrechnung, Budget und Weiteres) informiert. Das Eignergesprach hat am 2. April 2025 stattgefunden. Festgestellt werden kann, dass die SRH die strategischen und wirtschaftlichen Ziele erreicht haben.

Aufgrund der Bestimmung in der Eignerstrategie, wonach die Revisionsstelle nach 8 Jahren zu wechseln ist, wurde von den beiden Regierungen auf das Geschäftsjahr 2025 hin die BDO AG als neue Revisionsstelle gewählt.

4. Ausblick

Mit der gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Verkehr, den Kantonen BS und BL sowie den SRH wurde im Jahr 2017 die Basis für eine stärkere Einbindung der Eidgenossenschaft in die Entwicklung und Finanzierung der Hafeninfrastruktur gelegt. Diesbezügliche gesetzesrelevante Elemente sind in das revidierte Gütertransportgesetz, welchem sowohl der National- als auch der Ständerat an der Schlussabstimmung vom 21. März 2025 zugestimmt haben, eingeflossen. Damit wurde der rechtliche Rahmen geschaffen für eine künftige Mitsteuerung und Mitfinanzierung der Infrastrukturen durch den Bund über eine Leistungsvereinbarung. Spätestens 2027 ist der Rheinhafenvertrag so anzupassen, dass er u.a. die dann aktuellen Flächenverhältnisse und die Mitfinanzierung des Bundes sachgerecht abbildet. Die Kantonsparlamente werden die entsprechenden Vorlagen voraussichtlich im Zeithorizont 2026/27 zu beraten und zu beschliessen haben.

Im Berichtsjahr 2024 haben Revisionsarbeiten und der Bau des neuen Multifunktionsterminals am Südquai die Krankkapazitäten für den Containerumschlag reduziert. Ab Anfang 2026 wird die Kapazität durch einen neuen Kran am Nordquai wieder erhöht.

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 2024 am 14. April 2025 zuhanden der Regierungen der Vertragskantone verabschiedet.

Wir bitten den Grossen Rat um Kenntnisnahme.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:

Jahresbericht 2024 der Schweizerischen Rheinhäfen



PORT OF
SWITZERLAND

JAHRESBERICHT 2024

Schweizerische Rheinhäfen
port-of-switzerland.ch



DER HAFEN ENTWICKELT SICH.

INHALT

Editorial	4
Güterverkehr	7
Nachhaltigkeit	16
Hafenprojekte	22
Schifffahrt	34
Panorama	46
Finanzen	52

JAHRESBERICHT 2024

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

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

Druck: Druckerei Dietrich AG, Basel

Fotos: Denis Bernhardt, Marc Eggimann, Martin Ditzler, Delica AG,
Dominik Plüss, Parlamentsdienste 3003 Bern, Verkehrshaus der
Schweiz, Patrik Walde, Schweizerische Rheinhäfen
Adobe Stock, 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



Martina Gmür
Präsidentin des Verwaltungsrates

Florian Röthlingshöfer
Direktor

KILOMETER 21. MITTENDRIN UND AUF KURS.

Wo stehen wir? Mittendrin. In vielen Themen, Projekten und Entwicklungen laufen die Prozesse. Sozusagen bei Kilometer 21. Das ist die Hälfte der Wegstrecke eines Marathons, der als Symbol gut zu Projekten in Zusammenhang mit Gesetzesrevisionen, Infrastrukturvorhaben, Digitalisierung und Energiewende passt.

Hätten Sie es gewusst? Die Zahl 21 steht symbolisch auch für einundzwanzig Kilometer schiffbaren Schweizer Rhein, welcher die Grundlage für unser strategisches und unternehmerisches Handeln ist, um den Zugang zum europäischen Wasserstrassennetz und letztlich zum Meer zu erhalten, zu nutzen und auszubauen.

Mittendrin stehen wir in der Vorbereitung zur **Umsetzung des revidierten Gütertransportgesetzes**. Hierbei geht es um die Zukunft des für die Häfen wichtigen Systemverkehrs von SBB Cargo auf der Schiene. Und vor allem um die Rheinhäfen selbst, da der Bund als Besteller für unsere national wichtigen Hafeninfrastrukturen mehr Verantwortung übernehmen möchte.

Wie aus den Medien bekannt ist, fand das Geschäft in den nationalen Räten eine solide Mehrheit. Gemeinsam mit dem Verband konnten wir im Revisionsprozess gute Überzeugungsarbeit leisten, so dass mit dem neuen Gesetz eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Hafent-

infrastrukturen möglich wird sowie Umschlagsanlagen grüner Logistikketten und ein Umbau der Rheinschiffe mit klimaneutralen Antrieben gefördert werden können. Wir bedanken uns bei allen politischen Vertreterinnen und Vertretern, die sich für die Rheinhäfen und die Schifffahrt eingesetzt haben.

Austausch und Kontakt auf **nationaler Bühne** konnten wir im vergangenen Jahr dank den Besuchen von Ständeratspräsidentin Eva Herzog und Nationalratspräsident Eric Nussbaumer intensiv pflegen. Sie loteten nicht nur das diplomatische Korps, sondern auch den Ständerat inklusive Bundesratsdelegation in die Rheinhäfen. Botschafter Paul Seger lud als Leiter der Schweizer ZKR-Delegation die niederländische Delegation zu einem Arbeitstreffen nach Basel ein, welches am Oberalp Pass ausklang. Und nicht zuletzt durften wir für eine Woche die europäischen ExpertInnen der River Information Services zu Gast haben. So waren die Schweizer Rheinhäfen auf dem nationalen und internationalen Rhein-Parkett sehr präsent.

Mittendrin und auf Kurs sind wir in der Digitalisierung und Modernisierung der **Berufsbefähigung**: In Birsfelden entsteht unser neues Schulungs- und Prüfungszentrum, welches ab April 2025 einen **Schiffssimulator** umfassen wird, der uns eine moderne und effiziente Aus- und Weiterbildung von nautischem Personal in der Schweiz erlaubt. Unsere Prüfungsbehörde wird ab diesem Jahr vollständig digital die theoretischen und auch praktischen Prüfungen abnehmen können. Im Ausbildungsverbund mit SPEDLOG-SWISS sind wir für den Schweizerischen Verband der Hafenwirtschaft und Schifffahrt (SVS) engagiert dabei, die digitale Lern- und Lehrplattform «time2learn» für die nautischen Berufe aufzubauen. Sie ermöglicht es, eine einheit-

liche und einfache Lernstruktur anzubieten, von der sowohl die Betriebe als auch die Lernenden ab diesem Jahr profitieren.

Auf Hochtouren laufen die Planungen für die Projekte der **Hafen- und Stadtentwicklung** in Basel-Stadt: Mittendrin sind wir hier im Vorprojekt für den neuen Hafenbahnhof entlang der Südquaistrasse. Die ersten vorbereitenden baulichen Massnahmen beginnen 2025. Mit dem erfolgreich durchgeführten Architekturwettbewerb zum Bau der neuen Hafenzentrale sind wir auf Kurs, den wichtigen Funktionen rund um Hafen- und Schifffahrtbetrieb sowie Hafenbahn ein in die Zukunft gerichtetes Zuhause zu schaffen.

Mittendrin sind wir in den vielen Fragen der **Energiewende**: Mit dem H₂-Hub Schweiz gehen wir den Fragen zum Aufbau eines Wasserstoff-Ökosystems weiter nach. Die Initiative ist zum Verein geworden und eng in den trinationalen Verband 3H₂ zur Entwicklung eines Wasserstoff-Kernetzes eingebunden. Seit letztem Jahr sind die Schweizerischen Rheinhäfen auch Teil der internationalen **RH2INE-Initiative**, die Wasserstoff als Antriebsenergie für eine klimaneutrale Binnenschifffahrt vorantreibt. Als Hafen wollen wir vorbereitet sein, wenn die ersten Schiffe mit Brennstoffzellen zu uns nach Basel kommen und dann Wasserstoff als Treibstoff benötigen.

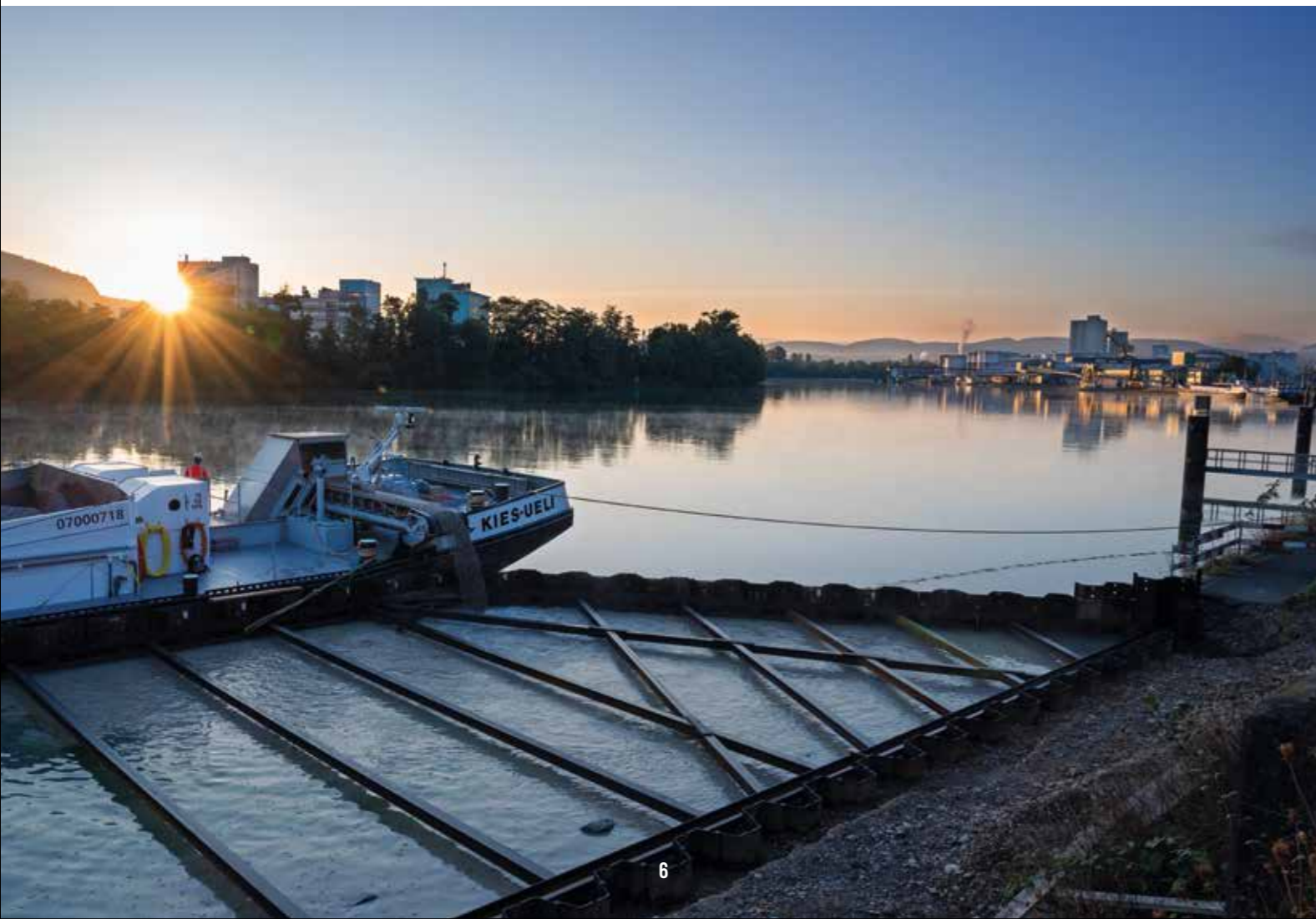
Viel – und immer mehr – grüner Strom wird im Hafen durch grosse Photovoltaik-Anlagen erzeugt. Die Anlage der **Rhenus Port Logistik** des neuen Multifunktionsterminals am Südquai ist mit 2,4 Mio. Kilowattstunden grüner Energie ein weiteres beeindruckendes Beispiel hierfür. Mit einem neuen Verein, dem **Port of Innovation**, sind wir dabei, die Möglichkeiten der gemeinsamen Energienutzung in einem Energieverbund für die Rheinhäfen auszuloten.

Mittendrin und auf Kurs sind wir auch bei der Einführung des **RPIS** als **Port Community System** in den Schweizerischen Rheinhäfen, um eine zentrale Informations- und Datenaustausch-Plattform für die Terminals, die Reeder, den Schweizer Zoll und uns als Hafenbehörde und Infrastrukturbetreiberin zu haben. Dieser grosse Meilenstein legt die Basis für viele weitere Entwicklungsschritte einer Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen, die heute zwischen den Stakeholdern Aufwand und analoge Abstimmung bedeutet. Die Vorreiterrolle, die wir als Hafen-Community dabei einnehmen, wird eine Signalwirkung auf die gesamte Rheinschiene und darüber hinaus haben.

All diese Entwicklungen und Projekte sind wichtige Elemente, um unser **Zielbild 2030+** zu er-

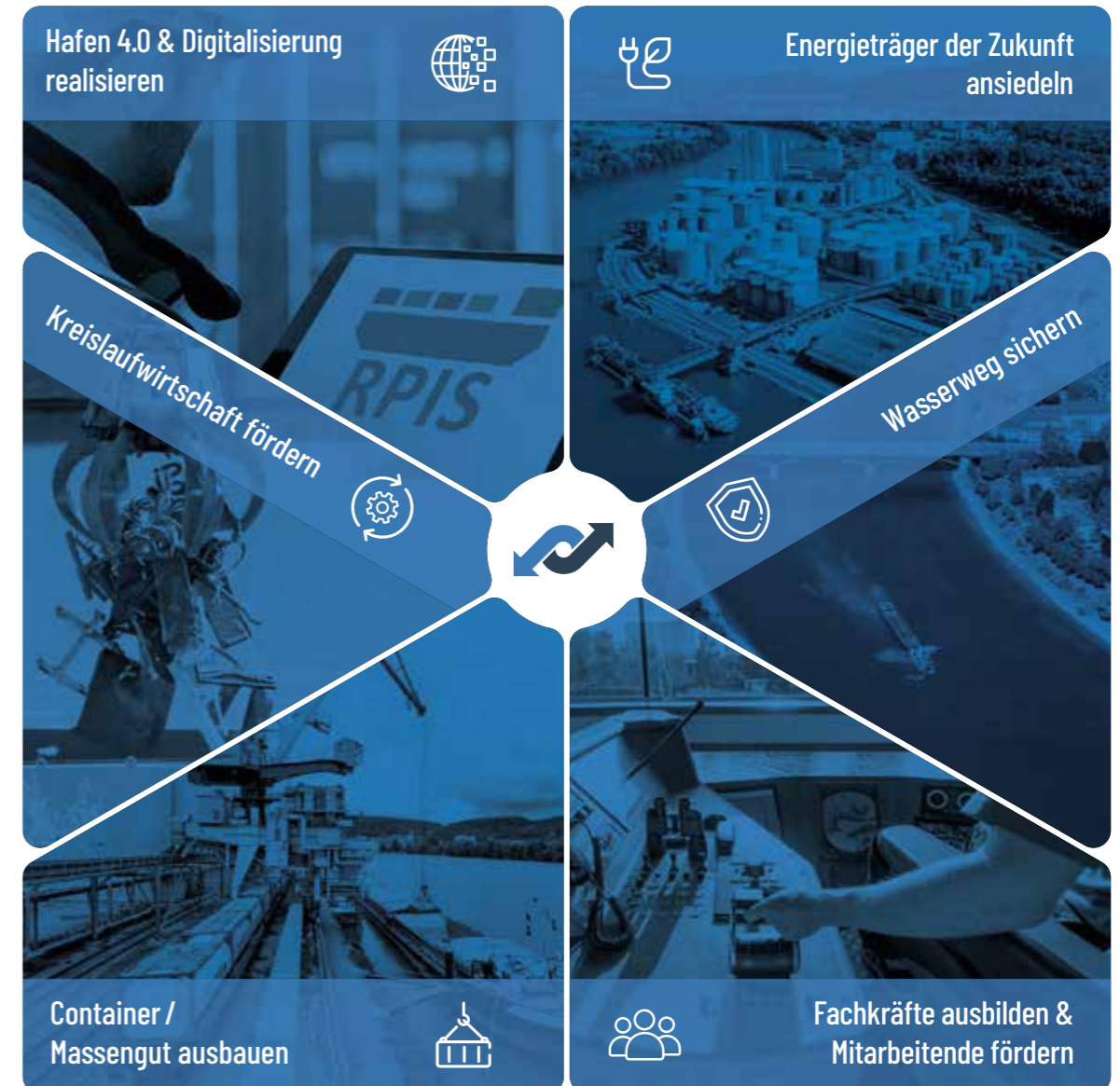
reichen. Und dies nicht irgendwie, sondern auf einem nachhaltigen Weg, der die Klimaziele der Kantone integriert. Wir nehmen in unseren Prozessen und Projekten daher stets das Thema **Nachhaltigkeit** auf und können in diesem Jahresbericht unsere erste **Treibhausgas-Bilanz** veröffentlichen.

Mittendrin im Hafen. Um die Rheinhäfen als nationalen Hub zur Vernetzung der Schweiz mit der Welt zu verbinden, sind die 21 Kilometer Rhein entscheidend. Und nur mit den Kooperationen und Partnerschaften mit Ihnen aus Politik, Verwaltung, Hafenwirtschaft und Schifffahrt sind wir mit unseren Zielen auf Kurs. Dafür bedanken wir uns bei Ihnen und unseren Mitarbeitenden herzlich!



ZIELBILD 2030+

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



KNOTENPUNKT GÜTERVERKEHRSKORRIDOR
ROTTERDAM-BASEL-GENUA | **10 %** ALLER SCHWEIZER IMPORTE
80 UNTERNEHMEN | **3000** ARBEITSPLÄTZE

100 032 TEU -7,9 % (2023)



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

33 128 TEU +105,5 % (2023)



BAHNSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

5 389 403 t +8,3 % (2023)



WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

3 562 547 t +18,3 % (2023)



BAHNSEITIGER GÜTERTRANSPORT

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

1 128 -10,2 % (2023)



ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

312 +5,7 % (2023)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

CHF **7 242 626** +1,1 % (2023)



BETRIEBSERGEBNIS

9 858 +32,4 % (2023)

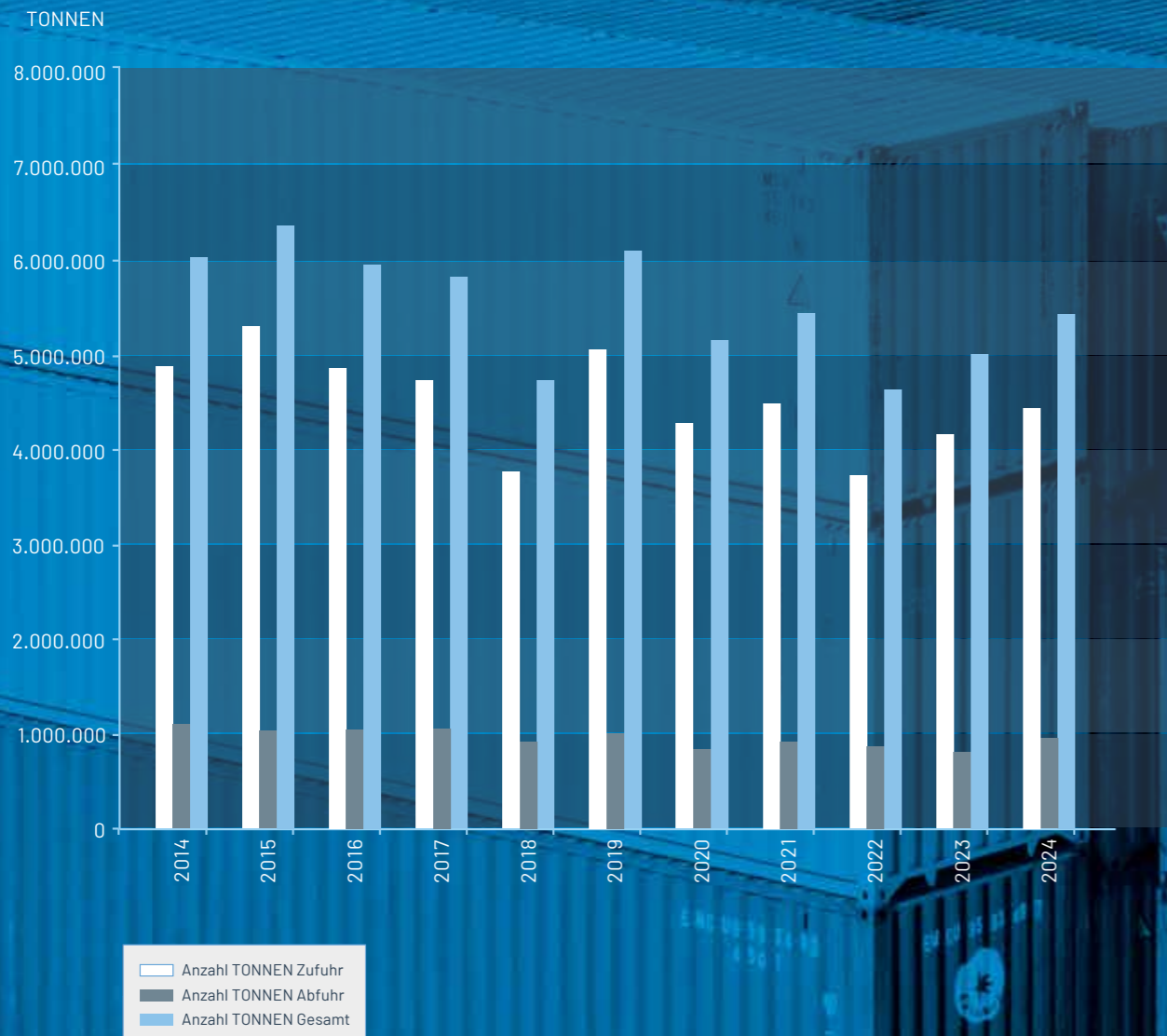


ANZAHL ZÜGE



GÜTERUMSCHLAG IN DEN RHEIN- HÄFEN STEIGT

GESAMTVERKEHR RHEINHAFEN AB 2014 IN TONNEN



Der **Jahresumschlag** in den **Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)** steigt 2024 auf rund **5,4 Mio. t** an. Dies entspricht einem **Umschlagsplus** von **8,3%** gegenüber dem Vorjahr. Zu diesem starken Jahresergebnis tragen vor allem die **Gütergruppen Mineralölprodukte** sowie **Güter der Kreislaufwirtschaft** bei. Bei den Vollcontainern stieg der Umschlag um 5%. In Folge laufender Erneuerungsmassnahmen reduzierten sich die Terminkapazitäten und damit der Umschlag von Leercontainern um 39%, wobei sich die Containerumschläge auf die Bahn verdoppelten. Insgesamt (Schiff & Bahn) wurden gegenüber dem Vorjahr 6,6% mehr Container umgeschlagen.

Mit **5,39 Mio. t Schiffsumschlag** haben die SRH 2024 die 5 Mio.-t-Marke deutlich übertroffen. Im Vorjahr wurde mit 4,97 Mio. t diese Marke knapp nicht erreicht. Insbesondere die **Mineralölprodukte** mit **2,64 Mio. t**, aber auch die Gütergruppe **Recyclingmaterialien** mit **530145 t** trugen zum guten Umschlagsergebnis bei.

Mit Blick auf die einzelnen Hafenstandorte ergibt sich in allen drei Arealen ein Umschlagsplus.

Am stärksten war das **Wachstum** mit **14,4%** im **Hafen Birsfelden**, aber auch der **Auhafen Muttenz** und der **Hafen Kleinhüningen** tragen mit **4,6% resp. 5,1%** zum gestiegenen Jahresumschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen bei.

Die Prognosen für 2025 sind mit verschiedenen globalen Unsicherheiten verbunden. Der Angriffskrieg von Russland in der Ukraine und der Krieg im Nahen Osten haben nach wie vor Einfluss auf den weltweiten Handel und somit auch auf die Binnenschifffahrt. Die **angekündigten Strafzölle** der **Vereinigten Staaten von Amerika** sorgen an den Märkten für grosse Verunsicherung. Gleichzeitig laufen die **Schweizer Exporte** über die Rheinhäfen auf einem **guten Niveau** und die **Importe** dürften 2025 mit einer **hohen Nachfrage** nach **Konsumgütern und Rohstoffen** ebenfalls **stabil bleiben**.

Sowohl Binnenschifffahrt als auch die Hafenwirtschaft sind für das kommende Jahr gut aufgestellt, um die Sicherstellung der wirtschaftlichen Landesversorgung der Schweiz zu gewährleisten.



VON NST/R ZU NST-2007



EIN SYSTEMWECHSEL IN DER DATENERHEBUNG

2024 haben die Schweizerischen Rheinhäfen bei der Erfassung der Gütergruppierungen auf den Standard NST-2007 umgestellt. Dieser Standard wurde von der EU entwickelt, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Auch das Bundesamt für Statistik und der Schweizer Zoll verwenden diese Nomenklatur. Das Kriterium, anhand dessen die Güter klassifiziert werden sollen, ist die wirtschaftliche Aktivität, aus welcher sie hervorgegangen sind, und nicht deren physische Beschaffenheit. Dies hat zur Folge, dass die Resultate nicht mehr direkt mit Vorjahreszahlen vergleichbar sind. Um den Vergleich zwischen den bisherigen und neuen Gruppen zu ermöglichen, finden Sie über den QR-Code den Link, um auf unserer Website zur Matrix und Übersichtstabelle zu gelangen, aus denen Sie die Aufschlüsselung entnehmen können.

MINERALÖLPRODUKTE WEITER ZUNEHMEND



Auch 2024 hat der Umschlag von Mineralölprodukten mit 2,64 Mio. t gegenüber dem Vorjahr (2,47 Mio. t) weiter zugelegt. Durch die temporäre Schliessung der Raffinerie in Cressier (NE) wurden im Frühjahr, speziell im Mai, sehr hohe Umschlagszahlen (über 300 000 t) erreicht. Der Gesamtumschlag bei den Mineralölprodukten nahm damit, über das ganze Jahr betrachtet, um 6,8 % zu.

CONTAINERUMSCHLAG INSGESAMT STEIGEND



Im Containerbereich erreichten die Rheinhafenterminals 2024 einen schiffsseitigen Umschlag von 100 032 TEU. Während die Umschlagszahlen von Vollcontainern um 5 % auf 80 190 TEU stiegen, sank der Umschlag von Leercontainern um 39 % auf 19 842 TEU. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Minus von 8 % beim wasserseitigen Umschlag. Viele Leercontainer wurden direkt an die Terminals ins grenznahe Ausland überführt, da Revisionsarbeiten und der Bau des neuen Multifunktionsterminals am Südquai die Krankapazität für den Containerumschlag reduziert haben. Durch einen neuen Kran am Nordquai wird die Kapazität ab Anfang 2026 wieder erhöht. Sehr erfreulich hat sich der Containerumschlag auf die Bahn entwickelt. Hier schlugen die Terminals in den Schweizerischen Rheinhäfen 33 128 TEU um. Dies entspricht einer Verdoppelung gegenüber 2023 mit 16 120 TEU bahnseitigen Umschlägen. Insgesamt wurden so 2024 auf Schiff und Bahn 133 160 TEU umgeschlagen (+6,6 %).



TROCKENGÜTER IM AUFWIND



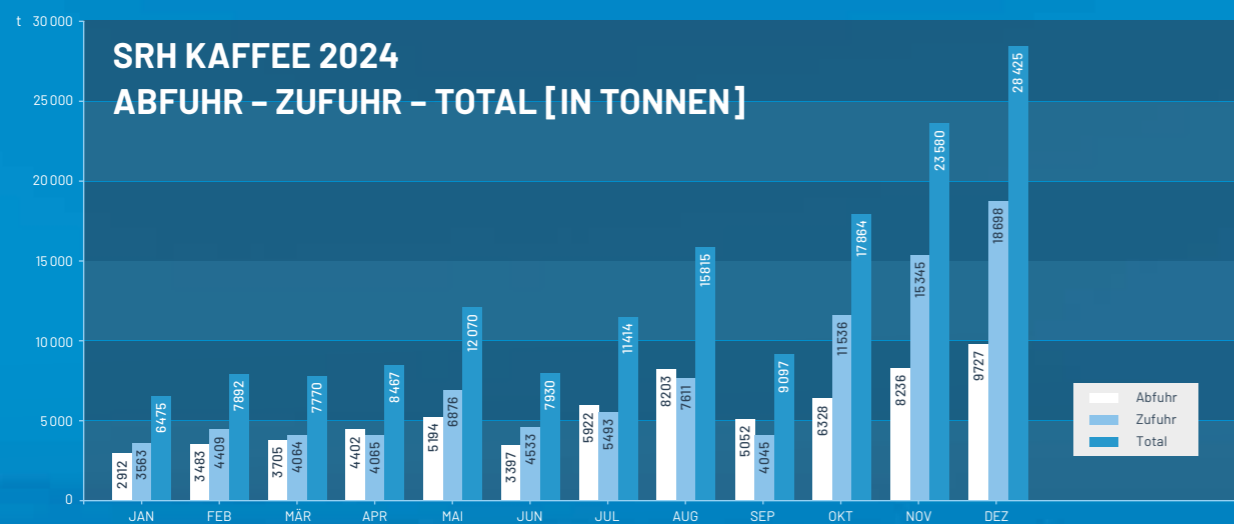
Die Trockengüter, insbesondere die bereits erwähnte Gütergruppe Recyclingmaterial (+23,0 %), aber auch die Nahrungs- und Futtermittel (+16,6 %), Agrarprodukte (+35,9 %), Metallerzeugnisse (+8,0 %) und der Umschlag von Steinen und Erden (+2,3 %) entwickelten sich positiv. Im Bereich Recycling lagen die Bodenaushubmengen auf Vorjahresniveau, während die Schrottmengen im Export vor allem im letzten Quartal 2024 deutlich anstiegen. Dies ist auf die vorübergehende Schliessung der Stahlwerke in der Schweiz zurückzuführen. Im Getreidebereich war die Auslastung auf einem guten Niveau bei einer gleichzeitigen Zunahme der Importmengen. Grund dafür ist die schlechte Inlandernte 2024, welche sich auch auf das erste Halbjahr 2025 auswirken wird.

EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN

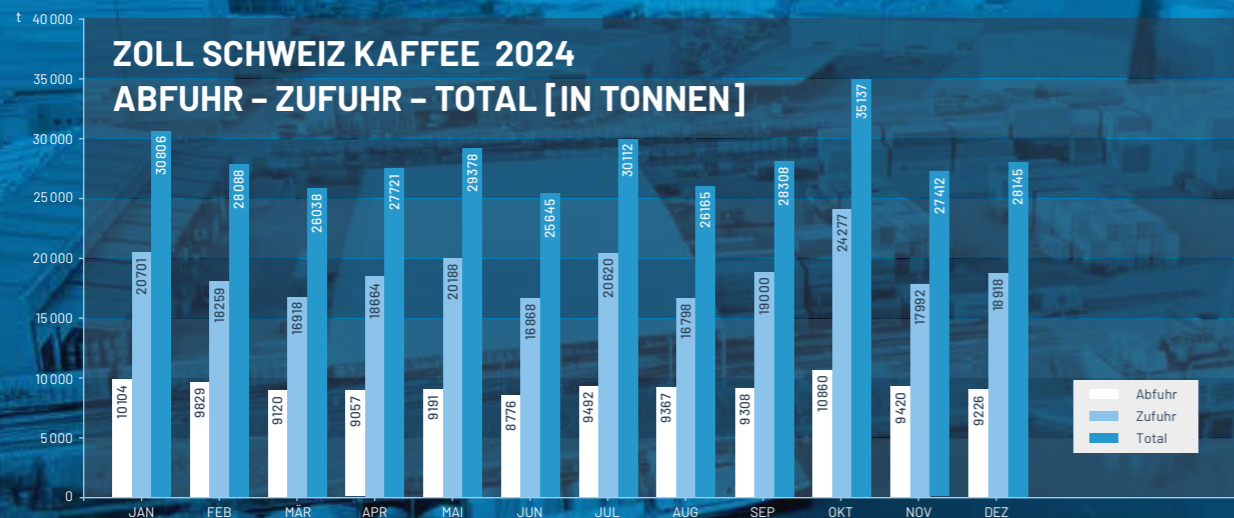
	2024	2023	+/- VJ %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	200 129	147 226	+ 35,9
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	11 617	21 868	- 46,9
Steine und Erden	578 424	565 554	+ 2,3
Nahrungs- und Genussmittel	433 884	372 023	+ 16,6
Textilien und Bekleidung	11 224	12 621	- 11,1
Holz-, Kork- und Flechtwaren; Papier und Karton	17 393	17 432	- 0,2
Mineralölerzeugnisse	2 642 018	2 474 515	+ 6,8
Chemische Erzeugnisse, Gummi und Kunststoffwaren	328 822	295 947	+ 11,1
Mineralerzeugnisse (u. a. Glas, Zement, Baumaterial)	21 306	17 319	+ 23,0
Metallerzeugnisse (u. a. Eisen, Stahl)	261 274	241 952	+ 8,0
Fahrzeuge, Maschinen und übrige Güter	114 326	115 076	- 0,7
Recyclingmaterial und Abfälle	530 144	429 956	+ 23,3
Geräte und Material für Güterbeförderung	202 607	218 146	- 7,1
Sammel-, Umzugs- und sonstige Güter	36 235	44 637	- 18,8
Total	5 389 403	4 974 272	+ 8,3

VIEL KAFFEE FÜR EIN KLEINES LAND

Die Schweiz ist Weltmeisterin im Kaffeerösten. Kein Land der Welt verarbeitet so viele Kaffeebohnen wie die Eidgenossenschaft. Das schlägt sich auch in den Umschlagszahlen der Schweizerischen Rheinhäfen nieder. Ab Oktober 2024 erfolgt mit dem Start der Bahn-Pendelverkehre vom Birsfelder Hafen in die Romandie der Birsterminal AG ein massiver Zuwachs in der Statistik.



Die Statistik des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), ehemals Eidgenössische Zollverwaltung, zeigt für den gleichen Zeitraum eine fast ausgeglichene Verteilung über alle Monate. Allerdings kann die Umschlagsmenge des Schweizer Zolls nicht 1:1 ins Verhältnis gesetzt werden, weil in der Statistik der SRH auch Mehrfachumschläge verschiedener Verkehrsträger kumuliert werden.



KAFFEE FRISCH AB HAFEN

Wenn es im Osten von Basel frühmorgens nach frischem Kaffee riecht, ist das keine Einbildung. Vielmehr ist es ein Zeichen dafür, dass im **Hafen von Birsfelden** nicht nur **Kaffee** umgeschlagen, sondern auch verarbeitet wird. Seit 1932 röstet Bertschi-Café Bohnen aus aller Welt und versorgt die Region mit frischem, hochwertigem Kaffee. Dass die **Schweiz** heute der **weltgrösste Kaffee-Exporteur** ist, liegt aber vor allem daran, dass hinter den grossen Röstereien der Schweiz eine **ausgeklügelte Logistikkette** für einen reibungslosen «Durchfluss» der Kaffeebohnen sorgt – und das immer viel nachhaltiger auf Schiff und Bahn.

Wohl auch deswegen hat die Delica ihre Kaffeeproduktion auf dem Hafengebiet von Birsfelden angesiedelt. Rund **97 Prozent** aller Kaffeetransporte zur Migros-Rösterei erfolgen nämlich auf dem Rhein. Die Migros verarbeitet heute jährlich etwa **16 500 Tonnen** Kaffeebohnen in den hochmodernen Produktionsanlagen der Tochterfirma Delica in Birsfelden. Ein grosser Teil davon kommt in die beliebten Kapseln für Kaffeeautomaten. Diese werden für die Schweiz direkt ab Birsfelden

mit der Bahn ans Migros-Verteilzentrum in Suhr (AG) zugestellt. Von dort erfolgt der Weitertransport in die regionalen Verteilzentren via Schiene.

Mit der neuen, **trimodalen Umschlagshalle W7** ergänzt nun die **Birsterminal AG** ihr Angebot im Birsfelder Hafen seit **Oktober 2024** mit weiteren Kapazitäten, welche den **Coffee-Cluster** weiter anwachsen lassen. So werden für einen Grosskunden täglich zwei rundlaufende Zugkompositionen Birsfelden – Romandie umgeschlagen. Das heisst rund **1000 Paletten pro Tag vom Zug** ab der Romandie direkt in die Container, die dann auf dem Rhein und per Bahn via Seehafen nach Übersee abgeführt werden. Zurück in die Romandie zu den Röstereien fahren die Züge mit dem ebenfalls auf Rhein und Bahn importierten «grünen» Kaffee sowie dem notwendigen Verpackungsmaterial. Dieses effiziente Konzept wird dank einem direkten, überdachten Güterumschlag von Schiff auf Bahn und umgekehrt ermöglicht. Das reduziert den LKW-Verkehr bereits heute um mindestens **3 000 Fahrten** jährlich. Ein Modell, das hoffentlich in der Zukunft noch mehr Schule machen wird.



GREEN PORT OF SWITZERLAND

ANFORDERUNGEN AN DIE NACHHALTIGKEIT

Das **Zielbild 2030+** legt, zusammen mit der Eignerstrategie der Kantone, Auftrag und Ziele der Nachhaltigkeit für die Schweizerischen Rheinhäfen fest. Auf dieser Grundlage sind die Schweizerischen Rheinhäfen in ihrer gesamten betrieblichen Tätigkeit der **Nachhaltigkeit** verpflichtet, welche über die Unternehmung hinaus auf den Hafen als **Ökosystem** Einfluss nimmt. Dies beinhaltet ökologische, ökonomische und soziale Aspekte.

Unser Beitrag als Rheinhafen spielt dabei eine wichtige Rolle auf unterschiedlichen Ebenen. Angefangen bei der Bereitstellung von **Infrastruktur**, die sich durch ein umweltschonendes Bauen und einer geplanten, möglichst langlebigen Nutzung auszeichnet. Die sich weiter mit einer optimalen Ausnutzung der Verhältnisse, kurzen Wegen und effizienten, trimodalen Umschlagsmöglichkeiten hervortut. Die den eigenen Energieeinsatz minimiert und den Einsatz von neuen, nachhaltigen Energieträgern fördert und so gemeinsam mit der Vernetzung der multimodalen Verkehrsketten auf die **Reduzierung von CO₂-Emissionen** einwirken kann.

Die SRH sind den klima- und energiepolitischen Zielen der **Trägerkantone** verpflichtet. An unseren

Standorten sorgen wir dafür, dass die eigenen betrieblichen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 netto-null erreichen, wobei die Ziele beim Schiffsbetrieb aufgrund seiner langen Investitionszyklen auf einen längeren Horizont ausgerichtet sind. Mit den Hafenfirmen wollen wir ein Konzept für einen landseitig **CO₂-neutralen Hafenbetrieb** bis zum Jahr 2037 entwickeln.

Nicht zuletzt wird auch aktiv die Natur und Biodiversität auf dem Hafeneareal bei den Entwicklungen berücksichtigt. Obwohl es auf den ersten Blick nicht ersichtlich ist, sind bereits heute viele Flächen im Hafengebiet wertvolle Standorte und Vernetzungsachsen für **Flora und Fauna**, die es im Miteinander von Hafenumschlag und Naturschutz in Einklang zu bringen gilt.

NACHHALTIGKEIT SICHTBAR MACHEN

In unseren Entwicklungsprozessen und Projekten zum **Zielbild 2030+** integrieren wir diese Themen der **Nachhaltigkeit**. Um die Anforderungen an die Nachhaltigkeit sichtbar zu machen und ins Nachhaltigkeitsmanagements einfließen zu lassen, verankern wir unsere Anforderungen an fünf der bekannten **Sustainable Development Goals (SDG)** der **United Nations (UN)**, bei denen die Rheinhäfen massgeblich Einfluss nehmen können. Sie spiegeln den Wirkungskomplex wider, den wir als Hafen mitgestalten können, und stellen das «WIE» zur Erreichung unserer Ziele dar:



Industrie, Innovation und Infrastruktur

Wir fördern die ökologischen, multimodalen Logistikketten zur Vernetzung der Schweiz mit der Welt. Das Planen und Bauen unserer Infrastruktur orientiert sich dabei an den Standards des Netzwerks Nachhaltiges Bauen Schweiz. Dazu gehört auch die Digitalisierung, welche von uns innovativ weiterentwickelt wird.



Klimaschutz

Wir reduzieren als Unternehmen unsere eigenen CO₂-Emissionen hin zu den Netto-Null-Zielen der Eigner Kantone und treiben die vollständige Dekarbonisierung der Häfen als Wirtschaftsstandort voran.



Saubere Energien

Wir bieten den Energieträgern der Zukunft einen sicheren Hafen als Plattform für die Lagerung und Verteilung. Dies berücksichtigt den Import von grüner, klimaneutraler Energie und den Ausbau von erneuerbaren Energien an den Hafenstandorten.



Arbeitsgebiete der Zukunft

Wir fördern die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für die Rheinschiffahrt sowie die Hafenwirtschaft. Fortschrittliche Lösungen in der Arbeitswelt, insbesondere bei der Automatisierung, Digitalisierung und bei den Folgen des Klimawandels, lassen wir in die Hafentwicklung einfließen.



Partnerschaften zur Erreichung der Ziele

Wir arbeiten mit der regionalen Hafenwirtschaft sowie lokalen und internationalen PartnerInnen zusammen, um die Ziele der Dekarbonisierung und die nachhaltige Weiterentwicklung der Hafengebiete zu erreichen. Durch unsere aktive Mitarbeit in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) treiben wir die Umsetzung der Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschiffahrt voran¹.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/12090000-de.html>

Um die Integration dieser Nachhaltigkeitsanforderungen zur Erreichung unseres **Zielbilds 2030+** in unseren Projekten und dem täglichen Handeln sichtbar zu machen, werden wir diese **fünf SDG-Symbole** bei der Berichterstattung und Kommunikation von Projekten der SRH und der Hafenwirtschaft nutzen.



GREENHOUSE GAS PROTOCOL

Das **GHG Protocol** ist eine private transnationale Standardreihe zur **Bilanzierung von Treibhausgasemissionen** und zum **dazugehörigen Berichtswesen für Unternehmen** und zunehmend für den **öffentlichen Bereich**. Die Emissionskategorien heissen **«Scopes»** und definieren sich wie folgt:

Scope 1

Emissionen aus Quellen, die sich direkt im Besitz oder Geltungsbereich eines Unternehmens befinden (z. B. Betrieb von eigenen Maschinen, Heizung oder Fuhrpark).

Scope 2

Emissionen aus der Nutzung von Energie, die ein Unternehmen einkauft (z. B. Stromverbrauch, Wärme, Kühlung etc.). Erzeugt das Unternehmen die genutzte elektrische Energie selbst, dann wird dieser Strom nicht als Scope 2 bilanziert, sondern Scope 1 zugerechnet.

Scope 3

Emissionen, die aus Aktivitäten resultieren, die nicht direkt zum Unternehmen gehören (z. B. Geschäftsreisen, Abfallmanagement etc.).

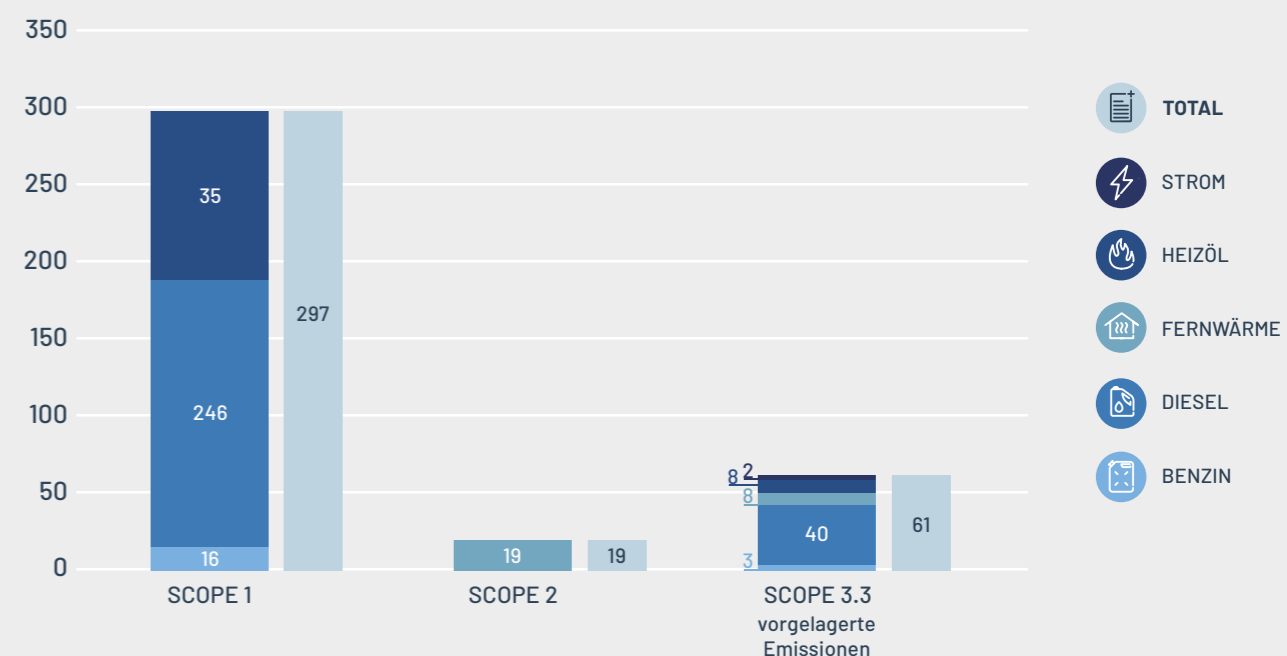
Bei der Berichterstattung im Rahmen des GHG Protocol müssen die Scope-1- und -2-Emissionen bilanziert werden. Die Bilanzierung der Scope-3-Emissionen ist optional. Um die Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase zu vergleichen, werden die verschiedenen Treibhausgase wie Kohlendioxid, Methan, Lachgas, Fluorkohlenwasserstoffe etc. in CO₂-Äquivalente umgerechnet und in der Masseinheit CO₂eq angegeben.

KONKRETE SCHRITTE: ERSTE TREIBHAUSGASBILANZIERUNG

Mit den **klima- und energiepolitischen Zielen** der **Trägerkantone** und den abgeleiteten Zielen in der Eignerstrategie streben die SRH eine vollständige Reduktion ihrer **CO₂-Emissionen** bis zum Jahr 2030 an. Über einen längeren Horizont wird der Schiffsbetrieb betrachtet, bei dem noch nicht endgültig klar ist, in welche technologische Richtung die neuen Antriebe führen werden.

Gleichwohl: Auch hier werden vorhandene Möglichkeiten mit Treibstoffen aus Biomasse für eine rasche Reduktion gesucht. Startschuss für das Vorhaben zur Erreichung der **Netto-Null-Ziele** ist die vorliegende erste Treibhausgasbilanzierung für das Jahr 2023 nach dem GHG Protocol.

ÜBERSICHT EMISSIONEN NACH SCOPES, SRH 2023



Übersicht Emissionen Energieträger nach Scopes in tCO₂eq. Quelle: intep

MASSNAHMEN IN DER PRAXIS (SCOPE 1 UND 2)

Mit Hilfe eines **Absenkpfades** werden nun die insgesamt **297 tCO₂-Äquivalente (tCO₂eq)** (davon sind 230 tCO₂eq dem Schiffsbetrieb zuzuschreiben) auf ein Minimum reduziert. Die zentralen Handlungsfelder und Reduktionsmassnahmen wurden dafür identifiziert. Sie zeigen sich vor allem im Ersatz fossiler Energieträger beim Fuhrpark und der Wärmeerzeugung bei den Gebäuden

bzw. in der entsprechenden Elektrifizierung der Flotte oder Anlagen und der Umstellung auf klimaneutrale Energieträger.

Mit der Umsetzung aller Massnahmen ergibt sich ein **CO₂-Einsparungspotenzial** von **98,5 % im Scope 1** (inklusive Schiffsbetrieb) und **54,5 % im Scope 2**.



AUSBLICK SCOPE 3

Während sich die Massnahmen beim Energieverbrauch oder der Erzeugung sehr direkt messen lassen, sind die **Scope-3-Emissionen** komplex und schwieriger zu ermitteln, da sie durch Dritte erfolgen – aber deswegen nicht weniger wichtig sind. Die Scope-3-Emissionen der Schweizerischen Rheinhäfen beschränken sich hauptsächlich auf die **Beschaffung und Investitionen der Infrastruktur**. Ebenso ins Gewicht fallen **Betriebsabfälle, Geschäftsreisen, Pendlermobilität** und **Emissionen aus dem Energieverbrauch**

in vermieteten Liegenschaften. Durch neue Investitionen in die Dekarbonisierung werden auch die bezogenen Leistungen und ausgelösten Aktivitäten von Dritten sukzessive sinken. Die Methodik und Aufbereitung der Scope-3-Emissionen werden in den folgenden Jahren mit der Hafenvirtschaft abgestimmt. Im Fokus für die kommenden zwei Jahre steht eine konsolidierte Bilanzierung der Hafenvirtschaft mit Blick auf die Scope-1- und -2-Emissionen und ein daraus abgeleiteter gemeinsamer Absenkpfad.

ERFOLGSSTORY: STROMPRODUKTION IM HAFEN

Mit einer **Gesamtfläche von über 1 km² über alle drei Standorte** weisen die SRH ein enormes Potenzial zur eigenen **Energieerzeugung durch Solaranlagen** auf. Bereits heute verfügt das gesamte Hafengebiet über 4,5 Hektar PV-Panels und produziert damit rund **7,5 GWh Strom pro Jahr**. Damit wird nicht nur die Eigenversorgung gefördert, sondern ein massgeblicher **Beitrag zum Netto-Null-Ziel der Trägerkantone** geleistet. Aus Sicht der SRH befinden sich die Hafengebiete in einer Vorreiterrolle bei der Nutzung erneuerbarer Energien. Die Installationen von sauberen Energiequellen schon die Umwelt und schafft wirtschaftliche Vorteile für die ganze Region.

Die Stromproduktion allein ist schon ein Erfolg. Weitergedacht soll der in den Hafengebieten produzierte **grüne Strom** auch vor Ort in den Häfen

gemeinsam genutzt, Überschüsse gespeichert und verteilt werden. Hierfür sind die Schweizerischen Rheinhäfen mit Partnern aus der Energiebranche, der Hafenvirtschaft und den IWB am Aufbau einer Kooperation unter dem Namen **«Port of Innovation»**. Neben dem zentralen Element der gemeinsamen Energienutzung stehen auch Themen zur Anpassung an den Klimawandel auf der Agenda. Die SRH sehen sich als Enabler, um die Hafengebiete gesamthaft nachhaltig weiterzuentwickeln.

Zusammen mit der OST – Ostschweizer Fachhochschule werden aktuell Lösungen für ein vernetztes Energiesystem für einen möglichst autarken Hafen erarbeitet. Dabei wird auf die maximale Ausnutzung der generierten erneuerbaren Energien auf dem eigenen Gelände gesetzt.

WEITERE ENGAGEMENTS IM ZEICHEN DER NACHHALTIGKEIT



RH2INE

Die Initiative RH2INE unterstützt eine grenzüberschreitende Wasserstoff-Infrastruktur entlang des Rhein-Alpen-Korridors für einen klimaneutralen Güterverkehr mit Strahlwirkung auf ganz Europa. Sie entwickelt die notwendigen Rahmenbedingungen und die Infrastruktur für den Einsatz von Wasserstoff im Binnenverkehr.

Trinationale Wasserstoff Initiative 3H₂

3H₂ initiiert Projekte zum Aufbau einer grenzüberschreitenden nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft im Dreiländereck Frankreich-Schweiz-Deutschland. Dazu vernetzen wir unsere Partner aus der industriellen Energiewirtschaft mit der Fachkompetenz der Wissenschaft und Forschung sowie den kommunalen Gebietskörperschaften.

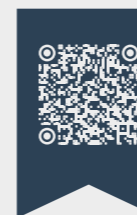
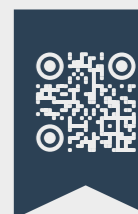


RHYNE-UP

Das Fördervorhaben RHYNE-UP eröffnet Unternehmen die Möglichkeit, an einem starken Konsortium teilzunehmen und Zugang zu staatlichen Fördergeldern sowie innovativer Forschung und Entwicklung zu erhalten. Entlang der Rheinebene von Mannheim bis Basel soll in Kooperation mit zahlreichen Unternehmen und Forschungseinrichtungen eine einzigartige Wasserstoff-Infrastruktur aufgebaut werden.

H₂-HUB Schweiz

Der Verein H₂-HUB Schweiz will die Region Basel als schweizweite Wasserstoff-Drehscheibe etablieren und die Produktion und Anwendung von grünem Wasserstoff fördern. Damit wollen die Gründungsmitglieder einen Beitrag leisten, mit dem die Schweiz klimaneutral und sicher mit Energie versorgt wird.



CRANE

Eine Allianz der Häfen am Oberrhein, um dem Klimawandel zu begegnen. Das Projekt CRANE (Climate Resilience and Adaptation for upper rhiNE ports) untersucht die Auswirkungen des Klimawandels auf die rheinische Binnenschifffahrt sowie Hafenvirtschaft und erarbeitet Empfehlungen für Anpassungsmassnahmen.

Port of Innovation

Im Hafen-Reallabor werden durch Tests und Projekte nachhaltige Lösungen erforscht, um den Hafenbetrieb klimafreundlicher zu gestalten. Ziel ist es, eine nachhaltige Blaupause für Häfen und Industrieareale zu schaffen und gleichzeitig Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu vereinen.





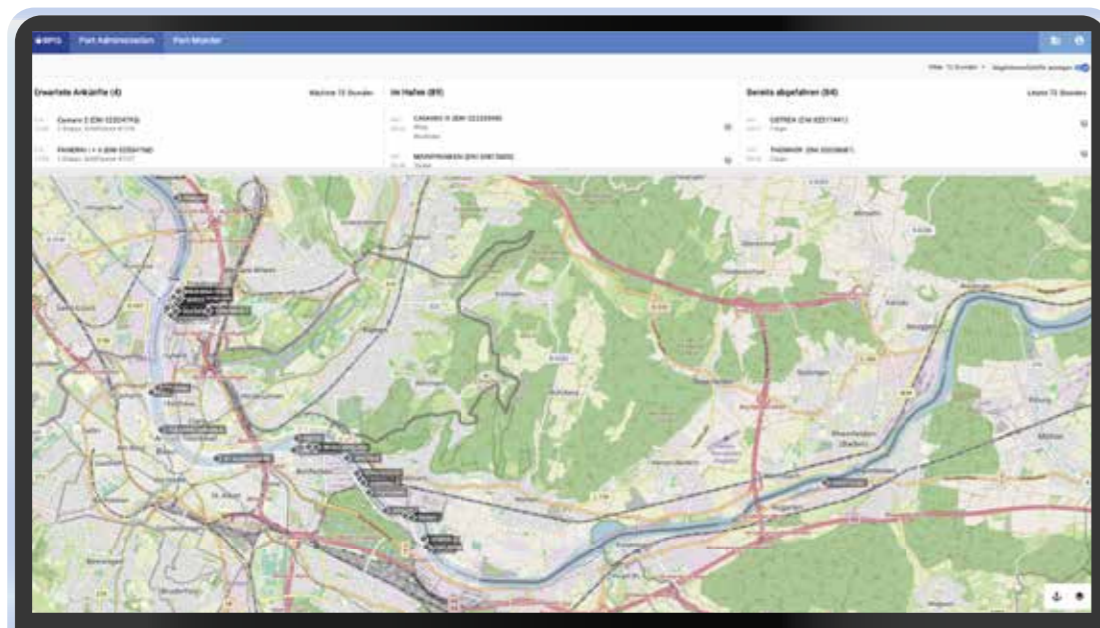
RPIS NIMMT FAHRT AUF

In der **zweiten Jahreshälfte 2024** wurde hinter den Kulissen alles bereitgestellt, damit **RPIS (RiverPorts Planning and Information System)** ab **2025** als obligatorisches **Port Community System (PCS)** für alle Umschlagbetriebe und Reedereien verpflichtend zum Einsatz kommen kann. Durch die konsequente Digitalisierung der Kommunikations- und Informationsflüsse werden die Prozesse in den Häfen vereinfacht, die Abwicklung des Schiffsverkehrs effizienter gestaltet und die Zusammenarbeit entlang der gesamten Logistikkette optimiert.

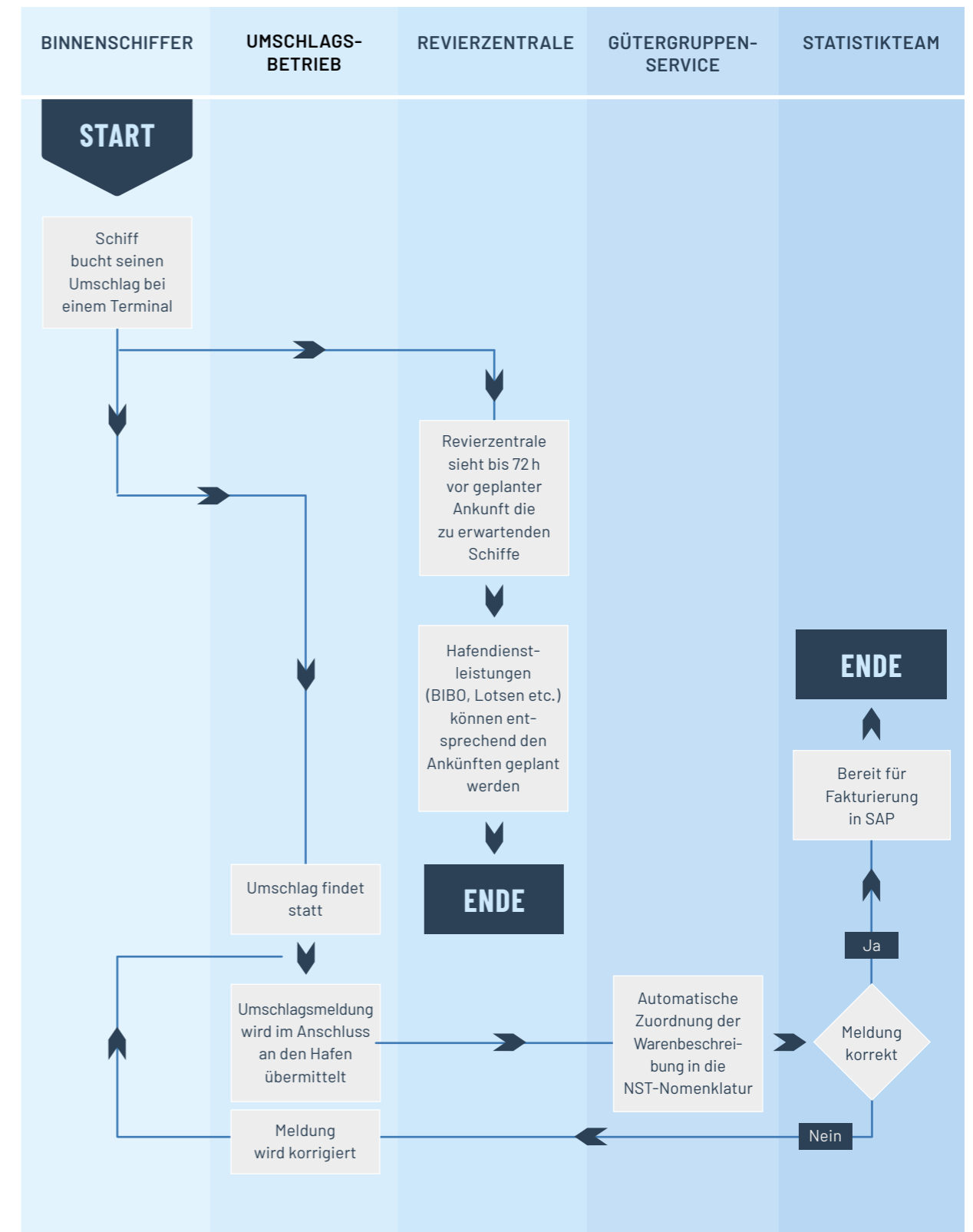
Zusätzlich wird im Verlaufe des Jahres 2025 das **Zollmodul von RPIS** den Dienst aufnehmen und die Transportanmeldungen der Waren im Grenzverkehr **CH-EU** vom Verkehrsträger Wasser an den Schweizer Zoll übermitteln. Ähnlich dem **PortMonitor** für den Hafenmeister zeigt der **Zoll-Monitor** den Einsatzkräften die aktuelle Position

sowie den Ankunftszeitpunkt der in den nächsten 72 Stunden einlaufenden Schiffe an.

Im **Oktober 2024** wurden an einer **Informationsveranstaltung von RheinPorts im Hafenumuseum Basel** das Roll-out erklärt und alle Fragen beantwortet. Während in **Basel** nun die Schulungen in den Betrieben auf Hochtouren laufen, steht in **Duisburg** ein weiterer Hafen am Start zur Einführung und sieht einem bedeutenden **Digitalisierungsschub** entgegen. Auch **Duisport** hat entschieden, **RPIS** in der **zweiten Jahreshälfte 2025** als verpflichtendes Portal zur Meldung der Umschlagszahlen und zur Anmeldung der Binnenschiffe einzuführen. Beide Häfen sind überzeugt, dass die zukunftsorientierte und digitale Infrastruktur die Effizienz in den Informationsketten von Binnenschifffahrt und Häfen entscheidend steigern wird.



RPIS-PROZESS SCHIFFSANMELDUNG BIS ABRECHNUNG HAFEN BASEL





KLEINHÜNINGEN

EINE HAFENZENTRALE ENTSTEHT

Die Revierzentrale Basel überwacht in ihrer Kernfunktion den Rheinabschnitt von Rheinfelden bis Kleinkembs und ist damit ein zentrales Element für den Schifffahrts- und Hafenbetrieb des Schweizer Rheinabschnitts und für die Rheinhäfen. Neben den Kernfunktionen der Revierzentrale werden am heutigen Standort an der Hiltalingerstrasse die nautischen Leistungen der Schweizerischen Rheinhäfen organisiert und vorgehalten, welche unter anderem die Abfallentsorgung nach dem internationalen CDNI-Übereinkommen, Schleppen und Schieben mit dem SSB WILD MAA, Lotsendienstleistungen, das Liegeplatzmanagement der Hotelschifffahrt sowie Arbeiten rund um den Hafen- und Schiffsbetrieb beinhalten. Alle diese Funktionen sind heute auf engem Raum, teilweise in provisorischen Bürocontainern untergebracht. Nachdem die Rahmenbedingungen der Hafen- und Stadtentwicklung im Perimeter der Hiltalingerstrasse sich gefestigt hatten, konnten die SRH bereits im letzten Jahr vom geplanten Projektwettbewerb berichten. Dieser ist im Dezember 2024 erfolgreich abgeschlossen worden.

Gewonnen hat der Entwurf «VICE VERSA» der Buchner Bründler Architekten AG in Basel aufgrund seines überzeugenden Gesamtkonzeptes.

So hält der Jurybericht fest: «Insgesamt zeigt das Projekt «VICE VERSA» eine präzise Balance zwischen Funktionalität und architektonischem Ausdruck, eingebettet in eine durchdachte Materialität und eine realistische Erweiterbarkeit. Die klare Formensprache und der Fokus auf nachhaltige Bauweise machen es zu einem überzeugenden Entwurf, der sowohl in seiner aktuellen Ausführung als auch in seiner Weiterentwicklung Potenzial bietet.»

Eine grosse Herausforderung an die Hafenzentrale, die in der Zukunft vielen Funktionalitäten für den Hafenbetrieb ein Dach bieten muss, ist ein flexibles Konzept, das mit der modularen Struktur von «VICE VERSA» wohl am besten bedient wird. In der Hafenzentrale werden erstmals verschiedene Dienste an einem Ort vereint, die vorher über mehrere Standorte verteilt angesiedelt waren.

Wenn in der Zukunft die neue Hafenzentrale den Betrieb aufnimmt, werden wesentliche Synergien für Abläufe und eine wesentliche Effizienzsteigerung erwartet.

[SRH-Hafenprojekte → Jurybericht](#)



ZEITPLAN MEILENSTEINE HAFENZENTRALE KLEINHÜNINGEN





HAFENBAHN

EINE BRÜCKE HEBT AB.



Wenig spektakulär, aber trotzdem von enormer Bedeutung: Die letzte Etappe zur **Anhebung der Hafensbahnbrücke** über den Zufahrtskanal zum **Hafenbecken 2** konnte noch im **Dezember 2024 abgeschlossen** werden. Die Anhebung und Anpassung der Hafensbahnbrücke ist ein wichtiges Puzzleteil für die weitere Verdichtung der Schiffs- und Bahnverkehre am **Hafenbecken 2** – auch mit Perspektive auf das zukünftige **Hafenbecken 3**.

Zum Baubeginn mussten zuerst der **80-jährige Schiffahrtskanal** und die **alte Spundwand verstärkt** werden. Erst dann konnte mit der eigentlichen Arbeit an der Brücke selbst, der seitlichen **Verbreiterung**, der **Anhebung** sowie der **Optimierung der neuen Gleisanlage** zum Nordquai begonnen werden. Eine Anforderung an die Nachhaltigkeit war die Wiederverwendung des bestehenden **Brückenmittelteils**, der sogenannten **«Brückenplatte»**. Anstatt neu zu bauen,

konnte diese mit entsprechenden Modifikationen und Anpassungen für die neue Konstruktion weiterverwendet werden.

Neben dem nachhaltigen Baukonzept mit einer Reduktion von grauer Energie nimmt das Projekt **Rücksicht auf die Natur**, insbesondere auf die lichtempfindlichen Insekten. Rund um den Brückenkopf, über die Brücke selbst und entlang der Gleise entstehen **wertvolle Naturflächen**. So werden entsprechende Böden, Steinansammlungen, Büsche und weitere Unterschlupf angelegt, die speziell der stark gefährdeten Dreizahnturmschnecke sowie der Schlingnatter, der Wasserfledermaus und dem Eisvogel einen

naturnahen Raum mitten im Hafensreal bieten. Aber natürlich sind auch andere Tierarten aus dem Reich der Insekten, Reptilien und Vögel willkommen. Die Brückenanhebung **verbessert** somit nicht nur die **Vernetzung für Schiffsverkehr** und **Bahnbetrieb**, sondern wertet auch die Flächen rundherum für die Natur auf.

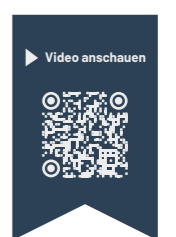
NÄCHSTE SCHRITTE

Vor der offiziellen Einweihung, die für **Mai 2025** geplant ist, muss noch unter anderem die **Betonierung der Anschlüsse des Mittelteils** der Brückenplatte erfolgen, der Unterbau des neuen Dienstweges fertiggestellt sowie die Werkleitungen finalisiert werden.




ZIELE ERREICHT

Wofür der ganze Aufwand? Die Anhebung und Neugestaltung der Hafensbahnbrücke **verbessert die Erreichbarkeit des Hafenbeckens 2** wesentlich. So können z. B. Containerschiffe das Hafenbecken 2 auch mit sogenannten High-Cube-Containern (1 Fuss höher als normale Transportcontainer) erreichen, wozu früher zum Teil eine Lage abgeladen wurde. Die Gleisanlage mit neuen, weiteren Kurvenradien, welche **weniger verschleissen und den Lärm minimieren**, ist ebenfalls ein grosser Fortschritt. Zu guter Letzt werden die verschiedenen **Umgebungsflächen besser vernetzt** und die **Wechselwirkungen der Natur gefördert**.



KLEINHÜNINGEN

«REVIERZENTRALE, BITTE KOMMEN!»

 Für alle Schiffe, die auf dem Rhein Richtung Schweiz fahren, ist die **Revierzentrale** ein Empfangskomitee im doppelten Sinn. Das zweistöckige, heute vom **Denkmalschutz** inventarisierte Türmchen von **1942** ist das erste Gebäude auf Schweizer Boden und **überwacht den Schiffsverkehr flussauf- und -abwärts**.

Um den Anforderungen des digitalen Zeitalters nachzukommen, wurde der **Ersatz der Kommunikationsanlage** ausgeschrieben. Nach einer kurzen **Sanierung**, die im **Sommer 2024** begann, konnte die neu eingerichtete Revierzentrale schon **Mitte November** wieder in Betrieb genommen werden. Neben einer neuen **Leitstellenkonsole** aus den Niederlanden mit einer integrierten Monitorwand für den Arbeitsplatz 1 wurde vor allem in die

Funk- und Telekomanlage investiert, die nun das **Reviernetz** von Märkt/DE bis Rheinfelden optimal abdecken kann. Speziell auf die Bedürfnisse der Schweizerischen Rheinhäfen zugeschnitten, gilt die technische Umsetzung heute wohl europaweit als **Nonplusultra**.

Mit der Erneuerung des Arbeitsplatzes 1 konnte die neue Kommunikationsanlage auch auf den Arbeitsplatz 2 ausgeweitet werden, der nun in verschiedenen Rollen genutzt werden kann. Völlig «abgekoppelt» bei einem Notfall oder teilweise zur Unterstützung – allen Szenarien für die Sicherheit der Schifffahrt wurde Rechnung getragen und machen das unscheinbare Türmchen zu einem richtigen **Hightech-Tower**.






EREIGNIS- PLATTFORM BIRSFELDEN



SICHERHEIT GEHT VOR, EIN HAFEN FÜR ALLE FÄLLE

 Im **Masterplan Ufersanierung** aus dem **Jahr 2014** wurde bereits festgehalten, dass ein grosses Bedürfnis nach einer **Interventionszone für Rettungsfahrzeuge** seitens der Einsatzkräfte besteht. Damit soll der Feuerwehr, Sanität etc. oberhalb der Schleuse Birsfelden ein direkter Zugang zu den Schiffen ermöglicht werden. Als weiteres Bedürfnis wurde die Möglichkeit für **Unterhaltsarbeiten im Wasser und am Ufer** sowie des Materialumschlags direkt am Rhein aufgeführt.

Nach einer dreijährigen Planungs- und Bewilligungsphase startete **2024** das **Projekt «Ereignisplattform»** in die Ausführung. Als Fangedamm mit einer Spundwandumschliessung und einem Oberflächenbelag aus schwerlastfähigen Verbundsteinen konstruiert, ist diese Plattform auch für LKW bis 40 Tonnen befahrbar. Die bestehende **Zufahrtsrampe** musste verbreitert und einseitig mit einer Stützmauer begrenzt werden. Als integratives Element der Baumassnahmen



erfuhr der **Naturschutz** eine **weitgehende Rücksichtnahme**. Möglichst naturnah wurde der Mittelstreifen mit **Rasengitterwaben** gestaltet, die analog zur Uferböschung mit Magerwiese eingesät wurden. So wurde der Bewuchs der bestehenden Uferböschung im Februar abgeschält, die Grassoden auf Paletten zwischengelagert und über das ganze Jahr gepflegt und be-

wässert. Nach Abschluss der Plattformarbeiten wurden die Soden wieder an der Uferböschung eingebaut, um die **ursprünglich vorhandene Vegetation** so weit wie möglich **wiederherzustellen**. Diese Arbeiten wurden eng vom Naturschutzbeauftragten der Häfen Baselland, Dr. Heiner Lenzin, begleitet.



LEITUNGSERSATZ BIRSFELDEN

ERWEITERUNG UND ERNEUERUNG INFRASTRUKTUREN BERME HAFEN BIRSFELDEN

Mit dem **Gesamtprojekt Erweiterung und Erneuerung Infrastrukturen Berme Hafen Birsfelden** werden auf einer Strecke von **ca. 1,3 Kilometern** die **Trinkwasserleitung**, die zum Teil noch aus dem Jahr **1939** und den frühen 1950ern stammt, **ersetzt**, ein **Leerrohrblock erstellt**, neu eine **H2-Leitung** verlegt, **Fundamente** für eine **neue Gleisfeldbeleuchtung betoniert** und ein **Sicherheitszaun** erstellt. Mit der Ausführung der Arbeiten entlang des Rheinuferweges zwischen Swissterminal und Delica rheinabwärts konnte wie geplant im **August 2024** begonnen werden. Aufgrund der Komplexität des Gesamtprojektes haben die Bauherren – SRH, HBSAG, Gemeinde Birsfelden und IWB – sich in der Planungsphase für den konventionellen Grabenbau entschieden. Im offenen Graben können so auch «Altlasten» wie alte Leitungen, alte Fundamente etc. zurückgebaut werden.

Alle Arbeiten erfolgen unter laufendem Betrieb der Hafenfirmerien und der Hafenbahn, was eine

sehr gute Koordination zwischen allen Beteiligten erfordert. Da die Arbeiten entlang der ökologisch geschützten Uferböschung erfolgen, gilt ein **besonderes Augenmerk dem Naturschutz**, deshalb werden die Arbeiten vom Naturschutzbeauftragten der Häfen Baselland eng begleitet.

Die **Gesamtkosten** für alle Teilprojekte und Nebenprojekte belaufen sich auf rund **8,0 Mio. CHF**, der Anteil der SRH beträgt ca. 3,0 Mio. CHF (50 % Ersatz Trinkwasserleitung, 100 % Leerrohranlage und Sicherheitszaun), die Hafenbahn Schweiz AG trägt ca. 1,3 Mio. CHF für die Gleisfeldbeleuchtung.

Mit diesem Projekt wurden vorausschauend auch **zukünftige Anforderungen** der **SRH**, der **Hafenbahn** und der **Hafenfirmerien** mitgedacht, um notwendige bauliche Eingriffe in diesem Bereich, die aufgrund der Platzverhältnisse schon jetzt sehr schwierig sind, deutlich zu verringern.

Die Bauarbeiten dauern noch bis Ende 2025.



BAUPROJEKTE

AREALE, INFRASTRUKTUREN UND HAFENBAHN 2024

ABGESCHLOSSENE PROJEKTE

- Architektur-Wettbewerb Neubau Hafenzentrale
- Anhebung Hafenbahnbrücke über Zufahrtskanal Hafenbecken 2
- Liegeplatz BPG Westquai
- Instandstellung Uferböschung Rheinbord Klybeck/Kleinhüningen
- Landstrombezug für Liegeplätze FGS Klybeck
- Umstellung auf LED-Strassenbeleuchtung Auhafen in Etappen

PROJEKTE IN PLANUNG BZW. UMSETZUNG

- Hafenbecken 3, Schnittstellenplanung Nachbarprojekte
- Aufbau zentrale Infrastrukturdatenbank
- Realisation Neubau Hafenzentrale
- Landstrombezug für Liegeplätze GMS Ostquai
- Anpassungen von Markierung und Signalisation Kleinhüningen
- Ereignisplattform Hafen Birsfelden und Muttenz
- Erneuerung Löschwasserleitungsnetz Birsfelden, Nord und Zuleitung PW (Varo)
- Prüf- und Schulungszentrum Birsfelden
- Photovoltaik-Anlage und Heizungersatz Birsfelden Hafenstrasse 4
- Ausbau Zufahrt Hafen Birsfelden für Schwertransporte
- Ersatz Trinkwasserleitung Auhafen Muttenz (Vorprojekt)
- Photovoltaik-Anlage Bootsgarage Auhafen Muttenz

PROJEKTE MIT HAFENPARTNERN DER SRH


- Gesamtverkehrskonzept Kleinhüningen
- Planung neuer Hafenbahnhof Kleinhüningen (Kanton BS)
- Erneuerung Promenade Westquai (Start Vorprojekt)
- Sanierung Wasserleitung Südquai (IWB)
- Sanierung Wasserleitung Dienstweg HBSAG Auhafen
- Gesamtprojekt Erneuerung und Erweiterung Infrastruktur Berme Hafen Birsfelden





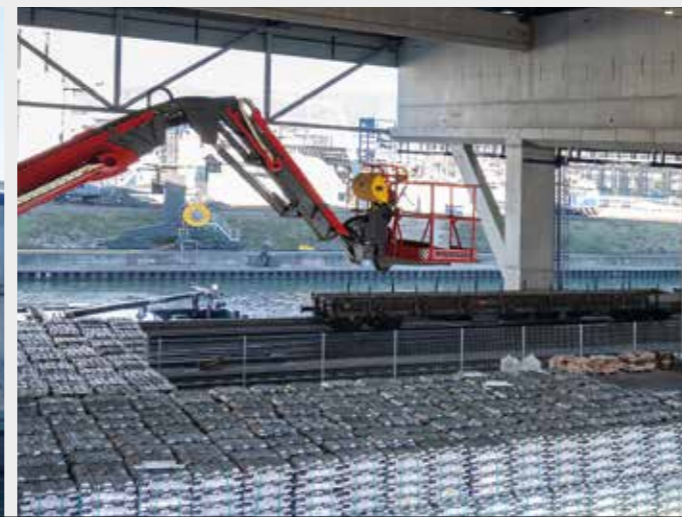
RHENUS TERMINAL

TERMINAL DER ZUKUNFT

 Mehr als eine Umschlagshalle: Der neue **Terminal 4** ist ein klares Bekenntnis der **Rhenus** für den **Standort Basel** und insbesondere den **Rheinhafen**. In Anwesenheit der Basler Regierung in Vertretung von Kaspar Sutter sowie vieler Kunden, Partnern und Mitarbeitenden konnte im Mai der neue Terminal 4 planmässig eingeweiht werden. Andreas Stöckli, CEO Rhenus Alpina AG, und Lukas Curschellas, Managing Director Rhenus Port, hoben die Bedeutung des neuen trimodalen Umschlagzentrums und die Nachhaltigkeit des Baus an sich hervor.

Fortschrittliche Technik und intelligente Lösungen unterstützen die **trimodale Auslegung** des Umschlagzentrums auf engstem Raum. Kurze Wege und **drei Kräne** mit einer **Hubkraft** von bis zu **40 Tonnen** sorgen für einen effizienten und raschen **Warenumsschlag vom Schiff direkt auf Bahn und LKW** oder in den **Lagerbereich**. Aber auch in Sachen **Digitalisierung** steht der neue Terminal 4 an vorderster Front. Moderne Bahngleis- und LKW-Waagen sowie WLAN- und Videoausstattung ermöglichen eine zeitnahe Erfassung, Abwicklung und Verwaltung der verschiedenen Sendungen.

Der neue Terminal 4 ist ausgelegt, jährlich ein Volumen von **200 000 Tonnen** umzuschlagen und durchschnittlich **25 000 Tonnen** zu lagern. Das Hafenbecken überragende Dach ermöglicht einen witterungsunabhängigen Umschlag von Aluminium, Stahl-Coils und Stahlträgern sowie den Verlad von Bauschutt und Erde. Die Halle 1 wurde zusätzlich isoliert und mit einer riesigen Kranklappe versehen, um Temperaturschwankungen zu reduzieren und somit auch anspruchsvolle Stahlprodukte einlagern zu können. Im Rahmen eines gesamtheitlichen Energiekonzepts liefert allein die **Photovoltaik-Anlage** des Gebäudes rund 2,4 Mio. Kilowattstunden Strom pro Jahr. Ein gewaltiger Schritt in die Zukunft.





BIBO REGIO ZUR KUR

Die Schweizerischen Rheinhäfen übernehmen die nationale Aufgabe im Rahmen des Übereinkommens über die **Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen** in der **Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)**. Die **Annahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen** geschieht mit dem **Bilgenentölungsboot «BIBO REGIO»**. Das BIBO der SRH unterzog sich im **Juni 2024** einem **Rundum-Check** für die **Klassen- und Attest-Erneuerung** auf der Helling der Schiffswerft Braun in Speyer. Dieser besteht unter anderem aus einer **Wanddickenmessung** an Rumpf, Ladetanks und Aussenbordleitungen, einem **«Ziehen»** der Antriebswelle, einem **Nachsleifen** und einer **Korrektur** von Schäden an der Schiffsschraube sowie einer **Kontrolle** der Ruderanlage auf den Betriebs- und Funktionszustand.

Neben den beschriebenen betriebs- und sicherheitsrelevanten Arbeiten wurde auch am Erscheinungsbild gearbeitet. Ein gut gepflegtes Schiff ist schliesslich eine Visitenkarte des Eigners und der Besatzung sowie eine Investition in die Zukunft. So wurde der Rumpf neu konserviert, die Einenkungsmarken erneuert und das Signal frisch lackiert. Auch nicht auf den ersten Blick sichtbare Stellen wurden entrostet und konserviert. Somit ist das BIBO REGIO wieder fit für seine wichtigen Aufgaben für den Hafenbetrieb im Revier Basel.



ENTSORGUNGSLEISTUNGEN BIBO REGIO

	2024	2023
Anzahl Service-Einsätze	388	347
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A		
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	429 m ³	362 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	23 t	22 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	178 m ³	178 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B		
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 m ³	0 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C		
Sonstige Sonderabfälle	28 t	7,2 t
SCHIFF AUSSER BETRIEB GEWESEN		
Jahresservice	13.05. – 17.05.	-
Werftnahme	01.06. – 23.06.	-

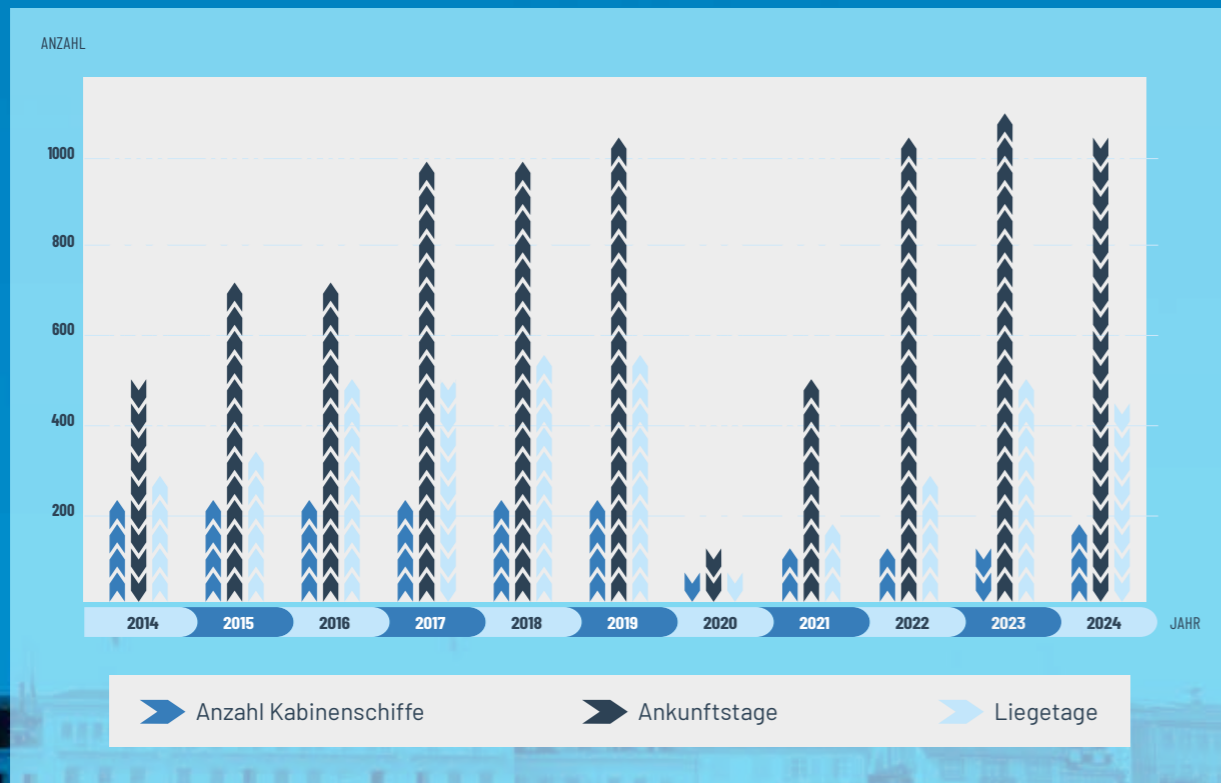
PERSONEN-SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international
Ankünfte, Liegetage und Anzahl Kabinenschiffe

	2024	2023	2022
Ankünfte	1128	1256	1047
Liegetage	413	425	313
Kabinenschiffe	137	123	125

Regionaler Ausflugsverkehr
Anzahl Fahrgäste

	2024	2023	2022
Kursfahrten	78 372	95 893	82 764
Charterfahrten	20 515	21 396	20 314
Total	98 887	117 289	103 078



KABINENSCHIFFFAHRT

MODERNISIERUNG DER STEIGER-ANLAGEN

Ein weiterer Schritt zur **Modernisierung der Kabinenschiff-Steiger am St. Johann-Terminal** sowie **Klybeck** konnte **im Frühjahr 2024** wie geplant abgeschlossen werden. Erneuert wurde die **Infrastruktur für den Trinkwasserbezug**. Ab **Februar 2025** wird die **Infrastruktur für Elektrizität** ebenfalls modernisiert, welche durch die Ausstattung mit sogenannten **Powerlocks** den Schiffen im Standbetrieb vorschreibt, auf die eigenen Dieselmotoren zu verzichten. Ausserdem konnte das Anmelde-/Abrechnungsverfahren für die Kabinenschiffahrt mit dem **RPIS-Kundenportal seit März 2024** erfolgreich den Betrieb aufnehmen. Über diese RPIS-Schnittstelle können die **Reedereien** ihre Schiffe **im Voraus für die Liegezeit anmelden**. Damit wird ein **automatisierter Datenaustausch** in Gang gesetzt, der die Administration auf beiden Seiten wesentlich entlastet und die Planung erleichtert.

In der Folge kann das **Schiffpersonal vor Ort** am Steiger mit **individuellen Schiffskennzeichen und Passwörtern** das **Schiff an- und abmelden** bzw. das **Trinkwasser** und ab 2025 auch **Strom** beziehen. Dieses neue System stellt eine **grosse Arbeitserleichterung** dar, weil sich die Bezüge von jedem Schiff bzw. jedem Aufenthalt direkt

zuordnen lassen. Sobald ein Schiff nach dem Einloggen am Terminal die Freigabe erhalten hat, werden die Bezüge über eine Schnittstelle vom **RPIS-FGKS-Modul der RheinPorts** erfasst und nach Abschluss der Liegezeit zur Abrechnung übermittelt.

Diese **Modernisierung** stellt einen riesigen Schritt für alle Beteiligten dar, welche die praktische und administrative Abwicklung der **Kabinenschiffahrt** in Basel auf ein **zeitgemässes Level** hebt.



EINE VIELFALT VON AUFGABEN

Als Anstalt des öffentlichen Rechts übernehmen die SRH im Rahmen des Rheinhafen-Vertrags vielfältige Aufgaben einer staatlichen Behörde, was mit dem Begriff einer «Rheinschiffahrtsbehörde» eigentlich sehr gut umschrieben ist.

SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT

Auf dem Wasser und im Hafengebiet an Land stellt die Schiffahrtspolizei sicher, dass auf dem Gebiet der SRH die allgemeine Ordnung befolgt wird. Mit Patrouillen und Kontrollen oder Einsätzen nach Bedarf und bei Alarm sorgen die Vertreter der Schiffahrtspolizei für einen geregelten Ablauf auf dem Rhein und im Hafen, unterstützen die Blaulichtorganisationen der Kantone bei Einsätzen und sind die Sicherheitskräfte vor Ort.

PATENTPRÜFUNGS- UND SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION

Als zuständige Behörde sind die SRH verantwortlich für die Eignungsprüfung sowie das Ausstellen und Entziehen von Ausweisen für Rheinschiffe und deren Besatzungen.

SCHIFFSEICHAMT FÜR RHEINSCHIFFE

Für das Eichen von grossen Rheinschiffen sind die SRH die staatliche Behörde, die eine Eichung aufgrund der Wasserverdrängung der Schiffe durch vereidigte EichaufnehmerInnen Binnenschiffahrt durchführt.

SCHIFFSREGISTRIERUNG

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind die zuständige Behörde gemäss Schiffsregistrierungsgesetzgebung. In dieser Funktion bescheinigen die SRH, dass ein Schiff die schweizerische Flagge auf dem Rhein führen darf und die besonderen Voraussetzungen für Rheinschiffe erfüllt werden. Die Eintragung in das Schiffsregister obliegt dem zuständigen Schiffsregisteramt.




HAFENBEHÖRDE IN ZAHLEN

SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION	2024	2023
Wiederkehrende Untersuchungen	3	0
Untersuchungen von Amts wegen	1	2
Erstuntersuchungen zum Erhalt CH-Attest	2	0
Neuausstellungen eines ADN-Zulassungszeugnisses	10	2
SCHIFFSEICHAMT BASEL	2024	2023
Eichaufträge	305	267
Eichmessungen	686	583
RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE	2024	2023
Güterschiffe	71	61
Schlepp- und Schubboote	10	9
Fahrgastschiffe		
• Tagesausflugsschiffe	6	6
• Kabinenschiffe	216	210
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	9	9
TOTAL DER SCHWEIZER FLOTTE	312	295
SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT	2024	2023
Aufnahmen von Vorfällen	19	34
Schiffskontrollen	207	165
Einsätze mit MZB Allegra	50	53
Administrative Verfahren	189	-



VON AUSBILDUNG BIS BEHÖRDE

 In der **Binnenschifffahrt** stellt der **Fachkräftemangel** zunehmend eine **ernste Herausforderung** dar. Analysen zeigen, dass **ein Drittel** der heutigen SchiffsführerInnen **älter als 55 Jahre** sind und es keine Steigerung bei den Erstpatenten gibt. Diesen negativen Trend, welcher der ganzen Branche Kopfschmerzen bereitet, gilt es proaktiv mit entsprechenden Massnahmen zu begegnen. Dafür hat der **Verwaltungsrat der SRH** im **November 2023 drei Ziele** definiert, die nun aktiv verfolgt werden. Mit **Investitionen in die Zukunft** soll die Berufs- und Weiterbildung in der Branche gestärkt werden und langfristig zur Sicherung der nautischen Kompetenz beitragen.

1. AUFBAU EINER ANLAUFSTELLE FÜR NAUTISCHE BERUFE

Für den **Branchenverband SVS** als Organisation der Arbeitswelt wurde unter dem Label **«Ahoi Captain»** eine Anlaufstelle für **nautische Fachkräfte** mit dem **Ausbildungsverbund (ABV) SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz** und den **SRH** ins Leben gerufen. Der ABV SPEDLOGSWISS übernimmt dabei die Hauptverantwortung bei der Organisation und Administration der Anlaufstelle, während die SRH mit ihrer praxisnahen Expertise sich um die Begleitung der Unternehmen und die Qualitätssicherung der nautischen Inhalte küm-

mern. Aktuell engagieren sich im Rahmen von **«Ahoi Captain» acht Ausbildungsbetriebe**, die **42 Lehrverhältnisse** anbieten.

Die Ziele lauten aber weiterhin, Lehrbetriebe zu akquirieren und Auszubildende für die zukunftsweisenden Berufe zu gewinnen. Dazu wurden 2024 **Informationsnachmittage** durchgeführt, die jeweils von einem **Schnuppertag** gefolgt wurden. Das rege Interesse an den Veranstaltungen zeigt deutlich, dass nautische Berufe als

attraktive Ausbildungen und Laufbahnen wahrgenommen werden. Sowohl bei jungen Männern als auch bei jungen Frauen. Die intensive Betreuung und das Weiterentwickeln der entsprechenden Lehrgänge und Schulprogramme (kein Abschluss ohne Anschluss!) haben sicher dazu beigetragen, dass man sich in Zukunft auf einen hochmotivierten Nachwuchs freuen darf.

Um die Fortschritte der Lernenden noch zuverlässiger dokumentieren zu können, wird der Einsatz der **digitalen Lern- und Lehrplattform «time2learn»** ab **Sommer 2025** für obligatorisch erklärt. Trotz dieses anhaltenden Erfolges bleibt es ein erklärtes Ziel, die Basis der Lehrbetriebe und die Zahl an Lehrstellen weiter zu verbreitern.



2. WEITERENTWICKLUNG DER SRH-PRÜFUNGSBEHÖRDE

Gemäss **Rheinhafenvertrag** tragen die **SRH als Patentprüfungsbehörde** für die **Durchführung nautischer Prüfungen** in der Schweiz die Verantwortung. Mit der Einführung des neuen rheinischen und europäischen Befähigungsstandards im Jahr **2024** muss auch der Prüfungsprozess umfassend **modernisiert** werden. Zu den Neuerungen zählen die Möglichkeit von praktischen Prüfungen am Simulator sowie die Digitalisierung der theoretischen Prüfungen mit den neuen Inhalten.

Der Umbau der **SRH-Prüfungseinrichtung in Birsfelden** mit einem **hochmodernen Binnen-**

schiffsimulator ist ein zentraler Schritt, um die hohen Anforderungen der neuen Standards effizient zu erfüllen und den **Reedereien Prüfungsmöglichkeiten** in der Schweiz anbieten zu können. Um den Simulator bestmöglich auszulasten, wird die Anlage auch an externe Organisationen vermietet, um eigene Schulungen oder Weiterbildungen durchzuführen. Mit der neuen Infrastruktur und den Kooperationen gewährleisten die **SRH**, dass das nautische Personal auf kurzen Wegen ein aufeinander abgestimmtes Schulungs- und Prüfungsangebot erhält.




3. UNTERSTÜTZUNG DER NEUEN RHEINSCHIFFFAHRTS-AUSSTELLUNG IM VERKEHRSHAUS

Das **Verkehrshaus** der Schweiz in Luzern, das **meistbesuchte Museum des Landes**, modernisiert mit der Schweizerischen Vereinigung für **Schiffahrt** und **Hafenwirtschaft (SVS)** derzeit seine Ausstellung zur Rheinschiffahrt. Die **SRH** unterstützen dieses Projekt, das die Rhein-

schiffahrt, die Rheinhäfen und die nautischen Berufe zeitgemäss präsentieren wird. Die Ausstellung soll nicht nur die Bedeutung der Schiffahrt für die Schweiz unterstreichen, sondern auch das Interesse an nautischen Berufsbildern fördern.



DAS ZIELBILD IM FOKUS

 Mit diesen Massnahmen unterstreichen die SRH ihre Verantwortung, den Rhein als leistungsfähigen Transportweg zu sichern und die Attraktivität nautischer Berufe zu stärken. Durch die Förderung von Ausbildung, Prüfungen und Öffentlichkeitsarbeit sowie die zur Verfügungstellung einer modernen Infrastruktur leisten die SRH einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Branche und folgen dem Zielbild 2030+.



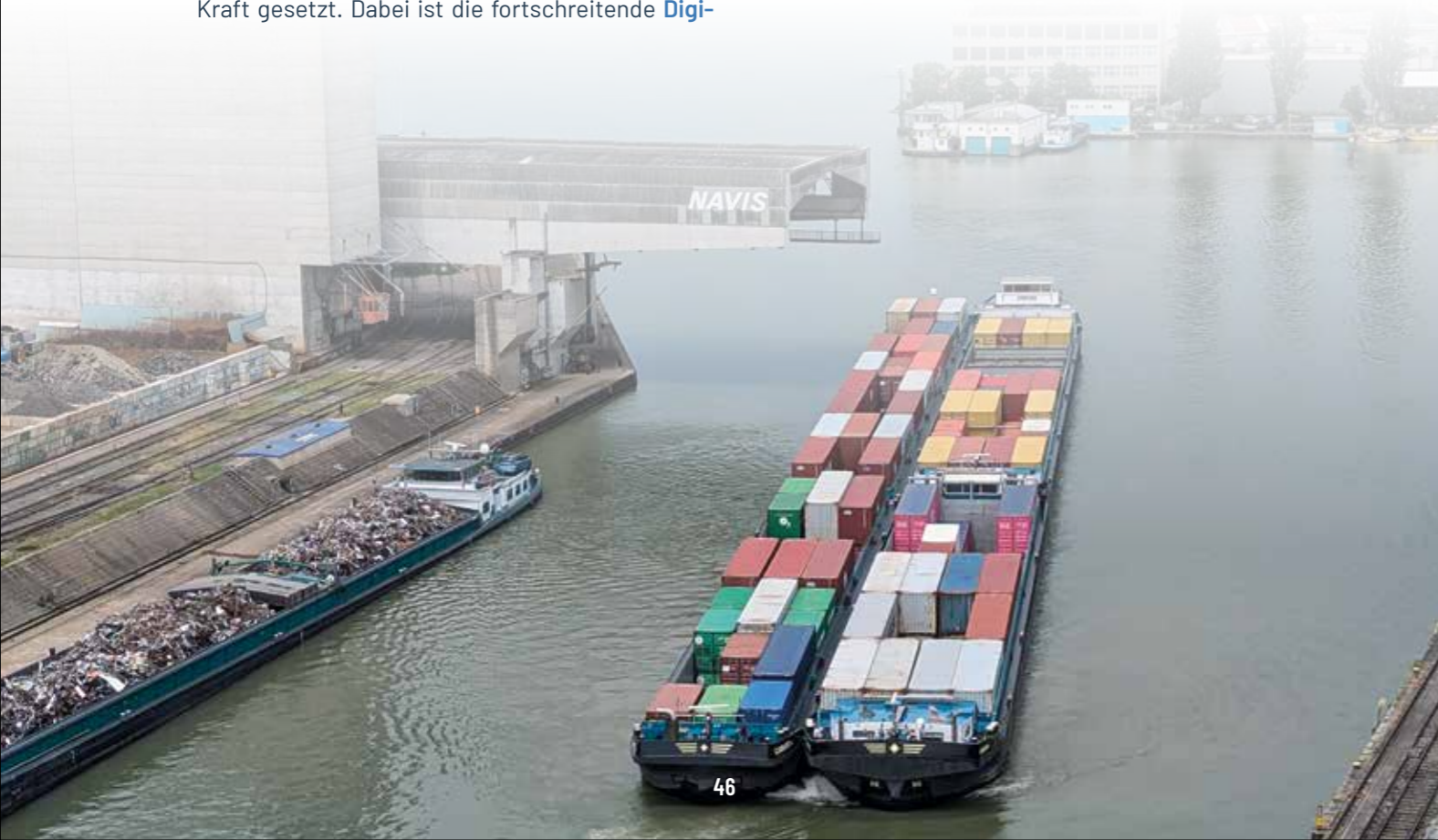
CESNI RIS WEEK

Dieses Jahr durften die Schweizerischen Rheinhäfen im Juni die Delegierten des **europäischen Ausschusses für die River Information Services (RIS)** zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (**CESNI**) zu einem rund einwöchigen Austausch begrüßen. In verschiedenen Arbeitsgruppen wurde zu den Bereichen **Binnenschiffe, Besatzung und Informationstechnologien** getagt, um zukünftige technische Standards zu erarbeiten.

Mit den Regelwerken auf **europäischer und internationaler Ebene**, darunter denen der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), werden die Standards in Kraft gesetzt. Dabei ist die fortschreitende **Digi-**

talisierung der Wasserstrasse als Verkehrsinfrastruktur ein grosses Thema. Die zum Teil rasanten Fortschritte müssen für gemeinsame Standards gebündelt und ein gemeinsamer Nenner unter den Anrainerstaaten gefunden werden.

Neben den Tagungen ging es aber auch um das Kennenlernen und gemeinsame Gespräche, die bei einem attraktiven Begleitprogramm intensiviert wurden. Dazu gehörte eigentlich auch das geplante Rheinschwimmen, das wegen Hochwasser leider nicht durchgeführt werden konnte. Vielleicht ein guter Grund, diesen interessanten Anlass später wieder einmal in Basel zu wiederholen?



CESNI/TI INFORMATIONSTECHNOLOGIEN

VTT

VESSEL TRACKING AND TRACING
Schiffsverfolgung und -aufspürung

INLAND/ECDIS

ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM
Elektronisches Kartenanzeigen- und Informationssystem

NtS

NOTICES TO SKIPPERS
Nachrichten für die Binnenschifffahrt

ERI

ELECTRONIC REPORTING INTERNATIONAL
Elektronische Meldungen



GUT ZU WISSEN!

Die **RIS Week** findet **einmal im Jahr** in einem der **CESNI-Mitgliedsländer** statt. Vier Bereiche der Informationstechnologie werden von den verschiedenen Arbeitsgruppen behandelt, um gemeinsame Lösungen zu finden und schliesslich Standards zu formulieren.



DER HAFEN EMPFÄNGT DEN STÄNDERAT



«ALLE WEGE FÜHREN DURCH BASEL.»

Unter dieses Motto stellte Ständeratspräsidentin Eva Herzog den jährlichen Ausflug der kleinen Kammer. So fuhr im September der Ständerat mit den drei Bundesrätinnen Karin Keller-Sutter, Elisabeth Baume-Schneider und Beat Jans nach Basel, um ihre Tour de Bâle im Rheinhafen Kleinhüningen zu beginnen. Natürlich kein Zufall, sondern bewusst angesteuert. Der geplante Bahnknoten Basel sowie die Revision des Gütertransportgesetzes sind für die Region zwei zentrale Themen, die auf Bundesebene diskutiert und entschieden werden. Mit einem «Anschauungsunterricht» vor Ort konnte Eva Herzog die Wichtigkeit des internationalen Güterverkehrsknotens Basel hervorheben. Nach einer Begrüssung durch Florian Röthlingshöfer startete der Ausflug mit dem Schlepp- und Schubschiff «WILD MAA» zu einer Hafenbesichtigung und später rheinaufwärts zum Museum Tinguely. Nach dem Ausstellungsbesuch schaute man noch bei der Roche vorbei, bevor der Ausflug bei einem Abendessen ausklang. Eine grosse Ehre für Basel und die Schweizerischen Rheinhäfen.





HAAFEMÄHLI 2024

Die rund 150 Gäste des Haafemähli wurden in diesem Jahr in einer Kulisse mit einem ganz besonderen «Hafenfeeling» begrüsst. Umrundet von Düngersäcken begrüsst Jürg Friedli, Geschäftsführer der LANDOR fenaco Genossenschaft, die Teilnehmenden in einer neuen Umschlagshalle mitten im Muttenzer Auhafen. Mit dem Grusswort erfuhren die Gäste, dass die LANDOR fenaco Genossenschaft unter anderem der grösste Importeur und Verteiler von Düngemitteln in der Schweiz ist und alle Einfuhrtransporte über den

Rheinhafen erfolgen. Begrüsst wurden die Gäste auch durch den Verwaltungsrat, was Regierungsrat Kaspar Sutter (Basel-Stadt) als Vizepräsident und routinierter Hafenkennner übernahm. Regierungsrat Thomi Jourdan (Basel-Landschaft) nahm die Gäste mit auf ein Gedankenexperiment, um das tägliche Miteinander im Hafen von einer neuen Seite zu betrachten. Nach einem sehr feinen «Mähli» klang der Abend in der Lounge vor der Halle gemütlich in sommerlicher Leichtigkeit aus.



FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2024

Bei einem leicht erhöhten Ertrag und Aufwand erreicht das Jahresergebnis 2024 ein stabiles Niveau bei einem etwas grösseren Gewinn.

Allgemein

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

Der Betriebserfolg liegt um 1,05 % über dem Vorjahr.

In einer Kurzfassung kann man folgende Einflüsse auf die Jahresrechnung der SRH 2024 nennen: Es konnten Ertragssteigerungen bei den Baurechtszinsen, Fahrgast- und Kabinenschiffahrt und den Übrigen Erträgen von zusammen rund +238 TCHF gegenüber 2023 festgestellt werden.

Im Vergleich zum Vorjahr waren vor allem geringere Erträge bei den Hafengebühren (-84 TCHF) zu verzeichnen. Dies lag im Wesentlichen am Verkehrsmix und der daraus resultierenden Erträge (Schiff, LKW und Bahn).

Weitere gestiegene Aufwendungen, wie «Energie, Wasser und Entsorgung», Beiträge an Organisationen und Fahrzeuge (rund +239 TCHF), haben das Jahresergebnis ebenso beeinflusst.

Ertrag

Bei den Baurechtszinseinnahmen konnten leichte Ertragssteigerungen verzeichnet werden (+ 0.6 %).

Bei den Hafengebühren ist ein Rückgang der Erträge um rund 2,3 % zu verzeichnen. Wesentliche Einflussfaktoren sind vor allem Veränderungen in der Zusammensetzung der Verkehre und geringere Umschläge beim Containerverkehr.

Die Position «Übrige Erträge» konnte ebenso gegenüber dem Vorjahr ebenfalls gesteigert werden. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Einnahmen durch die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt, durch Schlepp- und Schubaufträge mit dem WILD MAA, Lotsendienstleistungen sowie sonstige übrige Einnahmen zurückzuführen.

Aufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um rund 400 TCHF zugenommen. Der überwiegende Teil des Mehraufwandes resultiert aus den Positionen Personal (inkl. Teuerungsausgleich durch den Kanton BL), erhöhte Energie-, Wasser- und Entsorgungskosten sowie Beiträge an Organisationen und Fahrzeuge.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen.

Investitionen

Folgende grössere Projekte werden durch die Schweizerischen Rheinhäfen betreut:

- Hafengebühren 3
- Belagssanierung in allen Hafengebieten
- Anhebung Hafengebühren Hafengebieten 2
- Ereignisplattform Baselland
- Neue digitale Funkanlage
- Verschiedene Digitalisierungsprojekte
- Diverse weitere, kleinere Projekte

Im Geschäftsjahr 2024 haben die SRH gesamthaft 11402 TCHF investiert.

Ergebnis

Das Jahresergebnis ist 7243 TCHF liegt somit rund 75 TCHF über dem Vorjahr.

ERFOLGSRECHNUNG 2024

	Anmerkung im Anhang	2024 CHF	2023 CHF
Arealbewirtschaftung		16 326 316	16 233 772
Hafengebühren		3 571 900	3 655 675
Übrige betriebliche Erträge		4 839 345	4 694 221
Betriebsertrag		24 737 561	24 583 669
Personalaufwand	3	-8 141 981	-7 648 063
Reise- und Repräsentationsspesen		-165 717	-169 769
Verwaltungsrat		-75 000	-75 000
Infrastrukturaufwand		-1 428 552	-1 491 713
Fahrzeuge		-320 698	-288 568
Sachversicherungen und Schäden		-319 086	-319 582
Energie, Wasser, Entsorgung		-1 224 912	-1 058 567
Büromaterial, Drucksachen, Telefon, Porti		-111 202	-142 427
Beiträge an Organisationen		-136 686	-96 502
Informatik		-461 207	-473 819
Beratung und Entwicklung		-554 436	-572 858
Werbung und Kundenbetreuung		-221 116	-407 331
Übrige betriebliche Aufwendungen		-144 660	-161 196
Betriebsaufwand		-13 305 252	-12 905 395
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Finanzerfolg		11 432 309	11 678 274
Abschreibungen	2	-4 271 823	-4 418 172
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg		7 160 485	7 260 102
Finanzertrag		84 689	11 583
Finanzaufwand		-2 548	-104 333
Finanzerfolg		82 141	-92 750
Betriebsergebnis		7 242 626	7 167 352
Jahresergebnis¹		7 242 626	7 167 352

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), vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserve.

BILANZ 2024

	Anmerkung im Anhang	2024 CHF	2023 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		2 723 846	3 384 241
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	3 590 828	3 571 153
Übrige kurzfristige Forderungen	2	291 780	55 800
Aktive Rechnungsabgrenzungen		482 639	308 958
Umlaufvermögen		7 089 093	7 320 153
Beteiligungen	4	1 966 009	1 966 009
Darlehen gegenüber Beteiligungen		31 178 895	30 423 760
Immaterielle Wirtschaftsgüter	2	2 076 123	1 369 929
Mobile Sachanlagen	2	27 825 986	21 901 793
Immobilien Sachanlagen	2	42 106 985	41 607 327
Anlagevermögen		105 153 998	97 268 818
Total Aktiven		112 243 092	104 588 971
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	5 866 027	3 256 939
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2	4 834 931	328 764
Passive Rechnungsabgrenzungen		30 000	30 000
Rückstellungen	2	499 411	383 171
Kurzfristiges Fremdkapital		11 230 369	3 998 875
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		6 323 000	5 965 000
Gewinnvortrag		3 658	14 306
Jahresergebnis		7 242 626	7 167 352
Eigenkapital		101 012 723	100 590 097
Total Passiven		112 243 092	104 588 971

ERGEBNISVERWENDUNG 2024

	2024 CHF	2023 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	3 658	14 306
Jahresergebnis ¹	7 242 626	7 167 352
Bilanzgewinn	7 246 285	7 181 658
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	362 000	358 000
Ausschüttung an die Kantone	6 883 000	6 820 000
Basel-Stadt (40 %)	2 753 200	2 728 000
Basel-Landschaft (60 %)	4 129 800	4 092 000
Vortrag auf neue Rechnung	1 285	3 658

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 2024

	2024 CHF	2023 CHF
Jahresgewinn	7 242 626	7 167 352
Abreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 271 823	4 418 172
Veränderung Rückstellungen	116 240	-990 829
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	-19 674	-1 488 363
Veränderung kurzfristige Forderungen	-235 980	508 131
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-173 681	-191 819
Veränderung Verbindlichkeiten	2 609 087	302 402
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	4 506 167	179 166
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	0	-32 500
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	18 316 608	9 871 713
Investitionen in Beteiligungen	0	0
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-10 153 906	-6 897 090
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-1 247 963	-399 137
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	-755 135	-464 850
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-12 157 004	-7 761 077
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-6 883 000	-6 820 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-6 883 000	-6 820 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-723 395	-4 709 364
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	3 384 241	8 873 606
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	2 723 846	3 384 241
Veränderung netto flüssige Mittel	-660 395	-5 489 365

Netto: Anschaffung abzüglich Anlageverkäufe, da kaum Verkäufe stattfinden.

ANHANG

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

In der Jahresrechnung wurden die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Sachanlagen und immaterielle Anlagen:

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

2. Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

	31.12.24 CHF	31.12.23 CHF
FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	2 908 804	2 879 390
Gegenüber Beteiligungen	436 471	575 906
Gegenüber Nahestehenden	295 553	165 857
Wertberichtigungen	-50 000	-50 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 590 828	3 571 153
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	291 780	55 800
Total kurzfristige Forderungen	291 780	55 800
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	1 369 929	1 486 434
Investitionen des Geschäftsjahres	1 247 963	399 137
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-541 769	-515 642
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	2 076 123	1 369 929
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	21 901 793	17 429 777
Investitionen des Geschäftsjahres	6 702 267	5 363 212
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-778 073	-891 197
Mobile Sachanlagen am Jahresende	27 825 986	21 901 793
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	2 395 682	2 054 437
Schiffe und Boote	4 448 684	4 466 187
Anlagen im Bau	20 981 620	15 381 168
	27 825 986	21 901 793

	31.12.24 CHF	31.12.23 CHF		
IMMOBILE SACHANLAGEN				
Buchwert am Jahresanfang	41 607 327	43 084 782		
Investitionen des Geschäftsjahres	3 451 639	1 533 878		
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-2 951 981	-3 011 333		
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	42 106 985	41 607 327		
ZUSAMMENSETZUNG				
Liegenschaften	5 155 625	5 352 776		
Quaianlagen	15 158 083	14 436 920		
Kunstabauten	3 781 136	3 982 990		
Strassen und Wege	5 938 206	6 425 255		
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	12 073 935	11 409 386		
	42 106 985	41 607 327		
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN				
Gegenüber Dritten	3 294 504	2 216 382		
Gegenüber Beteiligungen	2 571 522	1 040 557		
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5 866 027	3 256 939		
ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN				
Gegenüber Dritten	334 931	328 764		
Gegenüber Beteiligungen	4 500 000	-		
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	4 834 931	328 764		
RÜCKSTELLUNGEN				
Ferien-/Überzeitguthaben	265 700	248 700		
Übrige Rückstellungen	233 711	134 471		
Total Rückstellungen	499.411	383 171		
3. Anzahl Mitarbeitende				
BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRESDURCHSCHNITT				
Vollzeitstellen	60	59		
Auszubildende	9	9		
Praktikanten/Studierende	1	1		
4. Beteiligungen				
	31.12.24	31.12.23		
FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH, D	48,97	48,97	48,97	48,97

5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2024 bei 112,2 % (2023: 106,7 %). Die Performance 2024 liegt bei 7,6 % (2023: 4,2 %). Per Stichtag betragen die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung CHF 97 175 (2023: CHF 131 172).

6. Eventualverbindlichkeiten

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

7. Nettoauflösung stiller Reserven

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine stillen Reserven aufgelöst.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Sind keine bekannt.

9. Vergütungen

		31.12.24 TCHF	31.12.23 TCHF
VERWALTUNGSRAT			
Name	Funktion		
Martina Gmür	Präsidentin	22	22
Thomas Weber	Mitglied	-	8
Kaspar Sutter	Mitglied	17	15
Thomi Jourdan	Mitglied	12	7
Petra Mösching	Mitglied	12	12
Andreas Büttiker	Mitglied	12	12
Gesamttotal		75	75
GESCHÄFTSLEITUNG			
Jahresvollzeitstellen 6,0 (Vorjahr 6,0 Jahresvollzeitstellen)		1 055	1 020
HONORAR REVISIONSSTELLE			
Revisionsdienstleistungen		21	20

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

INFRASTRUKTURECHNUNG SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN 2024

Sicherheit und Betrieb der Grossschifffahrt sowie Erneuerung der Hafeninfrastuktur

	2024 TCHF	2023 TCHF
Ertrag aus Hafengebühren und hafengebundenen Dienstleistungen	4 248	4 310
Hafenbetrieb (inkl. Lotsen- und Schlepphilfe) und Hafenunterhalt	2 348	2 329
Deckungsbeitrag 1	1 900	1 981
Abschreibungen	2 594	2 588
Deckungsbeitrag 2	-694	-607
Aufwand für übrige Leistungen wie Mieten, Versicherungen, IT, Werbe- und Kommunikationsaufwand, Finanzen und Direktion, Verwaltungsaufwand	153	239
Ergebnis	-847	-845

Erläuterungen

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

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

Unter dieser Position sind die direkt zuordenbaren Aufwendungen für den Hafenunterhalt (Strassen, Quaianlagen, Bermen, Versorgungseinrichtungen etc.), für den Betrieb der Revierzentrale, für den Unterhalt der behördlichen Schiffe und der Fahrzeuge/Maschinen aufgeführt. Im Weiteren sind die zusätzlichen Aufwendungen für die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht (Hafenkontrollen, eventuelle externe Überwachung) sowie die Beiträge für die Lotsen- und Schlepphilfe enthalten.

Abschreibungen

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

Verwaltungsaufwand

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

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

Opportunitätserträge der Eigner Kantone für alternative Nutzung der Hafengebäude

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

Erläuterung zur Infrastrukturrechnung

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

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

Danach werden die direkt zuordenbaren Abschreibungen auf die Sparten verteilt. 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

Aeschenplatz 4
4052 Basel
T 061 270 10 70

info@tretor.ch
www.tretor.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Schweizerische Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerische Rheinhäfen (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

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

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

BERICHT DER REVISOREN

Seite 2 von 2

TRETOR AG

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

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

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

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

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

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSUISSE: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

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

Liestal, 15. April 2025

TRETOR AG


David Klein
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor


Adrian Schaller
zugelassener Revisionsexperte

Beilagen

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

ORGANE



VERWALTUNGSRAT

Martina Gmür, Präsidentin

Kaspar Sutter, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Thomi Jourdan, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretärin

REVISIONSSTELLE

Tretor AG, Liestal

GESCHÄFTSLEITUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor

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

Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement

Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Alexandra Mungenast, Leiterin Recht und Entwicklung

Daniel Hofer, Leiter Areale, Infrastrukturen und Hafentbahn



