



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt
Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2017/200

Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2016 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 6. Oktober 2017

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL

Sara Fritz
Christof Hiltmann (bis 2. Juni 2017 Präsident, neu Vizepräsident)
Regula Meschberger
Pascal Ryf
Andi Trüssel

BS

Peter Bochsler
Christophe Haller (Präsident ab 2. Juni 2017)
Eduard Rutschmann
Kaspar Sutter
Michael Wüthrich

Die Kommission hat mit der neuen Legislaturperiode 2017/2021 des Basler Grossen Rates eine Erneuerung der städtischen Delegation erfahren. Peter Bochsler, Kaspar Sutter und Michael Wüthrich sind neu zur IGPK gestossen. Zugleich wurden Präsidium und Vizepräsidium turnusgemäss nach vier Kalenderjahren von einem Vertreter des jeweils andern Kantons übernommen.

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die IGPK Rheinhäfen hat den Jahresbericht 2016 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. An der ersten Sitzung von Anfang Juni 2017 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr informieren. Die zweite Sitzung von Ende September 2017 fand im Beisein von SRH-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel

sowie der Regierungs- und Verwaltungsräte Christoph Brutschin und Thomas Weber und wiederum von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn statt; dabei liess sich die IGPK auch vertieft über die Situation bei der Pensionskasse, über die mittelfristige Investitionsplanung, über kartellrechtliche Fragen im Zusammenhang mit dem Gateway-Basel-Nord-Projekt und schliesslich über den Verkauf der SRH-Beteiligung an der Hafengesellschaft Weil informieren. Die SRH-Direktion hatte zu diesen Themen vorgängig zur Sitzung einen Katalog mit Fragen aus der Kommission beantwortet. – An dieser zweiten Sitzung im 2017 hat die IGPK Rheinhäfen formell beschlossen, den beiden Parlamenten die Kenntnisnahme des Jahresberichts zu beantragen.

2 Geschäftsjahr 2016 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Das Geschäftsjahr 2016 zeichnete sich einerseits durch ein weiteres überdurchschnittliches Wachstum des Containerverkehrs aus: Bei einem Zuwachs von 6 % und gesamthaft 131 705 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) sprechen die SRH-Verantwortlichen von einem neuerlichen «Allzeithoch». Gewichtsmässig wurden im vergangenen Jahr aber weniger Güter in den drei Häfen Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz umgeschlagen: Das Minus lag bei knapp 7 %, die Umschlagsmenge betrug insgesamt noch 5,9 Millionen Tonnen.

Dieser Rückgang wird einerseits damit begründet, dass die Verkehre mit den Mineralölprodukten als grösster Produktgruppe sich zwar «auf gutem Niveau» konsolidiert haben, der Rekordumschlag des Jahres 2015 (im Nachgang zur Schliessung der Raffinerie in Collombey/VS) nicht mehr erreicht wurde (12 % weniger Einfuhren gegenüber 2015). Die beiden «Ölhäfen» Muttenz und Birsfelden bekamen diese Entwicklung besonders zu spüren, während Kleinhüningen gesamthaft «zulegen» konnte. Andererseits macht die SRH-Direktion auch eine Hochwasserphase respektive die aussergewöhnlich tiefen Wasserstände des Rheins zum Ende des Berichtsjahres für die verringerten Umschlagszahlen verantwortlich: Die tiefen Pegel führten dazu, dass die Schiffe nur mit verminderter Ladung fahren konnten.

In direktem Zusammenhang mit dem Zuwachs bei den Containern steht das Gateway-Basel-Nord-Projekt: «Die Kapazitätsgrenze im schiffsseitigen Containerumschlag rückt immer näher, die Realisierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord wird immer dringender», heisst es dazu im Jahresbericht – «zumal weitere Rekordwerte absehbar sind». Das Projekt für ein trimodales Containerterminal wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter vorangetrieben; namentlich wurden im Jahr 2016 die Fördergesuche für das Terminal und das Hafenbecken 3 und das Plangenehmigungsgesuch für den ersten Terminalausbau eingereicht. Zudem steht im Rahmen des Aktionsplans Schifffahrt u.a. eine Korrektur der Fahrrinne auf Stadtgebiet an, was die Abhängigkeit der Schifffahrt von den Pegelschwankungen verringern soll.

Die einzelnen Gütergruppen (über die bereits angesprochenen Mineralölprodukte hinaus) entwickelten sich unterschiedlich. In der Sparte «Fahrzeuge und Maschinen» hatte man eine positive Ausfuhr-Bilanz (+19 %), was punkto «Fitness» der Exportwirtschaft eine wichtige Feststellung ist. Einen Rückgang musste man bei den Metallen verzeichnen, was – neben dem Wasserstand – auch eine Folge der geografischen Verschiebung der Stahlwerke weg vom Rhein ist.

Eine wesentliche Neuerung für die SRH als Organisation stellten im Jahr 2016 die Inbetriebnahme des neuen Schub- und Schleppbootes «Wild Maa» und die Integration der Basler Lotsengruppe dar. Diese beiden Faktoren haben die Rechnung und die Bilanz stark beeinflusst oder werden dies noch tun (höherer Personalaufwand bei wegfallenden Vorhaltehilfen und neuen Gebühreneinnahmen; Bilanzwert der mobilen Sachanlagen, Abschreibungen).

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Insgesamt schliesst die Unternehmungsrechnung bei einem (gegenüber 2015 leicht angestiegenen) Betriebsertrag von 24 Millionen Franken mit einem Jahresergebnis von 8,1 Millionen Franken (+ 1,1 %) ab, was nach Abzug der gesetzlichen Gewinnreserven zu einer flexiblen Baurechtsverzinsung von 7,7 Millionen Franken zu Gunsten der Kantone Basel-Landschaft (4,6 Millionen/60 %) und Basel-Stadt (3,1 Millionen/40 %) für die zur Hafennutzung überlassenen Flächen führt. Einen gewichtigen Posten in der Erfolgsrechnung stellen auch dieses Jahr die Rückstellungen beim Vorsorgewerk der SRH dar, welche mit 800 000 Franken zu Buche schlugen.

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK hat sich – über die Diskussion des Jahresberichts hinaus – mit mehreren aktuellen und/oder grundsätzlichen Fragestellungen beschäftigt.

Als Reaktion auf eine kurz nach der ersten IGPK-Sitzung vorgestellte Studie, welche kartellrechtliche Bedenken zum Projekt Gateway Basel Nord (GBN) äusserte¹, betonten die SRH-Verantwortlichen, dass die beantragten Bundessubventionen gemäss Gütertransportgesetz an die Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Anlage geknüpft seien. Die SRH sehen sich in diesem Kontext als Dienstleister für die Weiterentwicklung der Hafeninfrastuktur, die allen Schifffahrts- und Hafenunternehmen gleichermaßen offen stehen soll. Auch finde keine Ausweitung der Tätigkeit auf die Marktbereiche der Hafenfirmen statt, sodass diesbezügliche kartellrechtliche Probleme von vorneherein vermieden würden. In diesem Sinne treten die SRH wohl als Bauherrin für das Hafenbecken 3 auf, sie sind aber weder bei der Planungs- noch bei der Betreibergesellschaft des Gateway Basel Nord beteiligt. Die Kommission nahm in diesem Kontext weiter zur Kenntnis, dass sich die Mediationsgespräche zur Vermittlung zwischen verschiedenen Hafenfirmen, die beim GBN-Projekt verschiedene Standpunkte und Interessen vertreten, anspruchsvoll gestalten, aber weiterhin im Gange sind.

Die SRH-Vertreter nahmen auch zu den Risiken des Klimawandels Stellung. Die Problematik äussert sich – wie beschrieben – in vermehrten Wetterextremen, mithin in starken Ausschlägen beim Pegelstand und damit verbunden Beeinträchtigungen der Schifffahrt (temporäre Einstellung respektive geringerer Lade-grad der Schiffe). Diese Pegelschwankungen könnten zu einem sinkenden Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Schifffahrt und zu Verlagerungen auf andere Verkehrsträger führen, bemerkte ein Kommissionsmitglied. Die Fragestellung sei Teil des Strategie-Reviews und des Risikomanagements, wurde erwidert. Generell sei man bemüht, die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Schifffahrt zu unterstreichen, etwa im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Mit der Vertiefung der Fahrrinne auf Stadtgebiet bemühen sich die SRH zudem im lokalen Rahmen, den Schwankungen der Pegel entgegen zu treten und so die Erreichbarkeit der Häfen Birsfelden und Muttenz besser zu sichern. Deutschland seinerseits, so wurde gesagt, habe für den Mittelrhein ein ähnliches Projekt in Planung. Insgesamt sei der Rhein – verglichen etwa mit der Donau – eine sehr zuverlässige Wasserstrasse.

Zu Diskussionen führte auch die seit Mitte August 2017 bis voraussichtlich Anfang Oktober 2017 andauernde Sperrung der Rheintalbahnstrecke, was das Auftragsvolumen der Schifffahrt kurzfristig stark gesteigert hat. Das Ereignis zeige, dass die Bedeutung des Rheins nicht abnehme. Volkswirtschaftliche

¹ Krauskopf/Müller: Kartellrechtliche und wettbewerbspolitische Implikationen des Grossterminalprojekts Gateway Basel Nord (GBN).

Probleme könnten sich aber ergeben, wenn ein vergleichbarer Unterbruch von wesentlichen Bahnstrecken mit einer Phase von Niedrig- oder Hochwasser zusammenfallen würde.

Zum Verkauf der Beteiligung der SRH an der Hafengesellschaft Weil betonten die Verantwortlichen, dass (nach 2015) eine weitere namhafte Wertberichtigung nötig geworden wäre – und die Veräusserung des Aktienpakets somit die «günstigere» Variante gewesen sei; sie habe sogar zu einem kleinen Buchgewinn geführt. Die Kooperation der beiden Häfen ist davon aber nicht tangiert.

Die Kommission hat weiter einen Investitionsspiegel mit Angaben zum Liquiditätsbedarf für die kommenden Jahre eingefordert – er zeigt, dass sich die Investitionen mittelfristig auf einem stabilen Niveau bewegen und die Eigenmittelbasis nicht substanziell angreifen.

Betreffend den Jahresbericht 2016 wurde speziell die Rückstellung von 800 000 Franken für die Pensionskasse diskutiert (bereits 2015 mussten 757 000 Franken entsprechend eingesetzt werden). Es wurde gefragt, wie sich dieser Betrag errechnet respektive ob ein blosser Annäherungswert eingesetzt wurde. Die SRH-Verantwortlichen betonten, dass man die Bedarfsabschätzung unter Berücksichtigung sämtlicher Parameter durchgeführt habe. Die Rückstellung sei grundsätzlich risiko-basiert erfolgt. Beim eingesetzten Betrag, so anerkannten die SRH-Vertreter, sei aber auch der flexible Baurechtszins zu berücksichtigen – man könne nicht die eigene Pensionskasse zu Lasten der Budgets der Eignerkantone sanieren. In diesem Zusammenhang waren auch Veränderungen bei der Versicherungslösung ein Thema (vertragliche Festlegung auf die BLPK, Vollversicherungslösung).

Ein Diskussionsthema war auch der erneute (und kontinuierliche) Rückgang bei den Mineralölprodukten, welche die mit Abstand grösste Produktgruppe darstellen. Der Bedarf wird gemäss den Prognosen langfristig weiter sinken (verbrauchsärmere Motoren etc.). Dies könnte negative Auswirkungen auf den Geschäftsgang der SRH haben, so die Befürchtung. Die entscheidende Frage wird aber sein, so wurde gegenüber der Kommission ausgeführt, wo Tanklager abgebaut werden – hier sehen sich die SRH gut gerüstet für die Zukunft, weil man in den eigenen Tanklagern ein vergleichsweise breites Spektrum an Mineralölprodukten aufbewahre, was der Standortattraktivität zu Gute komme. Da keine Erhöhung der inländischen Raffineriekapazität abzusehen ist, werden nur der Rhein und die Häfen mit ihren Umschlags- und Lagerkapazitäten auch künftig in der Lage sein, die Landesversorgung in diesem Bereich zu sichern. Die offene Frage aber, welche Antriebsmittel künftig genutzt werden, ist für die SRH gleichwohl ein Unsicherheitsfaktor.

4 Antrag der IGPK Rheinhäfen an die Parlamente

://: Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen beantragt die IGPK Rheinhäfen dem Grossen Rat und dem Landrat einstimmig, vom Bericht der SRH zum Geschäftsjahr und der Jahresrechnung 2016 Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase am 28. September 2017 zur Kenntnis genommen und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

6. Oktober 2017

IGPK Rheinhäfen

Christophe Haller
Präsident

Christof Hiltmann
Vizepräsident

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

**Landratsbeschluss
betreffend Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2016
gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag**

Partnerschaftliches Geschäft

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) über das Betriebsjahr 2016 werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der Landratspräsident:

Der Landschreiber