



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

Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2020/251

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

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2019 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 14. August 2020

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)

Roger Boerlin
Sara Fritz
Christof Hiltmann (Vizepräsident)
Pascal Ryf
Andi Trüssel

BS

Peter Bochsler
Oliver Bolliger
Christophe Haller (Präsident)
Eduard Rutschmann
Kaspar Sutter

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die IGPK Rheinhäfen hat den Jahresbericht 2019 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen im zweiten Quartal 2020 beraten (wobei die erste Sitzung per Videokonferenz abgehalten wurde). Am ersten Termin vom 27. Mai 2020 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn über die wichtigsten Eckdaten im Berichtsjahr und eine breite Palette an aktuellen Entwicklungen und laufenden Projekten informieren. Die zweite Sitzung, die am 17. Juni 2020 angesetzt war, fand erstmals im Beisein der neuen Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie der langjährigen Regierungs- und Verwaltungsräte Christoph Brutschin und Thomas Weber und wiederum von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn statt. Die SRH-Direktion hatte vorgängig zu dieser Juni-Sitzung einen Katalog mit Fragen aus der

Kommission beantwortet. – Im Rahmen der Zirkulation des Kommissionsberichts hat die IGPK Rheinhäfen formell beschlossen, den beiden Parlamenten die Kenntnisnahme von Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz 2019 der SRH zu beantragen.

2 Geschäftsjahr 2019 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Das Geschäftsjahr 2019 entwickelte sich positiv für die Schweizerischen Rheinhäfen – es sei ein «guter Jahrgang für die Schifffahrt und die Rheinhäfen» gewesen. Es sei erfreulich, so heisst es im Jahresbericht, «dass die Güter nach dem schwierigen Niedrigwasser-Jahr 2018 mit deutlichen Umsatzrückgängen den Weg zurück auf den Rhein fanden». Der Güterumschlag nahm wasserseitig deutlich zu (rund 6,1 Millionen Tonnen, +29 %) – und auch der seit Jahren wachsende Container-Umschlag verzeichnete einen neuerlichen Höchstwert (121 366 TEU, +1,9 %). Beim Mineralölimport als mengenmässig wichtigster Gütergruppe belief sich der Zuwachs auf beinahe 60 %. Auch bei der Kabinenschifffahrt wurde erneut eine Zunahme der Ankünfte verzeichnet. Der Jahresbericht listet auch verschiedene Projekte auf, welche erfolgreich abgeschlossen werden konnten (z.B. die Vertiefung der Schifffahrtsrinne in Basel) oder vorwärts getrieben werden (z.B. Gleisanlagen in den Südhäfen). Das wichtigste Element ist in diesem Kontext sicher das Hafenbecken 3. Beim SRH-Projekt für den Schiffsanschluss ans Gateway-Basel-Nord-Terminal der entsprechenden Planungsgesellschaft habe man «wichtige Meilensteine erreicht» – namentlich die Zustimmung der vorberatenden Grossratskommissionen zum Kantonsbeitrag von CHF 115 Mio. (der Grosse Rat stimmte dem Kredit im Februar 2020 ebenfalls zu). Die Hürden, welche die beiden Projekte noch zu überwinden haben, werden ebenfalls dargestellt.

Das Jahr 2019 brachte für die SRH auch namhafte personelle Wechsel: An der Spitze des Verwaltungsrates folgte Martina Gmür auf Benedikt Weibel. Petra Mösching und Andreas Büttiker haben Martin Dätwyler und Jürg Rämi ersetzt.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Die Erfolgsrechnung schliesst bei einem Betriebsertrag von CHF 25 173 790 und einem Betriebsaufwand von CHF 16 150 531 mit einem Betriebserfolg von CHF 9 023 259. Dieser Wert liegt rund CHF 145 000 höher als im 2018. Bedingt durch eine Rückstellung für «Massnahmen zur Covid-19-Krise» in der Höhe von CHF 1 Mio. liegt aber das Jahresergebnis «nur» knapp über CHF 8 Mio. Bei gewichtigen Positionen wie dem Personalaufwand (+5,2 %, Integration Lotsen) oder dem Infrastrukturaufwand (+4,9 %) ergab sich ein Zuwachs. Zugenommen haben einnahmenseitig aber auch die Hafengebühren (+4,5 %) und die Baurechtszinsen (+0,8 %). Dank dem guten Börsenjahr hat sich zudem die finanzielle Lage der Pensionskasse stark verbessert – ihr Deckungsgrad lag per Stichtag 31.12.2019 bei 108 %.

Die Ausschüttung an die Kantone beträgt für Basel-Stadt (bei einem 40-% -Anteil) CHF 3 048 000 und für Baselland (60 %) CHF 4 572 000. Die Erträge für die beiden Kantone liegen damit tiefer als im vorhergehenden Geschäftsjahr (2019: CHF 7 620 000, 2018: CHF 8 440 000).

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK hat sich bei ihren Beratungen im Jahr 2020 mit einer breiten Palette an Themen befasst.

Ein zentrales Diskussionsthema war die «Corona-Rückstellung» über CHF 1 Mio. in der Jahresrechnung 2019. Dieser Schritt löste anfänglich Irritation aus, weil das Jahr 2019 nicht von der Pandemie tangiert war bzw. die finanziellen Auswirkungen sich erst im laufenden Jahr in der Rechnung niederschlagen

werden. Die Kommission zog die Rechtmässigkeit dieser Buchung zwar nicht in Zweifel, sie liess sich aber vertieft informieren, mit welchen Argumenten die Revisionsstelle diese Rückstellung befürwortet hat¹, welche die Direktion der SRH dem Verwaltungsrat unterbreitete. Die Massnahme, so wurde seitens Verwaltungsrat weiter ausgeführt, mindert die Schwankungen bei den Jahresergebnissen und bietet für die Kantone darum nicht zuletzt die Gewähr einer aktuell zwar leicht reduzierten, insgesamt aber kontinuierlichen Ausschüttung.

Gefragt wurde in diesem Kontext auch nach den Corona-bedingten Auswirkungen, welche die Hafenwirtschaft und die SRH für das laufende Jahr konkret zu gewärtigen haben. Die Kommission wurde informiert, dass die Häfen in der Lockdown-Phase als Teil der nationalen kritischen Infrastrukturen betrieblich sehr gut funktionieren konnten und keine wesentlichen Einschränkungen hinnehmen mussten. Auch das grenzüberschreitende Transportwesen konnte – teils nach Interventionen etwa der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – in Gang gehalten werden. Ebenso konnte das Personal der Schiffe die Grenzen ungehindert passieren. Die Hafenfirmen ihrerseits waren unterschiedlich betroffen von den Einschränkungen in der Pandemie-Phase. Die konstatierten Einbrüche beim Umschlagsvolumen in den fraglichen Monaten März, April und Mai könnten nicht alleine auf die Lockdown-Massnahmen zurückgeführt werden. Allerdings waren im Zeitpunkt der Kommissionsberatungen gewisse verzögert eintretenden Negativeffekte (wie andererseits auch die gesamtwirtschaftliche Erholung) erst vage absehbar. Die SRH-Direktion zeigte sich bereit, die Situation jener Firmen, die stark von der Corona-Pandemie betroffen sind, individuell anzusehen und ihnen allenfalls mit einem Zahlungsaufschub entgegen zu kommen. Einen wohl vollständigen Ausfall wird sicherlich die Kabinenschifffahrt erleben, welche ihre Aktivität kaum vor dem Spätherbst wieder aufnehmen können. Im Corona-Kontext wurde der Verwaltungsrat auch um einen mittelfristigen Ausblick gebeten. Mit Blick auf die unklaren makroökonomischen Aussichten müsse man wohl auf absehbare Zeit mit Unsicherheiten leben, hiess es – und viele Prognosen seien nicht mehr als ein Blick in die Glaskugel. Man rechne aber, so hiess es weiter, noch mindestens für ein oder zwei Jahre mit «Schleifspuren». Mit der oben angeführten Rückstellung habe die SRH aber eine Art Stabilitätsanker gesetzt, wurde gesagt.

Die Kommission nahm zudem das Thema Sicherheit/Bedrohungslage wieder auf, das 2019 einen Schwerpunkt der Diskussion gebildet hatte. Der Austausch zwischen den entsprechenden Behörden und der SRH konnte ausgebaut werden, erklärte die SRH-Direktion. Die Standortgemeinden, so wurde aber moniert, wurden in dieser Thematik bisher noch nicht einbezogen. Die Kommission zeigte sich nicht zufrieden mit den Fortschritten in diesem Bereich und verlangt darum vom Verwaltungsrat, das Thema als Pendeuz auf seiner Agenda zu halten. Das Thema wird an einer der nächsten Sitzungen der Kommission deshalb wieder traktandiert.

Ein weiteres Thema waren auch die langfristigen Überlegungen der SRH für die absehbare Perspektive, dass die heute noch bedeutsamen Mineralölimporte aufgrund der Dekarbonisierung zurückgehen werden. Auch die SRH gehen davon aus, dass sich die Situation aufgrund des Ausstiegs aus den fossilen Brennstoffen vollständig verändern wird. Diese Veränderung sei auf der Zeitachse aber noch eine sehr variable Grösse. Namentlich der Masterplan Hafen Birsfelden 2040+ nimmt diese Entwicklung aber auf,

¹ Auszug aus dem Schreiben der Revisionsstelle: «Ungeachtet der Tatsache, dass die geschilderte Situation im Grundsatz ein Ereignis nach dem Bilanzstichtag darstellt, ist es aufgrund der ausserordentlichen Situation mit mutmasslich starken finanziellen Auswirkungen gesetzlich zulässig, im Rahmen der Möglichkeiten des Obligationenrechts zusätzliche Wertberichtigungen oder die Bildung von Rückstellungen als Instrumente zur Sicherung des dauernden Gedeihens des Unternehmens im Sinne von Art. 960a Abs. 4 OR sowie Art. 960e Abs. 3 Ziff. 4 OR vorzunehmen.»

indem dort anstelle der Tanklager mittelfristig andere Nutzungen vorgespurt werden; während im Auhafen Kapazitäten für neue Energiestoffe geschaffen werden könnten. Ein wichtiger Aspekt in diesem Kontext sei die Frage, ob bzw. wie lange die einzige Schweizer Ölraffinerie in Crissier noch besteht – bei einer Schliessung dürften die Häfen in dieser Sparte nochmals einen Schub erleben.

Zudem informierten die SRH auf Nachfrage aus der Kommission, dass die Rheinhäfen als trimodale Verkehrsdrehscheibe bei einem Nein in der Volksabstimmung zum Hafenbecken 3 wohl einen Rückschlag in der Wettbewerbsfähigkeit verzeichnen würden. Gewisse Logistiksegmente könnten sich in deutsche Rheinhäfen verlagern und von dort per LKW in Richtung Schweiz abgewickelt werden, womit letztlich auch die Verlagerungspolitik der Schweiz im Zuge der Alpenschutzinitiative Schaden nehmen würde. Die SRH werden sich aber aus ordnungspolitischen Gründen nicht mit Ressourcen am Abstimmungskampf beteiligen, sondern sich nur an Podien beteiligen, wenn dazu Einladungen eingehen.

Last but not least konnte sich die Kommission von der neuen Verwaltungsratspräsidentin über ihre Zielsetzungen für den Hafen informieren lassen. Martina Gmür will einen zukunftsorientierten, nachhaltigen, effizienten und stark digital ausgerichteten Hafen mit guten Infrastrukturen an drei komplementären Standorten, wie sie sagte.

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 Jahresbericht 2019 der SRH, der Jahresrechnung 2019 und der Bilanz Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase per 8. Juli 2020 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

14. August 2020

IGPK Rheinhäfen

Christophe Haller
Präsident

Christof Hiltmann
Vizepräsident

Beilage

Landratsbeschluss (Entwurf)



Landratsbeschluss

betreffend Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2019 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://: 1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2019 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: