



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

Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2018/580

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

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2017 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 17. August 2018

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)

Sara Fritz
Christof Hiltmann (Vizepräsident)
Regula Meschberger (bis Ende Mai 2018)
Pascal Ryf
Andi Trüssel
Stefan Zemp (ab Juni 2018)

BS

Peter Bochsler
Christophe Haller (Präsident)
Eduard Rutschmann
Kaspar Sutter
Michael Wüthrich

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die IGPK Rheinhäfen hat den Jahresbericht 2017 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. An der ersten Sitzung am 23. Mai 2018 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr und über aktuelle Projekte informieren. Die zweite Sitzung, die am 18. Juni 2018 anberaumt war, fand im Beisein von SRH-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel und den Regierungs- und Verwaltungsräten Christoph Brutschin (BS) und Thomas Weber (BL) sowie wiederum von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn statt. Die SRH-Direktion hatte vorgängig zu dieser Sitzung einen Katalog mit Fragen der Kommission zum Jahresbericht beantwortet, der die Grundlage der Diskussion bildete.

2 Geschäftsjahr 2017 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) erlebten im Geschäftsjahr 2017 einen eigentlichen «Steigerungslauf», wie der Jahresbericht gleich mehrfach festhält. Nachdem das erste Quartal wegen einer ausserordentlichen Niedrigwassersituation von tiefen Umschlagswerten geprägt war, führte der Unterbruch der Bahnstrecke im deutschen Rheintal, der von Mitte August bis Anfang Oktober dauerte, zu einer «massiven temporären Verlagerung der Verkehre auf den Rhein» – man spricht hier vom «Raststatt-Effekt». Der Rückstand, den man zu Jahresanfang verzeichnete, konnte in der Folge bis Ende Jahr «beinahe aufgeholt» werden. Während der Güterumschlag (Import/Export) mit knapp 5,8 Millionen Tonnen leicht unter dem Wert des Vorjahres schloss (-1,8 %), wurde der Rekordwert der Vorjahres beim Containerumschlag nochmals um 4,4 Prozent gesteigert – auf insgesamt 137 529 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Diese beiden Eckdaten seien «bemerkenswert», schreiben die SRH-Verantwortlichen.

Die wichtigste Gütersparte waren auch im 2017 die flüssigen Treib- und Brennstoffe. Ihr Anteil am Umschlagsvolumen lag mit 45,2 % sogar noch leicht höher als im Jahr zuvor (2016: 44,9 %). Wenn man nur die einkommenden Verkehre berücksichtigt, liegt der Anteil sogar bei 52 %; der Import umfasst in absoluten Zahlen 2,46 Millionen Tonnen. Der Umschlag habe sich seit der massiven Steigerung 2015 (im Nachgang zur Stilllegung der Raffinerie in Collombey) «auf gutem Niveau stabilisiert, womit die Entwicklung als nachhaltig zu bezeichnen ist», heisst es hierzu. Und weiter: Dieser Anteil dürfte trotz externen Faktoren wie verbrauchsärmeren Motoren «mittelfristig stabil» bleiben.

Als «immer bedeutender» wird der Sektor Chemische Erzeugnisse bezeichnet, dies vor allem im Export. Knapp 160 000 Tonnen wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen verschifft, was einem Zuwachs um gut 10 % gleichkommt. «Die Pharmaindustrie nutzt den Rhein als Transportweg mit Fortsetzung auf dem Seeweg immer häufiger als gute Alternative zum kostenintensiveren Luftverkehr», heisst es.

Einen Boom erleben auch die Flusskreuzfahrten bzw. die Kabinenschiffahrt, was die SRH als «Vermieterin» der Liegeplätze direkt betrifft. Die Nachfrage sei so gross, dass es an den bestehenden Steigeranlagen zu «Engpässen» komme. Die Planung eines Docks am Klybeck-Ufer werde demnächst gestartet.

Die drei Häfen wiesen eine unterschiedliche Entwicklung auf: Die vor allem auf Mineralölverkehre und Schüttgüter spezialisierten Häfen Muttenz-Au (1,80 Millionen Tonnen, -2,7 %) und Birsfelden (1,95 Millionen Tonnen, -5,7 %) mussten leichte Rückgänge hinnehmen, während Kleinhüningen (1,80 Millionen Tonnen, +5,3 %) vom Containerboom profitierte und zulegte.

«Mit einem bereits realisierten Terminal Basel Nord hätten während des Unterbruchs in Raststatt noch deutlich mehr Güter über den Rhein und ab Basel den Weg auf die Bahn gefunden», heisst es im Jahresbericht. Weitere Rekordwerte beim Containerverkehr seien – auch unter Ausklammerung von Sondereffekten – «absehbar». Es sei «augenfällig», dass die bestehenden Infrastrukturen im Hafen Kleinhüningen in der Zeit der Bahnsperre an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen seien und dass «dringend neue leistungsfähige und vor allem vernetzte Umschlagsanlagen notwendig sind, um das künftige Wachstum bewältigen zu können und das Potenzial der Schifffahrt voll zu nutzen». Was die Infrastruktur der Hafenanlagen angeht, vermerkt der Jahresbericht denn auch die Unterzeichnung einer Absichtserklärung der Eigerkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der SRH mit der Eidgenossenschaft zur Weiterentwicklung der Rheinhäfen und insbesondere zur Mitfinanzierung des Hafenbeckens 3 durch den Bund.

Die SRH entwickeln ihre Infrastruktur aber auch im kleineren Massstab fortwährend weiter. Hierzu seien zwei Beispiele erwähnt: Mitte Juni 2017 erfolgte der Spatenstich für das Projekt «Südanbindung Auhafen–Schweizerhalle» der Hafentbahn Schweiz AG. Der Projektperimeter für die Gleisverbindung für Güterverkehr erstreckt sich vom Auhafen Muttenz bis zum Areal Schweizerhalle und verbindet auch den

Rangierbahnhof Muttenz sowie den Industrieanschluss Salina Raurica (Ringschlussverbindung). Und das Projekt zur Korrektur der Schifffahrtsrinne auf Stadtbasler Gebiet erhielt im Herbst 2017 die Baubewilligung – der Startschuss fiel im Dezember 2017.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Insgesamt schliesst die Erfolgsrechnung 2017 bei einem Betriebsertrag von CHF 24 437 068 und einem Aufwand von CHF 15 388 899 mit einem Betriebserfolg von CHF 9 048 169. Das Jahresergebnis von CHF 9 051 537 ergibt sich nach der Ausfinanzierung der Pensionskasse (CHF 700 000) und dem Verkauf der Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (CHF 703 368). Die Ausschüttung an die Eignerkantone beträgt CHF 3,4 Mio. (Basel-Stadt, 40 %) respektive CHF 5,1 Mio. (Basel-Landschaft, 60 %). Die flexible Baurechtsverzinsung liegt damit knapp eine Million Franken höher als im Vorjahr.

Last but not least zeigte der SRH-Direktor in einem Vergleich der Jahre 1998/2007 und 2008/2017 auf, dass der Betriebserfolg seit Gründung der SRH insgesamt höher und konstanter ausgefallen ist.

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK Rheinhäfen hat sich im Rahmen ihrer diesjährigen Beratungen vorab mit drei Themenkreisen beschäftigt.

Die Kommission diskutierte länger über die Frage, ob Bundesbern in ausreichendem Mass (an)erkennt und honoriert, welche Leistung die Region mit der Bereitstellung der Hafenableitungen für die Landesversorgung erbringt. Ausgangspunkt war die Darstellung bzw. Aussagekraft der SRH-Rechnung. Dabei waren namentlich zwei Aspekte der Rechnungslegung angesprochen. Einerseits könnten die Opportunitätskosten für die Landvorhaltung klarer ausgewiesen werden, wurde gesagt. Das in der Infrastrukturrechnung ausgewiesene Ergebnis (CHF -400 000) sei wesentlich tiefer als die entgangenen Erlöse, die bei einer anderen Nutzung theoretisch wahrgenommen werden könnten (in der Jahresrechnung 2013 wird von einem Betrag in der Grössenordnung von CHF 20 – 30 Mio. gesprochen). Weiter wurde die Frage aufgeworfen, ob man die flexible Baurechtsverzinsung zu Handen der beiden Eignerkantone nicht als Aufwand verbuchen müsste, was auch den Eindruck einer Gewinnorientierung der SRH schmälern würde.

Die SRH-Vertreter zeigten sich eher skeptisch gegenüber diesen Überlegungen und betonten, dass die Rechnung das operative Geschäft abbilde und der flexible Baurechtszins buchungstechnisch eine Gewinnverwendung sei. Sie verwiesen auf Areale andernorts in der Schweiz, welche ebenfalls – ohne entsprechende Abgeltung – in hohem Mass der Eidgenossenschaft dienen. Auch müsste man den Nutzen quantifizieren, den die Region durch den Hafen erzielt (Wertschöpfung, Arbeitsplätze) – und dies von der Leistung zu Gunsten des Bundes abgrenzen.

Weiter wurde betont, dass solche Forderungen allenfalls den Eindruck erwecken könnten, dass man lieber andere Nutzungen auf den Hafenableitungen sehen würde. In der Kommission herrschte aber Einigkeit, dass man mit diesen Fragen nicht auf eine Nutzungsänderung abzielt – die benötigten Flächen sollen der Logistikwirtschaft weiterhin zur Verfügung stehen –, sondern auf eine erhöhte Transparenz (dies auch gegenüber der eigenen Bevölkerung). Auch wenn mit dem neuen Gütertransportgesetz (SR 742.41) die nationale Bedeutung der Hafenableitungen inzwischen offiziell ist und dadurch Beiträge des Bundes für Hafenableitungen des kombinierten Verkehrs möglich geworden sind, sei es immer noch wichtig, dem Bund zu kommunizieren, wieviel die Region für das Land insgesamt leistet. In diesem Sinne wurde zu Handen der künftigen SRH-Berichterstattungen angeregt, den flexiblen Baurechtszins auf den Quadratmeter Nutzfläche umgerechnet darzustellen. Dies ergibt aktuell eine Grössenordnung von CHF 18, was für Logistikflächen ein guter Wert ist. Denkbar ist für die Kommission auch, dass diese Thematik auf Stufe Eigner – also in den Jahresrechnungen der beiden Kantone – entsprechend abgebildet wird.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Gateway Basel Nord wurden verschiedene Fragen aufgeworfen. Ein Thema war die Umwelt- bzw. Sicherheitsthematik, die in den Wochen vor der Juni-Sitzung der IGPK medial aufgegriffen wurde: Gestützt auf einen zu diesem Zeitpunkt noch unveröffentlichten Bericht der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft war die Rede von «untragbaren» Risiken im Zusammenhang mit dem Hafenbecken 3. Dass Risiken bestehen, wurde von den SRH-Vertretern nicht in Abrede gestellt. Sie stellten die Ergebnisse des massgeblichen Kontrollberichts Risikoermittlung Rhein 2016 (der am 19. Juni 2018 auch veröffentlicht wurde) aber in einen Zusammenhang. Wenn ein mit Gefahrgut beladenes Schiff leck schlage, habe dies grosse Auswirkungen auf die Umwelt – die Eintretenswahrscheinlichkeit für ein solches Ereignis sei aber sehr gering. Solche Szenarien müssten in einem Risikobericht thematisiert und qualifiziert werden. Insgesamt aber – so die Aussage der SRH-Vertreter – seien Wasserstrassen die deutlich sichereren Transportwege im Vergleich zum Transport auf Strasse und Schiene (höhere Eintretenswahrscheinlichkeit/mittlere Ereignisse). Bezogen auf die drei Hafenbecken (und somit auf das Projekt Gateway Basel Nord) weise der Risikobericht tragbare Umweltrisiken aus. Durch Massnahmen wie den Rückbau des Satram-Tanklagers in Kleinhüningen und weitere, im Kontrollbericht angeführte Massnahmen werde die Sicherheit zudem weiter verbessert. Die Kommission zeigte sich von diesen Ausführungen befriedigt, zumal auch bestätigt wurde, dass die Inhalte der Gefahrgut-Container lückenlos dokumentiert sind.

Diskutiert wurden weiter der angestrebten Modal Split bzw. die hierfür erforderlichen Bahninfrastrukturen. Der anvisierte Bahn-Anteil von 50 % könne mit den bestehenden Kapazitäten punkto Güterwagen und Bahntrassees erreicht werden, betonten die SRH-Vertreter auf kritische Nachfragen. Optimistisch stimme dabei, dass das neue Gütertransportgesetz bzw. die Netznutzungspläne dem Güterverkehr gewisse Schienenkapazitäten sichern. Zudem könnten dank der Möglichkeiten der Digitalisierung und weiterer Entwicklungen im Transportwesen die Trasse-Kapazitäten besser genutzt werden. Für die nötigen Eisenbahnwagen schliesslich bestehe ein ausreichender Markt; viele Verloader hätten zudem eigene Wagenparks. Bezüglich des gesteckten Ziels könne man zwar keine Garantien abgeben, wohl aber die bestmöglichen Voraussetzungen schaffen: Das Basel-Nord-Projekt werde es ermöglichen, dass die Umschlagsware ohne grossen Rangieraufwand direkt auf die Bahn verladen werden kann – die dadurch entfallenden Rangierkosten würden den Modal Split ab Gateway zu Gunsten der Bahn begünstigen.

Ein weiterer Aspekt der Debatte betraf die Frage, ob Basel Nord, von der Schweiz finanziert, zur «Durchgangsstation» für den transeuropäischen Verkehr wird. Import und Export, so hiess es dazu, werden das Hauptstandbein der SRH bleiben, zwecks besserer Auslastung würden aber Durchgangsverkehre gerne mitgenommen.

Weitere Themen im Rahmen der Gateway-Thematik waren u.a. der Stand des Projekts, die Einbindung der Hafenfirmer, das Verhältnis SRH/Hafenbahn AG oder auch der Stauraum für LKW auf der Provisorisch erweiterten Zollanlage (Peza), welche durch die Einführung einer elektronischen Zollabfertigung stark an Bedeutung verloren hat.

Eine Diskussion entwickelte sich schliesslich auch zur neuerlichen Rückstellung für die Pensionskasse. In der Kommission wurde teils Erstaunen darüber geäussert, dass im Geschäftsjahr 2017 erneut bedeutende Summen zurückgestellt werden mussten; dies sei nach der Beratung des Jahresberichts 2016 im Herbst 2017 und angesichts der guten Anlage-Performance 2017 so nicht zu erwarten gewesen. Damals habe man davon ausgehen können, dass man den gesamten für die PK notwendigen Betrag genannt erhalten habe. Eine «Stückelung» der Rückstellungen sei zwar gangbar – das Vorgehen müsse aber in einer für die IGPK nachvollziehbaren Weise erfolgen. Die SRH-Verantwortlichen betonten, dass die neuerliche Rückstellung nicht – wie im 2016 – durch die schlechte Performance, sondern durch die Senkung des technischen Zinssatzes durch die BLPK bedingt sei (die im Januar 2017 kommuniziert

wurde). Die unterschiedliche Höhe der Rückstellungen bemesse jeweils sich auch an Parametern wie dem flexiblen Baurechtszins, den man konstant halten wolle. Aufgrund des aktuellen Wissensstandes sei im 2018 nicht oder nur mit geringen Rückstellungen zu rechnen.

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 2017 Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase am 4. Juli 2018 genehmigt und zu Händen des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

17. August 2018

IGPK Rheinhäfen

Christophe Haller
Präsident

Christof Hiltmann
Vizepräsident

Beilage

Landratsbeschluss (Entwurf)

**Landratsbeschluss
betreffend Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2017
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) zum Betriebsjahr 2017 werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der Landratspräsident:

Die Landschreiberin: