



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung des Postulates von Oskar Kämpfer: «Wird der Staatsvertrag SGS 421.1 über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft noch eingehalten?» ([2013-399](#))**

Datum: 27. Oktober 2015

Nummer: 2015-384

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung des Postulates von Oskar Kämpfer: "Wird der Staatsvertrag SGS 421.1 über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft noch eingehalten?" (2013-399)

vom 27. Oktober 2015

1. Text des Postulats

Am 14. November 2013 reichte Oskar Kämpfer das Postulat "Wird der Staatsvertrag SGS 421.1 über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft noch eingehalten?" ([2013-399](#)) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In den letzten Jahren wurden in Basel-Stadt der Hafen St. Johann aufgehoben, das Migrol Tanklager in den Hafen Birsfelden verlagert. Unterhalb der Dreirosenbrücke bleibt einzig das Tanklager für den Umschlag von Mineralölprodukten (Heizöl, Speiseöle) bestehen. Während man in Kleinhüningen zurückbaut, wird im Hafen Birsfelden/Auhafen Muttenz ausgebaut. Das heisst, dass im Kanton BS die Produktionsflächen und Ertragsmöglichkeiten drastisch reduziert wurden.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- *Ist eine Aufteilung der Gewinne 40 : 60 noch gerechtfertigt?*
- *Wie hoch sind die Erträge für die zwischengenutzten Areale?*
- *Wie lange ist mit der Zwischennutzung der Areale zu rechnen?*
- *Was passiert mit den Arealen und den langfristigen Erträgen aus den Arealen, die nach einem möglichen Ausbau des Kleinhüningerhafens nicht mehr benötigt werden?*
- *Was würde passieren, wenn im Jahre 2015 einseitig der Rheinhafen-Vertrag per 2018 gekündigt würde?*

Der Regierungsrat wird beauftragt/gebeten:

Die obigen Fragen zu prüfen und vor allem die finanziellen Konsequenzen einer Kündigung detailliert zu prüfen. Immerhin hat BL vor diesem Vertrag eine doppelt so hohe Gewinnausschüttung erhalten.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Ist eine Aufteilung der Gewinne 40:60 noch gerechtfertigt?*

Antwort des Regierungsrats:

Ja, aus Sicht des Regierungsrats ist der Verteilschlüssel 40% (BS) : 60% (BL) zur Ausschüttung des Unternehmungserfolgs der SRH (= variabler Baurechtszins für die zur Verfügung gestellten Hafensareale) nach wie vor gerechtfertigt, da die SRH bei der Arealvermietung keine Leerstände aufweisen. Insbesondere haben die SRH die beiden rückgebauten Parzellen am Klybeckquai (Hafen Kleinhüningen, ex-Esso und ex-Migrol) im Baurecht an den Kanton Basel-Stadt abgegeben.

2. *Wie hoch sind die Erträge für die zwischengenutzten Areale?*

Antwort des Regierungsrats:

Nach Angaben der SRH zahlt der Kanton Basel-Stadt für die beiden erwähnten Areale am Klybeckquai einen ortsüblichen Baurechtszins für Hafenlogistik. Das Auslastungsrisiko der Nutzung liegt damit nicht bei den SRH, sondern beim Kanton Basel-Stadt. Für den Kanton Basel-Landschaft ergibt sich daher keine Reduktion bei der Ausschüttung des Unternehmungserfolgs der SRH.

3. *Wie lange ist mit der Zwischennutzung der Areale zu rechnen?*

Antwort des Regierungsrats:

Die beabsichtigte Dauer der Zwischennutzung ist dem Regierungsrat nicht bekannt.

4. *Was passiert mit den Arealen und den langfristigen Erträgen aus den Arealen, die nach einem möglichen Ausbau des Kleinhüningerhafens nicht mehr benötigt.*

Antwort des Regierungsrats:

Die Baurechte für Hafenlogistik am Westquai im Hafen Kleinhüningen haben eine Laufzeit bis 2029 und sollen gemäss Regierungsratsbeschluss des Kantons Basel-Stadt aus dem Jahr 1999 nicht weiter verlängert und nach 2029 einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden. Bei einer dannzumaligen Ausgliederung dieser Areale aus dem Rheinhafen-Vertrag müsste der Verteilschlüssel für die Ausschüttung des Unternehmungserfolgs entsprechend angepasst werden. Der Verteilschlüssel basiert einerseits auf dem Substanzwert der Anlagen und andererseits auf dem zukünftigen Ertragswert.

5. *Was würde passieren, wenn im Jahre 2015 einseitig der Rheinhafen-Vertrag per 2018 gekündigt würde?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Kündigungsfall würde ein Auflösungsverfahren gemäss § 51 Rheinhafen-Vertrag auslösen, in welchem sich die Vertragskantone BL und BS über die Auflösung der SRH einigen müssten. Dabei wären Immobilien, Mobilien etc. auf diejenigen Vertragskantone zu übertragen, der diese in die SRH eingebracht hat. Das übrige Vermögen im Zeitpunkt der Auflösung würde gemäss dem geltenden Verteilschlüssel 40:60 auf die Vertragskantone aufgeteilt.

Allerdings gibt der Regierungsrat zu bedenken, dass sich eine Auflösung der SRH für den Kanton Basel-Landschaft negativ auswirken würde. Zunächst einmal in finanzieller Hinsicht:

Ein Vergleich der Ergebnisausschüttung der Schweizerischen Rheinhäfen vor und nach der Zusammenlegung zeigt folgendes Bild: in den Jahren 2001-2007 haben die Rheinhäfen Basel-Landschaft im Durchschnitt rund 5.4 Mio. Franken jährlich an die Kantonskasse beigesteuert (mit hohen jährlichen Schwankungen). Seit der Zusammenlegung 2008 bis 2015 (für das Jahr 2015 als Prognose) werden jährlich durchschnittlich 4.7 Mio. Franken an den Kanton Basel-Landschaft überwiesen, dies in konstanter Weise, mit stetig leicht steigender Tendenz.

Die beiden Ertragsentwicklungen müssen jedoch noch vergleichbar gemacht werden („Äpfel mit Äpfeln“):

- Bei der Zusammenlegung wurde eine vorherige Hafenparzelle in Birsfelden aus dem Hafenperimeter herausgenommen, dadurch hat der Kanton zusätzlich jährliche Erträge von CHF 260'000.-.

- Das Feuerlöschboot BL wurde bei der Zusammenlegung der SRH übertragen und entlastet die Kantonsrechnung jährlich um CHF 600'000.- (das Feuerlöschboot BS verblieb beim Kanton BS, BS zahlt aber nun das FLB BL mit).

Zum ausgeschütteten Gewinn der SRH von CHF 4,7 Mio. kommen daher noch CHF 0,86 Mio. dazu. Dies ergibt einen mit der Situation vor der Fusion vergleichbare Ausschüttung von CHF 5'56 Mio., also CHF 0,16 Mio. höher als vorher (CHF 5,4 Mio.). Ergänzend ist festzuhalten, dass der Kanton BS vor der Fusion die Hauptlast der Kosten der Rheinschifffahrtsbehörde getragen hat (2/3) und BL als Rheinschifffahrtskanton davon lange profitiert hat. Trotz der seit der Fusion paritätisch getragenen Kosten durch beide Kantone ist der Saldo für BL insgesamt positiv.

Finanziell gesehen wäre eine Auflösung des Rheinhafen-Vertrags aus Sicht des Kantons BL daher nicht interessant. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die von den SRH für die verbesserte nautische Erschliessung von Birsfelden/Auhafen ab 2016 geplanten Investitionen (u.a. Korrektur der Fahrrinne im Stadtgebiet des Rheins zur Erhöhung des Transportvolumens bei Niedrigwasser, Beschaffung eines neuen Schub/Schleppbootes zur Nutzung der Passage der mittleren Brücke im Stadtgebiet bis zur Hochwassermarkte II) in der Höhe von CHF 10 Mio. im Fall einer Auflösung nicht mehr paritätisch von beiden Kantonen getragen würden, sondern vom Kanton BL alleine übernommen werden müssten. In der Folge müssten auch die Kosten der Rheinschifffahrtsbehörde paritätisch, d.h. zur Hälfte weiterhin getragen werden.

Über die finanziellen Konsequenzen hinaus würde der bei einer Auflösung des Rheinhafen-Vertrags entstehende Imageschaden für den Wirtschaftsstandort schwer wiegen. Die SRH haben sich in den vergangenen Jahren eine hohe Reputation als leistungsfähige trimodale Logistikkreislauf national wie international erarbeitet und werden nun auch wirklich als Schweizerische Rheinhäfen anerkannt. Auf Ebene des Bundes bestätigt die kürzliche Erreichung der Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei der Finanzierung von Anlagen des kombinierten Verkehrs diesen Umstand. Auf internationaler Ebene konnten die SRH mit dem Hafen Rotterdam eine Kooperationsvereinbarung zur Förderung der Hinterlandverkehre auf dem Rhein abschliessen. Bei der vom Bund konzessionierten und 2011 ebenfalls fusionierten Hafenbahnen haben die SRH mit dem Bund für die kommenden Jahre 2016-19 ein Investitionspaket von über CHF 50 Mio. ausgehandelt, von welchem die Häfen Birsfelden/Auhafen durch die Modernisierung des Hafenbahnhofs und der Wirtschaftsstandort durch eine neue Bahnverbindung Auhafen – Infrapark Baselland/Schweizerhalle - Salina Raurica profitieren werden. All diese positiven Entwicklungen würden bei einer Auflösung in Frage gestellt, wie auch die Reputation des Kanton Basel-Landschaft als verlässlicher Partner.

Fazit: Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass der Kanton Basel-Landschaft von der Zusammenlegung der Rheinhäfen zu den SRH aufgrund der dargelegten positiven Entwicklung profitiert und eine Auflösung des Rheinhafen-Vertrags keine weiter zu verfolgende Option darstellt.

Liestal, 27. Oktober 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter