



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

Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2024/296

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

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2023 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 20. September 2024

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)	BS
Alain Bai Roger Boerlin (Präsident) Peter Hartmann Martin Karrer Pascal Ryf	Nicole Amacher Olivier Battaglia (Vizepräsident) Balz Herter Pascal Pfister Jérôme Thiriet

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen) hat den Jahresbericht 2023 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. An der ersten Sitzung am 29. Mai 2024 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Florian Röhlingshöfer sowie von Martin Nusser, stellvertretender Direktor und Leiter Finanzen, Personal und Services, über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr sowie über die aktuellen Projekte informieren. Auch SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie die beiden Regierungs- und Verwaltungsräte Thomi Jourdan (BL) und Kaspar Sutter (BS) nahmen an dieser Sitzung teil und brachten die strategische bzw. politische Sicht auf die diskutierten Themen ein. Eine zweite Sitzung fand am 25. Juni 2024 im Beisein von Florian Röhlingshöfer statt. Die SRH hatten vorgängig zu dieser Sitzung einen Katalog mit ergänzenden Fragen aus der Kommission beantwortet.

2 Geschäftsjahr 2023 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Das Umschlagsergebnis der Schweizerischen Rheinhäfen lag im Jahr 2023 um rund 8 % über dem Resultat im Vorjahr. Ein Gesamtumschlag von 4,97 Mio. Tonnen steht einem Wert von 4,60 Mio. Tonnen im Jahr 2022 gegenüber. Für die Steigerung war der Aufbau von Lagerbeständen bei den Mineralölprodukten (2,43 Mio. Tonnen, +46,5 %) massgeblich, welche im Jahr 2022 aufgrund der damaligen Preissteigerungen stark abgebaut wurden. In der Gesamtstatistik 2023 lag der Anteil des Sektors Mineralölprodukte am Importverkehr bei 58 % gegenüber 52 % im Vorjahr. Im Containerbereich konnte das sehr hohe Total des Vorjahres hingegen nicht erreicht werden (108 718 TEU, -13,4 %). Der Containerbereich, aber auch der Umschlag von Baumaterialien, Fahrzeugen oder Maschinen litten unter den ungünstigen weltwirtschaftlichen Entwicklungen mit Kriegen, Inflation und Teuerung. Der Vergleich wird aber auch von diversen Sondereffekten beeinflusst (etwa wegfallende «Nachholverkehre» nach Corona, fehlende Umschlagskapazitäten). Die SRH sprechen bilanzierend von einem «heterogenen Bild beim Umschlag». Die traditionell wichtigen Bahnverkehre blieben stabil (3 Mio. Tonnen).

Unterschiedlich ist die Entwicklung in den einzelnen Häfen: Der stark von den Verkehren mit Mineralölprodukten abhängige Auhafen Muttenz verzeichnete mit einem Total von 1,65 Mio. Tonnen ein Plus von 25,7 %. Dasselbe kann über den Hafen Birsfelden gesagt werden, der mit einem Gesamtumschlag von 1,78 Mio. Tonnen um 13,9 % zulegte. Der Hafen Kleinhüningen mit den Schwerpunkten Containerverkehr und Agrarprodukte verlor 13,2 % auf 1,26 Mio. Tonnen.

In der Kabinenschifffahrt setzte sich der Erholungskurs weiter fort. Mit 1256 Ankünften (2022: 1047) und 425 Liegetagen (2022: 313) wurden die Ergebnisse des Vorjahres deutlich übertroffen.

Der Jahresbericht erwähnt auch weitere wichtige Entwicklungen wie etwa die Revision des Gütertransportgesetzes: Damit werde der Bund als Besteller der Hafeninfrastruktur «die Wettbewerbsfähigkeit von Transportketten mit der Rheinschifffahrt erhöhen und die relevanten Investitionen in die Modernisierung und Erneuerung der Hafeninfrastrukturen mittragen», heisst es. Dies wird auch eine Anpassung des Rheinhafenvertrags nach sich ziehen.

Mit der verbindlichen Einführung des Riverport Planning Information System (RPIS) für den Datenaustausch für alle Hafen-Unternehmen und Reedereien in den Schweizerischen Rheinhäfen, so heisst es weiter, erfolge im 2024 «ein entscheidender Schritt zur konsequenten Umsetzung der digitalen Hafeninfrastruktur».

Im Geschäftsbericht werden auch SRH-interne Bauprojekte wie die Verlegung des Hafenzentralen sowie der geplante Neubau der Hafenzentrale erwähnt – oder auch verschiedene private Investitionen wie das Projekt eines Wasserstoff-Hubs in Birsfelden.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Ertragssteigerungen bei den Baurechtszinsen und der Fahrgast- und Kabinenschifffahrt, aber tiefere Hafengebühren und höhere Aufwendungen beim Personal und bei Positionen wie Wasser, Energie und Entsorgung – diese Faktoren haben die Jahresrechnung wesentlich geprägt. Der Betriebsertrag liegt bei knapp CHF 24,6 Mio. (Vorjahr: rund CHF 24 Mio.), der Betriebsaufwand bei rund CHF 12,9 Mio. (Vorjahr: CHF: 11,7 Mio.). Nach Abschreibungen und Finanzerfolg liegt das Jahresergebnis bei knapp CHF 7,2 Mio. – und damit um CHF rund CHF 850 000 unter dem Wert von 2022. Die Investitionen beliefen sich auf CHF 7,3 Mio. Die Ausschüttung an die Eignerkantone beträgt CHF 6,8 Mio. – dies gegenüber CHF 7,6 Mio. im Jahr zuvor. Basel-Stadt erhält CHF rund 2,7 Mio. (40 %), Basel-Landschaft CHF rund 4 Mio.

(60 %). Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks last but not least liegt per 31.12.2023 bei 106,7 % (2022: 103,7 %).

Die beiden Regierungsräte halten als Bilanz der Eigentümergespräche in ihren Vorlagen fest, «dass die SRH die strategischen und wirtschaftlichen Ziele erreicht haben».

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK hat sich wie jedes Jahr mit dem Jahresbericht und den aktuellen Projekten und Fragestellungen der SRH befasst.

Die IGPK fragte nach, wie das Gütertransportgesetz (GüTG), das im Zeitpunkt ihrer Beratung bei den Eidgenössischen Räten pendent war, die Strukturen der Rheinhäfen beeinflussen wird, sofern das Gesetz beschlossen wird, wie es die beiden Regierungen wünschen. Der Bund werde sich mit Leistungsvereinbarungen bei den Häfen «einkaufen», um seine Interessen – also die Vorhalteleistungen für die Landesversorgung – abzusichern. Er werde aber nicht in den Führungsgremien der SRH Einsitz nehmen. Dieses Engagement des Bundes würde nebst dem nationalen Interesse auch bewirken, dass die defizitäre bzw. durch die Höhe der Ausschüttungen an die Trägerkantone faktisch querfinanzierte Bewirtschaftung der Hafeninfrasturktur sachgerechter abgegolten würde. Die beiden Kantone sind daran, so hiess es weiter, entsprechende Vorbereitungsarbeiten zu leisten – verschiedene mögliche Organisationsformen werden geprüft, damit das Engagement des Bundes in die Tat umgesetzt werden kann. Diese Entwicklung wird wie erwähnt auch in eine Neuverhandlung des Rheinhafenvertrags münden, wobei die Thematik des neuen Hafenbeckens 3 oder der Masterplan Birsfelden ebenfalls einbezogen werden sollen.

Weiter liess sich die Kommission aufzeigen, welche Anstrengungen unter dem Titel «Greenport» unternommen werden, um die in der Eigentümerstrategie formulierten Ziele zu erreichen (s. Kapitel 3.1 «Strategische Ziele» in der Fassung vom 23. Mai 2023). Dazu wurde beispielsweise eine CO₂-Bilanzierung in Auftrag gegeben, um genau zu wissen, wo man steht und welche Massnahmen sinnvoll und zielführend sind. Das soll nicht nur für die SRH alleine geschehen – auch die Hafenvirtschaft soll mitgenommen bzw. namentlich die kleineren Firmen sollen bei dieser Grundlagenarbeit unterstützt werden.

In diesem Kontext wurde auch die Wasserstoff-Strategie nochmals kritisch überprüft. Die SRH betonten, dass sie bei der in Birsfelden geplanten Anlage nicht unternehmerisch beteiligt, sondern nur im Umfeld unterstützend tätig sind, d.h. sie fokussieren auf ihre Rolle als «blosser» Landlord. Ein Rückschlag ist hingegen der Abbruch der Ausschreibung des Bundes für ein Reservekraftwerk, der Mitte Juni erfolgte; hier hatte die Axpo ein Projekt für den Auhafen eingereicht, das mit Wasserstoff hätte betrieben werden sollen. Dieses Projekt sollte den grünen Energieträgern in den Rheinhäfen viel Schub verleihen. Entsprechende Gespräche mit den einschlägigen Firmen, welche die Thematik insgesamt und über das Projekt hinaus diskutieren wollten, wurden vorerst sistiert, bis Klarheit besteht, welchen Weg der Bund einschlagen wird. Die SRH sondieren aber eine Anbindung des Hafens an das europäische Verbundnetz. Auf welchem zeitlichen Pfad die Anlage im Hafen Birsfelden Teil dieses europäischen Verbundnetzes sein wird, könne zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beantwortet werden.

Zum Grossprojekt Hafenbecken 3 konnte kein neuer Stand mitgeteilt werden; das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht war im Juni 2024 weiterhin pendent. Die SRH führen ihre diesbezüglichen Planungen derzeit nicht weiter, sofern nicht Schnittstellen zu anderen Projekten tangiert sind. Die Verlegung der Hafenbahn hingegen (welche die städtebauliche Neunutzung des Klybeck-Ufers ermöglicht) ist einen grossen Schritt weiter gekommen, nachdem die zuständigen Kommissionen des Grossen Rates dem Kredit für die weitere Planung und Realisierung zugestimmt haben (und der Grosse Rat diese Mittel Ende

Juni bewilligt hat). Betreffend Ostquai/Hafenbecken 1 und den neuen Nutzungen auf der Westquai-Insel begrüssen die SRH die Ausführungen der Bau- und Raumplanungskommission des Grossen Rats, wonach sich letzterer «aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Hafen vornehmlich zur gewerblichen Nutzung eignet» (Geschäft 21.1523).

Die Rheinhäfen sehen sich insgesamt organisatorisch und personell gut aufgestellt, um die verschiedenen anstehenden Herausforderungen meistern zu können, wie sie auf eine entsprechende Nachfrage aus der Kommission bekundeten.

Die SRH-Vertretung beantwortete auch Fragen zur Tarifgestaltung, nachdem etliche Kostenpositionen ein hohes Wachstum gezeigt hatten. Viele Tarife sind gesetzlich festgeschrieben, weshalb sie nicht ad hoc angepasst werden können. Teils ist aber auch eine Indexierung hinterlegt, sodass die Einnahmen zwar verzögert, aber doch verstetigt ansteigen. Bei der Passagierschifffahrt haben die SRH aber auf Tarifierpassungen verzichtet, nachdem die Branche in den Corona-Jahren stark zu leiden hatte.

Ein Thema war last but not least der von einer Privatperson betriebene Regioport bzw. die dortige vertragliche Situation. Die SRH-Vertretung zeigte eine gewisse Sympathie, die Bewirtschaftung als öffentliche Aufgabe mit entsprechenden Ausschreibungen zu übernehmen. Hier gilt es aber vorerst, die weitere Entwicklung abzuwarten.

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, der Jahresrechnung 2023 sowie der Bilanz Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase per 10. Juli 2024 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

20.9.2024

IGPK Rheinhäfen

Roger Boerlin
Präsident

Olivier Battaglia
Vizepräsident

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

Unveränderter Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Schweizerische Rheinhäfen (SRH) – Jahresbericht und Jahresrechnung 2023

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2023 der SRH werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.