



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

Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2023/264

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

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2022 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 18. August 2023

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)	BS
Alain Bai Roger Boerlin (Präsident) Peter Hartmann Pascal Ryf Andi Trüssel	Nicole Amacher Olivier Battaglia (Vizepräsident ab 2.6.2023) Balz Herter Pascal Pfister Jérôme Thiriet

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen) hat den Jahresbericht 2022 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. An der ersten Sitzung am 2. Juni 2023 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Florian Röthlingshöfer sowie von Martin Nusser, stellvertretender Direktor und Leiter Finanzen, Personal und Services, über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr sowie über aktuelle Projekte informieren. Auch SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie die beiden Regierungs- und Verwaltungsräte Kaspar Sutter (BS) und Thomas Weber (BL) nahmen an dieser Sitzung teil und konnten zu den diskutierten Themen Stellung nehmen. Eine zweite Sitzung war für den 23. Juni 2023 anberaumt; sie fand im Beisein von Florian Röthlingshöfer und Alexandra Mungenast, Leiterin Recht und Entwicklung der SRH, statt. Die SRH-Direktion hatte vorgängig zu dieser Sitzung einen Katalog mit ergänzenden Fragen aus der Kommission beantwortet. An dieser zweiten Sitzung hat die IGPK Rheinhäfen formell beschlossen, den beiden Parlamenten die Kenntnisnahme von Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz 2022 zu beantragen.

2 Geschäftsjahr 2022 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Im Jahr 2022 wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) rund 4,60 Mio. Tonnen umgeschlagen. 2021 waren es noch 5,41 Mio. Tonnen gewesen. Das Total des wasserseitigen Hafenumschlags lag damit um fast 15 % unter dem Vorjahresergebnis, wofür in erster Linie der stark zurückgegangene Umschlag von Mineralölprodukten (1,66 Mio. Tonnen, -29 %) verantwortlich gewesen sei. In der Umschlagsstatistik 2022 werden die «Auswirkungen des Ukraine-Krieges mit seinen globalen Marktverwerfungen im Energiebereich» als massgeblicher Einfluss für dieses Geschäftsfeld angeführt: Die in die Höhe schnellenden Preise bewirkten, dass die Lager abgebaut wurden. Eine «ausgeprägte Niedrigwasserperiode im Sommer» habe die negativen Effekte auf den Umschlag gesamthaft «noch verstärkt».

Der stark von der Entwicklung der Mineralölverkehre abhängige Hafen Muttenz-Au war am meisten von den kriegesischen Ereignissen betroffen (-23,9 %), aber auch der Hafen Birsfelden (-17,0 %) konnte sich den negativen Entwicklungen nicht entziehen. Der Hafen Kleinhüningen bewegte sich demgegenüber fast auf Vorjahresniveau (-2,4 %).

Stabil gestaltete sich der Umschlag von Containern. In diesem Bereich wurden in den Rheinhafenterminals wasserseitig 125 470 TEU umgeschlagen, was nur unwesentlich unter dem Total des Vorjahres liegt (-0,45 %) und namentlich Nachholeffekten im ersten Halbjahr geschuldet sei. Im Jahr 2021 habe in diesem Sektor allerdings noch der Umschlag beim Sanierungsprojekt der Kesslergrube in Grenzach gespielt, der das Total des Vergleichsjahres ausserordentlich erhöht hatte. Die SRH machen aber auch auf die schwierigen Rahmenbedingungen der Containerschifffahrt im Jahr 2022 aufmerksam (Mangel an Schiffskapazitäten wegen des hohen Bedarfs an Schiffsraum für den Kohletransport für deutsche Kraftwerke und den Transport von Getreide aus der Ukraine auf der Donau, eingeschränkte Verfügbarkeit von Schiffspersonal). Die Kabinenschifffahrt ihrerseits verzeichnete nach zwei Krisenjahren wieder «sehr gute Buchungsstände» (1047 Ankünfte; 2021: 479).

Insgesamt sei 2022 ein Jahr mit «extremen Herausforderungen für Reedereien, Hafenfirmer und Logistiker» gewesen – es habe aber auch die «Chancen in den Fokus gerückt», etwa punkto Energieträger der Zukunft (namentlich Wasserstoff), und auch die Notwendigkeit der Sicherung der Wasserwege (Vertiefung der Fahrrinne am Mittelrhein) verdeutlicht. In diesem Sinne listet der Jahresbericht unter dem Titel «Zielbild 2030+» auf, welche Pläne die SRH für die Zukunft haben.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Das Jahresergebnis 2022 der Schweizerischen Rheinhäfen hat mit etwas mehr als CHF 8,0 Mio. um CHF 121 000 gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Der Betriebsertrag lag leicht über CHF 24,0 Mio. (2021: CHF 23,3 Mio.). Die Erträge aus Baurechtszinsen seien aufgrund von Vertragsumstellungen 2,92 % tiefer und jene aus den Hafengebühren 4,98 % tiefer als im Vorjahr. Die weiteren übrigen betrieblichen Dienstleistungserträge haben um 51,47 % zugenommen; der grösste Teil davon ist der Kabinen- und Fahrgastschifffahrt zuzuordnen. Der Personalaufwand entspricht im Berichtsjahr praktisch dem genehmigten Personalbudget (Abweichung von 0,2 %). Die Investitionen lagen bei rund CHF 5,6 Mio. (u.a. Planung Hafenbecken 3, Passagierboot-Terminal Klybeck). Die flexible Baurechtsverzinsung für die Flächen, welche den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigner Kantone zur Nutzung überlassen werden, beträgt CHF 7,6 Mio. (2021: CHF 7,5 Mio.); sie fliessen vertragsgemäss zu 60 % an Basel-Landschaft und zu 40 % an Basel-Stadt.

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die Kommission konnte feststellen, dass die Schweizerischen Rheinhäfen in einem neuerlich von Verwerfungen geprägten Jahr gute Resultate erzielen konnten und – trotz oder sogar wegen dieser anhal-

tenden Turbulenzen – intensiv an der Zukunft des Unternehmens und der Rheinschifffahrt arbeiten. Diese Beobachtung betrifft mehrere Aspekte auf technischer, gesetzlicher und raumplanerischer Ebene.

Die SRH-Direktion zeigte der IGPK auf, mit welchen Mitteln die Rheinschifffahrt insgesamt an der Zukunftsfähigkeit des Transports auf dieser Wasserstrasse arbeitet. Dies betrifft etwa – basierend auch auf langfristigen Modellrechnungen zu den Pegelständen – Anpassungen an der Bauweise der Schiffe, die so angelegt sind, dass sie auch bei Niedrigwasser relativ viel Ware laden können. Es betrifft weiter die schon länger diskutierte Vertiefung der Fahrrinne am Mittelrhein, welcher heute die kritische Stelle darstellt. Es geht aber auch um die Verwendung von Tools, welche die Planbarkeit multimodaler Logistikketten erhöhen bzw. die Vernetzung der Binnenschifffahrt durch digitale Infrastrukturen ermöglichen.

Ein Thema war auch die laufende Revision des Gütertransportgesetzes (SR 742.41), womit die Rahmenbedingungen für die Bahn- und Schifffahrtsunternehmen angesprochen sind. Ein Thema ist dabei die Förderung multimodaler Transportketten, mithin auch das Modell des Direktumschlags Schiff/Schiene. Der Bund soll zudem die Infrastrukturen von nationaler Bedeutung via Leistungsvereinbarung mitbetreiben und -unterhalten, was konkret etwa die Hafenecken, die Quaikanten oder die Revierzentrale umfassen könnte. Eine Revision, welche diese Eckwerte tatsächlich enthält, würde den Stellenwert der Rheinschifffahrt massgeblich erhöhen.

Ein weiterer Aspekt der Diskussionen war die internationale Dimension der Rheinschifffahrt und deren Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen – sowie mittelbar auch die laufende Revision des Bundesgesetzes über die Schiffsregistrierung (SR 747.11). Die SRH nehmen die ihnen obliegenden Prüfaufgaben bei der Schiffsregistrierung und der Ausrüsterbescheinigung zwar durchaus mit der gebotenen Gründlichkeit wahr – die multinationale Gemengelage bei Schiffseigentümern, Schiffsausrüstern und Anstellungsinstanzen für das Personal sorgt aber für teils unübersichtliche Konstellationen. Die angesprochene Revision soll darum etwas mehr Klarheit schaffen und helfen, die Theorie und Praxis anzunähern, etwa punkto Finanzierung respektive Besitzverhältnisse der Schiffe.

Punkto Arbeitsbedingungen – so eine Frage aus der Kommission – sehen die SRH gleichwohl keinen Bedarf für einen Mindestlohn: Der ausgetrocknete Arbeitsmarkt führe direkt dazu, dass die Firmen ohne ausreichende Bezahlung gar keine Leute mehr rekrutieren könnten. Die SRH sind aber nicht grundsätzlich dagegen, eine jüngst von der Gewerkschaft Nautilus vorgelegte Charta zu den Arbeitsbedingungen zusammen mit anderen Stakeholdern unterzeichnen.

Eine weitere absehbare Gesetzesrevision – sie betrifft den bikantonalen Staatsvertrag – wird sich aus den ablaufenden Baurechtsverträgen bzw. den darauf fussenden Stadtentwicklungsplänen in Basel (Klybeck), aber auch aus dem Masterplan für den Hafen Birsfelden bzw. die dort vorgesehenen Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde ergeben. Dieser Masterplan – so eine Information im Rahmen der diesjährigen Beratungen – soll weiter vertieft werden und einerseits die Tätigkeit des Hafens und seiner Betriebe über die laufenden Baurechtslaufzeiten hinaus sichern, der Gemeinde aber andererseits im Raum Sternenfeldstrasse neue Perspektiven eröffnen.

Die SRH zeigten auch auf, wie sie die bereits im Vorjahr thematisierte Produktion und Distribution von Wasserstoff in den Häfen weiter voranbringen wollen. Dieser Treibstoff bietet dem Hafen verschiedene Nutzungspotenziale – und er dient auch als Mittel auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Schiffsantrieb. Das Projekt für eine entsprechende Anlage im Birsfelder Hafen wurde der Öffentlichkeit im Mai vorgestellt – es bestehen darüber hinaus auch weiterreichende Planungen oder Überlegungen zur Anbindung der Nordwestschweiz an ein (inter-)nationales H₂-Verbundnetz.

Last but not least betonten die SRH auf Nachfrage der Kommission, dass sich ein Wachstum des (Container-)Umschlags nur schon aus den demografischen Prognosen ableiten lasse. Eine politisch-juristische Verhinderung oder Verzögerung der Realisierung des Hafenbeckens 3 würde darum im Effekt nur dazu führen, dass die Ware früher, d.h. in einem Hafen nördlich von Basel, auf den LKW verladen werde. Die SRH sehen bis 2040 eine Kapazitätssteigerung von 30 % voraus.

Die eingangs angesprochenen Turbulenzen dürften die SRH weiter begleiten – angesprochen wurde seitens Kommission auch die Besetzung von Schleusen im Frühjahr, wie sie als Mittel von Arbeitskämpfen in Frankreich genutzt wurde. Sie beeinträchtigen die Rheinschifffahrt, die gemäss der Mannheimer Akte ungehindert erfolgen können muss. Die Prozeduren zur Intervention sind zwar gegeben, aber etwas schwerfällig – gleichzeitig aber wollen und können die SRH das Streikrecht nicht über Gebühr einschränken, soweit sie denn als Institution der Rheinschifffahrt involviert sind.

Die Kenntnisnahme von Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz 2022 war unbestritten und erfolgte einstimmig.

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 und der Bilanz 2022 Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase per 6. Juli 2023 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

18.8.2023

IGPK Rheinhäfen

Roger Boerlin
Präsident

Olivier Battaglia
Vizepräsident

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Schweizerische Rheinhäfen (SRH) – Jahresbericht und Jahresrechnung 2022

Vom [Datum]

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2022 der SRH werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.