

## Bericht an den Landrat

---

Bericht der: IGPK Rheinhäfen

vom: 23. September 2016

Zur Vorlage Nr.: [2016/129](#)

Titel: **Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2015 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag**

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](#)

---



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

## Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Landrat

2016/129

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

#### **Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2015 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag**

Partnerschaftliches Geschäft

vom 23. September 2016

#### **1 Die IGPK Rheinhäfen**

##### **1.1 Zusammensetzung der Kommission**

###### **BL**

Christof Hiltmann, Präsident  
Sara Fritz  
Regula Meschberger  
Pascal Ryf  
Andi Trüssel

###### **BS**

Elisabeth Ackermann, Vizepräsidentin  
Christophe Haller  
Ursula Metzger  
Michel Rusterholtz  
Eduard Rutschmann

##### **1.2 Arbeitsweise der Kommission**

Die IGPK Rheinhäfen hat den Jahresbericht 2015 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. An der ersten Sitzung im Mai 2016 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn im Detail über die Entwicklungen im Berichtsjahr informieren. Die SRH-Direktion hat zudem im Hinblick auf diese Sitzung eine Reihe von Fragen aus der Kommission zur Hafenentwicklung beantwortet. Anlässlich der zweiten Sitzung im August 2016, die im Beisein von SRH-Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel sowie den Regierungs- und Verwaltungsräten Christoph Brutschin und Thomas Weber und wiederum SRH-Direktor Hans-Peter Hadorn stattfand, liess sich die IGPK im Speziellen über das SRH-Fördergesuch an den Bund zum geplanten Hafenbecken 3 informieren. An dieser zweiten Sitzung hat die IGPK Rheinhäfen die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2015 formell zur Kenntnis genommen.

## **2 Geschäftsjahr 2015 der Schweizerischen Rheinhäfen**

### **2.1 Jahresrechnung 2015**

Die Erfolgsrechnung 2015 der Schweizerischen Rheinhäfen schliesst bei einem Ertrag von 23 561 429 Franken (2014: 23 833 010 Franken) und einem Aufwand von 14 215 276 Franken (14 551 526 Franken) mit einem Betriebserfolg von 9 346 153 Franken (9 281 484 Franken). Das Jahresergebnis liegt bei 8 038 804 Franken (8 320 484 Franken). Ein spürbarer Rückgang bei den Hafenabgaben (teilweise bedingt durch das lang anhaltende Niedrigwasser) konnte u.a. durch höhere Einnahmen bei der boomenden Kabinenschiffahrt («Übrige Erträge») bis zu einem gewissen Grad ausgeglichen werden.

Das gegenüber dem Vorjahr tiefere Jahresergebnis von 8 038 804 Franken (2014: 8 320 484 Franken) ist namentlich auf eine neuerliche Tranche zur Ausfinanzierung der Pensionskasse (757 000 Franken) und eine Bewertungsanpassung der Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH (550 000 Franken) beeinflusst. Nach einer Zuweisung von 400 000 Franken an die Reserven und einem Gewinnvortrag in der Höhe von 4473 Franken verbleiben 7 640 000 Franken (Vorjahr: 7 910 000 Franken), die gemäss Staatsvertrag als flexible Baurechtsverzinsung zu 40 % an den Kanton Basel-Stadt und zu 60 % an den Kanton Basel-Landschaft ausgeschüttet werden können.

#### **2.1.1 Vorjahresvergleich**

Im Berichtsjahr wurde beim (schiffs- und bahnseitigen) Containerumschlag ein bisher nie gemessener Wert von 124 267 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) verzeichnet. Gegenüber dem Vorjahr betrug die Steigerung 0,6 Prozent. Dass der Güterumschlag Import/Export auch gewichtsmässig zunahm – die Steigerung betrug gegenüber dem Vorjahr 6 Prozent und lag 2015 bei 6,33 Millionen Tonnen – wird im Jahresbericht angesichts der schwierigen Umstände (Niedrigwasser, starker Franken) als «nicht selbstverständlich» bezeichnet.

Der Bereich der flüssigen Brenn- und Treibstoffe baute seine Position als wichtigste Gütersparte der Schweizerischen Rheinhäfen weiter aus: Der Anteil am Total betrug im Jahr 2015 48 Prozent (Vorjahr: 39 Prozent); nimmt man nur den einkommenden Verkehr, so machte diese Sparte im 2015 mengenmässig sogar 52 Prozent aus. Die Entwicklung bei den weiteren Sparten war im Berichtsjahr sehr volatil: Während man beim Bereich «Steine, Erden und Baustoffe» einen Rückgang von 17 Prozent verzeichnete, nahm die Sparte «Feste mineralische Brennstoffe» um 128 Prozent zu (jeweils Importe und Exporte addiert). Insgesamt nahmen die Einfuhren um 8,6 Prozent zu, während man bei den Ausfuhren ein Minus von fast 6 Prozent verzeichnete.

#### **2.1.2 Infrastrukturrechnung**

Mit dem Jahresbericht ist erneut die Infrastrukturrechnung vorgelegt worden. Diese wurde wieder auf der Basis einer Spartenerfolgsrechnung erstellt, mit Ausweisung der Aufwands- und Ertragskomponenten, die der Infrastrukturrechnung zuzuteilen sind, analog vergleichbarer Infrastruktur anderer Verkehrsträger. Angesichts des gesunkenen Ertrags aus den umschlagbezogenen Hafenabgaben steigt die Unterdeckung gegenüber dem Vorjahr auf 796 000 Franken an (2014: 22 000 Franken).

#### **2.1.3 Geldflussrechnung**

Erstmals enthält der Jahresbericht eine Geldflussrechnung. Diese stellt die Veränderung der flüssigen Mittel aus der Geschäfts-, der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit je gesondert dar. Bei den flüssigen Mitteln resultierte netto eine Abnahme um 752 523 Franken auf 18 113 452 Franken (2014 resultierte eine Zunahme um 1 106 448 Franken).

## 2.2 Sanierung Pensionskasse

Mehrere Kommissionsmitglieder zeigten sich erstaunt, dass erneut umfangreiche Mittel (757 000 Franken) für die Ausfinanzierung der Pensionskasse aufgewendet werden mussten – obwohl das Geschäft per 31.12.2014 als abgeschlossen galt. Diese Zahlung sei auf eine Nachkalkulation der BLPK zurückzuführen, welche Anfang 2015 bei den SRH, aber auch andern angeschlossenen Institutionen eingegangen sei, hiess es. Der Deckungsgrad von 98,7 Prozent (per Ende 2015) müsse nicht sofort, aber doch mittelfristig ausgeglichen werden. Der Verwaltungsrat hat bislang keine diesbezüglichen Beschlüsse gefasst, er ist sich aber bewusst, dass er die Situation der Pensionskasse im Auge behalten muss. Allerdings ist zu befürchten, dass man es angesichts der Entwicklung der Märkte mit einer Dauerproblematik zu tun hat. Weil die SRH durch den Staatsvertrag an die BLPK gebunden ist, hat sie eine relativ schwache Verhandlungsposition, hiess es auf Nachfrage aus der IGPK.

## 2.3 Hafenentwicklung

### 2.3.1 Projektstand Basel Nord

Ein wichtiges Thema war auch im Berichtsjahr 2015 das Thema Basel Nord. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass die SRH «nur» ins Projekt für ein drittes Hafenbecken involviert sind, während beim angrenzenden Bahn-Terminal SBB Cargo sowie zwei Logistikunternehmen verantwortlich zeichnen. Die SRH-Direktion sieht die Bündelung der Verkehre in Basel Nord als unabdingbar an, um die prognostizierten Zuwachsraten bewältigen, die Drehscheibe zu sichern und die Wertschöpfung in der Schweiz halten zu können. Mit dem von privaten Logistikunternehmen angestossenen Projekt für einen Ausbau des Hafens Weil werde man die nötige Leistungsfähigkeit und Anbindung noch lange Zeit nicht erreichen können; in Weil sei man zudem kurzfristig mit einer Neustrukturierung des Hafens beschäftigt (Aufteilung staatliche Infrastrukturgesellschaft/private Umschlagsgesellschaften). Schub erhalte das Basel-Nord-Projekt nicht zuletzt auch durch das neue eidgenössische Gütertransportgesetz, das am 1. Juli 2016 in Kraft getreten ist: Es garantiert die Gleichbehandlung der Verkehrsträger Schiene, Strasse und Wasser und bildet die Grundlage für die Bereitstellung von Bundesmitteln für Hafenanlagen im kombinierten Verkehr.

Seitens der Kommission wurden verschiedene, im Kern zusammenhängende Themen kritisch angesprochen; wobei es nicht Aufgabe der IGPK ist, eine Empfehlung für einen bestimmten Variantenentscheid abzugeben. Es wurden aber Zweifel artikuliert, ob die angepeilten Kapazitäten sachgerecht sind. Gleichzeitig wurde gefragt, ob die Finanzierung (respektive Subventionierung) sinnvoll ist, wenn in Weil ein wesentlich billigeres Projekt vorliegt, das ohne Bundesgelder auskommen soll. In diesem Kontext wurden auch die Unstimmigkeiten zwischen den Basel-Nord-Promotoren und der Unternehmergruppe gerügt, welche auf das Weil-Projekt setzt. Die SRH-Verantwortlichen betonten, dass sie den öffentlich ausgetragenen Zwist nach Möglichkeit einer einvernehmlichen Lösung zuführen wollen.

Die SRH informierte die Kommission im Detail über das Fördergesuch für das Hafenbecken 3, das am 14. Juli 2016 an das Bundesamt für Verkehr gerichtet wurde. Die Investitionskosten werden auf 110 Millionen Franken veranschlagt, wovon der Bund gemäss Gütertransportgesetz maximal 50 % übernehmen wird, während die SRH zehn Prozent, also 11 Millionen Franken aufbringen werden. Der Kanton Basel-Stadt soll die verbleibenden 40 Prozent der Investitionskosten tragen; der Kanton Basel-Landschaft wird laut Regierungsrat Christoph Brutschin keinen Beitrag leisten müssen. Der Beitrag von Basel-Stadt begründet sich auch im Umstand, dass der Westquai einer gewinnbringenden städtebaulichen Nutzung zugeführt werden soll und der Stadtkanton somit in der Pflicht steht, Realersatz für die wegfallenden Logistikflächen zu leisten (was vice versa gleichermassen gelten würde). Eine Neuverhandlung des

Verteilschlüssels des flexiblen Baurechtszinses zwischen den beiden Basel dränge sich aktuell also trotz der Investition des Stadtkantons nicht auf, hiess es auf eine Frage aus der Kommission.

Die Studien zur Wirtschaftlichkeit, welche der Kommission präsentiert wurden, zeigen, dass die SRH ihren übrigen Investitionsbedarf auch langfristig aus eigenen Mittel wird bezahlen können, die flexible Baurechtsverzinsung an die beiden Eignerkantone aber dennoch nicht unter der SRH-Investition ins neue Hafenbecken leiden wird. Weiter betonten die Hafen-Vertreter, dass alle Prognosen einen starken Zuwachs des Güterverkehrs in der Grössenordnung von 1 bis 1,5 % über dem BIP sowie namentlich im Container-Verkehr (Halbfabrikate, Stückgut) sehen. Man geht zudem davon aus, dass der Hafen künftig die Neat respektive den Transitverkehr durch die Schweiz alimentieren wird. Betont wurde auch, dass man in Kleinhüningen in absehbarer Zeit an die Kapazitätsgrenzen gelangen werde. Das Hafenbecken 3 und der neue Terminal sollen zudem einen Beitrag leisten, den Modal-Split zu Gunsten der Bahn zu verändern – und damit die A2 zu entlasten respektive die Überlastung nicht weiter zu akzentuieren. Im Rahmen des Fördergesuchs haben die SRH auch dargelegt, dass sie den diskriminierungsfreien Zugang zum Hafenbecken 3 für alle Reeder über ein elektronisches Schiffsanmeldesystem sicherstellen wollen, das sich gegenwärtig in einer Testphase befindet.

### **2.3.2 Aktionsplan: Erhöhung der Sicherheit und Erschliessung der Häfen Muttenz und Birsfelden**

Mit einem ganzen Massnahmenbündel sollen die Sicherheit und die Erschliessung der beiden Süd-Häfen verbessert werden. Zu nennen sind beispielsweise die Vertiefung der Schifffahrtsrinne im Gebiet Dreirosenbrücke/Birmündung, die Erweiterung der Hafenbahn (mit Anschlussmöglichkeit an Salina Raurica) sowie die Anschaffung eines neuen Schlepp- und Schubbootes.

### **2.3.3 Hafen Weil**

Mit der angesprochenen Etablierung des «SRH-Modells» (staatliche Infrastrukturgesellschaft, private Umschlagsgesellschaften) dürfen ab 2017 substanzielle Erträge erwartet werden. Diese Umstrukturierung entspricht einem langjährigen Ziel der SRH. Denkbar werden damit verschiedene Formen der Zusammenarbeit zwischen den SRH und der Weiler Infrastrukturgesellschaft auf Managementebene.

### **2.3.4 Tramwerbung Gateway Nord**

Einige Kommissionsmitglieder störten sich an einer Gateway-Nord-Werbung auf Bussen der BVB, was einer unzulässigen politischen Manifestation der SRH gleichkomme. Seitens SRH wurde betont, dass man sich bei diesem Schlüsselprojekt bewusst exponiert habe – auch im Interesse des Wirtschaftsstandortes. Kosten seien keine angefallen, weil man auf einen BVB-Gutschein zurückgreifen konnte. Der Verwaltungsrat hat versprochen, das Thema aufzugreifen.

## **3 Anträge der IGPK Rheinhäfen an die Parlamente**

Den Inhalt des vorliegenden Berichts hat die Kommission am 15. September 2016 per Zirkulationsbeschluss zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen beantragt die IGPK Rheinhäfen dem Grossen Rat und dem Landrat einstimmig, vom Bericht der SRH zum Geschäftsjahr 2015 Kenntnis zu nehmen.

23. September 2016

IGPK Rheinhäfen

Christof Hiltmann  
Präsident

Elisabeth Ackermann  
Vizepräsidentin

### **Beilage**

- Entwurf Landratsbeschluss

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2015 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) über das Betriebsjahr 2015 werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der Landratspräsident:

Der Landschreiber: