



An den Grossen Rat

11.0822.02

An den Landrat

2011/171

Basel und Liestal, 2. November 2011

Kommissionsbeschluss
vom 1. November 2011

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

**zum Bericht des Regierungsrates über das Geschäftsjahr 2010
der Schweizerischen Rheinhäfen**

(partnerschaftliches Geschäft)

A. Die IGPK Rheinhäfen

I. Zusammensetzung der Kommission

BS

Elisabeth Ackermann, GB, Präsidentin

Christophe Haller, FDP

Eduard Rutschmann, SVP (ab 14. September 2011)

Tanja Soland, SP (ab 8. Juni 2011)

Jürg Stöcklin, GB

Beat Jans, SP (bis 30. April 2011)

Andreas Ungricht, SVP (bis 31. August 2011)

BL

Agathe Schuler, CVP, Vizepräsidentin

Bea Fuchs, SP

Stephan Grossenbacher (ab 1. Juli 2011)

Franz Hartmann, SVP (ab 1. Juli 2011)

Christof Hiltmann, FDP (ab 1. Juli 2011)

Thomas de Courten, SVP (bis 30. Juni 2011)

Isaac Reber, Grüne (bis 30. Juni 2011)

Judith van der Merwe, FDP (bis 30. Juni 2011)

II. Arbeitsweise der Kommission

Die Kommission liess sich an ihrer Sitzung vom 24. Mai 2011 von Herrn Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2010 und über Projekte der SRH informieren. Sie legte weiter folgende Schwerpunktthemen fest, die sie dieses Jahr eingehender behandelte:

- Risiken/Sicherheit
- Bodenbelastung/Altlasten
- Lärmkataster Kleinhüningen, der im Jahr 2010 erstellt wurde
- Infrastrukturrechnung

Am 31. August 2011 traf sich die IGPK Rheinhäfen zu einer Führung im Hafen Kleinhüningen. Insbesondere besichtigte die Kommission das Areal Basel Nord, auf dem evtl. ein neues Hafenbecken gebaut werden könnte. Anschliessend fand eine Kommissionssitzung statt, an der weitere Fragen zum Jahresbericht und die verschiedenen Schwerpunktthemen behandelt wurden.

B. Geschäftsjahr 2010 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

I. Jahresrechnung 2010

Die Jahresrechnung 2010 der Schweizerischen Rheinhäfen schliesst bei einem Betriebsertrag von CHF 19'990'000 (Vorjahr CHF 20'240'000) und einem Betriebsaufwand von 12'330'000 (Vorjahr CHF 12'600'000) mit einem Ertragsüberschuss von CHF 7'660'000 (Vorjahr CHF 7'640'000). Sowohl auf der Ertragsseite, wie auch auf der Aufwandseite ergaben sich nur unwesentliche Abweichungen gegenüber dem Vorjahr und dem Budget. Gemäss Staatsvertrag fliesst der Betriebsertrag nach einer Zuweisung an die allgemeine Reserve von CHF 380'000 zu 40% an den Kanton Basel-Stadt und zu 60% an den Kanton Basel-Landschaft.

a) Vorjahresvergleich

Aufwand und Ertrag konnten wiederum recht stabil gehalten werden. Der Ertrag war im Jahr 2011 leicht rückläufig. Der wichtigste Grund dafür war, dass die Erträge des ehemaligen Hafens St. Johann erstmals ausgefallen sind. Obwohl der Containerverkehr stark gewachsen ist, ist der gesamte Ertrag aus dem Hafenumschlag leicht zurückgegangen.

Der Aufwand war ebenfalls leicht tiefer als im Vorjahr, da die Kosten für Energie, Informatik und für Beratung sowie Entwicklung unter dem Vorjahresniveau lagen. Die Personalkosten konnten auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Die Beteiligungen der SRH haben sich um CHF 1'000'000 erhöht. Dies entspricht dem Aktienkapital für die Hafenbahn, die in eine selbständige AG (Hafenbahn Schweiz AG) überführt worden ist. Die AG befindet sich zu 100% im Eigentum der SRH.

b) Rückstellung Pensionskasse

Die IGPK nahm verwundert davon Kenntnis, dass im Jahr 2011 keine Rückstellung für die Sanierung der Pensionskasse getätigt wurde. Nach Aussage von Herrn Haddorn wolle der VR die weitere Entwicklung abwarten, bevor er weitere Rückstellungen tätigen möchte. Die Kommission ist der Meinung, dass der VR im Jahre 2012 genau prüfen sollte, ob nicht eine weitere Rückstellung nötig wäre.

II. Nutzung, Erschliessung und Entwicklung der Areale

Im Hafen Birsfelden konnte die Trockengüter-Umschlagsanlage der Firma Ultra-Brag AG in Betrieb genommen werden. Die Schrott-Umschlagsanlage wurde punkto Lärm und Lagerung optimiert.

Im Hafen Kleinhüningen konnten am Hafenbecken 2 sowohl die Böschungsbunker der Ultra-Brag AG als auch die Getreidetanksilos der Rhenus Port Logistics AG in Betrieb genommen werden. Das umgebaute Bürogebäude Grisard an der Uferstrasse konnte eingeweiht werden.

Mitte 2010 wurde der Bericht „Städtebauliche Testplanung mit Optionen Hafenlogistik“ abgeschlossen und vom Verwaltungsrat der SRH sowie vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt genehmigt. Als Voraussetzung für die Planung eines neuen Hafenquartiers wird darin die Schaffung von Ersatzstandorten für die Hafenlogistik genannt.

Zusammen mit SBB Cargo hat die SRH eine Studie in Auftrag gegeben, die das Potential eines Terminals auf dem Areal Basel Nord klären soll. Auf dem Areal könnte ein Ersatz für den Containerumschlag am Hafenbecken 1 geschaffen werden.

Auf den 31. Dezember 2010 hat die SRH von der BPG die Baurechtsparzelle am Dreiländereck übernommen.

Ende 2010 wurde die Weiterführung der Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil für weitere drei Jahre beschlossen.

Die SRH hat also auch im Jahr 2010 eine aktive Arealentwicklung betrieben, was von der IGPK sehr begrüsst wird.

III. Risiken / Sicherheit

a) Transportrisiken

Die Risiken der Transporte auf dem Wasser zwischen der Landesgrenze und dem Auhafen sind bereits interkantonal ermittelt worden. Entsprechend ist in Abstimmung mit den Normen der Rheinschiffahrtskommission in Strassburg festgelegt worden, dass die einhülligen Tankschiffe bis 2018 aus dem Verkehr gezogen werden.

Für die Hafenbahn Birsfelden musste wegen der Tanklager eine Risikoermittlung gemacht werden. Für die Hafenbahn Kleinhüningen musste nur ein Kurzbericht erstellt werden. Günstig wirkt sich die niedrige Geschwindigkeit der Hafenbahn aus (50km/h im Ein- und Ausfahrtsbereich und 30 km/h im Hafenbahngelände).

Für die Strassen ist eine Risikoermittlung der beiden Kantone am Laufen.

b) Risiken der stationären Anlagen

Die Tanklager stellen stationär die grössten Risiken dar. Sie stehen seit Jahren unter einem Monitoring und verfügen über Rückhaltesysteme. Die Rückhaltesysteme können ca. die Hälfte der Tanklagermenge zurückhalten und verfügen über Sprinkleranlagen, die im Notfall sofort, also vor Eintreffen der Feuerwehr, aktiviert werden.

c) Erdbebensicherheit

Die Tanklagerfirmen wurden von den beiden Kantonen aufgefordert, die Statik der Lager zu untersuchen. Es hat sich gezeigt, dass die Grundstatik der Auffangbecken sehr gut ist, und diejenige der Tanklager relativ stabil.

IV. Bodenbelastung / Altlasten

Im Hafengebiet Kleinhüningen gibt es einige Gebiete, die als ‚belastete Standorte‘ eingetragen sind. Dies zieht, im Gegensatz zu einer ‚Altlast‘, keine automatische Sanierungspflicht nach sich. Vielmehr müsste der Boden erst in Zusammenhang mit einem Eingriff - wie einem Bau oder einer Veränderung im Untergrund - saniert werden.

Die Migrol wird ihr Gelände altlastenbereinigt und nutzungsbereit zurückgeben.

Im Auhafen sind die Bodenuntersuchungen noch nicht abgeschlossen.

V. Lärmkataster Kleinhüningen

Der Lärmkataster Kleinhüningen wurde im Jahr 2010 fertig gestellt. Die Resultate zeigen, dass im Bereich des Hafenbeckens 2 der Jahresgrenzwert erreicht aber nicht überschritten wurde.

Die Kommission erkundigte sich, ob der Neubau eines Hafenbeckens auf dem Areal Nord nicht zu Lärmüberschreitungen führen würde. Laut den Ausführungen von Herrn Hadorn würde aber der Autolärm der Autobahn, die zwischen dem Hafenbecken 2 und dem neuen Becken liegt, den Hafelärm überdecken. Gegen Norden würde zudem der Bahndamm wie eine Lärmschutzwand wirken.

VI. Infrastrukturechnung / Spartenrechnung

Die Hafeninfrastruktur ist laut Schifffahrtsbericht des Bundes ‚von nationaler Bedeutung‘. Trotzdem lehnte der Nationalrat im Juni 2010 die Mitfinanzierung der Rheinhafen-Infrastruktur durch den Bund ab. Die Gegner sahen aufgrund des guten Ergebnisses der SRH kein echtes Bedürfnis für eine Mitfinanzierung. Es ist aber so, dass die heutigen Hafenabgaben – zwar im Vergleich zu denjenigen der Nachbarhäfen hoch – jedoch trotzdem nicht kostendeckend sind. Das gute Ergebnis der SRH wird vor allem durch die Arealbewirtschaftung erbracht. Um dies aufzuzeigen, wäre eine Infrastrukturechnung, wie sie bei der Bahn üblich ist, hilfreich.

Die IGPK Häfen fordert die SRH auf, im nächsten Jahresbericht neben der üblichen Jahresrechnung eine Infrastrukturechnung oder eine ‚Spartenrechnung Hafenbetrieb und Infrastruktur‘ aufzustellen. So wird aus dem Jahresbericht ersichtlich, in wie weit der Hafenbetrieb durch die Arealbewirtschaftung quersubventioniert wird.

C. Anträge der IGPK Rheinhäfen an die Parlamente

Den Inhalt des vorliegenden Berichts hat die Kommission anlässlich ihrer Sitzung vom 31. August 2011 diskutiert und am 1. November 2011 per Zirkularbeschluss einstimmig zu Handen 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 die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Agathe Schuler
Vizepräsidentin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Geschäftsbericht und Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen für das Betriebsjahr 2010 (partnerschaftliches Geschäft)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates über das Geschäftsjahr 2010 Nr. 11.0822.01 vom 1. Juni 2011 und den Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen Nr. 11.0822.02 vom 2. November 2011, beschliesst:

- ://: 1. Der Grosse Rat nimmt den Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen) zum Bericht des Regierungsrates über das Geschäftsjahr 2010 sowie zum Revisionsbericht zur Kenntnis.
2. Der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) über das Betriebsjahr 2010 werden zur Kenntnis genommen.
3. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Partnerkanton im gleichen Sinne entscheidet.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.