



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt
Landrat des Kantons Basel-Landschaft
Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für
die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen)

An den Grossen Rat

22.0516.02

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

**Schweizerische Rheinhäfen –
Orientierung über das Geschäftsjahr 2021 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag**

Partnerschaftliches Geschäft

vom 19. August 2022

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

Basel-Landschaft (ordentliche Mitglieder)	Basel-Stadt
Alain Bai (ab 1.6.2022) Roger Boerlin (Präsident) Peter Hartmann Christof Hiltmann (bis 31.5.2022) Pascal Ryf Andi Trüssel	Nicole Amacher Olivier Battaglia Balz Herter Toya Krummenacher (Vizepräsidentin) Jérôme Thiriet

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die IGPK Rheinhäfen hat den Jahresbericht 2021 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. Sie ist gemäss § 39 Absatz 1 Buchstabe b des Staatsvertrags¹ mit dieser Aufgabe betraut. Am ersten Termin vom 17. Mai 2022 liess sich die Kommission von SRH-Direktor Florian Röthlingshöfer über die wichtigsten Eckwerte des Berichtsjahrs sowie über verschiedene aktuelle Entwicklungen und laufende Projekte informieren. Martin Nusser, Leiter Finanzen, Personal und Services, referierte zur Jahresrechnung. Die zweite Sitzung, die für den 27. Juni 2022 angesetzt war, fand im Beisein von Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie der beiden Regierungs- und Verwaltungsräte Kaspar Sutter (BS) und Thomas Weber (BL) und wiederum in Anwesenheit des SRH-Direktors statt. Die SRH-Direktion hatte vorgängig zu dieser Juni-Sitzung einen Katalog mit Fragen aus der Kommission beantwortet.

2 Geschäftsjahr 2021 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Der wasserseitige Umschlag der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) lag im Jahr 2021 um 5,5 % Prozent höher als im Vorjahr, aber immer noch tiefer als 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie. Steigerungen waren im Berichtsjahr in fast allen wichtigen Gütersegmenten festzustellen. Konkret wurden 2021 5,41 Mio. Tonnen umgeschlagen. Zuvor waren es im Jahr 2020 5,1 Mio. Tonnen und im 2019 6,0 Mio. Tonnen gewesen. Der Auhafen Muttenz (+13,3 %) und der Hafen Birsfelden (+3,3 %) profitierten dabei insbesondere von der Entwicklung in der Gütersparte Mineralöl – in Kleinhüningen konnte eine Steigerung von 2,3 % registriert werden.

Im Containerverkehr wurden in den Rheinhafenterminals wasserseitig 126 042 TEU umgeschlagen, was einem Plus von 10 % gegenüber dem Jahr zuvor entspricht. «Im langjährigen Vergleich handelt es sich um das beste Ergebnis beim Containerumschlag per Schiff in den Rheinhäfen», heisst es.

Im Jahr 2021 sind 2,33 Mio. Tonnen flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen importiert worden. Gegenüber den 2,25 Mio. Tonnen des Vorjahres entspricht dies einer Zunahme um 3,6 %. Die Folgen der Pandemie seien in diesem Bereich geringer ausgefallen als 2020, aber doch noch spürbar gewesen – wie auch der starke Preisanstieg an den internationalen Märkten, der sich in einer geringeren Reservenbildung niedergeschlagen habe, heisst es. Im Jahr 2021 lag der Anteil des Sektors

¹ BL: SGS 421.1; BS: SGS 955.400

Erdöl/Mineralölprodukte am Gesamtvolumen bei 44 % (Ein- und Ausfuhr) und bildete damit die nach wie vor grösste Produktgruppe. Der Import von Energie über den Rhein werde auch in Zukunft «ein wichtiges Segment» bleiben, auch wenn sich in der Energiewirtschaft Veränderungen hin zu klimaneutralen Kraftstoffen abzeichneten.

Die SRH sprechen von «bemerkenswerten Umschlagszahlen» im 2021 – namentlich auch angesichts der äusseren Umstände im Berichtsjahr (Hochwasser im Sommer, Niedrigwasser im Herbst, generell «grosse Herausforderungen für die Branche» angesichts der Probleme bei den Logistikketten).

Die Schweizerischen Rheinhäfen seien zudem dabei, so heisst es im Jahresbericht, «jene Entwicklungen aufzugleisen und voranzutreiben, die ein erfolgreicher Hafen in einer digitalen, automatisierten und klimaneutralen Welt von morgen brauchen wird». Neben einer Vielzahl an weiteren operativ bedeutsamen Meilensteinen des Jahres 2021 listet der Jahresbericht denn auch eine Absichtserklärung zur Etablierung eines Wasserstoff-Hubs auf.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Bei einem Betriebsertrag von CHF 23 330 103 (Vorjahr: CHF 22 426 789) und einem Aufwand von CHF 11 058 300 (Vorjahr: CHF 10 873 912) lag das Jahresergebnis 2021 nach der teilweisen Auflösung einer Pandemie-fokussierten Rückstellung bei CHF 7 890 611 (Vorjahr: CHF 7'403'260). Damit liegt das Jahresergebnis um rund CHF 487 000 über jenem des Vorjahres. Die Erträge aus den Baurechtszinsen waren 1,8 % höher als im Jahr 2020 – jene aus den Hafenabgaben waren 1,5 % tiefer als im Vorjahr. Immer noch spürbar ist die Situation der Kabinenschifffahrt, welche sich erst langsam wieder erholt. Die Lage des Vorsorgewerks blieb bei einem Deckungsgrad von 113 % (Vorjahr: 111,6 %) stabil. Die Investitionen beliefen sich auf rund CHF 4,3 Mio.

Die flexible Baurechtsverzinsung für die Flächen, welche die beiden Eigner Kantone den Schweizerischen Rheinhäfen zur Nutzung überlassen haben, beträgt CHF 7,5 Mio. und liegt damit spürbar höher als im Vorjahr (CHF 7 Mio.). Der Kanton Basel-Landschaft partizipiert mit CHF 4,5 Mio.; Basel-Stadt erhält CHF 3,0 Mio.

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK konnte mit Genugtuung feststellen, dass die Schweizerischen Rheinhäfen das Jahr 2021 trotz einem sehr turbulenten Umfeld und vielen Unwägbarkeiten mit einem sehr soliden Ergebnis abschliessen konnten, was ausdrücklich gewürdigt wurde.

Das grosse Thema der diesjährigen Darlegungen und Diskussionen betraf denn auch mehr die Zukunft denn die Vergangenheit der Rheinhäfen. Konkret ging es um die Rolle der Schweizerischen Rheinhäfen bei der Implementierung von Wasserstoff oder allenfalls auch anderen synthetischen Kraftstoffen in der Schifffahrt bzw. den Aufbau eines Wasserstoff-Hubs. Die SRH tätigen in diesem Bereich aktuell weniger eigene Investitionen, als dass sie prospektiv schauen, welche Entwicklungen und Projekte für die Häfen relevant werden könnten. Die SRH analysieren die laufenden Forschungsprojekte, um antizipieren zu können, worauf sie sich vorbereiten müssen, wenn Wasserstoff dereinst umgeschlagen oder im Hafen eingesetzt wird; sie pflegen dazu auch den Austausch mit Organisationen wie beispielsweise der Handelskammer beider Basel oder dem Förderverein H2 Mobilität Schweiz – und sie beobachten die Entwicklungen, die etwa im EU-Rahmen (Stichwort «Green Deal») stattfinden. Viele Fragen seien noch offen. Wasserstoff könnte aber als zusätzliches Element seinen Platz in der Schifffahrt finden – um beispielsweise

Diesel-Generatoren bei der Produktion von Strom für die Bordelektrik zu ersetzen oder um in Kanal- oder Hafensituation von diesem Antriebselement profitieren zu können. Andererseits haben bereits erste Reedereien H2-betriebene Schiffe bestellt. Denkbar ist auch, dass die Elektrolyse zur Herstellung von Wasserstoff in den Häfen selbst vorgenommen wird.

Die Häfen, so die Kernaussage, seien punkto Speicherung und logistische Prozesse prädestiniert für den Wasserstoffumschlag – und sie wollen regulativ und flächentechnisch bereit sein, wenn diese Technik breitere Anwendung findet. Diese Bemühungen gründen – nebst den klimapolitischen Aspekten – auch auf einer betrieblichen Notwendigkeit, zumal die heute noch dominante Gütergruppe der Mineralölprodukte in den kommenden Jahren an Bedeutung verlieren wird. Die SRH sehen den Aufbau eines Wasserstoff-Hubs zudem als industrielle Nutzung, welche vom Rheinhafenvertrag abgedeckt ist, wie sie auf eine Nachfrage aus der Kommission darlegten. Für diese Anstrengungen wurde den SRH-Verantwortlichen in mehreren Voten aus den Reihen der Kommissionsmitglieder Anerkennung ausgedrückt.

Aus einer Vielzahl an weiteren Themen, die zur Debatte standen, seien vier Punkte speziell hervorgehoben:

Die Kommission nahm Kenntnis davon, dass die SRH die Zusammenarbeit mit den anderen Häfen am Rhein weiter ausbauen, etwa in der Weiterentwicklung des «Rheinports Information System», einem Buchungssystem für Zeitfenster zum Ent- oder Beladen der Schiffe in den angeschlossenen Häfen. Dieses Tool soll nicht zuletzt die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger attraktiv erhalten.

Gestreift wurde auch die Thematik des Gateway Basel Nord respektive des Hafenbeckens 3. Die SRH stellten die Ersatzmassnahmen im Naturschutzbereich vor, die für das erstgenannte Projekt in Planung sind und die Umsetzung des Projekts ermöglichen sollen. Da das Genehmigungsverfahren im Moment der Kommissionsberatung im Gang war, wurde das Thema nicht weiter vertieft.

Erneut aufgenommen wurde auch das Thema Bermenweg. Dieser Weg am Rheinufer, der durch den Hafen Birsfelden und den Auhafen führt, war im Mai 2021 aus Sicherheitsgründen für die Öffentlichkeit geschlossen, Ende Juni des vergangenen Jahres dann aber nach Protesten aus Bevölkerung und Politik wieder geöffnet worden. Ein Kommissionsmitglied stellte nun fest, dass die Rollstuhlgängigkeit namentlich wegen des eng bemessenen «Eingangstors» in Birsfelden nicht gegeben sei – eine zumindest teilweise Öffnung für mobilitätseingeschränkte Personen aber wünschbar sei. Die SRH-Vertretung stellte in Aussicht, die Zugänglichkeit des Wegs nochmals überprüfen zu wollen.

Nachdem die IGPK die Thematik der Lohngleichheit bzw. Gleichstellungsaspekte bereits im letzten Jahr angesprochen hatte, konnten der Kommission nun die Ergebnisse einer freiwillig vorgenommenen Lohnvergleichsanalyse zur Kenntnis gebracht werden. Die Lohnvergleichsanalyse war noch im 2021 in Angriff genommen worden, konnte aber aus zeitlichen Gründen nicht mehr in den aktuellen Jahresbericht einfließen. Die Analyse zeigt, dass der durchschnittliche Lohn der Frauen bei den SRH rund 2,3 % höher liegt als der Durchschnittslohn der Männer, wobei der errechnete Differenzwert im nicht-relevanten Bereich liegt. Die SRH wertet das Ergebnis als positiv, jedoch nicht als überraschend. Dank der langjährigen Anwendung der Modellrechnungen und -umschreibungen bei der Lohneinreihung bzw. -einstufung gemäss dem massgeblichen Personalrecht des Kantons Basel-Landschaft müsse man zu diesem guten Ergebnis kommen. Die SRH betonten im Weiteren auf Nachfrage aus der Kommission den grossen Wert dieser Analyse, deren Aufwand sich in einem vertretbaren Ausmass bewegt habe. Den Stellenwert von Lohngleichheit unterstrichen die SRH mit der Unterzeichnung der Charta der Lohngleichheit der staatsnahen Betriebe.

4 Antrag der IGPK Rheinhäfen an die Parlamente

://: Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen beantragt die IGPK Rheinhäfen dem Grossen Rat und dem Landrat einstimmig, den Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2021 der SRH zur Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase per 8. Juli 2022 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

19. August 2022

IGPK Rheinhäfen

Roger Boerlin
Präsident

Toya Krummenacher
Vizepräsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Schweizerische Rheinhäfen (SRH) –

Orientierung über das Geschäftsjahr 2021 gemäss § 36 Abs. 2 Rheinhafen-Staatsvertrag

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 22.0516.01 vom 3. Mai 2022 sowie in den Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission der Rheinhäfen Nr. 22.0516.02 vom 19. August 2022, beschliesst:

1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2021 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.