



## **Gemeinsamer Bericht**

betreffend

### **Staatsvertrag**

Zusammenlegung der Rheinschiffahrtswirtschaft Basel und der  
Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft  
(Rheinhafen-Vertrag)

vom 13./20. Juni 2006

### **Partnerschaftliches Geschäft**

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 23. Juni 2006  
Den Mitgliedern des Landrates des Kantons Basel-Landschaft zugestellt am 23. Juni 2006

## INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung / Begehren	3
TEIL 1 <u>Einleitende Bemerkungen</u>	4
1. Ausgangslage	4
2. Gründe für die Zusammenlegung und strategische Ziele	9
3. Eckpunkte der staatsvertraglichen Regelung	12
4. Finanzielle Aspekte der Zusammenlegung	12
TEIL 2 <u>Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Staatsvertrags</u>	15
Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen	15
2 Hafenbewirtschaftung	17
3 Hoheitliche Aufgaben	18
4 Organisation	19
5 Personal	20
6 Finanzen	21
7 Abgaben	24
8 Hafenordnung	25
9 Aufsichts- und Mitwirkungsrechte der Vertragskantone	26
10 Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau	26
11 Haftung	27
12 Streitigkeiten zwischen den Kantonen	28
13 Übergangs- und Schlussbestimmungen	28
TEIL 3 <u>Anpassungen des kantonalen Rechts</u>	30
TEIL 4 <u>Antrag</u>	30

## **Zusammenfassung**

*Die Partnerschaft zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Rheinschiffahrts- und Rheinhafenangelegenheiten ist erstmals in einer Vereinbarung aus dem Jahre 1946 verankert worden und hat sich kontinuierlich in Richtung einer paritätischen Verwaltung der sich im kantonalen Besitz befindenden Rheinhafen-Anlagen entwickelt. Nicht zuletzt auf Grund von Vorstössen im Grossen Rat wie im Landrat, die unter anderem auch die Prüfung einer Zusammenlegung zum Inhalt hatten, ist bereits im Jahre 2000 bei der Prognos AG eine Studie in Auftrag gegeben worden, die eine Zusammenlegung der kantonalen Rheinhäfen als machbar und zweckmässig erachtet hat.*

*Die Rheinhäfen beider Basel sind für die Schweiz und die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz von so hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung, dass sie auch in Zukunft ihre Rolle als effiziente und nachhaltige Güterversorgungs- und Logistikkreuzung behalten sollen. Um auf die Marktbedürfnisse einerseits und auf berechnete gesellschaftliche Anliegen andererseits besser reagieren zu können, muss für die Häfen insgesamt ein grösserer Handlungsspielraum für die Arealentwicklung und für die optimale Nutzung geschaffen werden. Die heutigen kantonalen Verwaltungsstrukturen der Rheinhäfen vermögen diesen gestiegenen und in Zukunft weiter steigenden Ansprüchen der Wirtschaft und Gesellschaft nicht mehr gerecht zu werden.*

*Der vorliegende Staatsvertrag bietet für diesen Entwicklungsrahmen eine zweckmässige Grundlage. Auf der Basis klarer Eignerziele, einer 10-jährigen Finanzplanung (2008-2017) sowie mit der Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt werden die Voraussetzungen für den erforderlichen unternehmerischen Handlungsspielraum aus gesamtheitlicher Sicht geschaffen. Die Form einer Anstalt wahrt die Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten der Vertragskantone und ermöglicht vor allem die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben. Schliesslich erfolgt mit der Schaffung der ‚Schweizerischen Rheinhäfen‘ auch der notwendige institutionelle Schritt für eine verstärkte Zusammenarbeit auf trinationaler Ebene mit den Häfen der Wirtschaftsregion TriRhena (Hafenverbund Mulhouse-Ottmarsheim-Huningue und Hafengesellschaft Weil am Rhein) .*

## **Begehren**

Die Regierungsräte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beantragen den beiden Parlamenten, die beiden kantonalen Dienststellen Rheinschiffahrtswirtschafts- und Rheinhafenverwaltung Basel (BS) und die Rheinhäfen Basel-Land zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen“ auf der Basis eines Staatsvertrages zusammen zu legen.

## **TEIL 1      Einleitende Bemerkungen**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1. Vorgeschichte**

Die Partnerschaft zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde bereits in der Vereinbarung von 1946 über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenanangelegenheiten sowie in der dazugehörigen Vereinbarung über die vom Kanton Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt zu leistende Entschädigung verankert. Die Hafenanlagen beider Kantone werden seither nach dem Grundsatz der Parität verwaltet. Dies wird noch heute im Auftreten der beiden Verwaltungen als "Rheinhäfen beider Basel" manifestiert. In diesem freundschaftlichen Geiste hatte sich die Zusammenarbeit in administrativer und betrieblicher Hinsicht auf der Basis einer gemeinsamen Ordnung der Hafenanangelegenheiten entwickelt und wurde im Jahre 1959 durch den Erlass einer ersten gemeinsamen Hafenordnung für die Rheinhäfen beider Basel (mit einheitlicher Regelung der Hafenabgaben) verstärkt.

Bereits 1958 hatte der Bundesrat genehmigt, dass die Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel den Vollzug des Bundesrechts in den drei Rheinuferkantonen vornehmen soll und dabei jeweils als Rheinschiffahrtsbehörde des betroffenen Kantons handelt. Mit der Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über Rheinschiffahrts- und Hafenanangelegenheiten, in Kraft getreten am 1. Januar 1997<sup>1</sup>, ist die Zusammenarbeit auf eine neue Grundlage gestellt worden, bei gleichzeitiger Aufhebung der Vereinbarung von 1946. In den vergangenen Jahren erfolgten sowohl im Grossen Rat als auch im Landrat diverse Vorstösse in Sachen Rheinhäfen, welche u.a. auch die Prüfung einer Zusammenlegung zum Inhalt hatten. In einer im Auftrag der beiden Regierungen durch die Basler Prognos AG im Frühjahr 2001 abgeschlossenen Vorstudie wurde die Zusammenlegung der kantonalen Rheinhäfen als machbar und zweckmässig erachtet. Aufgrund dieses Erkenntnis zogen die beiden Regierungen einen Zusammenschluss der Häfen in Erwägung und beauftragten ihre zuständigen Departemente, zusätzliche Abklärungen zu treffen, mit dem Ziel, auf Ebene der Kantonsregierungen einen definitiven Beschluss zu fassen und eine parlamentarische Vorlage zu erarbeiten.

Gestützt auf die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der durch das Consultingunternehmen Booz Allen Hamilton (BAH) am 5. Juli 2002 vorgelegten Studie haben die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, vorbehältlich der Genehmigung durch die Parlamente, beschlossen, ihre kantonalen Rheinhäfen zusammenzulegen. Dieser Grundsatzentscheid hat auch in den von der basellandschaftlichen Regierung erstellten "Bericht zur regionalen Zusammenarbeit (Partnerschaftsbericht)" vom 11. November 2003 (Nr.: 2003-277) Eingang gefunden. Auf dieser Basis erfolgte im Zeitraum November 2004 bis Januar 2005 eine externe Vernehmlassung zum entsprechenden Staatsvertragsentwurf.

---

<sup>1</sup> SG 955.700, SGS 487

## 1.2. Ergebnisse und Massnahmen aus der externen Vernehmlassung

Die verschiedenen Stellungnahmen haben eine grosse Themenvielfalt ergeben, welche teilweise ausserhalb des Einflussbereichs des Staatsvertrags liegen. Dazu gehören Fragen zu unterschiedlichsten Bereichen wie Verkehrspolitik, Raum-/Städteplanung, Wirtschaftsangelegenheiten, Kommunalpolitik, Personalpolitik sowie Anliegen zur Umsetzung der Vorlage. Die Spanne der Anliegen reicht von einfachen Nachbesserungswünschen über verschiedene Hafenentwicklungskonzepte bis hin zur Schaffung einer eigenständigen Aktiengesellschaft.

Der von den Regierungen BL/BS eingesetzte Lenkungsausschuss hat die insgesamt 26 Eingaben der Parteien, Interessengruppen und Fachverbände ausgewertet und eine bi-kantonale Projektgruppe mit der Überarbeitung des Staatsvertrags und des dazugehörigen Ratschlags beauftragt. Zum Überarbeitungsauftrag gehörte insbesondere auch die Aktualisierung der finanziellen Planungsgrundlagen (inkl. derjenigen der BAH-Studie) im Rahmen eines Finanzplans sowie die Formulierung einer Eignerstrategie für die künftigen Schweizerischen Rheinhäfen.

Bei der Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen konzentrierte sich der Lenkungsausschuss auf die staatsvertragsrelevanten Punkte (vgl. nachstehend Ziffer 3). Als wichtig erachtete er sodann die Formulierung der Hafenentwicklungsziele im Sinne einer Eignerstrategie der Kantone (vgl. nachstehend Ziffer 2) und die Erarbeitung eines aktualisierten Finanzplanes mit einem realistischen Zeitraum von 10 Jahren (vgl. nachstehend Ziffer 4). Integraler Bestandteil des Finanzplans bilden die Zugrundelegung von Betriebskapital (Anlagen der Hafeninfrastruktur), Planung der Investitions- und Unterhaltskosten sowie die Berücksichtigung der notwendigen Abschreibungen.

Gewahrt bleiben sodann die Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten der Vertragskantone (vgl. § 13 Vetorecht) sowie die Aufsichtsbefugnisse der Parlamente (vgl. §§ 37 ff. Oberaufsichtsrecht). Die gewählte Rechtsform soll einerseits notwendige unternehmerische Freiheiten zulassen, andererseits jedoch die Wahrung der öffentlichen Interessen sicherstellen.

## 1.3 Die Bedeutung und Rolle der Rheinhäfen beider Basel für die schweizerische Volkswirtschaft

Die Rheinhäfen beider Basel sind für die Landesversorgung von zentraler Bedeutung. Pro Jahr werden zwischen 7 und 8 Millionen Tonnen Güter für den Import / Export (= 85 %) und für den Transit nach Italien (= 15 %) in den Rheinhäfen umgeschlagen. Das sind rund 15 % des mengenmässigen Aussenhandels der Schweiz. In einzelnen Segmenten ist der Aussenhandelsanteil überdurchschnittlich hoch. Bei den Treib- und Brennstoffen gelangen mehr als ein Drittel des Heizöls und Benzins auf dem Wasserweg in unser Land. Im Bereich des Imports von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist der Anteil ebenfalls überdurchschnittlich und wird aufgrund der sinkenden Inlandsproduktion in Zukunft tendenziell weiter steigen.

Die Basler Rheinhäfen sind sehr leistungsfähige Umschlagsplattformen. Mit sechs Tonnen Umschlag pro Quadratmeter Nutzfläche gehören sie zu den am intensivsten genutzten Häfen am Rhein und liegen noch vor Duisburg, Karlsruhe und Mannheim.

Die Rheinhäfen bilden die Drehscheibe für eine äusserst umweltfreundliche bzw. nachhaltige Transportkette. Im Jahr 2005 wurden 69 % des Schiffsumschlags ab und zu den Rheinhäfen mit der Bahn transportiert. Dies entspricht einer Grössenordnung von rund 22'000 Tonnen pro Tag und 5,47 Mio. Tonnen pro Jahr. Umgerechnet in Lkw-Äquivalente bedeutet dies, dass der via Rheinhäfen beider Basel abgewickelte Güterverkehr die Strassen pro Tag um rund 1100 und pro Jahr um rund 274'000 Lkw entlastet. Die Transportkette Rhein – Bahn leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerungspolitik des Bundes wie auch zur wirksamen Entlastung des Strassenverkehrs in der Agglomeration beider Basel.

Die Binnenschifffahrt ist mit Abstand das sicherste Transportmittel für Güter und Personen. Deshalb werden heute rund 50% der Gefahrgüter auf dem Wasserweg angeliefert. Sie schneidet auch punkto Energieeffizienz vorteilhaft ab: Die Energie aus einem Liter Dieselgasöl ermöglicht beim Binnenschiff den Transport einer Tonne über 100 km, bei der Eisenbahn über 66 km und beim Lkw lediglich über 20 km. Die Schifffahrt auf dem Rhein ist im Nord-Süd-Verkehr der kostengünstigste Transportweg. Eine Tonne auf dem Schiff von Rotterdam nach Basel zu befördern, kostet je nach Transport gut knapp zwei Rappen pro Kilometer. Bei den Landverkehrsträgern sind die Kilometerkosten vier bis sechs mal höher. Letztlich spart die schweizerische Volkswirtschaft dank der Rheinschifffahrt jährlich an die 200 Millionen Franken an Transportkosten, und dies ohne Subventionierung durch den Bund.

Auf Ebene der Europäischen Union wird die Binnenschifffahrt zu einem Schwerpunkt der politischen Agenda erklärt: Am 17. Januar 2006 hat die EU-Kommission ein mehrjähriges Aktionsprogramm „NAIADES“ zur Förderung der Binnenschifffahrt verabschiedet. Dazu gehören insbesondere die Schaffung günstiger Bedingungen für Dienstleistungen und Erschliessung neuer Märkte, Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichen Geschäftspartner durch ein Netz von Förderzentren sowie die Bereitstellung angemessener Infrastrukturen.

Für den Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz gehört der Logistik- und Transportsektor neben anderen Branchen (u.a. Life-science, Agrochemie, Medizinaltechnik) zu den Schlüsselbranchen<sup>2</sup>. Die Rheinhäfen als multimodale Verkehrs- und Logistikkreuzung mit mehreren Tausend Arbeitsplätzen bilden dabei einen zentralen Bestandteil. Das vielfältige Logistikangebot stärkt die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur der ansässigen Grossunternehmen, sondern vor allem auch diejenige der KMU in der Nordwestschweiz. Zudem stellen die Rheinhäfen im Verbund mit den bahn- und strassenseitigen Umschlagsplätzen in der Agglomeration Basel sicher, dass Basel die Logistikkreuzung der Schweiz bleibt.

#### 1.4. Rahmenbedingungen der Hafententwicklung

##### 1.4.1. Risiko des Alleingangs bei zukünftigen Strukturveränderungen der Transportströme

Die langfristige Sicherung der Ertragskraft der Rheinhäfen hängt neben der Entwicklung der Baurechtszinsen wesentlich von den künftigen strukturellen Veränderungen im Gütermix der Transportnetze ab. Brennstoffe z.B. werden mittel-/langfristig in ihrer Bedeutung abnehmen, während Metalle, chemische Güter sowie Dünger / Nahrungs- und Futtermittel tendenziell an Bedeutung gewinnen werden. Kleinere Einheiten kön-

<sup>2</sup> vgl. Politikplan 2006-2009 des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt, Seite 6

nen naturgemäss solche Risiken im Vergleich zu einem grösseren Verbund weniger flexibel kompensieren. Die Zusammenlegung ist ein geeignetes Instrument, um die Risiken der strukturellen Entwicklung im Logistik- und Transportmarkt weitmöglich aufzufangen und so die Ertragskraft der Häfen langfristig zu sichern.

#### 1.4.2. Kapazitätsengpässe im Landverkehr - Nutzungsinteressen Hafenperimeter

97% des Güterausstauschs im Welthandel werden über den maritimen Verkehr via Seehäfen abgewickelt. Für die nächsten 5-10 Jahre werden u.a. durch das Wachstum der asiatischen Märkte (v.a. China und Indien) jährliche Wachstumsraten z.B. im Containerverkehr von 4 bis 6 % prognostiziert. Dieses hohe Wachstum stellt enorme Anforderungen an die künftige Bewältigung der „Hinterlandverkehre“. Die sich bereits heute abzeichnenden Engpässe bei Strasse und Schiene steigern die strategische Bedeutung der Kapazitätsreserven auf den Wasserstrassen und insbesondere auch auf dem Rhein. Angesichts des künftigen Bedarfs an zusätzlichen Umschlagskapazitäten dürfen die heutigen Nutzflächen der Häfen deshalb nicht ohne konkrete Alternativen verringert werden.

Kernauftrag einer zusammengelegten Hafenorganisation wird die ganzheitliche Entwicklung der Areale bilden. Damit würde – im Unterschied zu heute - ein Instrument geschaffen, das verschiedene konkurrierende Nutzungsinteressen besser koordinieren und Lösungsspielräume gezielt ausloten könnte.

#### 1.4.3. Marktbearbeitung und Effizienzsteigerung

Neben den zentralen strategischen Themen wie der Schaffung grösserer planerischer Nutzungsspielräume oder grösserer Flexibilität in der strukturellen Entwicklung, besteht ergänzend ein organisatorisches Synergiepotential im Bereich der beiden Hafenbetriebe (jedoch nicht im Bereich der hoheitlichen Aufgaben, welche seit jeher durch die Rheinschiffahrtsgesellschaft wahrgenommen werden). Zudem ermöglicht eine Marktbearbeitung unter einem Dach im Sinne der Standortförderung eine gezieltere und damit bessere Positionierung der Häfen im internationalen Standortwettbewerb. Im internationalen Vergleich zeigt sich klar, dass erfolgreiche Hafenentwicklungsmodelle ausnahmslos auf einem starken und effizienten Standortmarketing basieren.

#### 1.4.4. Entwicklung der Hafenbahnen

Die beiden Hafenbahnen sind seit der Bahnreform 1 (1999) vom Bund konzessionierte Infrastrukturbetreiber im nationalen Interesse, d.h. sie gehören zum Hauptnetz der schweizerischen Eisenbahnen. Sie werden im Rahmen der Konzessionen vom Bund im Bereich der ungedeckten Infrastrukturkosten wie auch für die Landnutzung finanziell unterstützt bzw. entschädigt. Die institutionelle Weiterentwicklung der Hafenbahnen ist denn auch wesentlich von künftigen Massnahmen der Bahnreform 2 abhängig (und nicht von der Zusammenlegung der Häfen). Sollte die geplante Harmonisierung der Infrastruktur-Finanzierung im Bereich der Bahnen (zwischen SBB und den übrigen konzessionierten Bahnen) von den Eidg. Räten in den kommenden ein bis zwei Jahren beschlossen werden, so müssten die Hafenbahnen rechtlich verselbständigt werden, da ab diesem Zeitpunkt der Bund keine Infrastruktur-Finanzierungsbeiträge mehr direkt an Kantone zahlen kann. Diese Möglichkeit der Verselbständigung unter gleichzeitiger Zusammenlegung ist im Staatsvertrag vorgesehen.

#### 1.4.5. Projekt Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 18. Januar 2006 das Gesamtprojekt zur Neunutzung des Hafens St. Johann im Rahmen des geplanten Campus von Novartis verabschiedet. Damit wird der Hafenteil St. Johann aus dem Staatsvertrag generell ausgeklammert.

#### 1.5. Perspektiven der Hafenentwicklung am Oberrhein

Auf der überregionalen Ebene zeigt sich mittel-/langfristig ein zunehmender Bedarf für eine trinationale Sicht im Rahmen der Oberrheinhäfen. Zu den südlichen Oberrheinhäfen gehören neben den Häfen beider Basel jener von Weil am Rhein auf der deutschen Seite und der Hafenverbund Mulhouse-Ottmarsheim-Huningue auf französischer Seite.

Der Hafen Weil am Rhein bedient mit Ausnahme der flüssigen Brennstoffe ein vergleichbares Güterspektrum wie der Kleinhüninger Hafen (Grössenverhältnis im Schiffsumschlag 2005: 0,6 Mio t im Vergleich zu 3 Mio t bei den baselstädtischen Häfen). Im Unterschied zu den Rheinhäfen beider Basel, bei welchen das „Landlord“-Prinzip angewandt wird (d.h. die Umschlagsaktivitäten werden durch die Hafenfirmer wahrgenommen), deckt die dortige Hafengesellschaft den Umschlag selbst ab.

Der dem Hafen Weil am Rhein direkt gegenüberliegende Hafen Huningue wird von der regionalen Chambre de Commerce mit Sitz in Mulhouse geführt und deckt die Umschlagsaktivität ebenfalls in eigener Regie ab. Der Hafen verzeichnete 2005 beim Schiffsumschlag ein Volumen von knapp 0,8 Mio t. Huningue konzentriert sich stark auf den Agrarsektor (rund 45 % des Gesamtvolumens) und tritt zunehmend in direkte Konkurrenz zu den Basler Häfen. Aus Sicht der Nachhaltigkeit ist diese Entwicklung allerdings wenig vorteilhaft, denn der zunehmende Importverkehr ab Huningue in die Schweiz erfolgt ausnahmslos via Lkw auf der Strasse.

Als Folge der laufenden Marktliberalisierungen, u.a. im Rahmen der bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU, bedienen die Oberrheinhäfen zunehmend die gleichen Märkte. Aufgrund der unterschiedlichen Kosten- und Finanzierungsstrukturen verläuft diese Entwicklung zurzeit zugunsten der Nachbarhäfen.

Gleichzeitig sehen sich auch die Nachbarhäfen vermehrt mit Zielkonflikten anderer Nutzungsinteressen wie z.B. öffentlicher Zugang zu den Ufern, Uferschutz oder Wohnungsbau konfrontiert.

Damit bestätigt sich auch aus trinationaler Sicht, dass die begrenzten Flächen für die zahlreichen Interessen mit einer engeren, grenzüberschreitenden Zusammenarbeit optimaler genutzt werden können. Die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt (rund 40%) an der Hafengesellschaft Weil am Rhein bildet eine günstige Voraussetzung für eine entsprechende Entwicklung. Diese Beteiligung soll daher bei der Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel in die SRH eingebracht werden.

Damit sich eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfolgreich entwickeln kann, erfordert eine trinationale Hafenplanung den gezielten Einbezug der benachbarten politischen Behörden (insbesondere der Standortgemeinden), um ein Verständnis für die gemeinsamen Ziele und Vorteile zu erreichen (einseitige Schritte vermindern die politische Akzeptanz).



Diese Abstimmungs- und Planungsprozesse beanspruchen erfahrungsgemäss sehr viel Zeit. Daher ist mitentscheidend, dass auf Schweizer Seite ein einziger Verhandlungspartner auftritt, um die Verhandlungssituation möglichst zu vereinfachen. Auch hier begünstigt die Zusammenlegung diese Voraussetzungen wesentlich.

## 1.6. Politische Vorstösse

In der jüngsten Zeit wurden in beiden Kantonen Vorstösse zur Förderung einer trinationalen Hafenplanung sowie zur partiellen Erweiterung des Nutzungssperimeters für nicht hafenbezogene Aktivitäten zur Prüfung überwiesen (vgl. dazu den separaten Bericht zu den Anzügen). Alle diese Vorstösse zeigen klar den dringenden Bedarf nach mehr Spielraum in der Hafenplanung auf. Bei einem Alleingang der Kantone in der Hafenentwicklung bliebe dieser Spielraum mangels kaum vorhandener Optionen beidseitig sehr begrenzt. Nur eine Zusammenlegung ermöglicht die optimale Erschliessung beidseitig vorhandener Möglichkeiten und damit eine zukunftsgerichtete Entwicklung, die mittel- bis langfristig wirtschaftlich wie strukturell den planerischen Blick über die Grenzen richten muss.

Im Positionspapier der Rheinhäfen der Wirtschaftsregion TriRhena sowie der Handelskammern, der Öffentlichkeit am 6. April 2006 vorgestellt, wird die Absicht festgehalten, dass die Hafenverwaltungen von Weil, Huningue/Ottmarsheim und beider Basel das Potenzial der Wirtschaftsstandorte ausschöpfen wollen. Dabei soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiter verbessert und ausgebaut werden. Von einer verstärkten Kooperation versprechen sich die oberrheinischen Häfen Synergieeffekte. Dafür müssen aber die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden. Deshalb wird in jenem Positionspapier die Zusammenlegung der Häfen beider Basel im Sinne eines ersten Schritts als vordringliches Ziel festgehalten.

## **2. Gründe für die Zusammenlegung und strategische Ziele**

### 2.1. Gründe für die Zusammenlegung

Vor dem Hintergrund der unter Ziffer 1.4. f. dargestellten Rahmenbedingungen und Perspektiven für die Hafenentwicklung sind die beiden Regierungen überzeugt, dass die Zusammenlegung der Rheinhäfen beider Basel aus folgenden Gründen ein sehr geeignetes Instrument zur Berücksichtigung verschiedener Anliegen und damit eine zukunftsgerichtete Lösung bildet:

- Ein gemeinsames Hafennutzungskonzept und eine gemeinsame Hafenentwicklungsstrategie sind in der Praxis umsetzbar und sowohl volks- als auch betriebswirtschaftlich zweckmässig.
- Eine über die Gesamtheit aller Areale optimierte Nutzung mit güterspezifischen Schwerpunktbildungen ist bei einer gemeinsamen Arealbewirtschaftung realisierbar, und dieses Ziel wiederum kann nur mit einem organisatorischen Zusammenschluss der beiden Häfen erreicht werden.

- Die Zusammenlegung erlaubt eine mittel- und langfristige wirtschaftspolitisch ausgewogene Standortentwicklung unter Berücksichtigung anderer Interessen städtebaulicher Natur.
- Die mittel- und langfristige Sicherung der bisherigen guten betriebswirtschaftlichen Tragfähigkeit (= konstante Gewinnablieferungen an die Kantone) kann durch die Synergien (niedrigere Kosten für Personal und Administration, gesamthaft niedrigerer Investitionsbedarf, gemeinsamer Marktauftritt) einer Zusammenlegung am besten erreicht werden.
- Die geografische Nähe der angrenzenden ausländischen Oberrheinhäfen (F-Huningue, F-Ottmarsheim, D-Weil) weist mittel- und langfristige Synergie- und Kooperationspotenziale für den Wirtschaftsstandort TriRhena auf, deren Realisierung auf schweizerischer Seite zwingend einen einheitlichen institutionellen Auftritt erfordern.

## 2.2. Eignerstrategie der Kantone

Die mit der Zusammenlegung anvisierte Eignerstrategie der Kantone wird wie folgt umschrieben:

- Förderung der Rheinschifffahrt als Beitrag zur effizienten (ökonomischen und ökologischen) Verlagerung des Güterverkehrs;
- Wirksamere Wahrnehmung der nationalen Bedeutung seitens des Bundes für die Transportkette der Rheinschifffahrt durch einen gestärkten institutionellen und kommunikativen Auftritt der schweizerischen Rheinhäfen;
- Anbindung der Schweiz auch weiterhin über den Wasserweg via Rheinhäfen beider Basel direkt ans Meer sicherstellen (praktisch wie rechtlich über die Mitarbeit in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Sitz in Strassburg);
- Gewährleistung einer effizienten Bewirtschaftung der Hafenable (z.B. Steigerung der Wertschöpfung durch verdichtete Nutzung);
- Optimierte Gesamtnutzung aller Hafenable in Richtung zukunftsorientierter Nutzungsschwerpunkte inkl. Abstimmung mit den angrenzenden Gebietskörperschaften (parziale neue Nutzungen innerhalb des Hafenableimeters, so wie sie beispielsweise heute am Westquai des Kleinhüninger Hafens zu einem Teil bereits stattfinden, können die SRH mit Genehmigung des Verwaltungsrats zulassen);

Funktion der Hafenable beider Basel als Industrie- und Gewerbegebiet mit Schwerpunkt auf den Ausbau der multimodalen Verkehrs- und Logistikkreuzung;

- Gewährleistung attraktiver Rahmenbedingungen für Unternehmungen und damit verbundenen Sicherung von Arbeitsplätzen und Investitions- und Planungssicherheit;
- Weiterentwicklung der Kooperation mit den benachbarten Oberrheinhäfen;
- Erzielen einer angemessenen Rendite für die Eigentümer.

### 2.3. Unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte der einzelnen Hafenteile

Die einzelnen Hafenteile weisen unterschiedliche Charakteristiken auf und lassen entsprechend den Umständen unterschiedliche Nutzungen zu, die jedoch noch nicht aus einer gesamtheitlichen Optik entwickelt werden. Bei einem Zusammengehen werden güterspezifische Schwerpunktbildungen in den einzelnen Hafengebieten nach ihrer Eignung verstärkt:

#### *Hafen Kleinhüningen*

Dieser Hafen wurde in den letzten Jahren zu einem multimodalen Güter- und Containerumschlagsterminal mit weitreichendem Logistikangebot ausgebaut. Mit den erstellten Logistikgebäuden am Klybeckquai sowie dem Terminal und Logistikgebäude am Hafenbecken II ist diese Entwicklung bereits weit fortgeschritten. Der Hafen Kleinhüningen ist bahnseitig sehr gut erschlossen und erfüllt damit eine wesentliche Funktion für eine nachhaltige, umweltfreundliche Verkehrserschliessung.

Im Rahmen einer laufenden kantonsinternen Perspektivstudie werden die Möglichkeiten einer besseren Abstimmung zwischen städtebaulichen Zielen und denjenigen der Hafentwicklung geprüft (z.B. Belebung der Passage zum Dreiländereck sowie der partielle Zugang zum Klybeckufer).

#### *Hafen St. Johann*

Am 18. Januar 2006 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die Umnutzung des Hafens St. Johann im Rahmen des Vorhabens Campus Plus von Novartis beschlossen. Der Hafen St. Johann ist daher nicht mehr Gegenstand des Staatsvertrags.

#### *Hafen Birsfelden*

Hier soll - in konsequenter Fortführung der bisherigen Nutzung - ein synergetischer Mix zwischen Hafentätigkeiten und verarbeitender Industrie gefördert werden.

#### *Auhafen Muttenz*

Dieser Hafen ist und bleibt ein zentraler Umschlagsplatz für Flüssiggüter, insbesondere Mineralölprodukte, sowie andere Massengüter. Insgesamt ist die Bahnkapazität der basellandschaftlichen Häfen an die erwartete Verkehrssteigerung anzupassen (sie gelangt in Spitzenzeiten bereits an ihre Grenzen).

Die Umsetzung einer entsprechenden Nutzungsstrategie erlaubt nach der Zusammenlegung eine intensivere Bewirtschaftung der von den Kantonen zur Verfügung gestellten Hafenable. Durch die güterspezifische Konzentration wird letztlich eine höhere Wertschöpfung erzielt, und die Investitionen in die Hafinfrastruktur erfolgen unternehmerisch abgestimmt. Doppelspurigkeiten in der Infrastrukturentwicklung lassen sich so in Zukunft ausschliessen.

### **3. Eckpunkte der staatsvertraglichen Regelung**

Zur Umsetzung der erläuterten Ziele dient das Instrument des Staatsvertrags zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Zu den wichtigsten Eckpunkten des Staatsvertrags zählt, dass

- sämtliche Areale im Eigentum der Kantone verbleiben und letztere langfristige Nutzungsrechte in Form von Baurechten an die SRH abtreten;
- weiterhin hoheitliche Aufgaben zu erfüllen sind (Schifffahrts- und Hafenzollpolizei, Patente, Vollzug der Gesetzgebung für die Grossschifffahrt, Verkehrsregelung der Grossschifffahrt auf dem Rhein);
- unter verschiedenen geprüften Rechtsformen für einen Zusammenschluss der Häfen die Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit die spezifischen, teilweise politisch motivierten Anliegen der Partnerkantone am besten mit den unternehmerischen Anforderungen einer am Markt tätigen Organisation zu vereinen vermag;
- eine öffentlich-rechtliche Anstalt den Einbau von Vetorechten zu Gunsten der in das Aufsichtsgremium delegierten Kantonsvertreter zulässt, steuerliche Vorteile bringt, die Beibehaltung öffentlich-rechtlicher Anstellungsverhältnisse ermöglicht und ein ideales Gefäss für die Verrichtung hoheitlicher Aufgaben darstellt;
- für die Gewinnverteilung auf eine ertrags- und substanzwertorientierte Modellrechnung abgestützt werden kann, aus der ein praktikabler und für beide Kantone angemessener Schlüssel für die Verteilung der Ertragsüberschüsse im Verhältnis von 60% (Kanton Basel-Landschaft) zu 40% (Kanton Basel-Stadt) abgeleitet werden kann;
- angesichts des juristischen Sitzes der SRH in Birsfelden sowohl hinsichtlich des Verwaltungsverfahrens- und Verwaltungsprozessrechts als auch bezüglich des Personal- und Haftungsrechts die Anwendung basellandschaftlichen Rechts angezeigt ist.

### **4. Finanzielle Aspekte der Zusammenlegung**

Finanzziel: Die SRH erarbeiten mit den zur Verfügung gestellten Eigenmitteln auf betriebswirtschaftlicher Basis positive Geschäftsergebnisse und finanzieren ihre Investitionen grundsätzlich selbst.

Dazu gehören:

- Rückstellung für Geschäftsrisiken und Deckung allfälliger Fehlbeträge
- Finanzierung der laufenden Investitionen
- Finanzierung von strategischen Investitionen (u.a. Beteiligungen i.S. Hafenkooperationen/Landkäufe im benachbarten Ausland, Infrastrukturm Nutzungen), wobei in besonderen Fällen eine Zusatzfinanzierung durch die Kantone möglich ist
- die verbleibenden Überschüsse, die gemäss den im Staatsvertrag festgelegten Regeln (Bildung von Reserven sowie Ausschüttung gemäss dem daselbst definierten Verteilschlüssel) zu verwenden sind.

Die beiden Hafendirektionen haben in Zusammenarbeit mit den beiden kantonalen Finanzdirektionen den Finanzplan für die neue Unternehmung erarbeitet. Dieser Finanzplan erstreckt sich über die nächsten 10 Jahre und reicht somit vom geplanten Zusammenschluss per 1. Januar 2008 bis ins Jahr 2017. Ausgehend von den Effektivwerten per 31. Dezember 2005, dem Budget 2006 und den Annahmen ab dem Jahr 2007 sind jährliche Schätzwerte des mengenmässigen Güterumschlags nach Produkten sowie vom Ertrag, vom Aufwand, den Investitionen und den Ausschüttungen an die Eigner gerechnet. Der Zusammenschluss der Rheinhäfen BL und BS ist mit Wirkung ab 1. Januar 2008 berücksichtigt. Der Rückbau des Hafens St. Johann ist mit Wirkung ab dem 1. Januar 2009 gerechnet.

Die wichtigsten Zahlen aus dem Finanzplan sind nachstehend aufgeführt.

in TCHF / Jahr	2005 <sup>1)</sup>	2008	2011	2014	2017
Baurechtszinsen, Mieten	8'489	8'744	8'830	9'120	9'617
Hafenabgaben, Gebühren, andere Einnahmen	13'311	12'328	12'509	12'533	12'743
<b>Total Erträge</b>	<b>21'800</b>	<b>21'072</b>	<b>21'339</b>	<b>21'653</b>	<b>22'360</b>
Personalaufwand <sup>2)</sup>	4'496	4'044	4'179	4'179	4'179
Übriger betrieblicher Aufwand <sup>3)</sup>	8'723	9'977	9'254	9'098	8'052
<b>Total Aufwand</b>	<b>13'219</b>	<b>14'021</b>	<b>13'433</b>	<b>13'277</b>	<b>12'231</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>8'581</b>	<b>7'051</b>	<b>7'906</b>	<b>8'376</b>	<b>10'129</b>

#### Bemerkungen zu den Jahresergebnissen

- Jahresergebnis 2005 überdurchschnittlich hoch, entstanden durch Auflösung einer Rückstellung im Betrag von CHF 1.52 Mio in den Rheinhäfen BL
- Die erwartete Verzinsung der Bahnanlagen durch das BAV wird ab dem Jahr 2006 tiefer sein
- Im Fusionsjahr 2008 sind Einmalkosten enthalten (ohne die für die Ausfinanzierung der Deckungslücken der beiden Pensionskassen einmalig anfallenden Kosten)

<sup>1)</sup> Effektivwerte für das Jahr 2005; ab 2008 Schätzungen der LKW-Zu- und -Abfahrten gemäss Erfahrungswerten im Modalsplit, den Entschädigungen für Leercontainer sowie Liegegebühren von Fahrgastschiffen (BS) und Wasseranschlussfrachten (BL)

<sup>2)</sup> Mehrkosten von 1,5% aufgrund der Teuerung ab 2007 (gemäss basellandschaftlichen Planungswerten), Plafonierung des Personalaufwands ab 2011 (inkl. Verjüngung der Altersstruktur)

- 3) Baulicher Unterhalt (ohne Investitionen), Administration, Abschreibungen, Passiv-Zinsen

### Weitere Zahlen (in TCHF)

Synergien pro Jahr ca. <sup>4)</sup> (im Finanzplan enthalten)	600
Einmalkosten im Fusionsjahr (ohne PK-Überführung) <sup>5)</sup>	800
Einmalig anfallende Kosten im Zusammenhang mit den Pensionskassen (im Finanzplan nicht enthalten):	
- Ausfinanzierung der Deckungslücke der Pensionskasse BS ohne vorzeitige Pensionierungen ca.	830'859
- Ausfinanzierung der Deckungslücke der Pensionskasse BS mit 3 vorzeitigen Pensionierungen ca.	1'268'015
- Ausfinanzierung der Deckungslücke der Pensionskasse BL ohne vorzeitige Pensionierungen ca.	700'000
Durchschnittliche Investitionen pro Jahr ab 2008 <sup>6)</sup>	2'165
Durchschnittliches Jahresergebnis pro Jahr ab 2008	8'278
Durchschnittliche Ausschüttung nach Abzug von 5 % Reserven	7'864

- 4) Reduktion Personalaufwand CHF 400'000, administrativer Aufwand CHF 200'000
- 5) Abgangsentschädigungen CHF 200'000, EDV CHF 200'000, Verwaltungsaufwand CHF 100'000, externe Unterstützung CHF 300'000
- 6) Reduktion Investitionen dank Koordination BL und BS ca. CHF 400'000 pro Jahr. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Investitionen heute verschieden finanziert werden: BL finanziert nicht aus der Hafendrechnung, wie bei BS der Fall; dafür sind die jährlichen Ausschüttungen bei BL entsprechend höher; nach dem Zusammenschluss werden die laufenden Investitionen (mit Ausnahme von Grossprojekten) durch die SRH selbst finanziert.

Die beiden Häfen werden demgemäss in der Zeit zwischen 2008 und 2017 nach Abzug der Investitionen im langfristigen Durchschnitt rund CHF 6'100'000 an Jahresüberschüssen erwirtschaften, wobei dieser Betrag von nominal rund CHF 5'000'000 im Jahr 2008 auf nominal rund CHF 8'500'000 im Jahr 2017 ansteigen soll. In diesen Modellrechnungen sind im Jahresdurchschnitt CHF 2'200'000 an Investitionen mitberücksichtigt.

Die Einsparungen im Personalaufwand können im Wesentlichen durch Pensionierungen (ohne Wiederbesetzung der Stellen) erreicht werden.

Eingeschlossen in die Modellrechnungswerte sind die jährlichen Abschreibungskosten von ca. CHF 3'800'000, die sich aus der Überführung der Hafinfrastrukturen in das Eigentum der SRH ergeben. Zwar belasten diese Abschreibungen die Unternehmenserfolgsrechnung der SRH, doch ermöglichen sie auf der anderen Seite den Ersatz der

bestehenden Infrastruktur und die Finanzierung mittlerer Erweiterungsprojekte der SRH aus eigener Kraft. Mit diesem Vorgehen ist stipuliert, dass die SRH ihre Investitionen ausserhalb der kantonalen Investitionsprogramme zu Lasten ihrer Rechnung finanzieren (mit Ausnahme einmaliger Grossinvestitionen).

Die Detailprüfung der finanziellen Auswirkungen eines Zusammenschlusses hat ergeben, dass beide Kantone im langjährigen Durchschnitt in gleicher Weise von höheren Ertragsüberschüssen profitieren (Details dazu siehe Teil 2, § 26 "Verwendung des Jahresergebnisses").

## **TEIL 2      Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Staatsvertrags**

### **ERSTES KAPITEL: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

#### ***ad § 1 Zweck, Rechtspersönlichkeit und Sitz***

Die Zweckbestimmung bedarf an sich keines Kommentars; hervorgehoben sei lediglich, dass die Förderung der Grossschifffahrt als Aufgabe von nationaler Bedeutung definiert wird. Die Regierungen der Vertragskantone sind der Auffassung, dass die Wichtigkeit der Rheinschifffahrt für die Schweiz in Zukunft namentlich gegenüber den Bundesbehörden stärker betont und ein partnerschaftliches Zusammenwirken mit dem Bund angestrebt werden muss (vgl. dazu auch § 15 Abs. 2 Bst. h).

Unter verschiedenen geprüften Rechtsformen für einen Zusammenschluss der Häfen hat sich die Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit als die geeignetste Unternehmensform herausgestellt. Sie vereint die spezifischen, teilweise politisch motivierten Anliegen der Partnerkantone mit den unternehmerischen Anforderungen einer am Markt tätigen Unternehmung am besten. Von Bedeutung ist ferner, dass eine entsprechend strukturierte Anstalt den Einbau von Vetorechten zu Gunsten der in das Aufsichtsgremium delegierten Kantonsvertreter zulässt, steuerliche Vorteile bringt, ein ideales Gefäss für die Verrichtung auch hoheitlicher Aufgaben darstellt und die Beibehaltung der in diesem Zusammenhang angestrebten öffentlich-rechtlichen Anstellungsverhältnisse ermöglicht. Die im Vorfeld geprüfte und in der Vernehmlassung vereinzelt favorisierte Rechtsform der Aktiengesellschaft vermag diese Vorzüge nicht zu bieten.

Die Lösung, für den rechtlichen Sitz der SRH Birsfelden zu wählen, die Direktion hingegen in Basel zu domizilieren, ist vor allem auch Ausdruck des partnerschaftlichen Gedankens.

#### ***ad § 2 Eigentumsverhältnisse***

In den Abs. 1 und 2 wird der Grundsatz verankert, dass das Grundeigentum an den Hafengebieten beim jeweiligen Vertragskanton verbleibt, die Hafengebiete jedoch - mit Ausnahme der in Abs. 3 geregelten Hafeninfrastruktur - den SRH zur Nutzung überlassen werden. Obwohl die SRH für diese Nutzung kein direktes Entgelt entrichten, handelt es sich aufgrund der Gewinnablieferungspflicht (vgl. § 26) im Ergebnis doch um eine entgeltliche Nutzung, was in der Vernehmlassung teilweise übersehen wurde.

Die Hafeninfrastuktur (Quaianlagen, Dienstgebäude, Strassen) wird gemäss Abs. 3 als selbständiges und dauerndes Baurecht unentgeltlich an die SRH übertragen. Diese sachenrechtliche Übertragungsform, die von den kantonalen Grundbuchämtern für den vorliegenden Fall empfohlen wurde, bildet im Hinblick auf die Finanzierung einer hafenspezifischen Anlage kein Hindernis bei der Beschaffung von Krediten auf dem Finanzmarkt.

### ***ad § 3 Geltungsbereich***

Das Hafengebiet der Vertragskantone wird in seiner Ausdehnung und Begrenzung im heutigen Zustand (exklusive Hafen St. Johann) definiert. Während für den Kanton Basel-Landschaft auf das Rheinhafengesetz und die dort erwähnten grundbuchlichen Situationspläne verwiesen werden kann (vgl. Beilage Plan 3151/255), ist das bis anhin lediglich in der Hafenordnung für die Rheinhäfen beider Basel umschriebene baselstädtische Hafengebiet im Staatsvertrag selbst zu definieren, wobei der von der A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel, erstellte Plan Nr. 3151/254 als Anhang in den Staatsvertrag integriert wird (siehe Beilagen). Mit § 3 sind auch die hoheitlichen Kompetenzen der neuen Anstalt territorial festgelegt.

### ***ad § 4 Delegation***

In Abs. 1 wird die Kompetenz der SRH zur Vertretung der Vertragskantone geregelt. Hieraus abzuleiten ist beispielsweise die Kompetenz der SRH, die Interessen der Vertragskantone bei bestehenden und bei neuen Baurechtsverträgen im Auftrag der Grundeigentümer wahrzunehmen und bereits bestehende Verträge zwischen den Vertragskantonen und Dritten zu vollziehen.

Die Rheinhafenangelegenheiten werden im Kanton Basel-Landschaft heute im Rheinhafengesetz geregelt. Die entsprechenden Zuständigkeiten der Rheinhafenverwaltung als Dienststelle der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion sind demzufolge auf die SRH zu übertragen, wobei allerdings einzelne Kompetenzen vorbehalten bleiben müssen:

Zu Buchstabe b): Für die von den Standortgemeinden zu beschliessenden Erschliessungsnetzpläne sind Aspekte aktuell, die nicht im Pflichtenheft der SRH figurieren. Es ist sinnvoller, dass hierzu die Fachdirektion innerhalb der basellandschaftlichen kantonalen Verwaltung angehört wird und deren Genehmigung einzuholen ist.

Zu Buchstabe c): Die erwähnten Paragraphen des Rheinhafengesetzes regeln die vom Kanton gewährten Beiträge. Die SRH können jedoch selbstredend nicht über diese kantonalen Mittel verfügen.

Zu Buchstabe e): Gemäss § 40 Abs. 3 Rheinhafengesetz kann der Regierungsrat das Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr den Organen der Hafenspolizei übertragen. Von dieser Kompetenz hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft mit der Verordnung über den Zuständigkeitsbereich der Hafenspolizei im Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr (SGS 321.15) bereits Gebrauch gemacht. Es ist nicht auszuschliessen, dass das Ordnungsbussenverfahren geändert wird, mit der Folge, dass eine zusätzliche Übertragung aktuell werden wird. Diese Übertragungskompetenz muss nicht zuletzt aus politischen Gründen beim Regierungsrat verbleiben. Der bisher von der basellandschaftlichen Hafenspolizei gehandhabte Vollzug ihrer Befugnisse wird gemäss der oben normierten grundsätzlichen Übertragungsbestimmung auf die SRH übertragen. Für das baselstädtische Hafengebiet wird diese Kom-



petenz vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt noch speziell an die SRH zu übertragen sein.

Zu Buchstabe f): Nach § 46 Rheinhafengesetz kann der Regierungsrat Vollzugsaufgaben im Bereich des Umwelt- und Gewässerschutzes delegieren. Die SRH für die Übertragung der Vollzugsaufgaben hier als zuständig zu bezeichnen, wäre bereits von der Logik her unhaltbar, da die SRH die Übertragung wohl nur auf sich selber vornehmen könnten.

## ZWEITES KAPITEL: HAFENBEWIRTSCHAFTUNG

### ***ad § 5 Allgemeines***

In § 5 werden die wichtigsten Aufgaben der SRH als kommerziell ausgerichtete Hafenverwaltung gestützt auf die Kompetenz nach § 4 Abs. 1 genannt (Absätze 1 und 2).

In Abs. 3 wird eine der in § 7 genannten Finanzierungsarten im Sinne einer Umschreibung der Nutzung des Grundeigentums festgehalten. Die Vertragskantone delegieren das Recht zum Abschluss von Baurechtsverträgen in den Hafengebieten an die SRH. Bei der Anpassung bereits bestehender Baurechtsverträge zwischen den Vertragskantonen und Dritten treten die SRH als Vertreter der Vertragskantone auf. Sämtliche Baurechtszinsen fliessen in die Kasse der SRH.

Abs. 4, der auf § 6 Abs. 2 des basellandschaftlichen Rheinhafengesetzes beruht, macht deutlich, dass die Hafengebiete für industrielle und gewerbliche Zwecke zu nutzen sind. Dabei stehen Schifffahrt, Güterumschlag und Logistik im Vordergrund, doch sind anderweitige kommerzielle Nutzungen nicht ausgeschlossen. Demgegenüber ist eine Nutzung zu Wohnzwecken nur in direkter Verbindung zum Hafenbetrieb zulässig.

Ausnahmen, wie sie beispielsweise am Westquai des Kleinhüninger Hafens mit gewerblich-kulturellen Nutzungen sowie mit dem traditionellen Dreiländereck bestehen – ohne Beeinträchtigung des Hafenbetriebs –, soll der Verwaltungsrat in Einzelfällen beschliessen können. Dies soll – Verträglichkeit mit den Zielen der Hafenentwicklung vorausgesetzt – Wohnnutzungen nicht ausschliessen.

Zu Abs. 5: Zur Zeit gelten einheitliche Bestimmungen für Baurechte in den Rheinhäfen beider Basel, die zum integrierenden Bestandteil der Baurechtsverträge erklärt oder im Grundsatz in den einzelnen Verträgen integriert werden.

Zu Abs. 6: In der geltenden Regelung haben die Hafenbahnen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt den Betrieb der Bahninfrastruktur an die SBB AG / Division Infrastruktur übertragen (Verzinsung der Bahnanlagen und des durch diese Anlagen belegten kantonalen Terrains). Sollte die Bahnreform 2 und insbesondere die Harmonisierung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen der SBB und den konzessionierten Transportunternehmungen (dazu zählen die Hafenbahnen BL und BS) durch die eidgenössischen Parlamente beschlossen werden, müssten die Hafenbahnen möglicherweise rechtlich verselbständigt werden. Die entsprechende Kompetenz wird der SRH übertragen.

### ***ad § 6 Tochterunternehmen und Beteiligungen***

§ 6 verleiht den SRH die im kommerziellen Bereich erforderliche Flexibilität. Einkünfte aus Beteiligungen fliessen in jedem Fall in die allgemeine Rechnung der SRH ein.

Die besondere Erwähnung von Beteiligungen an den ausländischen Oberrheinhäfen trägt dem in der Vernehmlassung und auch in politischen Vorstössen vorgebrachten Anliegen nach einer stärkeren trinationalen Ausrichtung der Hafen-Planung und -Entwicklung Rechnung. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei um eine mittel- bis langfristige Perspektive handelt, deren Realisierung nicht zuletzt vom weiteren Verlauf der Integration der Schweiz in die Europäische Union abhängig ist.

Zu erwähnen ist an dieser Stelle sodann, dass sich der Kanton Basel-Stadt 1997 mit DM 2 Millionen an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH beteiligt hat. Diese Beteiligung wird auf den Zeitpunkt der Zusammenlegung in die SRH eingebracht (vgl. § 21, Abs. 4).

### ***ad § 7 Finanzierung***

§ 7 nennt die Finanzierungsquellen der SRH und ist u.a. im Zusammenhang mit § 2 Abs. 3 sowie § 5 zu sehen.

## DRITTES KAPITEL: HOHEITLICHE AUFGABEN

### ***ad § 8 Rheinschiffahrts- und Hafenspolizeibehörde***

Die in § 8 aufgelisteten hoheitlichen Aufgaben sind heute vornehmlich in § 10 der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten<sup>3</sup> festgehalten. Mit § 8 erhält die Erfüllung dieser Aufgaben durch die SRH eine formalgesetzliche Grundlage.

### ***ad § 9 Erlass und Anfechtung von Verfügungen***

Die Anwendbarkeit des basellandschaftlichen Verwaltungsverfahrens- und Verwaltungsprozessrechts folgt aus dem juristischen Sitz der SRH in Birsfelden. Eine analoge Regelung findet sich beispielsweise in § 21 des Vertrags zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das UKBB. Soweit Verfügungen gestützt auf Bundesrecht ergehen, sind selbstverständlich die bundesrechtlichen Verfahrensvorschriften massgebend.

### ***ad § 10 Übertragung weiterer polizeilicher Aufgaben***

In § 10 wird auf die Kompetenz der Vertragskantone hingewiesen, den SRH die Zuständigkeit zur Erhebung von Ordnungsbussen im Strassenverkehr zuzusprechen (vgl. dazu auch Kommentar zu § 4 Abs. 2 Bst. e). Im Kanton Basel-Landschaft verfügt die Hafenspolizei bereits heute über entsprechende Kompetenzen, was sich bewährt hat. Damit kann unter anderem auch die Polizei entlastet werden, indem diese nicht bei jedem vorschriftswidrig geparkten Fahrzeug aufgeboten werden muss, wie dies in den städtischen Rheinhäfen heute der Fall ist. Die Einnahmen aus den Ordnungsbussen fliessen entsprechend dem Territorialitätsprinzip der Staatskasse des Kantons zu, auf dessen Gebiet sich die jeweilige Ordnungswidrigkeit ereignet hat.

---

<sup>3</sup> SG 955.700, SGS 487

In Absatz 2 wird die Grundlage in einem formell-abstrakten Erlass, was der Staatsvertrag darstellt, geschaffen, damit die Polizeiorgane der SRH für unbedeutende Übertretungen kantonalen und eidgenössischen Rechts, namentlich im Binnenschiffs- und Hafenverkehr, Ordnungsbussen direkt verhängen und einkassieren können, wenn der Sachverhalt klar liegt und anerkannt wird sowie wenn die fehlbare Person mit dieser Erledigung einverstanden ist. Vor Erlass der entsprechenden Bestimmungen in der Hafensordnung wird das kantonale Strafgericht anzuhören sein.

Die Einnahmen aus den Ordnungsbussen fliessen entsprechend dem Territorialitätsprinzip der Staatskasse des Kantons zu, auf dessen Gebiet sich die jeweilige Ordnungswidrigkeit ereignet hat.

## VIERTES KAPITEL: ORGANISATION

### ***ad § 11 Organe***

Bedarf keines Kommentars.

### ***ad § 12 Verwaltungsrat***

Der Verwaltungsrat soll mit Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik besetzt werden. Die Zahl der Mitglieder ist bewusst klein gehalten, um die Effizienz und rasche Verfügbarkeit des Organs zu gewährleisten. Die Regierung jedes Vertragskantons entsendet ein Mitglied des Verwaltungsrats. Die übrigen Mitglieder sowie die Präsidentin bzw. der Präsident werden durch übereinstimmende Beschlüsse der Regierungen der Vertragskantone gewählt. Dies garantiert in Verbindung mit Abs. 5, wonach die Mitglieder jederzeit abberufen werden können, und dem Vetorecht nach § 13 die Wahrung der Interessen der Vertragskantone.

### ***ad § 13 Vetorecht***

Die von den Regierungen der Vertragskantone entsandten Verwaltungsratsmitglieder haben bei Entscheidungen in abschliessend aufgezählten Bereichen ein Vetorecht, wodurch die Interessenwahrung der Vertragskantone gewährleistet wird.

### ***ad § 14 Organisation des Verwaltungsrates***

Abs. 1 bedarf keines Kommentars. Abs. 2 stellt sicher, dass Entscheidungen nur in Anwesenheit der von den Vertragskantonen entsandten Verwaltungsratsmitglieder gefällt werden können. In Abs. 3 wird das Vetorecht dieser Verwaltungsratsmitglieder konkretisiert.

### ***ad § 15 Aufgaben und Befugnisse des Verwaltungsrates***

Der Verwaltungsrat verfügt entsprechend seiner Funktion als oberstes Führungsorgan der SRH über weitreichende Kompetenzen. Die Einflussnahme der Vertragskantone wird einerseits über das Vetorecht der von ihnen entsandten Verwaltungsratsmitglieder (§ 13), andererseits über die Wahl- und Abwahlkompetenz der Regierungen der Vertragskantone (§ 12) gewährleistet.

### ***ad § 16 Geschäftsleitung***

Die Geschäftsleitung ist schlank konzipiert. Sie besteht aus einer Direktorin oder einem Direktor sowie aus weiteren Personen, welche mit der Leitung verschiedener Bereiche betraut sind (Schiffsregister/Recht, Schifffahrt und Hafenbetrieb, Arealbewirtschaftung/Marketing, Finanzen und Dienste). Auf die Funktion einer/eines "frei schwebenden" stellvertretenden Direktorin/Direktors wird bewusst verzichtet. Diese Funktion ist durch eine/einen Bereichsleiterin/leiter ergänzend wahrzunehmen.

### ***ad § 17 Aufgaben und Befugnisse der Geschäftsleitung***

Die hier genannten Aufgaben entsprechen dem KMU-Charakter der SRH. Zu erwähnen ist Abs. 3 Buchstabe e), der in Verbindung mit § 15 Abs. 2 Buchstabe m) sicherstellen soll, dass angesichts der jeweiligen Gebietsgrösse und/oder der Laufzeit bedeutsame Baurechtsverträge nur mit Zustimmung des Verwaltungsrats abgeschlossen werden können, wobei die Einzelheiten im Geschäftsreglement zu regeln sind.

### ***ad § 18 Revisionsstelle***

Bedarf keines Kommentars.

## FÜNFTES KAPITEL: PERSONAL

### ***ad § 19 Anstellungsverhältnis***

Zentral ist Abs. 1, wonach das Personal der SRH öffentlich-rechtlich angestellt wird, was sich vor allem auch im Hinblick auf die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben empfiehlt. In Abs. 2 wird die Anwendung des basellandschaftlichen Personalrechts festgehalten. Betreffend Regelung des Lohnbesitzstands wird auf die Ausführungen zu § 48 verwiesen.

### ***ad § 20 Berufliche Vorsorge***

Die heutigen Mitarbeitenden der Rheinhäfen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind bei der jeweiligen kantonalen Pensionskasse (PKBS bzw. BLPK) versichert. Als Folge der Fusion werden alle Mitarbeitenden nur noch bei einem Arbeitgeber angestellt sein und müssen demnach bei einer einzigen Pensionskasse versichert sein.

Die Regierungen der Vertragskantone haben sich auf Grund der vorgesehenen Domizilnahme in Birsfelden für die generelle Anwendung des basellandschaftlichen Rechts auch bei der beruflichen Vorsorge entschieden. Diese Lösung wurde auch in vergleichbaren Fällen angewendet (z.B. beim Vertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das UKBB). Danach erhalten die bisher in der PKBS versicherten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die reguläre Austrittsleistung und treten neu in ein separates „Vorsorgewerk“ der BLPK ein und werden dort gemäss den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen normal versichert. Die bisher beim Kanton Basel-Landschaft tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der neuen Unterneh-

mung werden vom Bestand "Staat" in ein separates "Vorsorgewerk" des neuen Arbeitgebers überführt und treffen dort zusammen mit den von der PKBS übernommenen Versicherten.

Auf Grund der bundesrechtlichen Pflicht zur Gleichbehandlung der Versicherten und auf Grund der Grundsätze der Planmässigkeit und der Kollektivität sind Sonderbehandlungen in der beruflichen Vorsorge als heikel zu werten. Aus denselben Gründen ist auch eine spezielle "Besitzstandsregelung", z.B. in der Höhe der bisher versicherten Leistungen, nur indirekt möglich, indem der Arbeitgeber sich beispielsweise verpflichtet, bestimmte Einmaleinlagen zu leisten. Als (echter) Besitzstand kann einzig die erworbene Austrittsleistung angesehen werden. Jeder Versicherte muss damit rechnen, dass seine anwartschaftlichen Versicherungsleistungen nicht zuletzt aufgrund anstehender Revisionen der Pensionskassengesetze abnehmen können. Die Bezügerinnen und Bezüger von Renten im Zeitpunkt der Zusammenlegung verbleiben in der angestammten Pensionskasse.

Die Einzelheiten werden in einem Anschlussvertrag zu regeln sein, der der Genehmigung durch die Regierungen der Vertragskantone bedarf. Ferner ist in § 49 des Staatsvertrags die Verpflichtung der Vertragskantone festgehalten, die im Zeitpunkt der Überführung bestehende Deckungslücke gegenüber der PKBS bzw. der BLPK auszugleichen. Die Kosten für den abgebenden Kanton ergeben sich aus a) der Differenz zwischen dem erforderlichen Deckungskapital der aktiven Versicherten und dem verfügbaren Deckungskapital der aktiven Versicherten (Ausgleich der bestehenden Deckungslücke der aktiven Versicherten), b) der Differenz zwischen dem erforderlichen Deckungskapital der Rentnerinnen und Rentner und dem verfügbaren Deckungskapital der Rentnerinnen und Rentner, auch wenn dies bei ihrer Pensionskasse verbleiben (Ausgleich der bestehenden Deckungslücke der Rentnerinnen und Rentner).

Der Anschlussvertrag zwischen der SRH und der BLPK wird vorsehen, dass die Rheinhäfen für eine ausreichende Deckung der versicherten aktiven Mitarbeitenden verantwortlich sind. Falls die Beiträge und Anlageerträge in der Zukunft für die Deckung nicht ausreichen und sich eine Unterdeckung ergeben sollte, so gelten die im Anschlussvertrag vorgesehenen Bestimmungen über Sanierungsmassnahmen.

## SECHSTES KAPITEL: FINANZEN

### ***ad § 21 Grundkapital***

In "Vollzug" von § 2 Abs. 2 erfolgt hier die finanzielle Bewertung der Infrastruktur. Das im Rahmen einer Zeitwertschätzung durch die Firma A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG ermittelte Anlagevermögen (Basis: 2005) beläuft sich auf CHF 67'265'312.00, wovon CHF 45'754'325.00 auf die städtischen und CHF 21'510'987.00 auf die basellandschaftlichen Häfen entfallen. Bei einem durchschnittlichen Abschreibungssatz von 3 % auf dem Neuwert und den neuen Investitionen ergibt sich ein jährliches Abschreibungsvolumen von rund CHF 3'800'000.

Neben der rein hafenseitigen Grundinfrastruktur mit dem oben erwähnten Anlagevermögen von CHF 67'265'312 wird die neue Unternehmung auch Eigentümerin von Bahnanlagen mit einem Buchwert von CHF 31'017'848 (Basis: Bilanz per 31.12.2005) sein, deren Verzinsung und Abschreibung jedoch separat über die beiden kantonalen

Hafenbahnrechnungen zu Lasten des Bundes bzw. zu Gunsten der Hafenbahnen erfolgen. Die neue Organisation der kantonalen Rheinhäfen als Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit wird keine Änderung dieser Finanzierungspraxis nach sich ziehen. Sollte die Bahnreform 2 und insbesondere die Harmonisierung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen der SBB und den konzessionierten Transportunternehmungen (dazu zählen die Hafenbahnen BL und BS) realisiert werden, müssten die Hafenbahnen möglicherweise rechtlich verselbständigt werden. Die entsprechende Kompetenz wird der SRH übertragen.

Die Differenz im Anlagevolumen zwischen den beiden Kantonen bedeutet nicht, dass einmalige Ausgleichszahlungen vom Kanton Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt geleistet werden müssen. Der Schlüssel für die Verteilung der Ertragsüberschüsse basiert auf einer ertrags- und substanzwertbasierten Modellrechnung (vgl. dazu § 26 Verwendung des Jahresergebnisses).

In Abs. 3 wird präzisiert, dass die auf der Aktivseite der Bilanz der SRH eingebrachten Anlagenwerte a) bis d) nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu Lasten der Rechnung SRH abgeschrieben werden müssen.

Durch den Kanton Basel-Stadt wird die Beteiligung von 2 Mio. DM an der Hafengesellschaft Weil am Rhein mbH in der Höhe von CHF 1'430'000.00 (aktueller Buchwert - Stand 31.12.2005) zusätzlich eingebracht.

Sämtliche Mobilien wie Büroeinrichtungen, Schiffe und Fahrzeuge werden der neuen Gesellschaft wertfrei übergeben.

Die Übertragung der Infrastruktur hat keine Auswirkungen auf die laufende Rechnung der Trägerkantone. Die in der Bilanz der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt enthaltenen Restbuchwerte der Infrastrukturanlagen werden neu als Beteiligungen an den Rheinhäfen geführt.

#### ***ad § 22 Weitere Betriebsmittel***

Siehe Bemerkungen zu § 21.

#### ***ad § 23 Investitionen***

Hier wird die abschliessende Kompetenz des Verwaltungsrates betreffend der Genehmigung von Investitionen festgehalten. Gleichzeitig wird aufgezeigt, dass Investitionen prinzipiell aus eigenen Mitteln und/oder durch Aufnahme von Darlehen auf dem Kapitalmarkt finanziert werden. Dies bedeutet, dass die Investitionen der SRH nicht mehr Bestandteil des kantonalen Investitionsplafonds sind. Mit dem Vetorecht gemäss § 13 wird sichergestellt, dass die Interessen der Vertragskantone als Eigner nicht unterwandert und keine unnötigen Finanzrisiken eingegangen werden.

Für grosse Investitionsvorhaben wird den SRH die Möglichkeit eingeräumt, separate Investitionsbeiträge zu beantragen, wobei es den zuständigen Instanzen der Vertragskantone frei steht, ob sie solchen Anträgen entsprechen oder nicht. Der Staatsvertrag begründet insoweit keinerlei Pflichten.

#### ***ad § 24 Rechnungslegung und Controlling***

Die Verpflichtung der SRH zur Rechnungsführung nach anerkannten kaufmännischen Grundsätzen, zur systematischen und transparenten Rechnungslegung und zu einem

effizienten Controlling ist selbstverständlich und bedarf keiner weiteren Begründung. Für die Praxis bedeutet dies unter anderem, dass die Rechnung und die Aktivitäten während des Geschäftsjahres in einem Jahresbericht festgehalten und kommentiert werden. Der Jahresbericht und die Jahresrechnung werden durch die Regierungen der Vertragskantone genehmigt und zur Kenntnisnahme an den Grossen Rat und den Landrat weitergeleitet (vgl. dazu auch § 36).

### **ad § 25 Rechnungsabschluss**

Vergleiche den Kommentar zu § 24. Betreffend der Bildung von Reserven siehe den Kommentar zu § 26.

### **ad § 26 Verwendung des Jahresergebnisses**

Hier wird der Rechnungslegungsmechanismus festgehalten. Es wird auf das Prinzip der Abschreibung des Anlagevermögens sowie auf die Möglichkeit, Rückstellungen vorzunehmen, verwiesen. In Analogie zu Artikel 671 OR sollen auch die SRH verpflichtet werden, eine Art "gesetzliche" Reserve von 5 % des jeweiligen Jahresgewinns zu bilden. Dies im Hinblick auf die Abdeckung allfälliger Verluste, aber auch zur Finanzierung grösserer Investitionen.

Die Bestimmung regelt ferner den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens gültigen Schlüssel zur Verteilung des Jahresergebnisses. Je ein Businessplan BS und BL als Projektion der erwarteten Erfolgsrechnungen der Jahre 2005 bis 2017 bilden die Ausgangsbasis für die Errechnung dieses Schlüssels. Die einzelnen Ertrags- und Aufwandsposten sowie die daraus resultierenden jährlichen Überschüsse der Häfen BS und BL werden in einem weiteren Schritt zusammengefasst und bilden so die Basis der projizierten Erfolgsrechnungen für die zusammengelegten Häfen. Diese Werte enthalten die Synergiegewinne (abzüglich Fusionskosten) von jährlich rund CHF 600'000, welche sich aus der Zusammenlegung ergeben.

Für die Ermittlung des Verteilschlüssels wird der Substanzwert (per 2005, inkl. der Landwerte der Baurechts- und Mietflächen) und der Ertragswert (zu 3 % diskontiert) gewichtet. Dabei ist auch die auf das Jahr 2009 vorgesehene Ausgliederung des städtischen Hafens St. Johann berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt wird die vom Kanton Basel-Stadt eingebrachte Beteiligung an der Hafengesellschaft Weil am Rhein. Im Ergebnis resultiert ein Verteilschlüssel von 60 % (BL) zu 40 % (BS).

Allfällige Verluste sind nach Abs. 2 von den Vertragskantonen entsprechend dem für die Überschussverteilung massgebenden Schlüssel auszugleichen, soweit sie nicht durch Auflösung der allgemeinen Reserven oder durch Vortrag auf die neue Rechnung aufgefangen werden können. In der Vergangenheit sind Verluste noch nie eingetreten und auch gemäss der zukünftigen Finanzplanung nicht zu erwarten.

Abs. 3 schliesslich regelt die Auswirkungen von allfälligen späteren Änderungen des Geltungsbereichs des Staatsvertrags. Wird das in § 3 definierte Hafengebiet verkleinert oder erweitert, so muss der Verteilschlüssel nach dem hier beschriebenen Mechanismus, das heisst auf der Grundlage des Substanz- und des Ertragswerts neu errechnet werden.

### **ad § 27 Besteuerung**

Die Befreiung der SRH als öffentlich-rechtliche Anstalt von der kantonalen Steuerpflicht entspricht der Praxis in vergleichbaren Fällen (vgl. etwa § 18 des Vertrags zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das UKBB) und bedarf deshalb keines Kommentars. Die Regelung ermöglicht auf Antrag grundsätzlich auch die Befreiung von den direkten Bundessteuern.

## **SIEBTES KAPITEL: ABGABEN**

### **ad §§ 28 ff.**

Die Erhebung von Abgaben durch die SRH erfordert eine gesetzliche Grundlage, wobei der Kreis der Abgabepflichtigen, der Gegenstand der Abgabe sowie die Grundzüge der Abgabenhöhe in einem Gesetz im formellen Sinn festgelegt werden müssen. Mit den §§ 28 ff. wird die notwendige gesetzliche Grundlage geschaffen.

Während im Kanton Basel-Stadt bisher eine formalgesetzliche Grundlage für die Erhebung von Abgaben fehlt, besteht diese für die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft seit Inkrafttreten des Rheinhafengesetzes. Aus Praktikabilitätsgründen und im Wissen darum, dass die basellandschaftliche Regelung von Parlament und Volk angenommen worden ist, gründet das Kapitel 7 vornehmlich auf den §§ 26 bis 31 des basellandschaftlichen Rheinhafengesetzes.

In den Rheinhäfen beider Basel werden heute nur Abgaben für den Güterumschlag mit Lkw erhoben. Fällig wird die Abgabe beim Verlassen des Hafengebietes. Für den Schiffsumschlag wird keine Abgabe erhoben. Die Rheinschiffahrtsgesellschaft und die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft erheben auch keine Abgabe im Bahnverkehr. Vor der Bahnreform 1 (Trennung in die Sektoren Verkehr und Infrastruktur) fiel eine Benutzungsgebühr an, die von der SBB bezogen auf die gesamte durch die Bahn transportierte Gütermenge an die RSD und die Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft entrichtet wurde. Heute bestehen zwei Vereinbarungen mit dem Bund, wonach letzterer die ungedeckten Kosten aus dem Betrieb der konzessionierten Hafenbahnen abgilt. Bestandteil der Abgeltungsrechnungen bildet unter anderem auch der Posten Verzinsung des von den Hafenverwaltungen zur Verfügung gestellten Bahnareals. Der entsprechende Zinsertrag fliesst direkt in die kantonalen Hafenrechnungen und entspricht aus dieser Sicht einer Art Abgabe.

Im weiteren werden bei der Fahrgastschiffahrt Anlegegebühren erhoben.

Die Regierungen der Vertragskantone sind sich bewusst, dass das in den Rheinhäfen beider Basel praktizierte Abgabesystem im internationalen Vergleich eine Sonderlösung darstellt. Die nun auch in der Vernehmlassung teilweise geäußerte Forderung nach einer Umstellung auf das im Ausland gebräuchliche System eines Ufergelds, bei dem die Abgabe auf der Gesamtheit der umgeschlagenen Güter, erhoben wird, ist deshalb nachvollziehbar. Aus diesem Grund enthält der Staatsvertrag eine möglichst umfassende Formulierung, die einen anzustrebenden Systemwechsel ermöglicht (vgl. § 28 Abs. 2). Die Höhe des Ufergeldes wäre in Abstimmung mit den in den benachbarten Häfen am Oberrhein erhobenen Ufergeld-Stufen sowie nach einer Vernehmlassung beim Gewerbe festzulegen. Das in § 31 entsprechend vorgesehene Tarifband berücksichtigt die Umsetzung sowohl der heutigen Lkw-Abgabe wie auch der dargestellten Umstellung auf eine Abgabe auf allen umgeschlagenen Güter.



### ***ad § 32 Entgelt für Mehrkosten***

Für die Schiffe entstehen im Falle einer Frachtführung bis nach Birsfelden oder Auha-fen Muttenz gegenüber einer Löschung in Basel-Stadt Mehrkosten in Form von Zeit-aufwand (längere Fahrstrecke, Schleuse Kraftwerk Birsfelden, Lotsenpflicht Mittlere Brücke, Nachtfahrverbot durch Basel), die durch eine entsprechende wettbewerbs-neutralisierende Inkonvenienzentschädigung direkt an die Schiffsführer ausgerichtet werden kann. Diese für die Häfen kostenneutrale Regelung ist seit vielen Jahren in Kraft und hat sich bisher bewährt.

### ***ad § 33 Gebühren***

Die Bestimmung erlaubt es den SRH, für bestimmte Dienstleistungen und für nicht abgabepflichtige Nutzungen der Hafeninfrastuktur Verwaltungs- oder Benutzungs-gebühren zu erheben. Da im Bereich des Gebührenrechts die verfassungsrechtlichen Prinzipien der Kostendeckung und der Äquivalenz zum Tragen kommen, kann die Regelung im Staatsvertrag auf die Umschreibung der gebührenpflichtigen Vorgänge und des Kreises der gebührenpflichtigen Personen beschränkt werden, während für die Einzelheiten auf einen Gebührentarif verwiesen werden kann. Dieser Tarif wird von den SRH nach Anhörung der betroffenen Kreise erlassen und bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung durch die Regierungen der Vertragskantone.

## ACHTES KAPITEL: HAFENORDNUNG

### ***ad § 34 Inhalt, Zuständigkeiten***

Die allgemeine polizeiliche Ordnung innerhalb des Hafengebietes wird bereits heute durch die Hafenordnung für die Rheinhäfen beider Basel vom 8./21. März 1977 gere-gelt, die auch unter dem neuen Staatsvertrag weiter geführt werden soll. Da im Kan-ton Basel-Stadt bisher eine formell-gesetzliche Grundlage hierfür fehlte, soll diese nun im Rahmen des Staatsvertrags geschaffen werden.

Zur Ermächtigung der SRH betreffend Verhängung kantonaler Ordnungsbussen siehe vorstehend ad § 10 Absatz 2.

### ***ad § 35 Strafbestimmungen***

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Hafenordnung und gegen Anordnun-gen der Hafenzustandbehörden werden im Kanton Basel-Landschaft gemäss § 40 des Rheinhafengesetzes und im Kanton Basel-Stadt gemäss § 44 des kantonalen Über-tretungsstrafgesetzes (SG 253.100) geahndet. Die Strafnorm ist neu in den Staats-vertrag aufzunehmen.

## NEUNTES KAPITEL: AUFSICHTS- UND MITWIRKUNGSRECHTE DER VERTRAGSKANTONE

### **ad § 36 Gemeinsame Aufsicht**

§ 36 stellt klar, dass die SRH unter der Aufsicht der Regierungen der Vertragskantone stehen, und nennt die wichtigsten Befugnisse (Genehmigung Jahresbericht und Jahresrechnung, Ernennung der Revisionsstelle, Genehmigung der Gründung von Tochtergesellschaften und von Beteiligungen) und Verpflichtungen.

### **ad §§ 37 ff. Oberaufsichtsrecht - Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission**

Am 6. Mai 2004 hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft auf Antrag der Spezialkommission Parlament und Verwaltung eine Musterregelung betreffend die Oberaufsicht bei interkantonalen Institutionen und Trägerschaften verabschiedet und den Regierungsrat gleichzeitig beauftragt, bei Staatsvertragsverhandlungen diese Musterregelung vorzuschlagen und wenn möglich durchzusetzen. In Basel-Stadt hat sich inzwischen eine mit Mitgliedern der Finanz- und der Geschäftsprüfungskommission verstärkte Kommission des Büros des Grossen Rats mit der Musterregelung befasst und diese grundsätzlich positiv aufgenommen. Vor diesem Hintergrund erscheint es den Regierungen der Vertragskantone angezeigt, im Rheinhafenvertrag eine entsprechende Regelung vorzusehen.

§§ 37 und 38 sind an sich selbsterklärend. Anzumerken ist lediglich, dass die vom Landrat verabschiedete Musterregelung die Zahl der Kommissionsmitglieder nicht nennt, diese jedoch im Rahmen des Staatsvertrags konkretisiert werden muss, wobei den Regierungen eine sechsköpfige Kommission angemessen erscheint.

Zu § 39 ist zu bemerken, dass die in Bst. b) erwähnte Prüfung von Jahresbericht und Jahresrechnung nichts daran ändert, dass die Genehmigung von Jahresbericht und Jahresrechnung wie auch die damit verbundene Entlastung des Verwaltungsrats allein den Regierungen der Vertragskantone obliegen (vgl. § 36). Ferner ist im Zusammenhang mit Bst. d) daran zu erinnern, dass die Staatsvertragskompetenz grundsätzlich bei der Exekutive liegt, so dass das Parlament den Regierungsrat lediglich beauftragen kann, gewünschte Änderungen im Staatsvertrag mit dem Vertragspartner zu verhandeln.

## ZEHNTES KAPITEL: ZUSAMMENARBEIT MIT DEM KANTON AARGAU

### **ad §§ 40 f. Zusammenarbeit**

Die Zusammenarbeit der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten ist heute in der Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten aus dem Jahr 1997<sup>4</sup> geregelt. Diese Vereinbarung muss mit Bezug auf die Delegation der hoheitlichen Aufgaben und die Ent-

---

<sup>4</sup> SG 955.700, SGS 487

schädigung des Kantons Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt revidiert werden. Der Kanton Aargau hat bereits sein Interesse an einer Weiterführung der bisherigen Zusammenarbeit unter Einschluss der bereits bestehenden Delegation hoheitlicher Aufgaben mit entsprechender Entschädigung geäußert. Noch offen ist die Frage, ob die bestehende Vereinbarung aufgehoben und durch eine neue Vereinbarung ersetzt werden soll oder ob eine Partialrevision vorzuziehen ist.

§ 40 hält fest, dass die gute nachbarschaftliche Zusammenarbeit weitergeführt werden und der Kanton Aargau seine Anliegen in allen wichtigen Fragen der Rheinschifffahrt und Hafenvirtschaft einbringen kann.

§ 41 Abs. 1 ist an sich überflüssig, da die Vertragskantone ohnehin über entsprechende Kompetenzen verfügen. Die Erwähnung der Möglichkeit interkantonaler Vereinbarungen mit dem Kanton Aargau erfolgt jedoch vor allem mit Blick auf Abs. 2, der es den Vertragskantonen ermöglicht, vom Kanton Aargau übernommene Aufgaben an die SRH weiter zu delegieren.

## ELFTES KAPITEL: HAFTUNG

### ***ad § 42 Haftung gegenüber Dritten***

Für die Haftung der SRH gegenüber Dritten wird auf das basellandschaftliche Verantwortlichkeitsrecht verwiesen, wie dies für öffentlich-rechtliche Anstalten der Kantone üblich ist. Der Vorbehalt zugunsten des Bundesrechts bezieht sich primär auf diejenigen Fälle, in denen die SRH nicht hoheitlich handeln und deshalb eine privatrechtliche Haftung nach Obligationenrecht in Frage stellt.

### ***ad § 43 Altlasten***

Die Erfahrung zeigt, dass in Hafengebieten ein erhöhtes Risiko von belasteten Standorten bzw. sanierungspflichtigen Altlasten besteht. Damit verbunden sind in der Regel erhebliche Kosten für Untersuchungen, Überwachungen und Sanierungen sowie für den Aushub und die Entsorgung von belastetem, nicht sanierungspflichtigem Material.

Abklärungen unter Beizug des baselstädtischen Baudepartements haben ergeben, dass das Altlastenrecht des Bundes und vor allem die Regeln über die Kostenverteilung ausserordentlich komplex sind. Zudem steht diese Gesetzgebung zurzeit in einer Revision, bei der diverse Punkte umstritten sind. Aus diesen Gründen macht eine eigene, detaillierte Regelung keinen Sinn. Für die Kostenverteilung soll vielmehr in allgemeiner Weise auf das Umweltrecht des Bundes verwiesen werden.

Gleichzeitig soll indessen klargestellt werden, dass der jeweilige Standortkanton sämtliche Kosten trägt, die sich aus der Haftung des Grundeigentümers und Hafenbetreibers für die in der Vergangenheit entstandenen Belastungen ergeben (sei es als sog. Verhaltensstörer<sup>5</sup> oder als Zustandsstörer<sup>6</sup>). Dasselbe soll auch für Belastungen und

<sup>5</sup> Als Verhaltensstörer gilt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes derjenige, der durch sein Verhalten (oder durch Unterlassen nötiger Handlungen) den aktuellen Zustand verursacht hat – also z.B. eine Erdölgesellschaft, deren Tanks undicht waren, so dass das Öl in den Untergrund versickern konnte.

<sup>6</sup> Als Zustandsstörer gilt derjenige, der die Verantwortung für ein Grundstück innehat: Er kann nicht nur vom Grundstück profitieren, sondern muss auch die damit verbundenen Risiken tragen. Bei den im Ha-

Altlasten gelten, die in Zukunft unter der Ägide der SRH entstehen, falls es um eine reine Haftung als Zustandsstörer geht (d.h. der Haftung die damit verbunden ist, dass die SRH Inhaberin der Grundstücke sind). In ihrer möglichen Eigenschaft als Verhaltensstörerinnen sollen indessen die SRH primär selbst haften, denn diese Haftung ergibt sich aus dem aktiven Verhalten der SRH bzw. ihrer Organe. Gelingt es den SRH dann nicht, die finanziellen Folgen der Haftung (durch Abbau von Reserven oder Übertrag auf das Folgejahr) selbst zu tragen, werden diese subsidiär auf die beiden Trägerkantone aufgeteilt.

## ZWÖLFTES KAPITEL: STREITIGKEITEN ZWISCHEN DEN KANTONEN

### ***ad § 45 Verfahren bei Streitigkeiten***

Entsprechend dem partnerschaftlichen Charakter der SRH wird hervorgehoben, dass Differenzen wenn immer möglich einvernehmlich beizulegen sind. Sollte dies nicht möglich sein, hat ein Schiedsgericht zu entscheiden, wobei Abs. 3 die Zusammensetzung des Schiedsgerichts regelt. Eine gleichartige Lösung findet sich beispielsweise in § 22 des Vertrags zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das UKBB.

## DREIZEHNTES KAPITEL: ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

### ***ad § 46 Grundkapital und restliche Aktiven und Passiven***

Das Grundkapital gemäss Abs. 1 ergibt sich aus den einzelnen, in § 21 Abs. 2 enthaltenen Positionen. Dieses Grundkapital wird den SRH von den Vertragskantonen übertragen. Gleichzeitig werden die entsprechenden Werte in den Büchern der Kantone als Beteiligungen geführt.

Alle übrigen im Zeitpunkt der Wirksamkeit des Vertrags bestehenden Aktiven und Passiven sind nach Abs. 2 zu Buchwerten zu übernehmen.

### ***ad § 48 Lohnbesitzstand***

§ 48 gewährleistet den von den Vertragskantonen zu den SRH übertretenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den frankenmässigen Lohnbesitzstand. Dies bedeutet, dass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Vertrags mindestens die ihnen bis dahin gewährte Lohnsumme zusteht. Ein darüber hinausgehender, zum Beispiel aus einer bisherigen Lohnstufenregelung resultierender Anspruch für die Zukunft besteht demgegenüber nicht. Allfällige Lohnunterschiede zwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den beiden Kantonen mit gleicher Funktionseinreihung sind unter Berücksichtigung von Alter, Ausbildung, Berufserfahrung und Verantwortung auszugleichen.

---

fenareal üblichen Baurechtsverträgen ist der Kanton – evtl. neben dem aktuellen Baurechtnehmer – Zustandsstörer: Er ist der Eigentümer des Grundstücks und profitiert von den Baurechtszinsen.

### ***ad § 49 Überführungskosten Pensionskasse***

Für die berufliche Vorsorge sei vorweg nochmals auf die Erläuterungen zu § 20 verwiesen. Bei der Ausfinanzierung der Deckungslücke bei der Pensionskasse BS (auf der Basis von § 20) entstehen für die aktiven Versicherten ohne vorzeitige Pensionierung Kosten in der Grössenordnung von rund CHF 831'000.--. Für den Fall von drei möglichen vorzeitigen Pensionierungen erhöhen sich diese Kosten auf rund CHF 1'268'000.--. Für die Ausfinanzierung der Deckungslücke bei der Pensionskasse BL ergeben sich ohne vorzeitige Pensionierung Kosten in der Höhe von CHF 700'000.--.

Personen welche im Zeitpunkt der Zusammenlegung bereits Renten beziehen, verbleiben in der angestammten Pensionskasse.

### ***ad § 50 Inkrafttreten und Kündigung***

Die basellandschaftliche Verfassung lässt es nicht zu, die Anpassung einzelner wichtiger Teile des Staatsvertrages an die Exekutive zu delegieren. Um dennoch flexibel auf allfällige Veränderungen reagieren zu können, muss der Staatsvertrag innert nützlicher Frist auflösbar sein. Auf der anderen Seite ist eine Mindestvertragsdauer zwingend, da eine vernünftige Planung durch die SRH sonst nicht möglich ist. Die Regierungen der Vertragskantone erachten unter Berücksichtigung der Vernehmlassungsergebnisse eine Verlängerung der im Vorentwurf enthaltenen Fristen für angemessen. Danach soll die Mindestdauer zehn Jahre betragen. Der Staatsvertrag ist somit unter Einhaltung einer dreijährigen Kündigungsfrist jeweils auf Ende eines Kalenderjahres kündbar, erstmals auf den Zeitpunkt, da der Vertrag zehn Jahre wirksam war.

### ***ad § 51 Auflösung der SRH***

§ 51 definiert das Vorgehen bei einer Auflösung der SRH. Nach Abs. 2 fallen Immobilien, Mobilien einschliesslich Ersatzanschaffungen an den Vertragskanton zurück, der sie eingebracht hat. Das übrige Vermögen ist nach dem im Zeitpunkt der Auflösung massgeblichen Verteilschlüssel (§ 26) aufzuteilen. Diese Regelung ist nachvollziehbar, zumal das unterschiedliche Investitionsvolumen in den kantonalen Häfen im Verteilschlüssel nach § 26 berücksichtigt ist (vgl. Kommentar zu § 26 sowie Ziffer 4, Finanzielle Aspekte).

### **TEIL 3 Anpassungen des kantonalen Rechts**

Der Staatsvertrag erfordert Anpassungen verschiedener kantonalen Vorschriften. Da diese allein die Gesetzgebung des jeweiligen Vertragskantons betreffen, ist eine Regelung im Rahmen des Staatsvertrags nicht möglich. Die notwendigen Anpassungen bilden vielmehr Gegenstand separater Beschlüsse der zuständigen Rechtsetzungsorgane des jeweiligen Vertragskantons. Demgegenüber sind im Kanton Basel-Stadt gewisse Gesetzesänderungen erforderlich, die mit der Beschlussfassung über den Staatsvertrag zu verbinden sind und nachfolgend kurz erläutert werden sollen:

Das Gesetz betreffend Verwaltung der baselstädtischen Rheinhafenanlagen vom 13. November 1919 (SG 955.400) bestimmt, dass die vom Kanton Basel-Stadt erstellten Hafenanlagen als selbständige, von der übrigen Staatsverwaltung getrennte, dem Kanton Basel-Stadt gehörende Unternehmungen unter dem Namen "Baselstädtische Rheinhafenanlagen" verwaltet werden. Nachdem die Hafenanlagen nach dem neuen Staatsvertrag inskünftig von den SRH bewirtschaftet werden, entfällt die Notwendigkeit für diesen Erlass. Das Gesetz ist deshalb aufzuheben.

Ferner kann § 44 Abs. 1 des Übertretungsstrafgesetzes (Kantonales Übertretungsstrafgesetz vom 15. Juni 1998, SG 253.100) gestrichen werden, da die Strafnorm direkt im Staatsvertrag enthalten ist (§ 35).

Im Kanton Basel-Landschaft nimmt die Hafenpolizei gestützt auf §§ 14, 16 und 41 Polizeigesetz (SGS 700) in Verbindung mit § 20 Rheinhafengesetz (SGS 421) Kontrollen in den Hafengebieten mit Schusswaffe und uniformiert vor. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv. Damit die mit der Zusammenlegung der Rheinhäfen beabsichtigten Synergien im Personaleinsatz erreicht und die bi-kantonale Auftragserfüllung gewährleistet werden können, muss dies inskünftig auch im städtischen Hafengebiet möglich sein. Nun sind zwar nach dem kantonalen Polizeigesetz (Gesetz betreffend die Kantonspolizei des Kantons Basel-Stadt vom 13. November 1966, PolG, SG 510.100) ausschliesslich die Angehörigen des Polizeikorps zur Vornahme polizeilicher Handlungen befugt, soweit diese nicht gemäss § 68 PolG delegiert wurden. Dennoch bedarf es insoweit keiner Gesetzesänderung. Vielmehr ist vorgesehen, dass die Angehörigen der Hafenpolizei für ihre Tätigkeit auf baselstädtischem Gebiet um eine Waffentragbewilligung gemäss eidgenössischem Waffengesetz ersuchen, zumal die entsprechenden Voraussetzungen regelmässig erfüllt sein werden. Auch die Übertragung der Ordnungsbussenkompetenz bedarf keiner Änderung des Polizeigesetzes, da § 10 des Staatsvertrags hierfür bereits eine ausreichende gesetzliche Grundlage darstellt.

### **TEIL 4 Anträge**

#### **I. An beide Parlamente gleichlautend**

Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen "Schweizerische Rheinhäfen" ("Ports Rhénans Suisses", "Swiss Rhine Ports") (Rheinhafen-Vertrag) vom 13./20. Juni 2006 wird genehmigt.

## II. An den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt (Aufhebung bisherigen Rechts)

Das Gesetz betreffend Verwaltung der baselstädtischen Rheinhafenanlagen vom 13. November 1919 wird aufgehoben.

## III. Schlussbestimmungen

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft des Grossratsbeschlusses und nach Eintritt der Rechtskraft des Genehmigungsbeschlusses durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft wird Ziff. I des Grossratsbeschlusses wirksam und es bestimmt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Zeitpunkt der Wirksamkeit der in Ziff. II aufgeführten Änderung und Aufhebung bisherigen Rechts.