



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Per Email an:
vernehmlassung@bwl.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft,
Bildung und Forschung WBF

Basel, 27. Juni 2023

Regierungsratsbeschluss vom 27. Juni 2023
Änderung der Verordnung des WBF über die Pflichtlagerhaltung von Nahrungs- und Futtermitteln;
Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. April 2023 hat das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF die Änderung der Verordnung des WBF über die Pflichtlagerhaltung von Nahrungs- und Futtermitteln und den erläuternden Bericht in Vernehmlassung gegeben. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat begrüsst eine regelmässige Überprüfung der Pflichtlagerpolitik im Bereich der landwirtschaftlichen Produktions- und der Nahrungsmittel. Das neue Modell zur Berechnung der an Pflichtlager zu lagernden Mengen erscheint sinnvoll; es trägt den vielfältigen Risiken bezüglich der Sicherstellung der Ernährung der Bevölkerung Rechnung. Der Regierungsrat verweist auf die zunehmende Komplexität der Wertschöpfungs- und Logistikketten und betont in diesem Zusammenhang die zentrale Bedeutung von stabilen Handelsbeziehungen für die Sicherstellung der Ernährung in Mangellagen.

In unsere Stellungnahme haben wir die Schweizerischen Rheinhäfen mit einbezogen, welche jetzt nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen wurden. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind jedoch sowohl für die Bewirtschaftung der Pflichtlager als auch für die Leistungsfähigkeit in der Anknüpfung an internationale Wertschöpfungsketten von zentraler Bedeutung.

Strategie Infrastrukturen & Logistik Pflichtlager

Die trimodalen Anlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen sind für die schweizerische Landesversorgung von grosser Bedeutung. Die Umschlagsanlagen für Siloanlagen sind auf einen leistungsfähigen Umschlag aller drei Verkehrsträger – Binnenschiff, Bahn und Lkw – ausgerichtet. Die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen werden von den Schweizerischen Rheinhäfen und die Umschlagsinfrastrukturen von der Hafenwirtschaft vorgehalten. Sie bieten maximale Robustheit und Leistungsfähigkeit in der Verknüpfung zu den internationalen Wertschöpfungsketten und sind strategisch insbesondere auch in ausserordentlichen Lagen (völkerrechtlich gesicherter Zugang zu den Seehäfen gemäss Mannheimer Akte) erreichbar.

Lage und strategische Anbindung an die Verkehrssysteme sind für die robuste Bewirtschaftung der Pflichtlager entscheidende Faktoren. Es scheint jedoch keine Steuerung zu geben, wo und

wie Umschlags- und Silokapazitäten zusammenspielen, um auf die komplexen Wertschöpfungsketten reagieren zu können. Gleichzeitig wird ohne Berücksichtigung dieser Kriterien mit Investitionsentschädigungen für neue Siloanlagen in den Markt eingegriffen, um neue Kapazitäten aufzubauen.

Vor diesem Hintergrund besteht der Bedarf einer Koordination, welche den Zusammenhang der Hafen- und Inland-Silokapazitäten (Bestand und Neubau) als auch deren Verknüpfung mit Umschlags- und Verkehrsinfrastrukturen umfasst.

Da die Schweizerischen Rheinhäfen über keine Landreserven verfügen, sind sie auf eine hohe Auslastung ihrer Infrastrukturen und Umschlagseinrichtungen angewiesen. Daraus ergibt sich für die Hafenbetriebe entsprechend der Druck, mit hohen Umschlagsraten pro Fläche die investitionsintensiven Umschlagssysteme kontinuierlich auslasten und betreiben zu können. Es erscheint wichtig, durch eine Koordination die trimodalen Infrastrukturen der Rheinhäfen mit den Inland-Pflichtlagern im Gesamtzusammenhang der Wertschöpfungsketten zu betrachten und das Zusammenspiel aller Pflichtlager sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wären auch rollierende Pflichtlagerbestände gegenüber lang liegenden Lagerbeständen in den Häfen vorteilhafter.

Der erforderliche Aufbau von Zusatzkapazitäten in Höhe von 245'000 Tonnen Getreide erscheint eher knapp berechnet. Unklar ist, inwieweit der Lebenszyklus älterer Siloanlagen berücksichtigt wurde, welche in den nächsten Jahren erneuert werden müssen und durch neue Zonenvorschriften reduziert oder durch städtebauliche Entwicklungen ganz wegfallen. Auch dieses Argument stützt den nachfolgenden Antrag, eine übergeordnete Koordination beim Aufbau von neuen Kapazitäten sicherzustellen.

Antrag: Aufbau und Sicherstellung einer übergeordneten Planung von Pflichtlager-Infrastrukturen, welche die Betrachtung der Anbindung an die Verkehrssysteme sicherstellt.

Finanzierung

Die Hafenwirtschaft ist bis anhin nicht direkt in den Mechanismus der Pflichtlagerentschädigung eingebunden, da dieser auf die Pflichtlagerhalter und damit die Importeure ausgerichtet ist. Dies hat in der Vergangenheit zu Fehlanreizen im Zusammenspiel von Importeur und Infrastruktureigentümer geführt, welche den Einbezug der Binnenschifffahrt in die Logistikketten unattraktiv gemacht hat.

Künftig ist es jedoch wichtig, dass für die Infrastruktur- sowie Manipulationskosten (d.h. Ware einlagern und umlagern, wenn sie z.B. beginnt warm zu werden) die Infrastrukturhalter bzw. -betreiber direkt entschädigt werden. Somit kann sichergestellt werden, dass die Vergütungen dort gezahlt werden, wo auch die effektiven Kosten anfallen. Für die trimodale Anbindung sind die Kosten der Umschlagsanlagen höher als bei einfachen Inlandsilos. Diese Mehrkosten sind im Entschädigungsmechanismus zu berücksichtigen. Im heutigen Verordnungstext kann der beschriebene Ansatz, den Infrastrukturhalter und -betreiber direkt zu entschädigen, jedoch nicht gefunden werden.

Antrag: Im Rahmen der Garantiefonds-Reglungen sind die Infrastrukturhalter und -betreiber direkt einzubeziehen. Es bedarf einer entsprechenden Umsetzung auf Verordnungsebene, dass grundsätzlich alle Infrastruktur- und Umschlagskosten, die bei der Pflichtlagerhaltung entstehen, direkt dem Infrastrukturhalter und -betreiber der Siloanlage abgegolten werden.


Vor dem Hintergrund, dass es in den Schweizerischen Rheinhäfen einen grossen Bestand an mehr als 30-jährigen Siloanlagen gibt, sollte ein analoger Entschädigungsmechanismus auch hier greifen, um im Sinn der Nachhaltigkeit die Modernisierung und Nutzung von bestehenden Anlagen dem Bau von neuen Anlagen mindestens gleichzustellen. Dies bedingt den Einbezug von Unterhalts- und Renovationskosten von bestehenden Anlagen, so dass womöglich das Volumen von erforderlichen neuen Kapazitäten reduziert werden kann.

Antrag: Der Entschädigungsmechanismus des Garantiefonds soll Investitionen in bestehende Anlagen d.h. Renovation/Modernisierung von bestehenden Bauten analog zu Neubauten mit einbeziehen.

Wir bitten Sie, diese Anträge, welche über die mit der jetzigen Vernehmlassung angesprochenen einzelnen Themen (Getreide, Speiseöle und -fette) hinausgehen, bei der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Landesversorgung unseres Landes zu berücksichtigen.

Für Rückfragen steht Ihnen das Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Basel-Stadt mit Nicole Hostettler, Amtsleiterin, nicole.hostettler@bs.ch, Tel. 061 267 87 50, sowie die Schweizerischen Rheinhäfen mit CEO Florian Röthlingshöfer, florian.roethlingshoefer@portof.ch, Tel. 061 693 95 63 gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin