



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

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

An den Grossen Rat

26.0702.02

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

**Schweizerische Rheinhäfen –
Orientierung über das Geschäftsjahr 2025 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag**

Partnerschaftliches Geschäft

vom 14. August 2026

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)	BS
Alain Bai Roger Boerlin (Mitglied bis 30.6.2026) Peter Hartmann Martin Karrer (Vizepräsident) Pascal Ryf	Laetitia Block (Mitglied seit 11.3.2026) Tim Cuénod Olivier Battaglia (Präsident) Niggi Rechsteiner Jérôme Thiriet

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen) hat den Jahresbericht 2025 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an einer Sitzung am 19. Mai 2026 beraten. Dabei liess sie sich von SRH-Direktor Florian Röthlingshöfer und von Martin Nusser, stv. Direktor und Bereichsleiter Finanzen, Personal und Services, über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr wie auch über die aktuellen Projekte informieren. Auch SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie Regierungs- und Verwaltungsrat Kaspar Sutter (BS) nahmen an dieser Sitzung teil – sie brachten die strategische respektive politische Sicht ein. Regierungs- und Verwaltungsrat Thomi Jourdan (BL) war entschuldigt; an seiner Stelle nahm Tobias Lüscher, Controller/Beteiligungen in der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion, an der Sitzung teil. Im Anschluss an diese Sitzung erarbeitete die Kommission einen Katalog mit vertiefenden Fragen, den die SRH schriftlich beantwortete. Die Beschlussfassung – der Antrag an beiden Parlamente, Jahresbericht, -rechnung und Bilanz zur Kenntnis zu nehmen –, erfolgte auf dem Zirkulationsweg.

2 Geschäftsjahr 2025 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben im Jahr 2025 rund 4,7 Mio. Tonnen umgeschlagen, was einem Rückgang von 11 % gegenüber dem Jahr zuvor bedeutet. Dies sei im Kern auf die geringeren Importe von Mineralöl- und Energieprodukten zurückzuführen (-22 % gegenüber 2024) und mache etwa 90 % des Rückgangs insgesamt aus. Der Import über die Tanklager im Hafen Birsfelden stehe in enger Wechselwirkung mit der Raffinerie in Cressier, die im Jahr 2025 auf «hohem Produktionsniveau» gefahren wurde. Ein Plus verzeichneten die SRH aber beim Container-Umschlag. Schiffseitig wurden fast 113 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) transportiert. Dieser Wert liegt um knapp 13 % über den Zahlen von 2024 – obwohl im Hafen Kleinhüningen wegen Bauarbeiten weniger Umschlagskapazitäten zur Verfügung standen. Eine starke Steigerung erfuhr auch der bahnseitige Container-Umschlag (rund 50 000 TEU, +51 %). Im Jahresbericht werden namentlich auch die «robusten» Importe im Agrarsektor (rund 185 000 Tonnen, +9 %) als Folge der schlechten Inlandernte 2024 und der Anhebung der Importkontingente sowie die leicht gestiegenen Exporte von Recycling-Material (rund 416 000 Tonnen, +1 %) angeführt.

Die SRH verzeichneten 2025 einen spürbaren Rückgang bei der Personenschifffahrt. Es wurden 903 Ankünfte und 352 Liegetage gezählt (2024: 1128 bzw. 425). Dieser Rückgang resultierte aus Problemen bei den Arbeitsbewilligungen für Personen aus Nicht-EU/EFTA-Staaten, was mehr als 500 Stornierungen bei den Schiffankünften – und grössere finanzielle Auswirkungen für alle Beteiligten – zur Folge hatte. Die SRH beobachten nun, wie tragfähig eine inzwischen gefundene Lösung ist, heisst es im Jahresbericht.

Grossen Raum nimmt in der Berichterstattung auch der städtebauliche Wandel rund um die drei Hafenstandorte ein. «Die kommenden Jahre und Jahrzehnte», so heisst es mit Blick auf die Areale in Kleinhüningen und Birsfelden sowie den Auhafen in Muttenz, «werden stark vom Thema Transformation geprägt sein». Dies betreffe «sowohl die Weiterentwicklung der Hafeninfrastrukturen als auch die Neuordnung ihres Umfelds» (Umwandlung Westquai und Klybeck, Hafenbecken 3; Masterplan Birsfelden/Erweiterung der Schiffkante; Reservekraftwerk im Auhafen u.a.). In diesem Kontext wird auch der Bau der neuen Hafenzentrale beleuchtet.

Schliesslich liefert der Geschäftsbericht auch ein «Update zum Green Port». Über das ganze Unternehmen habe man die CO₂eq-Werte um 3 % senken können; massgeblich für die Emissionen sind die betriebseigenen Schiffe.

Im Jahresbericht klingt auch Kritik an der erfolgten Redimensionierung bei SBB Cargo an. Die SRH wollten weiterhin ökologische und multimodale Logistikketten für den Wagenladungsverkehr anbieten.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Die Erfolgsrechnung der SRH zeigt für das Jahr 2025 einen Aufwand von rund CHF 13,4 Mio. und einen Ertrag von CHF 24,1 Mio. Nach den Abschreibungen resultiert ein Jahresergebnis von etwas mehr als CHF 6 Mio., was markant weniger ist als im Vorjahr (CHF 7,2 Mio.).

Die Erträge aus der Arealbewirtschaftung sind mit CHF 16 Mio. stabil geblieben. Dies gilt auch für die Hafenabgaben (CHF 3,6 Mio.). Die Übrigen Erträge hingegen haben um rund 11 % abgenommen. Dies ist vor allem auf den Rückgang in den Bereichen Fahrgastschiffahrt (-CHF 350 000) und den wenig beanspruchten Einsatz des Schub-/Schleppboots (-CHF 138 000) zurückzuführen, da es im Jahr 2025 kein Niedrig- oder Hochwasser gab. Der Betriebsaufwand hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen. Der überwiegende Teil der Mehrkosten resultiert aus den Positionen Personal und Infrastrukturaufwand (inklusive Abschreibungen). Die Investitionen beliefen sich 2025 auf etwa CHF 9,5 Mio.

Die flexible Baurechtsverzinsung für die den SRH seitens der Eignerkantone zur Nutzung überlassenen Flächen beträgt CHF 5,7 Mio. (Vorjahr: CHF 6,9 Mio.). Basel-Landschaft partizipiert mit rund CHF 3,4 Mio. (60 %), Basel-Stadt mit CHF 2,3 Mio. (40 %).

Die Eignerkantone halten fest, dass die SRH «die strategischen Ziele erfüllen, respektive auf dem Pfad für die Zielerreichung im Jahr 2030 sind». In wirtschaftlicher Hinsicht «konnten die Vorgaben nicht überall umgesetzt werden, insbesondere bezüglich Betriebsertrag und Ausschüttung an die Kantone».

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die IGPK hat sich in ihren diesjährigen Beratungen namentlich mit den verschiedenen Grossprojekten und Gesetzesprojekten (Hafenbecken 3/Gateway Basel Nord, Stadtentwicklung Basel und Birsfelden, Umsetzung Gütertransportgesetz, Rheinhafenvertrag) beschäftigt. Sie sah dabei das SRH-«Leitmotiv» der Transformation bestätigt.

Beim Hafenbecken 3 hoffen die SRH-Verantwortlichen auf eine baldige, umfassend angelegte Einigung mit den Beschwerde führenden Umweltverbänden, sodass die Planung anschliessend wieder aufgenommen werden kann. Die Kommission fragte diesbezüglich nach dem Zeithorizont für das Projekt. Die umfangreichen und zeitintensiven Planungsschritte, die für das Vorhaben nötig sind, so hiess es, lassen eine Realisierung bis etwa Mitte des kommenden Jahrzehnts als machbar erscheinen, wenn keine weiteren Hindernisse auftauchen.

Angesprochen wurde auch die Mitte Mai kommunizierte Verteuerung und Verzögerung bei der Verlegung der Hafenbahn, welche die Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung im Klybeck ist¹. Das Thema wurde nicht weiter vertieft, weil es sich hier um ein städtisches Projekt handelt. Für den Hafen stellt eine Verlegung der Hafenbahn auch keine Notwendigkeit dar; dies ist von der Stadtentwicklung getrieben.

Da es aber absehbar ist, dass sich die Pläne zur Stadtentwicklung verzögern, werden der Westquai bzw. Teile davon länger für den Hafenumschlag genutzt werden können, wie die Kommission sich informieren liess. Sie hatte eine entsprechende Abstimmung der bisherigen und der allfällig neuen Nutzung im vergangenen Jahr eingefordert. Längerfristig seien die Interessen des Hafens gegenüber den dort geplanten städtischen Nutzungen durch eine Grundsatzvereinbarung Kanton BS/SRH von 2018 abgesichert.

Die IGPK liess sich auch zum Umsetzungsstand betreffend Leistungsvereinbarung mit dem Bund im Gefolge des revidierten Gütertransportgesetzes informieren. Diese Verhandlungen werden aber noch Zeit in Anspruch nehmen, sodass noch keine Eckwerte erkennbar sind. Die SRH verwiesen aber auf die entsprechenden Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Bahnbetrieben – so auch der Hafenbahn –, welche als Richtschnur gelten könnten. Die Rheinhäfen seien ebenfalls eine Notwendigkeit für die logistische Infrastruktur des Landes. Von einer Beteiligung des Bundes profitierten auch die beiden Trägerkantone, welche diese Leistungen bisher faktisch quersubventioniert hätten.

Die Verzögerungen bei der Hafen- und Stadtentwicklung bzw. die laufenden Definitionen der Hafenperimeter in Basel und Birsfelden führen auch dazu, dass sich die Revision des Staatsvertrags zwischen den beiden Trägerkantonen (Rheinhafenvertrag) ebenfalls verzögern wird.

Die Kommission wollte auch wissen, ob Kapazitätsgrenzen beim stark wachsenden bahnseitigen Container-Umschlag absehbar seien, bis das Hafenbecken 3 fertiggestellt ist. Die SRH betonten, dass die entsprechenden Kapazitäten im Hafenbecken 2 erneuert würden, um eben nicht an Kapazitätsgrenzen zu stossen. Je nach zeitlichem Verlauf in der Realisierung des Hafenbeckens 3 und der Nachfrage an Terminalkapazitäten seien solche Grenzen bei der trimodalen Umschlagskapazität aber nicht ausgeschlossen. Die Folge wäre eine Verlagerung der Verkehre auf Anlagen im grenznahen Ausland – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die verkehrspolitischen Ziele der Schweiz, so die SRH.

Ein vollständig paralleler Bau der Grossprojekte Hafenbecken 3 und Hafenbahnhof Variante Südquai könne baulegistisch nur schwer abgewickelt werden, wurde weiter dargelegt. Die baulichen Schnittstellen erforderten es, dass zuerst die wichtigsten Elemente für das Gateway Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 gebaut werden.

Die vielen anspruchsvollen Projekte und deren gegenseitige Abhängigkeiten, aber auch eine Vielzahl an zumeist exogenen Faktoren werden die SRH vor komplexe und herausfordernde Aufgaben stellen.

Die Kommission nahm des Weiteren den Rückgang des Betriebsergebnisses bei gleichzeitig leicht angestiegenen Aufwendungen zum Anlass, kritische Fragen zum Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben zu stellen. Die SRH listeten die Gründe für den Ertragsrückgang auf und betonten, dass es keine strukturellen Anzeichen für einen kontinuierlichen Abwärtstrend gebe. Der Betriebsaufwand andererseits sei ohne Betrachtung der steigenden, aber erklärbaren Personalkosten um rund 1 % gesenkt worden.

Die Kommission liess sich weiter informieren, dass sich die Lage betreffend Arbeitsbewilligungen für Nicht-EU/EFTA-Angestellte auf den Kabinenschiffen inzwischen beruhigt hat, auch wenn die Umsetzung des neuen Prozederes noch nicht von allen Reedereien aktiv übernommen wird. Auf mittlere Frist sei eine

¹ Siehe Medienmitteilung [BS](#) vom 13.5.2026.

generelle Regelung für diese Personengruppe analog dem nautischen Personal auf dem Rhein wünschenswert. Die Aussichten der Kabinenschiffahrt fürs 2026 wurden von der SRH-Vertretung vorsichtig positiv eingeschätzt. Die Kommission nahm in diesem Kontext die Aufnahme der wirtschaftlich durchaus bedeutsamen Flussschiffahrt ins strategische Zielbild der SRH zustimmend zur Kenntnis.

Mehr en passant wurde auch die Wasserstoffstrategie der beiden Kantone angesprochen², welche mittelbar auch die Rheinhäfen und die Hafenwirtschaft als Produktionsstandort, Distributionsdienstleister und Nutzer betrifft. Informiert wurde auch über das im Zeitpunkt der Beratungen noch laufende, aber weit gediehene Verfahren für ein Reservekraftwerk im Auhafen.

Mit Genugtuung wurde seitens IGPK auch die Übernahme des Kleinboothafens durch die SRH aufgenommen. Last but not least liess sich die Kommission informieren, dass der Ausbildungsverbund «Ahoi Käpt'n» die Nachwuchsförderung erfreulicherweise beflügelt hat.

² Siehe Medienmitteilungen vom 11.2.2026 ([BS](#) bzw. [BL](#)).

4 Antrag der IGPK Rheinhäfen an die Parlamente

://: Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen beantragt die IGPK Rheinhäfen dem Grossen Rat und dem Landrat einstimmig, vom Bericht der SRH zum Geschäftsjahr, der Jahresrechnung und der Bilanz 2025 Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase am 2. Juli 2026 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

14.8.2026

IGPK Rheinhäfen

Olivier Battaglia
Präsident

Martin Karrer
Vizepräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz 2025

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 26.0702.01 vom 13. Mai 2026 sowie in den Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen Nr. 26.0702.02 vom 14. August 2026, beschliesst:

1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2025 der SRH werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt vorbehältlich eines gleichlautenden Beschlusses des Landrates des Kantons Basel-Landschaft.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.