



JAHRESBERICHT 2025

Schweizerische Rheinhäfen
port-of-switzerland.ch

RHEINHÄFEN VERNETZEN

INHALT

Editorial	4
Zielbild 2030+	6
Güterverkehr	8
Hafenprojekte	12
Nachhaltigkeit	32
Schifffahrt	42
Panorama	50
Finanzen	54
Organe	66

Von transmodal zu multimedial

Den Jahresbericht 2025 können Sie teilweise auch mit Bild und Ton erleben. Folgen Sie auf den Seiten jeweils den ausgezeichneten Links und finden Sie entsprechende Erweiterungen der Artikel als zusätzliche Bilder oder in Videoaufnahmen.

Sie können aber den vorliegenden Jahresbericht 2025 auch komplett als PDF runterladen und interaktiv auf Ihrem Bildschirm erleben:



JAHRESBERICHT 2025

Impressum

Redaktion:
Schweizerische Rheinhäfen

Konzeption und Gestaltung:
KUCK UCK – Agentur für Kommunikation, Basel

Druck: Druckerei Dietrich AG, Basel

Fotos: Martin Ditzler, Moritz Hunziker AG,
Schweizerische Rheinhäfen, z. V. g., iStock

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

Tel.: +41 61 639 95 95
E-Mail: info@portof.ch
Internet: www.port-of-switzerland.ch

© Copyright bei Schweizerische Rheinhäfen 2026



Martina Gmür
Präsidentin des Verwaltungsrates

Florian Röthlingshöfer
Direktor

VERNETZT ÜBER DEN RHEIN

DIE RHEINHÄFEN UND IHRE ÖKOLOGISCHEN, MULTIMODALEN LOGISTIKKETTEN

Die Quaikante ist in den Rheinhäfen die zentrale Schnittstelle für die multimodalen Logistikketten: Für die Güter die in den Rheinhäfen ankommen, entscheidet sich hier, wie es weitergeht. Und für Güter, die mit dem Schiff die Schweiz verlassen, ist die zentrale Frage, wie sie die Quaikante möglichst günstig und effizient erreichen. Als Logistikkette wickelte der Hafen im Jahr 2025 rund 4,8 Mio. Tonnen über das Schiff, 3,6 Mio. Tonnen über die Bahn und 2,8 Mio. Tonnen über die Strasse ab. Tonnage allein ist dabei jedoch nicht entscheidend. Viel wichtiger ist die Funktion der multimodalen Logis-

tikketten über die Rheinhäfen zur Versorgung der Schweiz und als Anbindung der Schweizer Exportwirtschaft zu den weltweiten Märkten. Gleichwohl zeigen die Zahlen eindrucksvoll die Vernetzung und Bedeutung der Logistikketten über die Rheinhäfen auf.

Zentrales Thema für die Logistikketten über die Rheinhäfen waren und sind die Diskussionen zur Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene. Noch während die politischen Debatten zum neuen Gütertransportgesetz liefen und bevor die Fördermechanismen des Gesetzes ihre Wir-

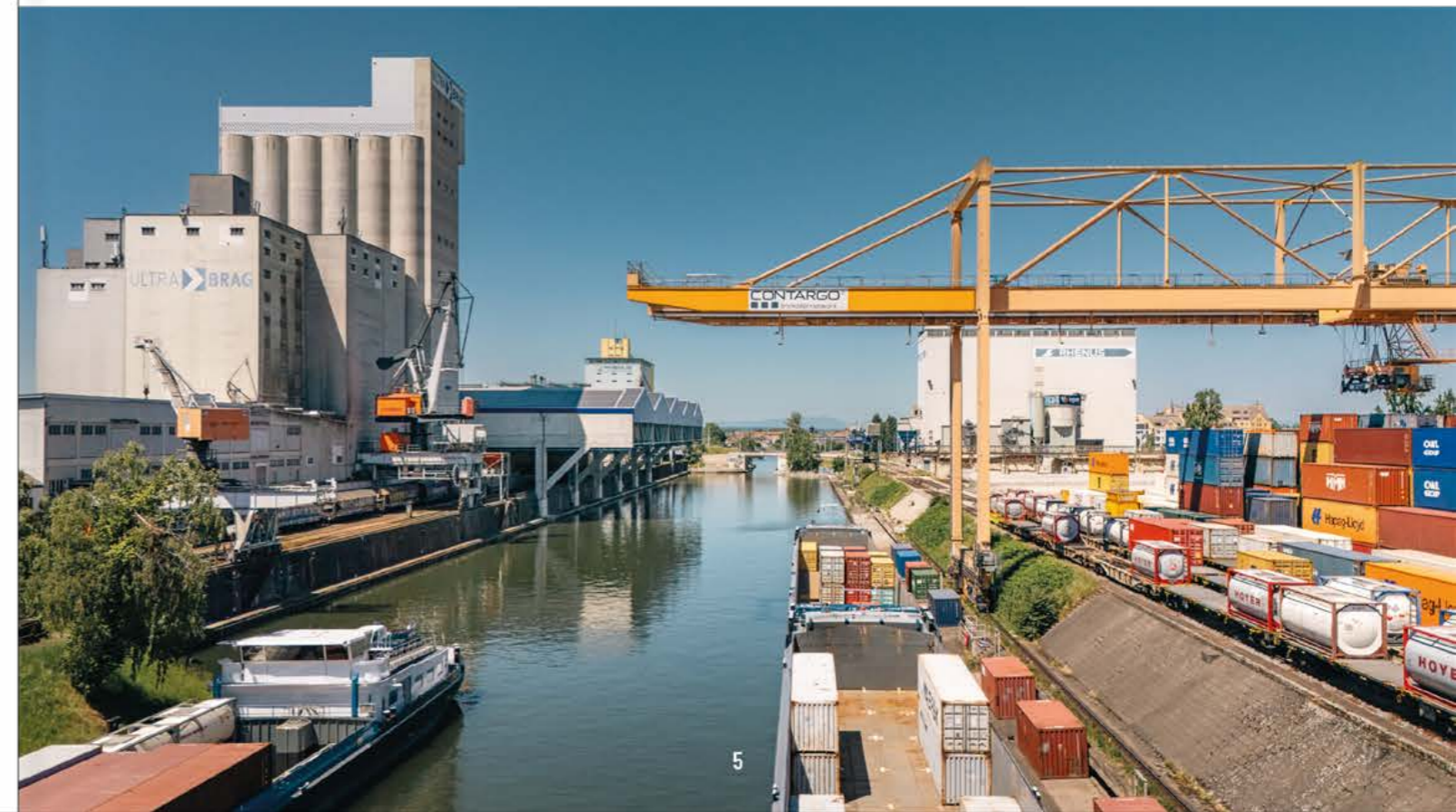
kung entfalten konnten, setzte SBB Cargo ihre Strategie mit einer Reduktion der Leistungen bei gleichzeitiger Erhöhung der Preise im Markt um. Das politisch verabschiedete Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit dabei fest im Blick – leider jedoch ohne Zielgrösse für das Angebot des Güterverkehrs auf der Schiene. Dieses Vorgehen hat bereits zu Verlagerungen auf die Strasse geführt.

Auch mit den tiefgreifenden Umstellungen von SBB Cargo zum Jahreswechsel wird die Hafenvirtschaft weiterhin ökologische, multimodale Logistikketten über den Wagenladungsverkehr anbieten. Sie sucht jedoch auch nach neuen Lösungen für einen starken Güterverkehr auf der Schiene, welche bei gemeinsamen Rangierkonzepten in den Hafenbahnhöfen anfangen und bis hin zu eigenen Angeboten auf der Schiene reichen. Kooperation und Zusammenarbeit wird hier ein Schlüsselement für den Erfolg sein. Die Logistikketten mit Schiff und Schiene befinden sich durch das neue Gütertransportgesetz in einer Transformationsphase mit grossen Chancen und die Schweizerischen Rheinhäfen unter-

stützen die Hafenvirtschaft dabei, die besten Lösungen für die Rheinhäfen zu finden.

Weitere zentrale Randbedingung für einen attraktiven Hafenstandort mit multimodalen Logistikketten sind effiziente Umschlags- und Lagerflächen sowie nautische Infrastrukturen, welche in eine abgestimmte Raumplanung eingebettet sind. Hier ist mit der Hafen- und Stadtentwicklung in Kleinhüningen und der Nutzungsplanung für den Hafen in Birsfelden viel in Bewegung.

Bei den vielen daraus resultierenden Handlungssträngen geht schnell der Überblick verloren. Wir greifen dies im Jahresbericht auf und stellen mit unserer Transformationskarten ein neues Instrument vor, um alle Entwicklungen im Blick zu behalten und mit Ihnen als interessierte Hafen-Fans aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Schifffahrt im Dialog zu bleiben. Vieles werden wir mit Ihnen in den nächsten Jahren planen, verhandeln und entwickeln. Wir freuen uns darauf.



ZIELBILD 2030+

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der **nationale Hub zur Vernetzung** der Schweiz mit der Welt. Sie fördern die **Rheinschifffahrt und ökologische, multimodale Logistikketten**.

Zielbild 2030+
ansehen



KNOTENPUNKT GÜTERVERKEHRSKORRIDOR
ROTTERDAM-BASEL-GENUA | **10 %** ALLER SCHWEIZER IMPORTE
80 UNTERNEHMEN | **3 000** ARBEITSPLÄTZE

BRUTTOWERTSCHÖPFUNG **1,1 MRD. CHF**
ERTRAG **24,1 MIO. CHF**
FLEXIBLE BAURECHTSVERZINSUNG **5,75 MIO. CHF**

112 620 TEU +12,6% (2024)



WASSERSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

50 197 TEU +51,5% (2024)



BAHNSEITIGER CONTAINERUMSCHLAG

4 782 295 t -11,3% (2024)



WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

3 625 447 t 1,7% (2024)



BAHNSEITIGER GÜTERUMSCHLAG

903 -19,9% (2024)



ANKÜNFTIGE KABINENSCHIFFFAHRT

330 +5,8% (2024)



SCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE

CHF **6 052 093** -16,4% (2024)



BETRIEBSERGEBNIS

8 643 -12,3% (2024)



ANZAHL ZÜGE

WENIGER ENERGIEIMPORT

Im Jahr 2025 wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) insgesamt **4,7 Millionen Tonnen Güter** umgeschlagen. Dies entspricht einem **Rückgang von 11,3 %** gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die deutlich geringere Importmenge von Mineralöl- und Energieprodukten zurückzuführen, die mit **-22 % rund 570000 Tonnen** unter dem Vorjahresniveau lag. Damit entfallen über **90 % des gesamten Umschlagsrückgangs** auf diese Gütergruppe. Die Entwicklung steht in enger Verbindung mit dem hohen Produktionsniveau der **Raffinerie Cressier**, was die Importe über die Rheinschifffahrt entsprechend reduzierte.



CONTAINERVERKEHR DEUTLICH GEWACHSEN

Positiv haben sich die Containerumschläge entwickelt. **Schiffseitig** wurden **112 620 TEU** (Twenty-foot Equivalent Units) umgeschlagen. Dies entspricht einer **Zunahme von 12,6 %** gegenüber dem Vorjahr. Hervorzuheben ist dabei, dass auch dieses Jahr im Hafen Kleinhüningen durch ein **Rochade- und Erneuerungsprojekt** der Rhenus-Gruppe ein Terminalareal **weniger für Umschlagskapazitäten** zur Verfügung stand. Der sich in Bau befindende Ersatz des Südquai-Terminals wird der Binnenschifffahrt ab Ende 2026 dann am Nordquai im Hafenbecken 2 zur Verfügung stehen. Auf der **Bahnseite** stieg der Umschlag von Containern, um **51,5 % auf 50 197 TEU** für das Jahr 2025. Zu dieser positiven Entwicklung trug insbesondere die **Verlagerung der Kaffeelogistik** von der Strasse hin zu kombinierten Transportketten mit Bahn und Schiff bei.



ROBUSTE ENTWICKLUNG IM AGRARSEKTOR

Der Umschlag mit Agrarprodukten entwickelte sich 2025 robust. Auf der Importseite stiegen die Mengen auf **185 069 t (+9,7 %)**. Hauptgrund ist die **sehr schwache Inlandernte 2024**, welche in der Folge überdurchschnittliche Getreideimporte für die Lebensmittel- und Futtermittelindustrie auslöste. Der Bund hatte die Importkontingente zusätzlich angehoben, um die Versorgung zu sichern. Trotz einer **sehr guten Inlandernte 2025** wurden auch im zweiten Halbjahr weiterhin signifikante Importe getätigt – vor allem Futtermittel –, was zeitweise zu einer **starken Auslastung der Silokapazitäten** in den Häfen führte.




RECYCLINGEXPORTE LEICHT GESTIEGEN

Im Bereich der Recyclingmaterialien (insbesondere Schrott und Abbruchmaterial) verzeichneten die SRH einen **leichten Exportanstieg von 1 % auf 416 449 Tonnen**. Die Volumenschwankungen im Import stehen weiterhin in engem Zusammenhang mit dem Materialeinkauf und der Produktion der nationalen Stahlwerke sowie den daraus resultierenden logistischen Effekten.

EIN- UND AUSFUHR IN TONNEN	2025	2024	+/- VJ %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	222 151	200 129	+ 11,0
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	0	11 617	- 100,0
Steine und Erden	585 878	578 424	+ 1,3
Nahrungs- und Genussmittel	393 259	433 884	- 9,4
Textilien und Bekleidung	11 398	11 224	+ 1,6
Holz-, Kork- und Flechtwaren; Papier und Karton	15 382	17 393	- 11,6
Mineralölerzeugnisse	2 106 741	2 642 018	- 20,3
Chemische Erzeugnisse, Gummi und Kunststoffwaren	309 884	328 822	- 5,8
Mineralerzeugnisse (u. a. Glas, Zement, Baumaterial)	16 814	21 306	- 21,1
Metallerzeugnisse (u. a. Eisen, Stahl)	263 060	261 274	+ 0,7
Fahrzeuge, Maschinen und übrige Güter	133 458	114 326	+ 16,7
Recyclingmaterial und Abfälle	472 374	530 144	- 10,9
Geräte und Material für Güterbeförderung	226 445	202 607	+ 11,8
Sammel-, Umzugs- und sonstige Güter	19 394	36 235	- 46,5
Total	4 782 295	5 389 403	- 11,3

HAFEN UND STADT IM WANDEL

HAFEN- UND STADTENTWICKLUNG IM ZUSAMMENSPIEL FÜR DIE ZUKUNFT AM RHEIN.

 Florian Röthlingshöfer, Direktor SRH, und Beat Aeberhard, der Kantonsbaumeister des Kantons Basel-Stadt und Leiter der Dienststelle Städtebau und Architektur, beantworten die wichtigsten Fragen rund um das Spannungsfeld Hafen- und Stadtentwicklung.

Die Stadtentwicklungsprojekte klybeckplus und entlang des Rheins am Klybeckquai und Westquai bergen grosse Potenziale für den Kanton Basel-Stadt. Der Hafenstandort Kleinhüningen wird im Zuge dieser Entwicklungen umstrukturiert, verdichtet und durch das Hafenbecken 3 erweitert.

WELCHE WECHSELWIRKUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN BESTEHEN BEI DIESEN GROSS-RÄUMIGEN ENTWICKLUNGSPROJEKTEN?

Beat Aeberhard

«Das eine bedingt das andere. Das ist keine Floskel, sondern die operative Realität dieser für den Kanton und die Region so wichtigen Projekte. Sie sind untrennbar miteinander verbunden und können nur gemeinsam umgesetzt werden. Deshalb sprechen wir von der ‚abgestimmten Hafen- und Stadtentwicklung.‘»

Florian Röthlingshöfer

«Also zugespitzt könnte man es auch so formulieren: Ohne Hafenentwicklung ist die Stadtentwicklung nicht denkbar – und in der Wechselwirkung stösst die Stadtentwicklung eine Entwicklung bei den Anlagen der Rheinhäfen an, die eine Modernisierung und betriebliche Effizienzsteigerung bei der Hafenbahn ermöglichen. Eine Konstellation, von der beide Seiten profitieren sollen.»



Beat Aeberhard und Florian Röthlingshöfer im Gespräch.

Durch die Verlagerung der Hafeninfrastrukturen nach Osten ergeben sich Chancen sowohl für die Hafenwirtschaft als auch für die Stadt Basel.

WELCHE KONKRETE CHANCEN ENTSTEHEN DURCH DIE ENTWICKLUNG FÜR DIE STADT UND DEN HAFEN?

Beat Aeberhard

«Die Verlagerung der Hafeninfrastruktur spielt an bester Rheinlage Flächen frei. Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen können schrittweise an den Rhein wachsen, die Barriere der Hafenbahn fällt weg. Es entsteht Raum für neue, dringend benötigte Wohnungen, aber auch für weitere Arbeitsplätze sowie für Drittnutzungen, etwa Schulen oder quartierdienliche Angebote. Ein Drittel des Wohnangebots ist in Kostenmiete zu erstellen, um die Durchmischung sicherzustellen. Sämtliche Bauten werden höchste Anforderungen an Nachhaltigkeit und klimaschonende Bauweise erfüllen müssen. Schliesslich entstehen am Übergang von bestehenden und neuen Quartieren sowie am Rhein grosszügige und vielfältige Grün- und Freiflächen. Diese werden insbesondere der ansässigen Bevölkerung zugutekommen.»

Florian Röthlingshöfer

« Mit dem trimodalen Containerterminal und dem Hafenbecken 3 erhält der Hafen Basel-Kleinhüningen eine Infrastruktur, welche optimal Schiff und Schiene vernetzt und die Anforderungen zur Abwicklung der europäischen Standard-Zuglänge von 750 Metern erfüllt. Der Güterumschlag wird für den Weitertransport auf der Schiene in der Schweiz deutlich effizienter und der Bahnanteil steigt. Und Güter, die nicht per Bahn weitertransportiert werden können, gelangen ohne Umweg vom Terminal auf die Autobahn. »

Beat Aeberhard

« Wichtig ist dabei: Der Charakter des Ortes am Hafenbecken 1 soll erhalten bleiben. Silos, Kräne, Gleise, Quais – die einzigartige Hafenumgebung ist als Alleinstellungsmerkmal zu bewahren. Wir sprechen hier vom einzigen Hafenviertel der Schweiz! »

Die Verlagerung der Hafenbahngleise weg vom Altrheinweg ist eine Grundvoraussetzung für die Stadtentwicklung am Rhein (Klybeck/Westquai). Es müssen viele unterschiedliche Stakeholder und Interessengruppen berücksichtigt werden.

WAS SIND RESPEKTIVE WAREN DIE GRÖSSTEN HERAUSFORDERUNGEN BISHER?

Beat Aeberhard

« Die Hafenbahnverlagerung an den Südquai ist eine gemeinsame Parforceleistung der Schweizerischen Rheinhäfen und des Kantons. Wir arbeiten Hand in Hand. Man muss sich bewusst sein, dass der neue Hafenbahnhof in einem Gebiet gebaut werden soll, das bereits dicht belegt ist. Gebietsabtausch mit den IWB oder der ProRheno sind notwendig; Gasleitungen, Werkhöfe und Anlagen der Klärschlammverarbeitung müssen verlegt werden. Tangiert sind aber auch Grundstücke der deutschen Bahn oder Interessensbereiche des Bundes, wie etwa Naturschutzinventare oder die Autobahn. Die Komplexität ist extrem hoch. »

Florian Röthlingshöfer

« Tatsächlich ist die Herausforderung gewaltig, der Hafen muss ja während der ganzen Transformation trotzdem funktionieren. Die Bauphasen zur Sicherstellung der Erschliessung sind sehr komplex und aufwändig. Nur mit einer fundierten Planung und partnerschaftlichen Koordination mit allen Stakeholdern ist dies zu bewältigen. Unsere gemeinsamen Projektleitenden leisten hier hervorragende Arbeit, und der Nutzen für die Hafenumgebung und die Bevölkerung wird – wenn es umgesetzt ist – enorm sein. »

TRANS- FORMATION IM FLUSS

DIE ZUKUNFT DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN

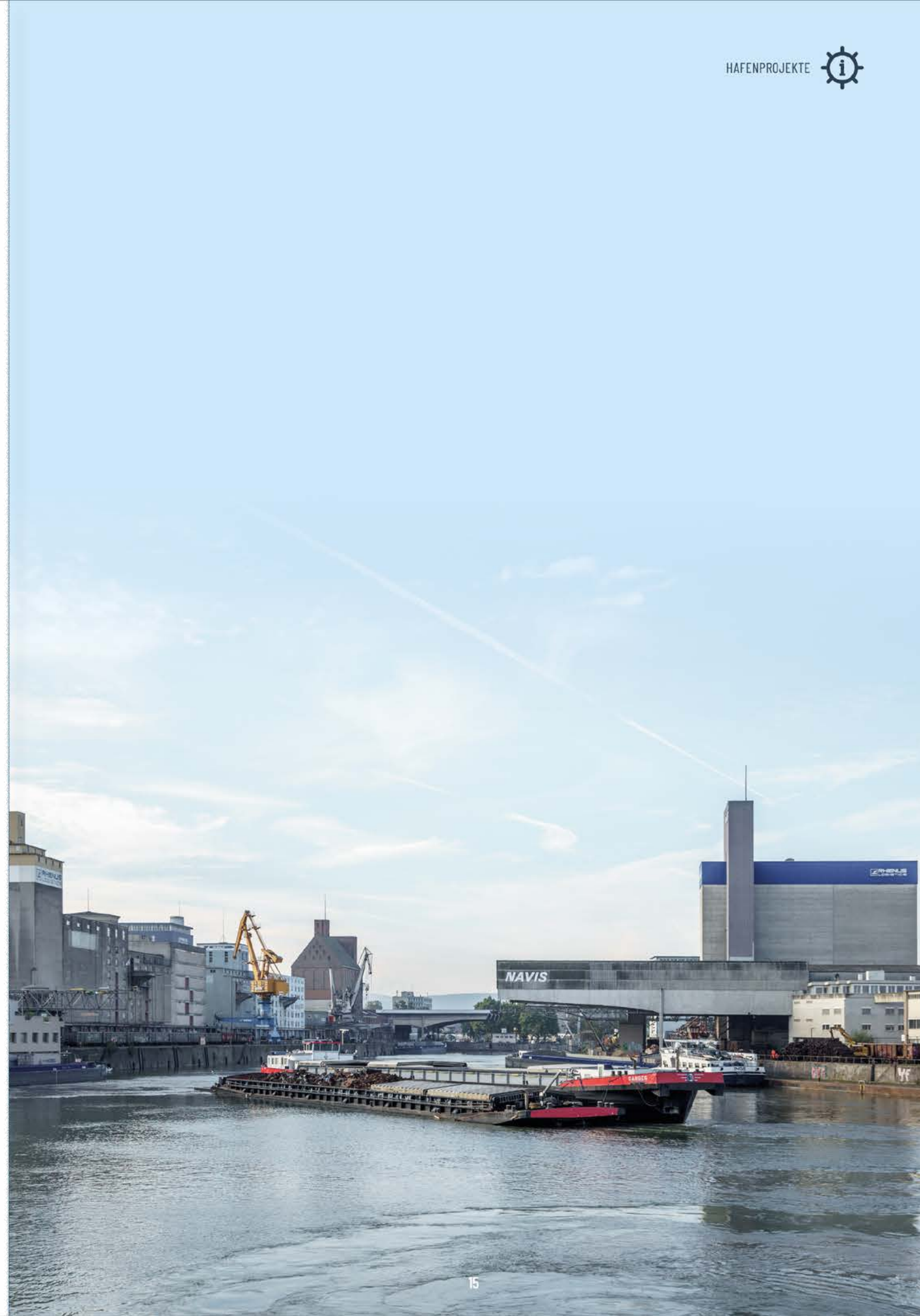
Die kommenden Jahre und Jahrzehnte der Schweizerischen Rheinhäfen werden stark vom Thema Transformation geprägt sein. Dieser Wandel betrifft alle drei Standorte und beschreibt sowohl die Weiterentwicklung der Hafenumgebungen als auch die Neuordnung ihres Umfelds.

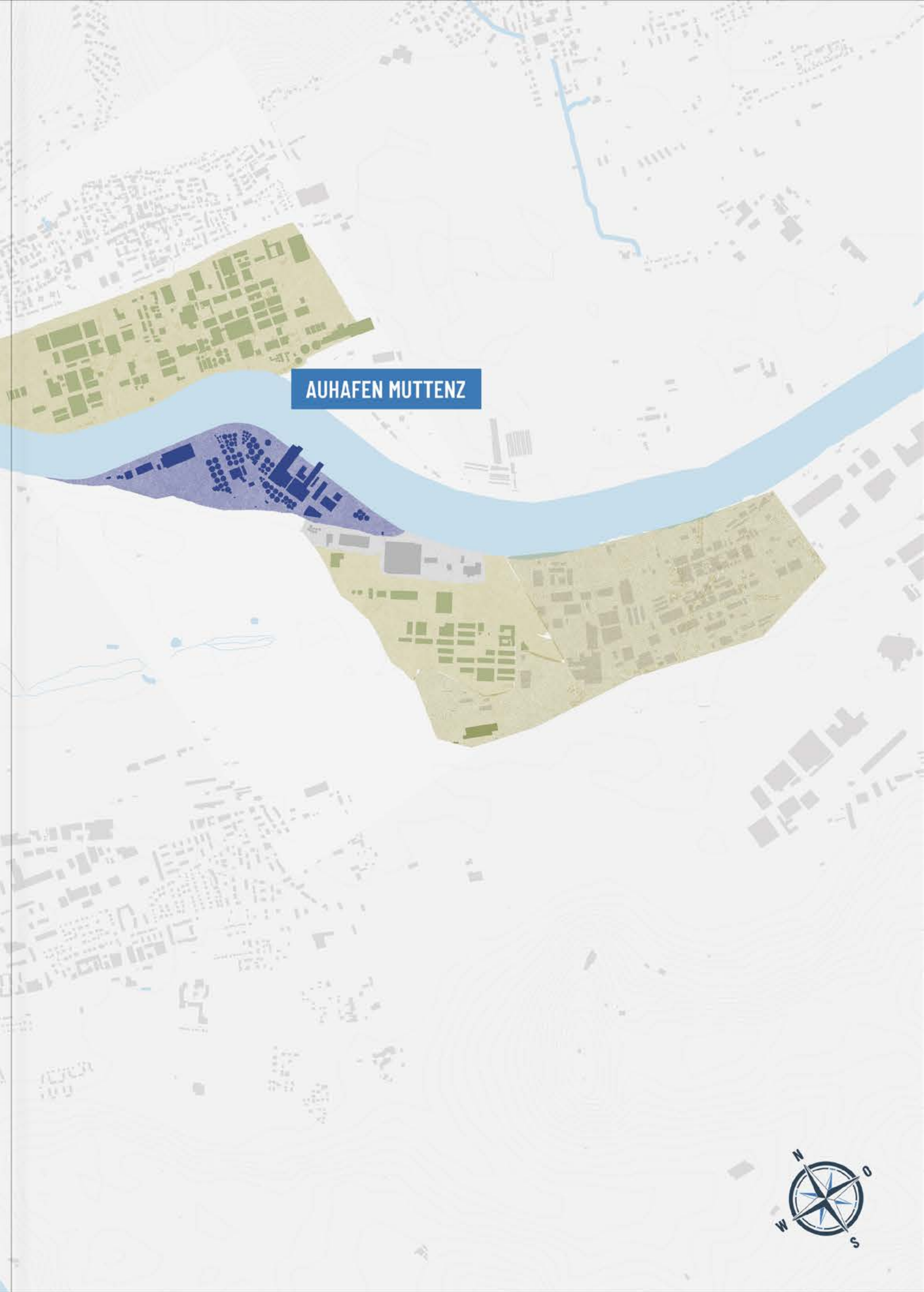
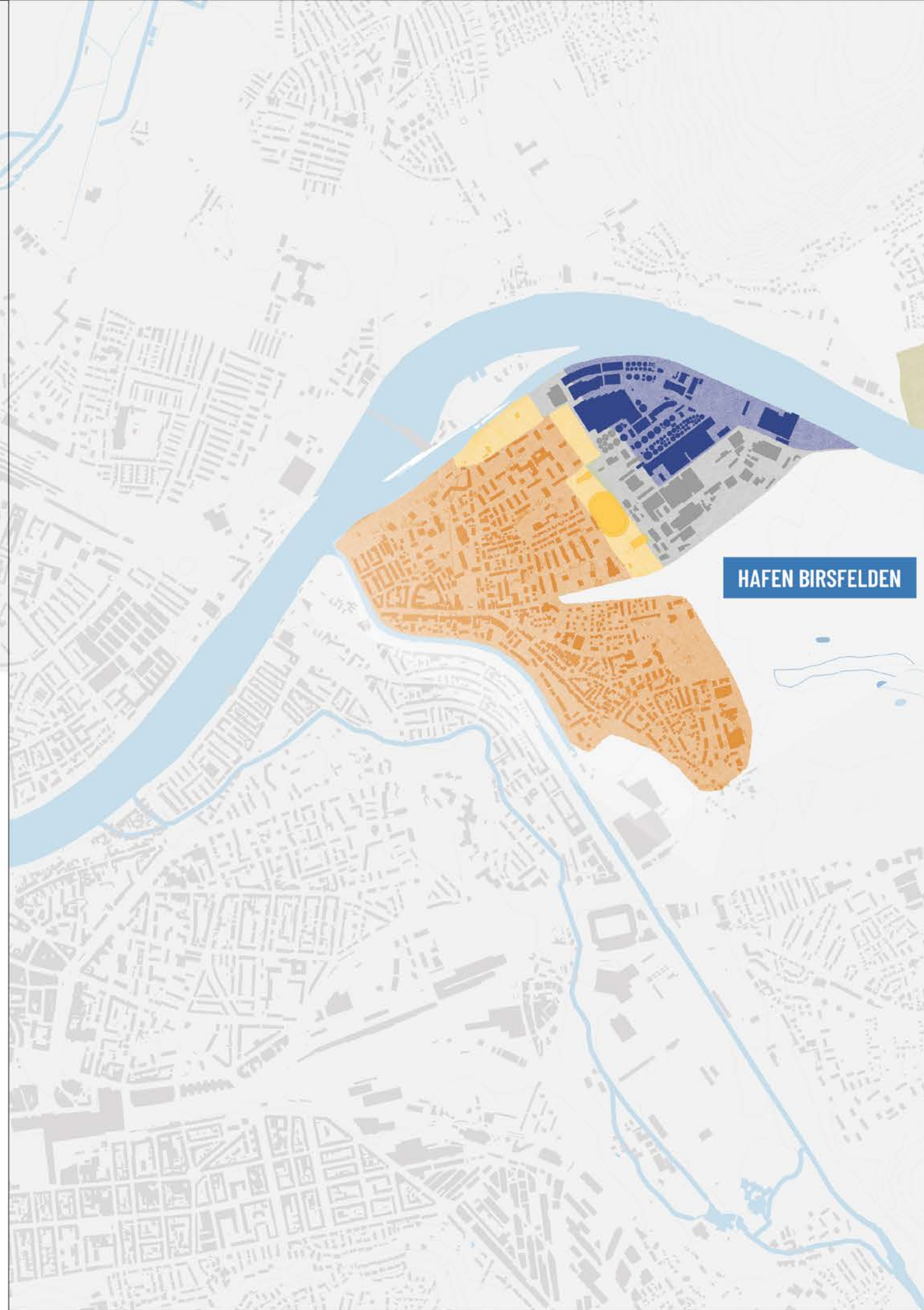
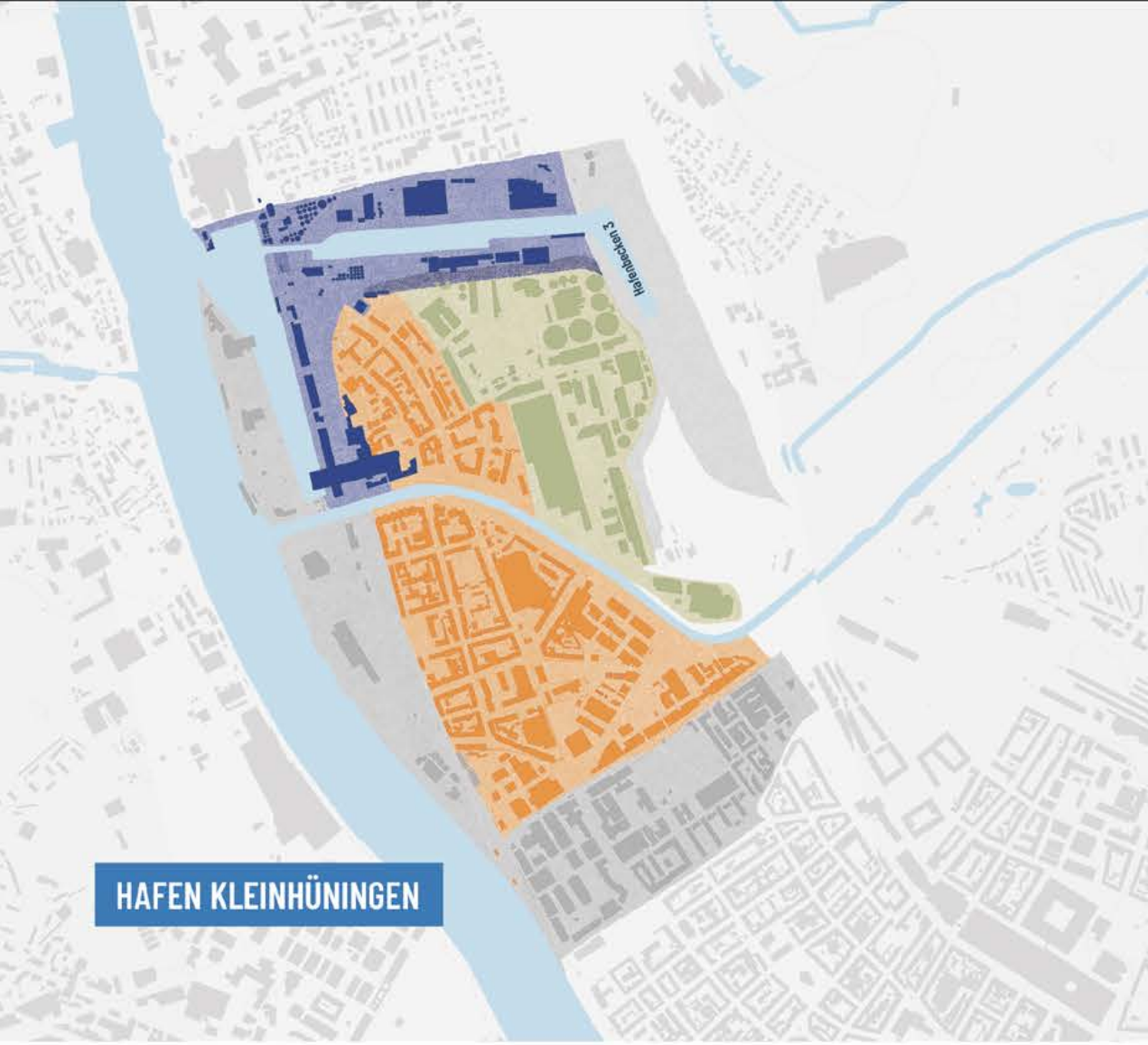
In Kleinhüningen stehen mit der Stadterweiterung Klybeck-Kleinhüningen und der Arealentwicklung klybeckplus zwei der grössten städtebaulichen Projekte, die Basel in jüngerer Zeit erlebt hat, im Fokus. Beide Entwicklungen stehen in engem Zusammenhang mit der Hafenumgebung oder grenzen direkt an diese an. Für die Bevölkerung ergeben sich daraus grosse Chancen: Es entstehen neuer Wohnraum, zusätzliche Zugänge zum Rhein sowie dringend benötigte Freiflächen. Gleichzeitig wird der Hafenstandort durch Projekte wie den Neubau des Hafenbahnhofs, das Hafenbecken 3 und das trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord weiterentwickelt. Ziel muss es sein, Kleinhüningen zu einem modernen und effizienteren Logistikstandort, der auf die zukünftigen Anforderungen der Schweiz ausgerichtet ist, zu entwickeln. Die neue Hafenzentrale der Schweizerischen Rheinhäfen ist mit der geplanten Fertigstellung im Jahr 2028 das erste Gebäude der Hafen- und Stadtentwicklung.

Am Standort Birsfelden verfolgt der Masterplan BIG_H das Ziel, die komplexen Arealverhältnisse und vielfältigen Nutzungen neu zu ordnen. Durch die Einführung einer sogenannten Filterschicht zwischen Hafen und den Quartieren der Gemeinde Birsfelden werden Nutzungen klar strukturiert und Entwicklungen ermöglicht. Weiter werden essenzielle Themen wie Nutzungsdichte, Erschliessung, Verkehr und Umwelt neu gewichtet und an die zukünftigen Bedürfnisse angepasst.

Der Auhafen in Muttenz wiederum verfügt über eine hohe Stabilität für die Logistik in Verknüpfung mit der Industrie Schweizerhalle. Hier befindet sich zudem das einzige Potenzial entlang des Schweizer Rheins für die Erweiterung der Schnittstelle zwischen Wasser und Land. Gleichzeitig bietet der Auhafen optimale Bedingungen für neue Entwicklungen, insbesondere im Bereich der neuen Energieträger, Energieerzeugung, CO₂-Wirtschaft und innovativen Geschäftsfelder.

Die Transformation der Areale der Schweizerischen Rheinhäfen steht für einen grundlegenden Wandel: hin zu zukunftsfähigen Logistikstandorten und gleichzeitig zu einer besseren Integration in die Umgebungen – zum Nutzen von Wirtschaft, Umwelt und Bevölkerung gleichermaßen.





DIE DREI HAFEN- STANDORTE DER SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN

- HAFENGEBIET
- TRANSFORMATIONSAREALE
- INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIET
- WOHNQUARTIERE





HAFEN KLEINHÜNINGEN

Die Hafen- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck-Kleinhüningen wird gezielt aufeinander abgestimmt, da die Potenziale für das Hafengebiet und die Stadterweiterung der nördlichen Stadtteile von Basel nur gemeinsam und in enger Zusammenarbeit realisiert werden können. Im Zuge dieser Entwicklung können Wohnraum, Grünflächen sowie zusätzliche Zugänge zum Rhein entstehen, die den neu entstehenden Stadtteil mit dem bestehenden Quartier Klybeck verbinden.

Eine zentrale Voraussetzung dafür ist die Verlagerung des Hafenbahnhofs östlich des Hafenbeckens 2, der derzeit zwischen Rhein und Quartier liegt. Mit den folgenden Verlagerungen von Hafennutzungen vom Westquai kann Raum für neue städtische Nutzungen entstehen und das Quartier wird über einen grossen öffentlichen Park direkt an den Rhein angebunden. Die Flächen auf dem Westquai verbleiben bis auf Weiteres in der Industrie- und Gewerbezone. Im Sommer 2025 legte der Regierungsrat für die Arealentwicklung am Klybeckquai und am Westquai diesen neuen Planungsvorschlag vor.

Parallel zu den städtebaulichen werden die Infrastrukturen der Schweizerischen Rheinhäfen mo-

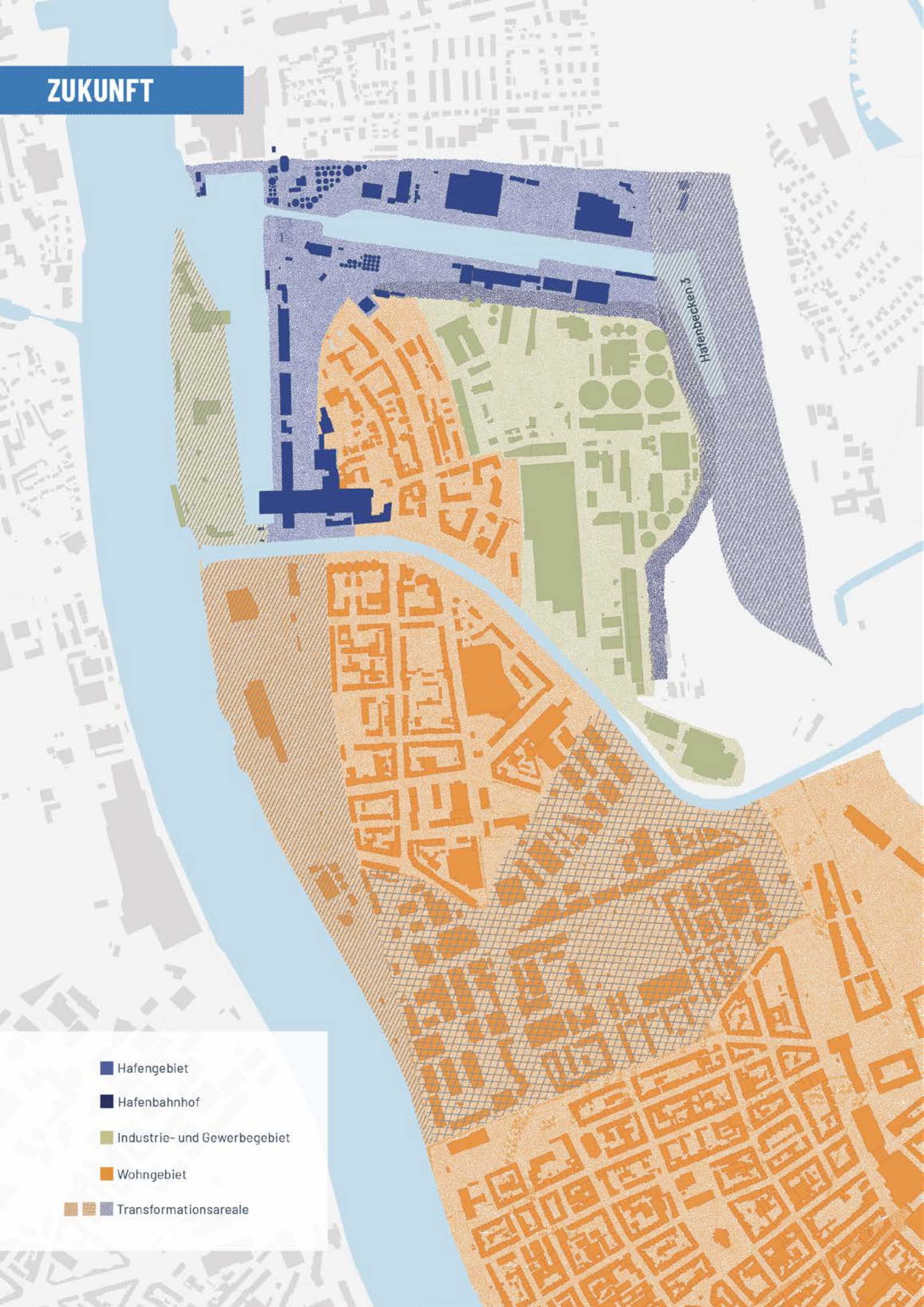
dernisiert und im zukünftigen Hafenkerngebiet neu organisiert.



Die Reorganisation der Schiffs Liegeplätze ist in Bearbeitung. Auch die Hafenwirtschaft reagiert auf die Veränderungen und hat bereits ein substantielles Investitionsprogramm gestartet, um die Flächen am Ostquai und am Hafenbecken 2 noch effizienter für den Umschlag zu nutzen. Rhenus Port Logistics hat ein neues Multifunktionsterminal errichtet, Contargo verlegt und modernisiert die Containeranlage am Hafenbecken 2 und Ultra-Brag bereitet neue Investitionen vor.

Der Wegfall der Flächen am Westquai für den Containerverkehr wird durch das Hafenbecken 3 und das neue trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord kompensiert, wodurch zusätzliche Umschlagskapazitäten für zukünftige Entwicklungen entstehen. Zusammen bilden diese Projekte die strategische Antwort der Schweiz und Basels auf die wachsenden Herausforderungen im nationalen und internationalen Güterverkehr. Die neue Terminalinfrastruktur trägt dazu bei, den Güterverkehr effizienter zu gestalten und den Verkehr auf der Strasse in Basel und der Schweiz zu reduzieren.



ZUKUNFT



-  Hafengebiet
-  Hafenbahnhof
-  Industrie- und Gewerbegebiet
-  Wohngebiet
-  Transformationsareale



HAFEN BIRSFELDEN

Der Standort Birsfelden der Schweizerischen Rheinhäfen weist besonders komplexe Arealverhältnisse auf und besitzt den grössten Mix an Branchen innerhalb des Hafens. Der Hafenperimeter umfasst dabei nicht das gesamte Industrieareal, und die einzelnen Parzellen befinden sich teilweise im Baurecht der Schweizerischen Rheinhäfen, des Kantons Basel-Landschaft (VGD) sowie in Privatbesitz.

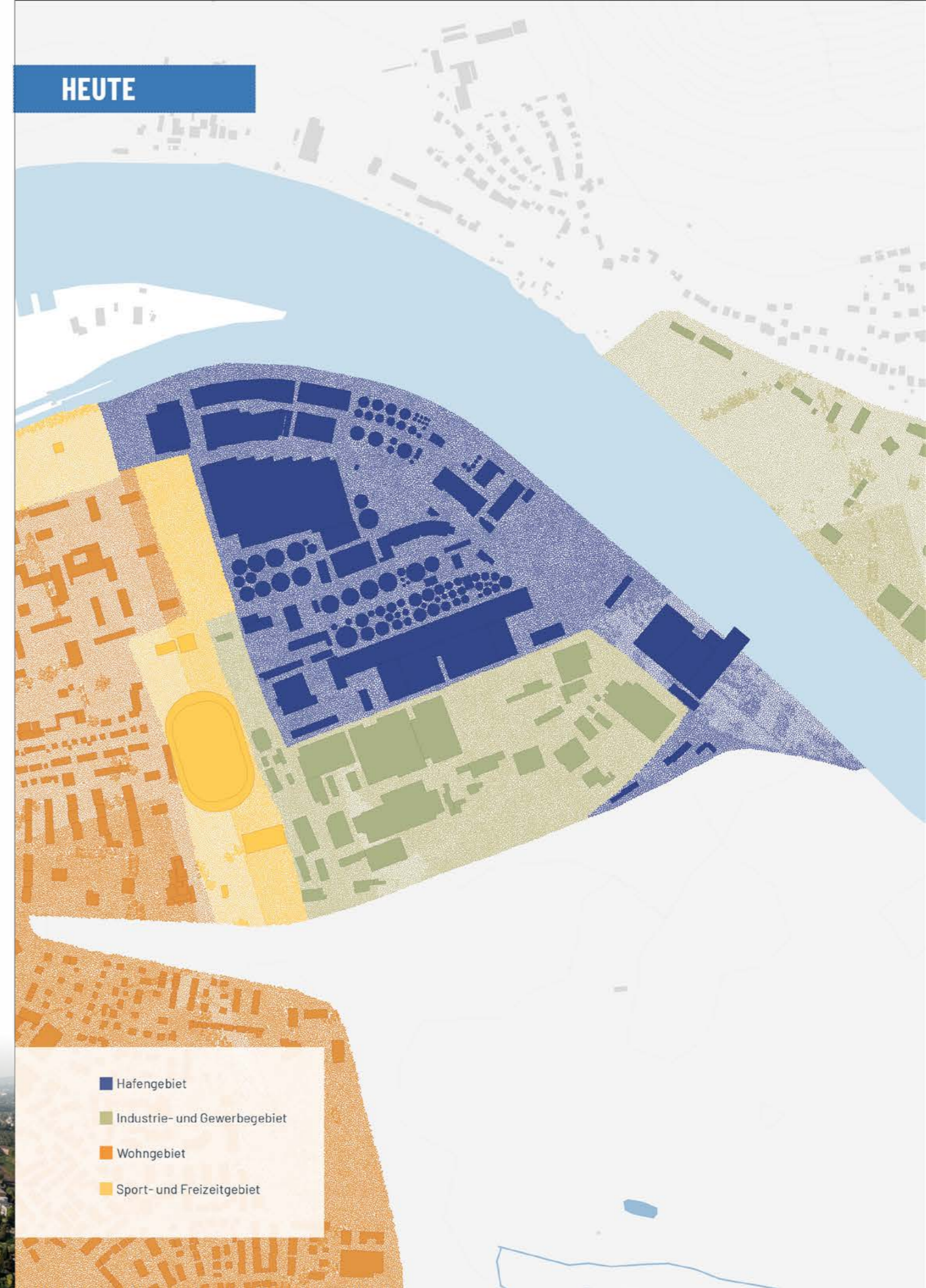
Gleichzeitig bestehen enge räumliche Beziehungen zu den umliegenden Nutzungen: Im nördlichen Teil des Areals liegen Wohnquartiere der Gemeinde Birsfelden teilweise im Einflussbereich der Störfallrisiken der Tanklager. Westlich der Sternenfeldstrasse befindet sich zudem ein Gebiet mit gemischten gewerblichen Zwischennutzungen im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft. In diesem Zusammenhang verfolgt die Gemeinde Birsfelden das Ziel, das westliche angrenzende Sternenfeld städtebaulich weiterzuentwickeln.

Eine räumliche Struktur für die zukünftige Entwicklung wurde im Masterplan BIG_H aus dem Jahr 2022 definiert. Dieser sieht eine Gliederung

des Areals von Westen nach Osten in drei Zonen vor: eine Filterschicht, eine Kernzone sowie die schiffbare Kante. Die schiffbare Kante ist dabei ausschliesslich für den Güterumschlag über den Rhein vorgesehen. In der daran anschliessenden Kernzone werden ergänzende Funktionen wie Produktions- und Logistikflächen angesiedelt, welche im Zusammenhang mit dem Hafen stehen müssen. Die Filterschicht übernimmt eine wichtige Pufferfunktion zwischen industriellen Nutzungen und den wachsenden Wohngebieten Birsfeldens. Gleichzeitig kann sie mit Büro-, Retail- und emissionsarmen Produktionsnutzungen auch unterstützende Funktionen für den Hafen übernehmen.

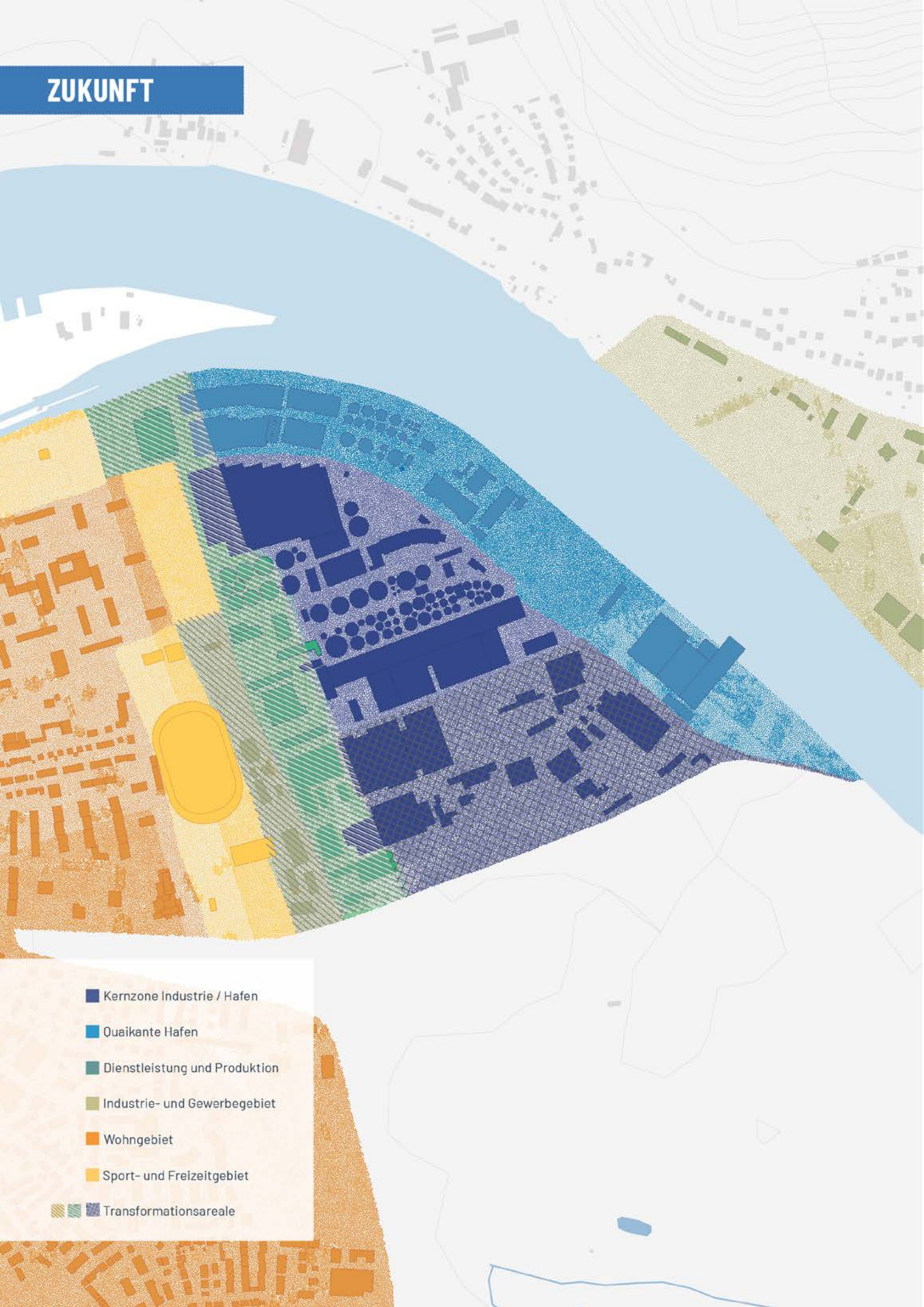
Im Jahr 2025 wurde ein Planungsprozess zur Neuordnung des gesamten Areals gestartet. Im Rahmen einer Testplanung werden zentrale Themen wie Städtebau, Verkehr, Umwelt und Ökologie vertieft untersucht. Ziel ist es, das Gebiet langfristig neu zu strukturieren, vorhandene Verdichtungspotenziale zu nutzen, die Verkehrsverbindungen zu optimieren und die Schnittstellen zu den entstehenden Wohnquartieren in Birsfelden klar zu ordnen.

HEUTE



- Hafengebiet
- Industrie- und Gewerbegebiet
- Wohngebiet
- Sport- und Freizeitgebiet

ZUKUNFT



■ Kernzone Industrie / Hafen

■ Quaikante Hafen

■ Dienstleistung und Produktion

■ Industrie- und Gewerbegebiet

■ Wohngebiet

■ Sport- und Freizeitgebiet

■ Transformationsareale



AUHAFEN MUTTENZ

Der Standort Auhafen in Muttenz nimmt innerhalb der Schweizerischen Rheinhäfen eine besondere Stellung ein, da er als einziger Hafenstandort nicht unmittelbar an Wohngebiete angrenzt. Dadurch eignet er sich insbesondere für Nutzungen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial. Entsprechend sind hier vor allem störfallrelevante Betriebe angesiedelt, insbesondere Tanklager. Die Nähe zum Industriestandort Schweizerhalle unterstreicht diesen industriellen Charakter und die Nutzung für Logistikketten der chemischen Industrie zusätzlich.

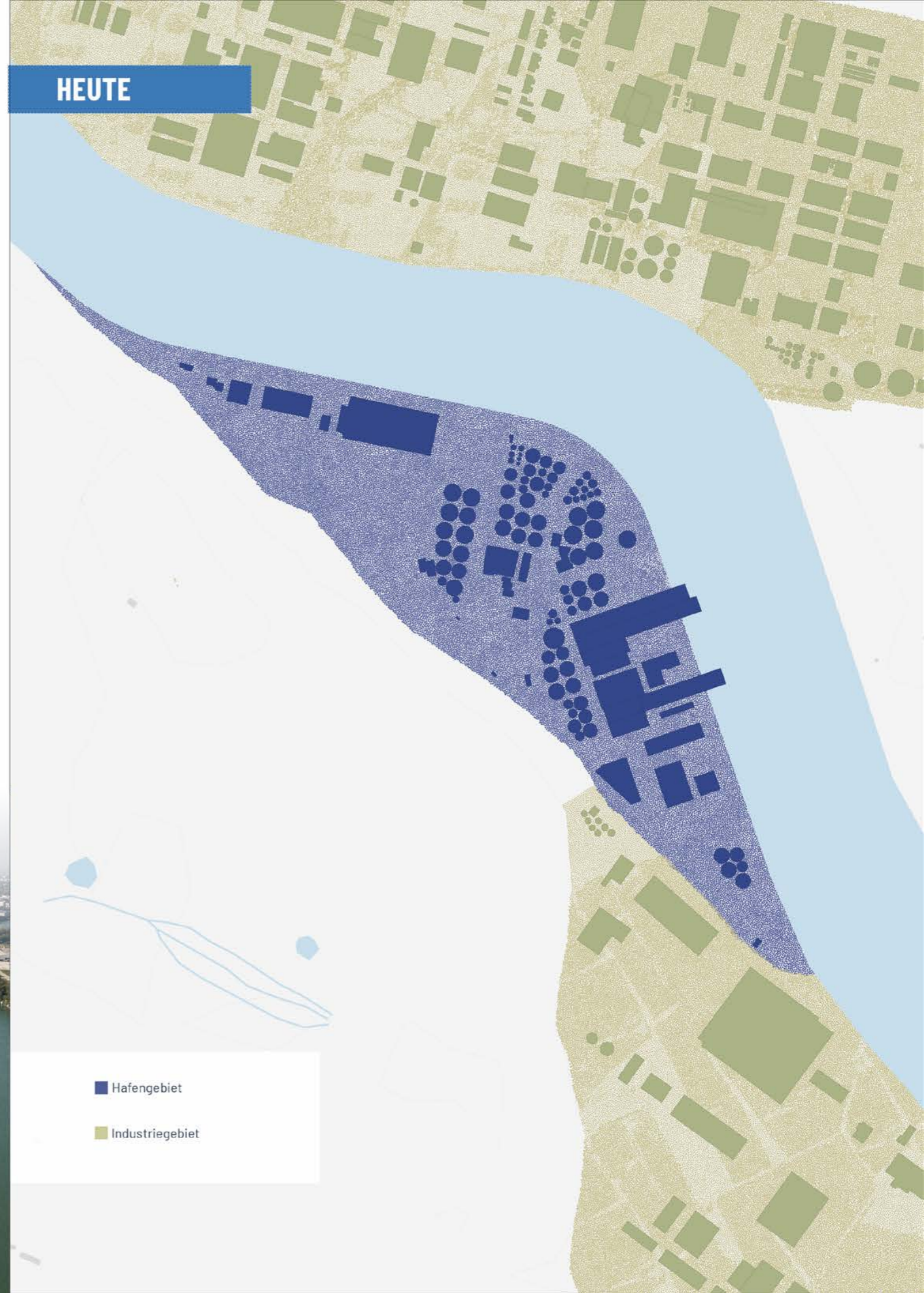
Der Hafenperimeter wird an diesem Standort nur geringfügig angepasst: Lediglich einige Flä-

chen im Süden des Areals sollen neu in den Perimeter integriert werden. Gleichzeitig bestehen Entwicklungspotenziale, insbesondere in der Erweiterung der schiffbaren Kante entlang des Rheins, um mögliche Umschlagsmöglichkeiten im Bereich Schweizerhalle zu aktivieren.

Aufgrund seiner Lage und Nutzung eignet sich der Auhafen zudem für zukünftige, strategisch wichtige Infrastrukturen. So kommt der Standort beispielsweise für ein mögliches Reservekraftwerk des Bundes infrage. Auch innovative Technologien für Carbon Capture Storage/Usage könnten hier künftig eine Rolle spielen und den Standort weiterentwickeln.



HEUTE



- Hafengebiet
- Industriegebiet

ZUKUNFT



■ Hafengebiet

■ Industriegebiet

■ Prüfung Erweiterung Zone Hafen

HEUTE BAUEN FÜR MORGEN

DIE NEUE HAFENZENTRALE ALS SCHLÜSSELPROJEKT

 Architekt Andreas Bründler im Interview mit Daniel Hoefler (SRH)

Die Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck/Kleinhüningen birgt für die raumplanerische Entwicklung Basels grosse Potenziale. Diese liegen sowohl aufseiten der Logistik als auch aufseiten der städtischen Entwicklung in Form von neuem Wohnraum. Die neue Hafenzentrale der SRH bildet den baulichen Auftakt und wird als erstes Gebäude am nördlichsten Rand des Perimeters fertiggestellt.

WELCHE BEDEUTUNG BEKOMMT DAS GEBÄUDE IN DIESEM KONTEXT?

Andreas Bründler

«Die neue Hafenzentrale steht an einer neuralgischen Position im Gefüge des Stadtteilrichtplans: Sie markiert den Übergang vom bestehenden Hafenbecken 2 zum zukünftigen Hafenbecken 3 und bildet damit den räumlichen Auftakt der Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen. Sie ist zugleich das erste Gebäude auf Schweizer Boden nach der Landesgrenze und übernimmt damit eine repräsentative Rolle für die Schweizerischen Rheinhäfen und den Stadtkanton.

In diesem Kontext fungiert der Bau als Scharnier zwischen Hafenbetrieb und den perspektivisch entstehenden, gemischt genutzten Stadtfeldern: Er ordnet den Ostquai städtebaulich, vermittelt zwischen historischen Silos, Umschlaghallen und neuen Strukturen und setzt in Massstab, Körnung und Materialität einen Referenzpunkt für die weitere Entwicklung.

Durch seine präzise Setzung am Wendebecken, die leichte Zurücknahme von der Strasse und die klare Adressbildung am Ostquai wird die Hafenzentrale als eigenständiger Solitär lesbar, der die zukünftige Vernetzung von Hafeninfrastruktur, neuen Freiräumen und Quartieren sichtbar vorwegnimmt, ohne die bestehende Hafenlogik zu überformen.»

Daniel Hoefler

«Für uns gilt: Hafen- und Stadtentwicklung lassen sich nur gemeinsam erfolgreich gestalten. In diesem Zusammenhang setzt die neue Hafenzentrale als erstes Gebäude ein klares Zeichen. Sie



Andreas Bründler, Buchner Bründler Architekten, und Daniel Hoefler, Bereichsleiter Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn

macht die Schweizerischen Rheinhäfen sichtbarer und erhöht die öffentliche Wahrnehmung unserer Rolle als Hafenbetreiber. Zugleich steht das Gebäude symbolisch für den Aufbruch und die Weiterentwicklung im Rahmen unserer Grossprojekte – sei es das Hafenbecken 3 oder der Neubau des Hafenbahnhofs. Es zeigt, dass wir nicht nur Infrastruktur betreiben, sondern aktiv die Zukunft des Hafens und der angrenzenden Stadt mitgestalten.»

Der Wettbewerbsentwurf zur neuen Hafenzentrale überzeugte vor allem durch seine Struktur und die daraus resultierende Flexibilität in der Nutzung. Das Thema Nachhaltigkeit wurde nicht plakativ in den Vordergrund gespielt.

WARUM ODER WIE IST DAS GEBÄUDE TROTZDEM NACHHALTIG UND PASST SICH IN DIE KLIMASTRATEGIE DES KANTONS BASEL-STADT EIN?

Andreas Bründler

«Nachhaltigkeit wird in der Hafenzentrale primär über Struktur, Organisation und Betrieb gedacht: Die effiziente, klare Raumorganisation mit einem kompakten Kern, kurzen Wegen und gut nutzbarer Bruttogeschossfläche ermöglicht eine Kostenoptimierung in Erstellung und Betrieb bei gleichzeitig hoher Flexibilität für künftige Veränderungen in Nutzung und Organisationsform.

Die hybride Holz-Beton-Bauweise kombiniert robuste, dauerhafte Bauteile mit leichten, modularen Elementen in der Fassade, die im Sinne der zirkulären Bauweise rückbaubar und anpassbar sind; damit wird graue Energie reduziert und eine langfristige Adaptionfähigkeit erreicht.

Betrieben wird das Gebäude über eine Wärmepumpe, deren Energiebedarf wesentlich durch die Eigenstromproduktion der Photovoltaikanlage auf dem Dach gedeckt wird – ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der kantonalen Klimaziele und zur Dekarbonisierung des Gebäudeparks.

Der konsequente Sonnenschutz, ergänzt durch eine partielle aktive Kühlung, sowie Free-Cooling über die Wärmepumpe für die Haupträume, konsequenter sommerlicher Wärmeschutz und gezielte Nachtauskühlung minimieren den Energiebedarf im Betrieb.

Ergänzend verstehen wir soziale Nachhaltigkeit als gleichwertige Dimension: Grosszügige Gemeinschaftsbereiche, gut nutzbare Aufenthaltszonen und eine offene Gestaltung der Arbeitsetagen schaffen sozialräumliche Qualitäten, fördern Austausch und Identifikation und machen die Arbeitswelt im Hafen als Teil des öffentlichen Lebens sichtbar. »

Daniel Hoefler

« Für uns ist bei diesem Generationenprojekt besonders wichtig, dass das Gebäude über möglichst viele Nutzungsszenarien funktional bleibt. Variabilität ist dabei ein zentraler Faktor: Sie verhindert unnötige Umbauten und spart im Lebenszyklus des Gebäudes Ressourcen. Unsere Devise lautet: ‚Weniger falsch machen‘. Die Struktur muss offen bleiben für alle zukünftigen Anpassungen und Bedürfnisse. In diesem Sinne sprechen wir von einer echten strukturellen Nachhaltigkeit.

Darüber hinaus schaffen gute Sozialräume und moderne Infrastrukturen für unsere Mitarbeitenden ein attraktives Arbeitsumfeld und fördern neue Arbeitsmodelle. Diese neuen Arbeitsformen ermöglichen eine Verdichtung der Funktionen, sodass auf weniger Raum mehr Prozesse umgesetzt werden können und die Räume gezielt auf die Abläufe optimiert werden.

Auch im Bereich Energie und Haustechnik setzen wir auf Nachhaltigkeit: Ein auf den Standort zugeschnittenes Energiekonzept sorgt dafür, dass das Gebäude im Betrieb besonders effizient ist und langfristig energieoptimiert arbeitet. »

Die neue Hafenzentrale steht im Hafengebiet und damit in einer Industriezone. Das Gebäude wird von Zweckbauten umgeben sein und muss zum einen unterschiedlichsten betrieblichen und funktionalen Anforderungen genügen, zum anderen soll es aber auch eine sichtbare Adresse für die Schweizerischen Rheinhäfen darstellen.

WIE GELINGT DER SPAGAT ZWISCHEN ARCHITEKTONISCHEM ANSPRUCH, BETRIEBLICHEN ANFORDERUNGEN UND DEM EINBETTEN IN DIE UMGEBUNG?

Andreas Bründler

« Der Spagat gelingt, weil das Gebäude funktional eindeutig und zugleich in seiner Adressbildung differenziert ist: Über zwei klar getrennte Adressen – den betrieblichen Zugang auf der Ebene Recyclinghof für Mitarbeitende und den öffentlichen Zugang über die Brücke für Besuchende – kann

präzise auf die unterschiedlichen Anforderungen von Logistik, Sicherheit und Repräsentation reagiert werden.

Das Haus vermittelt dadurch zwischen reiner Funktionalität und Aufenthaltsqualität: Im Erdgeschoss und in den Obergeschossen entstehen offene, helle Arbeits- und Aufenthaltsbereiche, während die industrielle Robustheit im Hafengeschoss und in der Anbindung an die Infrastruktur gewahrt bleibt. Besonders die nutzbaren Aussenflächen auf Terrasse und Dach spielen eine zentrale Rolle – sie sind Aufenthaltsräume, bieten Blickbezüge ins Hafenbecken und machen sichtbar, dass hier Menschen arbeiten, die den Ort täglich bespielen und ihm Leben einhauchen.

So bleibt die Hafenzentrale ein Arbeitsgebäude im Hafen, das die Logik des Ortes ernst nimmt, und wird gerade dadurch zur identitätsstiftenden Adresse der Schweizerischen Rheinhäfen: Sie zeigt den Betrieb – und gleichzeitig die Menschen dahinter. »

Daniel Hoefler

« Als Bauherr waren wir von Anfang an offen, was die Gestaltung des Gebäudes angeht. Der durchgeführte Architekturwettbewerb hat uns eine grosse Bandbreite an möglichen Konzepten und räumlichen Setzungen gezeigt. Besonders überzeugt hat uns der Entwurf von Buchner Bründler Architekten – und zwar vor allem durch seine Offenheit, sowohl in der Grundrisskonzeption als auch in der Fassadengestaltung. Weiter ist der industrielle Ausdruck des Gebäudes für seinen Zweck als operativer Werkhof angemessen.

Die Fassadenzitate auf die umliegenden Industriebaustrukturen fügen das neue Gebäude harmonisch in die Umgebung ein. Gleichzeitig ermöglichen die durch die Fensterbänder geöffneten Fassaden Ein- und Ausblicke und verknüpfen die Arbeit unserer Mitarbeitenden direkt mit dem Hafetrieb. Wir freuen uns sehr auf die weiteren Planungsschritte hin zur Realisierung unserer neuen Hafenzentrale! Die klare Differenzierung der Fassade über die Geschosse hinweg sorgt zudem dafür, dass die Aktivitäten hinter der Hülle sichtbar mit der äusseren Erscheinung korrespondieren. »



Andreas Bründler
Bucher Bründler Architekten Basel

Die Architekten Buchner Bründler konnten sich mit ihrem Projekt als Sieger im vorausgegangenen Architektur-Wettbewerb durchsetzen.

Sie verantworten als Architekten die Planung und Gestaltung der neuen Hafenzentrale über alle Phasen.

NEUE HAFENZENTRALE KLEINHÜNINGEN IM AUFBAU

Die bestehende Situation der Revierzentrale und des Recyclinghofs der Schweizerischen Rheinhäfen am Wendebecken in Kleinhüningen entspricht nicht mehr den Anforderungen des Betriebs. Es fehlt an Platz, die Büro- und Arbeitsräume sind unflexibel, geeignete Sozialräume für die Mitarbeitenden gibt es kaum, und auch die Lagerflächen sind knapp bemessen. Zudem ist die Zufahrt für Lastwagen nur unzureichend möglich, seit mehreren Jahren wird mit Containerbüros mit einer Übergangslösung gearbeitet. Vor diesem Hintergrund startete im Sommer 2022 die Planung für eine neue Hafenzentrale, welche die operativen Bereiche von Schifffahrt und Hafenbetrieb (SH), der Hafenbahn und weiteren Einheiten an einem Standort vereinen soll. In einem ersten Schritt wurden mehrere Machbarkeitsstudien, begleitet von umfangreichen Bedarfsanalysen gemeinsam mit den zukünftigen Nutzerinnen und Nutzern, durchgeführt. Darauf folgte im Sommer 2024 ein Architekturwettbewerb, aus dem das Projekt «Vice Versa» von Buchner Bründler Architekten als Sieger hervorging. Der Entwurf der Basler Architekten überzeugte insbesondere durch den sorgfältigen Umgang mit den verfügbaren Flächen, ein innovatives Erschliessungskonzept sowie flexibel nutzbare Grundrisse.

Für die Bauherrschaft stand die Flexibilität des Gebäudes im Vordergrund. Ziel war es, eine Struktur zu schaffen, die auf zukünftige Anforderungen reagieren kann und langfristig unter-

schiedlichste Nutzungen ermöglicht. Nach dem Wettbewerb konnte das Projekt entsprechend weiterentwickelt, verschiedene Varianten der Nutzungsverteilung untersucht, bewertet und gezielt auf die Anforderungen der Nutzer geschärft werden. Parallel dazu wurde frühzeitig auch das Haustechnikkonzept überarbeitet, um eine verlässliche Grundlage für die Kostenplanung zu schaffen.

Der aktuelle Stand des sogenannten «Vorprojekt plus» sieht vor, dass künftig die Funktionen für Schifffahrt und Hafenbetrieb, das Management der Infrastruktur inklusive der Hafenbahn zentral im Gebäude zusammenkommen. Der auf den Aussenflächen entstehende Werkhof konzentriert sich durch die Schnittstelle am Hafenbecken 1 auf den Schiffsbetrieb. Auch die spezifischen Anforderungen des Recyclinghofs für Schiffsabfälle wurden im Rahmen der Planung sorgfältig berücksichtigt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Als nächster Schritt folgt die Baueingabe und der Übergang in die Phase des Bauprojekts. Die enge Einbindung der Nutzerschaft bleibt dabei ein zentraler Bestandteil: In einer Baukommission, bestehend aus Mitarbeitenden und Planenden, wird das Projekt im zweiwöchentlichen Rhythmus weiterentwickelt. Dabei arbeitet sich das Team schrittweise durch die Detailplanung des Gebäudes – von den funktionalen Anforderungen im Erdgeschoss bis hin zu den Bürobereichen.



Aktuell stehen Themen wie die Gestaltung der Garderoben, die Organisation der Werkstatt sowie die Ausarbeitung zeitgemässer Sozial- und Aufenthaltsbereiche im Fokus. Die Büroflächen werden überwiegend als Open-Space-Strukturen konzipiert und bieten vielfältige Arbeitsmöglichkeiten – vom konzentrierten Einzelarbeits-

platz bis hin zu Bereichen für Teamarbeit oder Austausch mit externen Gästen. Ergänzt wird das Raumangebot durch attraktive Aussenbereiche, darunter eine Terrasse im Erdgeschoss, eine Dachterrasse sowie Pausen- und Ruhezonen, welche für den Schichtbetrieb notwendig sind.

MEILENSTEINE HAFENZENTRALE KLEINHÜNINGEN

PARTIZIPATION BAUKOMMISSION SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN



BAUPROJEKTE

AREALE, INFRASTRUKTUREN UND HAFENBAHN 2025

- **EREIGNISPLATTFORM HAFEN BIRSFELDEN UND MUTTENZ**

Im Mai 2025 abgeschlossen, zudem ist für die Versorgung des benachbarten Liegeplatzes des Feuerlöschboots Baselland eine Photovoltaikanlage auf dem Bootsgaragendach erstellt worden.

- **VERWALTUNGSGEBÄUDE BIRSFELDEN**

Erfolgreiche Inbetriebnahme des Prüf- und Schulungszentrums mit dem NAUTIS-Schiffahrtssimulator, Heizungersatz und eine PV-Dachanlage in Planung.

- **INFRASTRUKTURPROJEKT BERME BIRSFELDEN**

Rund 1,5 Kilometer Trinkwasserleitung aus dem Jahr 1954 gemeinsam mit der Gemeinde Birsfelden erneuert. Gleichzeitig die ersten 1,5 Kilometer Wasserstoffleitung für die IWB eingebaut. Ausserdem die Gleisfeldbeleuchtung für die Rangiergleise der HBSAG sowie eine Leerrohranlage und ein circa 1,5 Kilometer langer Sicherheitszaun mit Gleistor für die SRH erstellt.

- **LANDSTROMVERSORGUNG SCHIFFFAHRT**

Erneuerung der Landstromanlage des St. Johann Steigers abgeschlossen, Landstrombezugsstelle für Gütermotorschiffe am Ostquai errichtet, Planung Landstrombezugsstellen Nordquai und Südquai gestartet.

- **NEUBAU HAFENZENTRALE** (Siehe Seiten 24 - 29)

- **HAFENBECKEN 3** (Siehe Seiten 16 - 19)

- **TRANSFORMATIONSPROZESSE KANTON BS** (Siehe Seiten 12 - 21)

- **TRANSFORMATIONSPROZESSE KANTON BL** (Siehe Seiten 16 - 23)

- **ZENTRALE INFRASTRUKTURDATENBANK**

Fortlaufender Aufbau und Erfassung der Objekte.

- Diverse Instandhaltungsarbeiten und Investitionen in den Erhalt und Ausbau von Infrastrukturanlagen wie Uferbebauungen, Entwässerungssystem Cisterna, Strassen inklusive Markierung, Signalisation und Werkleitungen in allen Hafenteilen sind laufend geplant und umgesetzt worden.

RPIS BAUT WEITER AUS



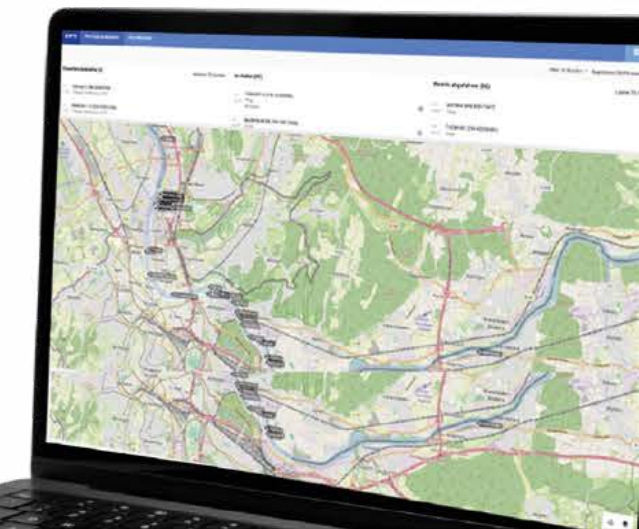
Mit dem stabilen operativen Betrieb von RPIS ab 2024 traten zunehmend jene Projekte in den Vordergrund, die im Jahr 2025 intensiv vorbereitet wurden – Services, die den Hafestandorten zusätzlichen Mehrwert bieten und die digitale Infrastruktur nachhaltig stärken. Insbesondere der Ausbau der Hafenservices in Basel wurde 2025 konzeptionell und technisch vorangetrieben. Auf Basis dieser Vorarbeiten konnte das etablierte Angebot unter anderem um eine moderne Eichdienstleistung ergänzt werden, die den Betrieben ab April 2026 jederzeit verlässliche, normgerechte Gewichtsermittlung ermöglicht. Die Integration der Eichdienstleistung in bestehende RPIS-Prozesse reduziert nun manuelle Abläufe und schafft einen durchgängig digitalen Informationsfluss von der Messung bis zur Übermittlung an die zuständigen Stellen.

Parallel dazu wurde 2025 der Grundstein für die Weiterentwicklung des Services zur automatisierten Zuordnung der Waren zu den notwendigen statistischen Nomenklaturen gelegt. Die in diesem Jahr vorgenommenen Verbesserungen an Datenlogiken und Zuordnungsmustern ermöglichen es, korrekte Warengruppen konsistent und regelkonform nach aktuellem Standard zu bestimmen. Damit sinkt nicht nur der administrative Aufwand erheblich, sondern auch das Fehlerrisiko in einem Prozess, der für die Erhebung der nationalen Güterverkehrsstatistik von hoher Bedeutung ist.

Ein weiterer wesentlicher Meilenstein sind die

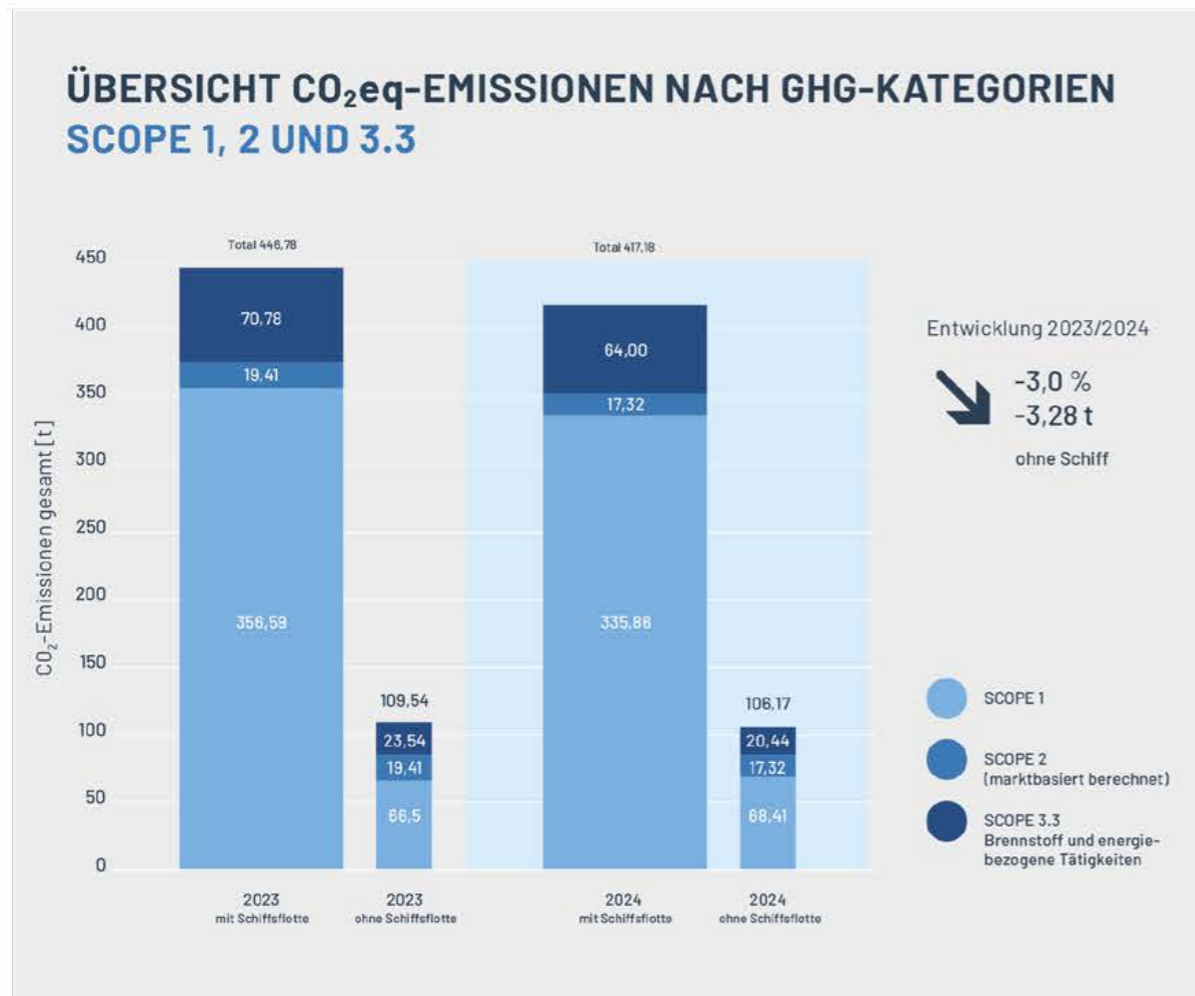
erfolgreich durchgeführten Pilotprojekte mit Schiffen, Terminals und dem Schweizer Zoll. Die durchgeführten Import- und Exporttests verliefen ausgesprochen erfolgreich: Die Digitalisierung der Meldeprozesse ermöglicht heute kürzere Durchlaufzeiten, eine höhere Datenqualität und eine deutlich verbesserte Transparenz für alle Beteiligten. Die unmittelbar bevorstehende Freigabe für den Live-Betrieb ist das Ergebnis der seit 2024 aufgebauten Strukturen und markiert einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer vollständig digitalisierten Zollkommunikation über RPIS.

Mit diesen Erweiterungen entwickeln sich die Häfen Basel und Duisburg zu digitalisierten Logistiknotenpunkten. Die konsequent vorangetriebene Integration neuer Module und Informationsdienste stärkt das Community-System selbst und stellt vor allem der Schiffahrts- und Hafenbranche eine einfache, umfassende Serviceplattform zur Verfügung. Wir laden alle Binnenhäfen ein, sich hier anzuschliessen!



UPDATE ZUM GREEN PORT

Nach der Veröffentlichung der ersten Bilanzierung der Treibhausgasemissionen der Schweizerischen Rheinhäfen lässt sich mit den Instrumenten nun ein erster Vergleich erstellen. Da die Datenerhebung und Analyse zeitlich verzögert sind, blickt die Betrachtung auf die Entwicklung der Jahre 2023 und 2024 zurück.



Übersicht Emissionen Energieträger nach Scopes in tCO₂eq. Quelle: SRH

Die Erstbilanz des Jahres 2023 zeigte, dass der Schiffsbetrieb des Schub- und Schleppbootes WILD MAA und des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO die Emissionen im Scope 1 der Schweizerischen Rheinhäfen mit etwa 80 %-Anteil massgeblich beeinflussen.

Entsprechend hat die Intensität der Einsätze der Schiffsflotte, welche durch Hoch- oder Niedrigwasserereignisse und Schiffsaufkommen stark schwanken, einen grossen Einfluss auf die CO₂-Emissionen.

Für die Jahre 2023 und 2024 bewegen sich diese Schwankungen jedoch insgesamt in einem geringen Umfang, sodass keine wesentlichen Veränderungen sichtbar sind.

In Summe wurden 2024 mit 417 t CO₂eq 6.6 % weniger Treibhausgase ausgestossen als im Jahr zuvor.¹ Wird der Einsatz der Schiffsflotte bei der Betrachtung ausgenommen, so konnten im Vergleich zu 2023 die CO₂eq-Emissionen um 3 % über das ganze Unternehmen reduziert werden, während der Energieverbrauch um 6,3 % gestiegen ist. Davon entfällt der Grossteil auf einen höheren Stromverbrauch einzelner Verbrauchseinheiten. Dazu zählen zwei Gebäude – eines davon mit Landstromanschluss für das Schub- und Schleppboot – sowie ein erhöhter Strombedarf der Löschwassermanlagen in Birsfelden und im Auhafen MuttENZ. Die Emissionsreduktion ohne den Schiffsbetrieb lässt sich auf den verbesserten Fernwärmemix der IWB zurückführen, der die Gebäude in Kleinhüningen versorgt.



¹ Der Einsatz von HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) wird derzeit geprüft. HVO besteht aus erneuerbaren Rohstoffen wie gebrauchten Speiseölen oder Reststoffen. Da der Kohlenstoff nicht aus fossilen Quellen stammt, können die CO₂-Emissionen mit der Verwendung von HVO massgeblich gesenkt werden.

ENTWICKLUNGEN AUFGEGLEIST

Projekte zur Reduktion von CO₂-Emissionen sind häufig mit strategischen Planungen und langfristigen Investitionen verbunden. Vor dem Hintergrund des Ziels, eines klimaneutralen Betrieb bis 2037 zu erreichen, konnten wichtige Projekte aufgegleist werden:

HEIZUNGSERNEUERUNG IM BETRIEBSGEBÄUDE IN BIRSFELDEN

Die heutige Heizung an der Hafenstrasse 4 wird mit Heizöl betrieben. Um in Zukunft auf fossile Brennstoffe verzichten zu können, wurden 2025 die Planung und Vorarbeiten vorangetrieben, um 2026 eine Wärmepumpe zu installieren, welche so weit wie möglich von der eigenen,

ebenfalls projektierten PV-Anlage auf dem Gebäudedach gespeisen wird. Dasselbe Prinzip wird bei den Planungen für die neue Hafenzentrale verfolgt. Der Verzicht auf fossile Heizungen wird die unternehmenseigenen CO₂-Emissionen deutlich reduzieren.

FAHRZEUGFLOTTE IM WANDEL

Ein weiterer Teil des Absenkpades betrifft die Treibstoffreduktion der SRH-Fahrzeugflotte. Hier sieht die Planung vor, die Flotte bis 2030 auf E-Fahrzeuge umzustellen. Zusätzliche Massnahmen sind die weitere Förderung der Nutzung von Velos für Geschäftsfahrten und auch der Umstieg beim Weg zur Arbeit auf den ÖV.

Die Bilanzierung der Treibstoff-Emissionen der Schiffsflotte wird separat betrachtet. Die Umstellung auf CO₂-neutrale oder sogar emissionsfreie Treibstoffe ist bei Schiffen deutlich aufwändiger. Schiffe können bis zu 60 Jahren in Betrieb

sein und haben aufgrund ihrer Grösse und ihrer Aufgaben zum Transport von grossen, schweren Massen auch einen hohen Energiebedarf für die starken Motoren. Nachrüstungsoptionen für die Schiffsmotoren, also ein Retrofitting, sind technisch anspruchsvoll und erst in der letzten Periode des Lebenszyklus finanziell darstellbar. Davor bietet sich der Umstieg auf klimafreundliche, biogene Kraftstoffe an. Für die SRH-Schiffsflotte wird der Energieträger HVO100* aktuell geprüft, der ohne substanzielle Umbauten einen deutlich klimafreundlicheren Betrieb ermöglichen würde.



*HVO100

ist ein biogener Dieseldieselkraftstoff, der über ein Synthese- und Hydrierverfahren aus nachwachsenden Rohstoffen (z. B. pflanzlichen Ölen oder tierischen Fetten) gewonnen wird. Dieser Kraftstoff reduziert die Treibhausgasemissionen um bis zu 90 % im Vergleich zu fossilem Diesel und kann in vielen Dieselmotoren ohne grössere Modifikationen verwendet werden.

DER HAFEN ALS GANZHEITLICHES ENERGIESYSTEM

Zusammen mit der Ostschweizer Fachhochschule (OST) läuft aktuell ein Projekt, das eine ganzheitliche Betrachtung auf das Energiesystem im Hafensreal in den Blick nimmt. Ziel ist es, möglichst viel Energie mit Photovoltaikanlagen selbst zu produzieren und diese auf dem Areal für alle Nutzungen zu verteilen, um einen höchstmöglichen Eigenverbrauch zu erreichen.

Dafür sammelte die OST Daten zur aktuellen Lage: Wie hoch ist der Bedarf heute und wie hoch ist das Energieerzeugungspotenzial durch bereits vorhandene sowie durch noch realisierbare PV-Flächen?

Zusammen mit dem Unternehmen Sympheny werden verschiedene Szenarien untersucht, die einen vollständig vernetzten Hafen mit minimalen Treibhausgasemissionen und minimalen Lebenszykluskosten simulieren.

Ziel ist es, aus den Szenarien Lösungen abzuleiten, welche etappenweise realisierbar sind, dem Hafen eine hohe Energiestabilität liefern und ihn zu einer klimaneutralen, trimodalen Logistikdrehscheibe weiterentwickeln.



PORT OF INNOVATION

Nach intensiven Vorbereitungen wurde 2025 der Verein «Port of Innovation» gegründet. Im Rahmen eines Netzwerkes aus Hafenwirtschaft, Energieversorgern, Hochschulen und den Rheinhäfen als Infrastrukturbetreiber werden neue Lösungen gesucht, um den Hafen als Verkehrsdrehscheibe und Industriestandort klimafreundlicher zu gestalten. Dabei stehen Innovationen wie

emissionsarme Transportmittel, effiziente Energiegewinnung, Energiespeicherung und -verteilung im Fokus. Durch die Partnerschaften mit Industrie und Forschung sind praxisnahe Ansätze gefragt, um den ökologischen Fussabdruck des Hafens zu minimieren. Ziel ist es, durch direkte Dialoge und kurze Wege möglichst viele speditiv umsetzbare Projekte zu erarbeiten.

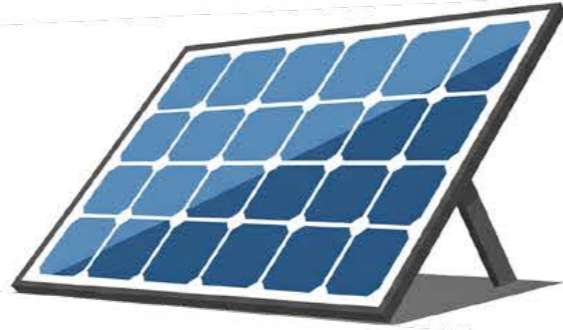
BIBO REGIO

ENTSORGUNGSLAISTUNGEN BIBO REGIO

	2025	2024	2023
Anzahl Service-Einsätze	376	388	347
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL A			
Flüssige ölhaltige Schiffsbetriebsabfälle	382 m ³	429 m ³	362 m ³
Feste öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle	24 t	23 t	22 t
Separiertes Altöl durch Ölabscheider	195 m ³	178 m ³	178 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL B			
Abfälle aus dem Ladungsbereich	0 m ³	0 m ³	0 m ³
ABFÄLLE GEMÄSS CDNI TEIL C			
Sonstige Sonderabfälle	5 t	28 t	7,2 t
SCHIFF AUSSER BETRIEB GEWESEN			
Jahresservice	26.03. - 31.03.	13.05. - 17.05.	-
Werftnahme	ohne Aufenthalt im Jahr 2025	01.06. - 23.06.	-



SOLAROFFENSIVE AUF DEM WASSER



DIE SRH REALISIEREN DEN ERSTEN SCHWIMMENDEN ANLEGER MIT INTEGRIERTER PHOTOVOLTAIKANLAGE IN DER SCHWEIZ.



Mit dem neuen schwimmenden Bootsanleger im Wendebecken des Kleinhüniger Hafens kam die Idee einer Überdachung mit PV-Modulen auf. Somit erhält der Anleger nicht nur einen Wetterschutz, sondern liefert auch noch selbst produzierten Strom für die anliegenden Boote.

Planung, Montage – mit vielen eigenen Händen – und Inbetriebnahme der PV-Anlage mit 15 kWp Leistung erfolgte innerhalb weniger Monate, so dass die schwimmende PV-Anlage bereits im

Oktober den Betrieb aufnehmen konnte. Sie ist schweizweit die erste PV-Anlage, die über einem Bootssteg errichtet wurde und schwimmt.

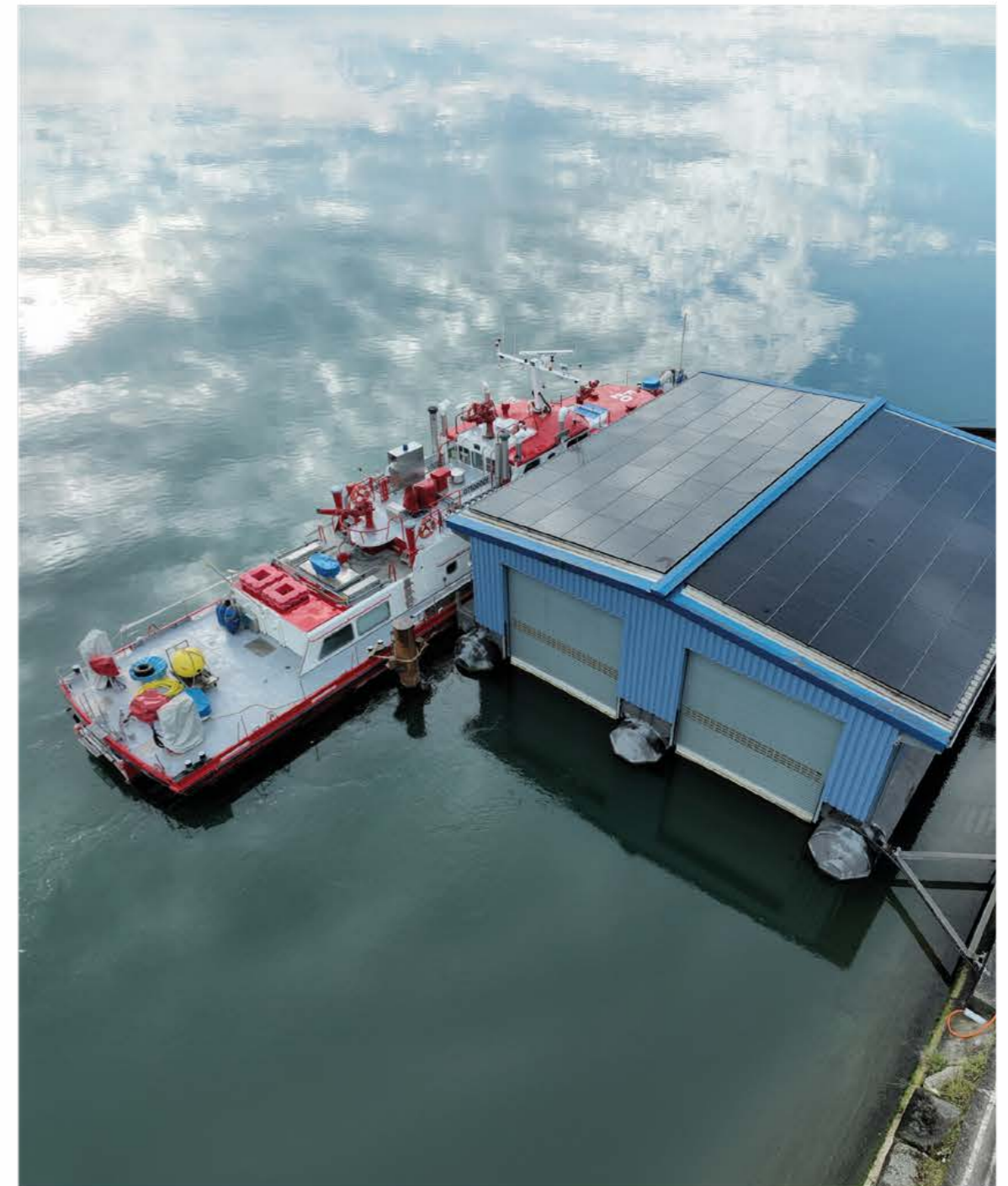
Direkt neben der Anlage liegt das SSB WILD MAA als schwimmender Stromspeicher.

Mit dem Stromüberschuss, der nicht von den Booten am Anleger verbraucht wird, kann der Bedarf des SSB WILD MAA am Liegeplatz vollständig abgedeckt und in den Bordbatterien gespeichert werden.

SCHWIMMENDES BOOTSHAUS ALS STROMQUELLE

Ebenfalls im Herbst 2025 nahm die Photovoltaikanlage des Bootshauses in Muttenz den Betrieb mit einer Anlageleistung von 43 kWp auf. Auch hier wurde die Solarinitiative schnell umgesetzt und mit viel Eigenleistung die Montage der PV-Module vorangetrieben werden.

Die Fläche des Bootshauses ist für die PV-Anlage ideal: eine optimale Ausrichtung und der vollständig freie Standort garantieren Höchstwerte bei der Energieproduktion. Auch bei dieser Anlage profitieren die Boote, wie das Feuerlösch- oder Polizeiboot, vor Ort von der selbst erzeugten Elektrizität.





NEWS AUS DER SCHIFFFAHRT



WERFTAUFENTHALT FLB BS 2025

Die SRH haben vom Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt (JSD)/Berufsfeuerwehr den Auftrag erhalten, die Projektleitung für den Werftaufenthalt des Feuerlöschboots BS 2025 zu übernehmen. Mit einem Budget von CHF 370 000 und nach fünf Wochen grossem Engagement der Teams von SRH- und JSD-Mitarbeitenden konnte das FLB nach der Revision am 3. Mai 2025 auf der Werft in Speyer wieder ablegen.



MÖWE II

Im August 2024 kam es bei der Revierzentrale zu einer folgenschweren Havarie, in deren Folge das MZB MÖWE von der GMS EIGER NORDWAND versenkt wurde. Aufgrund des Totalschadens wurde beschlossen, das MZB MÖWE mit einem baugleichen MZB MÖWE II zu ersetzen, das im Juli 2025 in Basel ausgeliefert und für den Betrieb freigegeben wurde.

Das MZB MÖWE II ist ein Katamaran und hat die Typenbezeichnung FASTER 81 Cat.



LÖSCHSCHAUM-ERSATZ

Aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften wurde auf dem Feuerlöschboot BL der Löschschaum (6000 Liter) erneuert. Die Berufsfeuerwehr hat die Koordination für die Beschaffung des neuen Löschschaums übernommen. Dafür mussten die Tanks absolut rein und sämtliche Leitungen geprüft und alle Dichtungen erneuert werden. Im Anschluss wurden alle Dichtungen (speziell auf den neuen Löschschaum abgestimmt), Ventile und Leitungen geprüft und ausgetauscht. Am 24. November 2025 konnte das FLB BL mit dem neuen Löschschaum befüllt werden.

Die Projektkosten beliefen sich auf rund CHF 100 000. Davon wurden 50 % vom Feuerwehrenspektorat beider Basel übernommen (neuer Schaum).



AIS – ATON

Seit Januar 2025 werden die Fahrwassertonnen und Wahrschauflösse mittels AtoN auf der Rheinstrecke Rheinfelden bis Basel Landesgrenze im Inland-ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) abgebildet und in Echtzeit angezeigt. Für die Ansicht im Inland-ECDIS wurden dazu 15 Fahrwassertonnen und zwei Wahrschauflösse ergänzt. Die Wahrschauflösse werden als dynamische AIS-Signale angezeigt, da sie ihre Position von Zeit zu Zeit ändern.



HOCHRHEINPOLIZEIVERORDNUNG

Seit Anfang 2025 gelten neue Vorschriften für die Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel (km 166,53) und der Strassenbrücke Rheinfelden (km 149,10). Die höchstzulässige Tauchtiefe beträgt 3,20 Meter. Die Abmessungen von Fahrzeugen, Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen dürfen 110 Meter Länge und 11,45 Meter Breite nicht überschreiten. Bei Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 86 Meter muss sich ausserdem das Steuerhaus im hinteren Drittel des Fahrzeugs befinden und das Fahrzeug muss von dort gesteuert werden.



BRÜCKEN- UND SCHLEUSENBELEUCHTUNG BASEL

Mit der neuen Anpassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (April 2025) dürfen Schiffe und Schubverbände mit einer Länge von über 110 Metern (abhängig vom Wasserstand) auch bei Dunkelheit bergwärts fahren. Zudem besteht für die Einfahrt in die Schleuse Augst keine Lotsenpflicht mehr. Schiffsführer:innen dürfen diese anspruchsvolle Passage selbständig befahren. Um diesen erhöhten Anforderungen an gute Sichtverhältnisse zu entsprechen, werden sowohl die Brücken als auch der Einfahrtsbereich der Schleuse Augst sichtbarer gemacht. Mit einer stärkeren Ausleuchtung von Brückenpfeilern und Durchfahrtsberei-

chen, einer optimierten Beleuchtung im Einfahrtsbereich der Schleuse Augst und zusätzlichen Markierungsarbeiten wird eine bessere Sichtbarkeit der Schleuseneinfahrt erreicht. Mit der Installation einer neuen Höhenanzeige für die Brückendurchfahrt wird ausserdem auch die Signalisation verbessert. Dies trägt dazu bei, dass auch grössere Schiffe die Brücken und die Schleuse Augst sicher und zuverlässig passieren können.



STROM-MANGELLAGE

Welche Auswirkungen hat Strommangel zur Folge? Wie bereitet man sich auf eine Krise vor? Diesen Fragen stellten sich die SRH bewusst, erarbeiteten ein Konzept und sind nun am Vorgehensvorschlag für eine Massnahmenumsetzung und Vorsorgeplanung SML (Strom-Mangellage) dran. Gemeinsam mit interessierten Hafenbetrieben und in halbtägigen Workshops geht man den Auswirkungen bzw. der Vorsorge einer SML auf den Grund und erarbeitet einen Plan, um eine möglichst unterbrechungsfreie Tätigkeit für das Hafengebiet auch in Krisenzeiten sicherzustellen.



SÜDHÄFEN EREIGNISPLATTFORM PRESSMULDE

Schon seit Mai 2024 konnte der Hausmüll der Grossschiffahrt auf der Nord- und Südschleuse Birsfelden in entsprechend bereitgestellten Behältern abgegeben werden. Seit August 2025 ist es nun auch möglich, den Hausmüll der Berufsschiffahrt zusätzlich in einer gekennzeichneten Pressmulde, welche auf der Interventionsplattform aufgestellt ist, zu entsorgen. Mit einem Zahlenschloss gesichert, kann der Code zur Pressmulde über UKW-Kanal 18 (Revierzentrale Basel) oder UKW-Kanal 22 (Schleuse Birsfelden) angefragt werden.

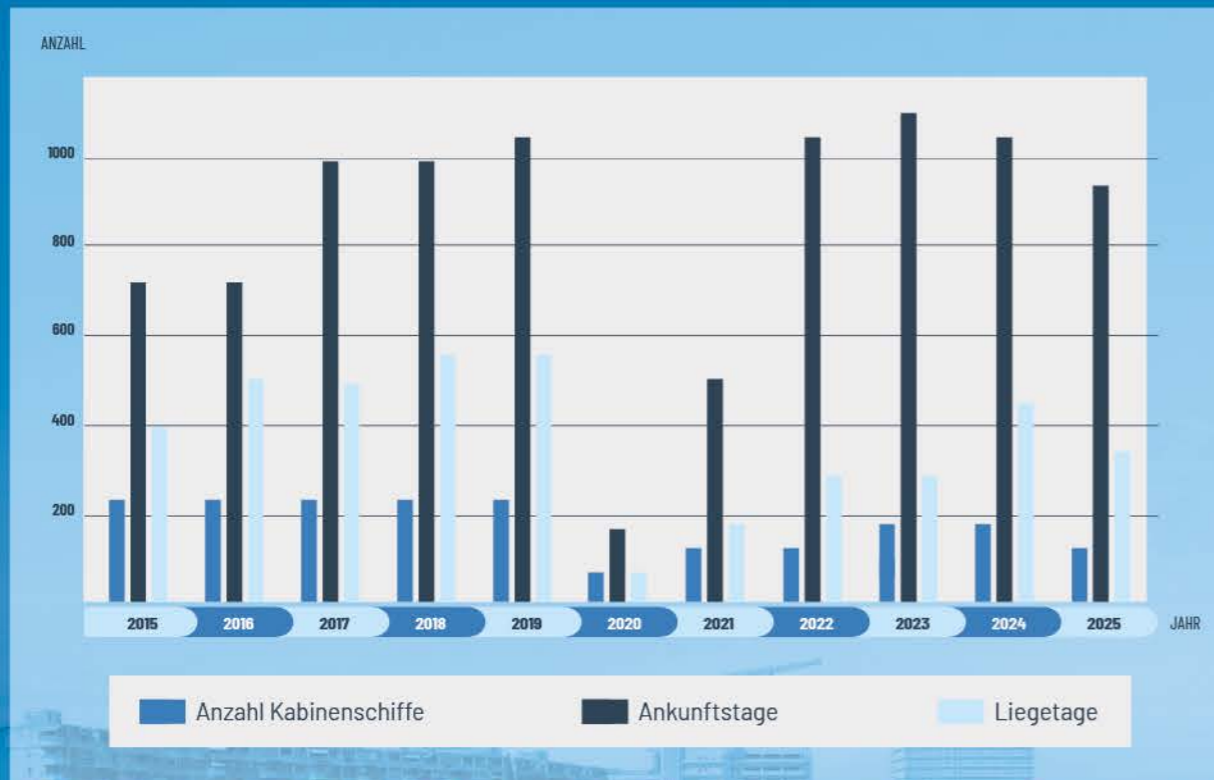
PERSONEN-SCHIFFFAHRT

Kabinenschiffsverkehr international
Ankünfte, Liegetage und Anzahl Kabinenschiffe

	2025	2024	2023
Ankünfte	903	1128	1256
Liegetage	352	425	313
Kabinenschiffe	101	123	125

Regionaler Ausflugsverkehr
Anzahl Fahrgäste

	2025	2024	2022
Kursfahrten	86 470	78 372	95 893
Charterfahrten	27 958	20 515	21 396
Total	114 428	98 887	117 289



RÜCKGANG BEI SCHIFFS-ANKÜNFTE



Flussreisen geniessen eine hohe Beliebtheit auf dem Rhein. Nachdem die Branche während der Corona-Pandemie vollständig zum Erliegen kam, hat sie ihren Vor-Pandemie-Wachstumspfad wieder aufgenommen und übertroffen. Für die Schweiz ist die Branche der Flussreisen zu einem wirtschaftlich bedeutsamen Cluster geworden.

Im Frühling 2025 wurde bei arbeitsmarktrechtlichen Kontrollen in Basel festgestellt, dass Personal aus Drittstaaten (Nicht EU/EFTA) im Hotellerie-Bereich keine Schweizer Arbeitsbewilligungen vorweisen konnten, sondern fast ausschliesslich deutsche Arbeitsbewilligungen vorlagen. Da die Branche im weiter zunehmenden Masse auf den Einsatz von Personal aus Drittstaaten angewiesen ist, handelte es sich um keine Einzelfälle. Da bei Bordpersonal in der Hotellerie nicht die gleichen Regeln wie für die Schiffsbesatzung gelten und eine Anerkennung von Arbeitsbewilligungen von anderen Ländern nicht vorgesehen war, mussten Schiffe zurück-

gewiesen werden. Die Situation führte zu über 500 Stornierungen von Schiffsankünften in Basel und hohem Aufwand bei den Reedereien zur Umorganisation vieler Reisen. Der erwartete Anstieg auf 1400 Schiffsankünfte wurde so deutlich verfehlt und entsprechende Ertragseinbussen, sind in der Jahresrechnung zu verzeichnen.

Auf Basis der Schweizer Gesetzeslage konnten SEM, das AWA des Kantons Basel-Stadt und die Branche eine Lösung erarbeiten, die einen Arbeitseinsatz von Drittstaaten-Personal für maximal acht Tage duldet, sofern es sich um einen Arbeitgeber aus der EU handelt. Schweizer Reedereien können neu ab dem ersten Einsatztag für das Personal eine Arbeitsbewilligung beantragen, welche für die Saison gültig ist. Vor diesem Hintergrund werden die Branche, das WSU des Kantons Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen im laufenden Jahr beobachten, ob die neuen Regelungen in der Praxis die gewünschten Effekte erzielen können.



KABINENSCHIFFFAHRT

EINE STUDIE SCHAFFT KLARHEIT

Flussreisen erleben einen wahren Boom. In Basel haben sich die Ankünfte von Flussreiseschiffen in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt. Die Studie der BAK Economics AG Basel über «Regionalwirtschaftliche Effekte der Flussreisen im Kanton Basel-Stadt und der Schweiz» zeigt deutlich auf, wie wichtig der Rhein auch als Lebensader für den Tourismus ist.

Basel ist zu einem bedeutenden Zentrum der europäischen Flussreisebranche erwachsen. Inzwischen sind über 200 Fahrgastschiffe im Kanton Basel-Stadt registriert, was ungefähr der Hälfte der gesamten europäischen Flotte entspricht und eine Vervierfachung in den letzten 20 Jahren darstellt. Rund um die Aktivitäten der Flussreisen hat sich ein Cluster von Unternehmen gebildet, ein Beispiel hierfür ist die wichtige Rolle des hiesigen Finanzsektors bei der Schiffsfinanzierung.

Die Flussreisebranche ist im Kanton Basel-Stadt ein wenig bekannter, aber nicht zu unterschätzen der Wirtschaftszweig. Insgesamt beschäftigt die Branche knapp 2800 Personen, davon etwa 700 an Arbeitsstätten in Basel-Stadt (Management und Verwaltung) und 2100 als Crewmitglieder.

Die Flussreiseunternehmen, die ihren Sitz in Basel haben, generieren mit ihren Verkehrsdienstleistungen eine Wertschöpfung in Höhe von rund 467 Mio. Franken. Dies lohnt sich auch für die öffentliche Hand: Die Flussreiseunternehmen bezahlten 2024 direkte Steuern in Höhe von rund 23 Mio. Franken.

Auch der lokale Tourismus profitiert von der zunehmenden Beliebtheit der Flussreisen. Insgesamt haben 2024 rund 345 000 Personen ihre Flussreise von Basel aus unternommen oder dort beendet. Viele Gäste übernachten vor oder nach ihrer Reise noch einen oder mehrere Tage in Basel. Insgesamt betrug die Zahl der Logiernächte dieser Gäste in Basel-Stadt im Jahr 2024 88 000, was über 5 % aller Hotelübernachtung im Kanton ausmacht. Damit gingen Ausgaben in Höhe von 15,7 Mio. Franken einher.

Dabei profitieren noch weitere Anbieter wie Transportdienstleister, Stadtführer:innen, Veranstaltungen, Museen, Gastronomie, Souvenirshops etc. von den flussreisenden Touristen. Insgesamt betragen diese Ausgaben im Kanton Basel-Stadt 44,2 Mio. Franken. Insgesamt geben die Passagiere damit 59,9 Mio. Franken in Basel aus.

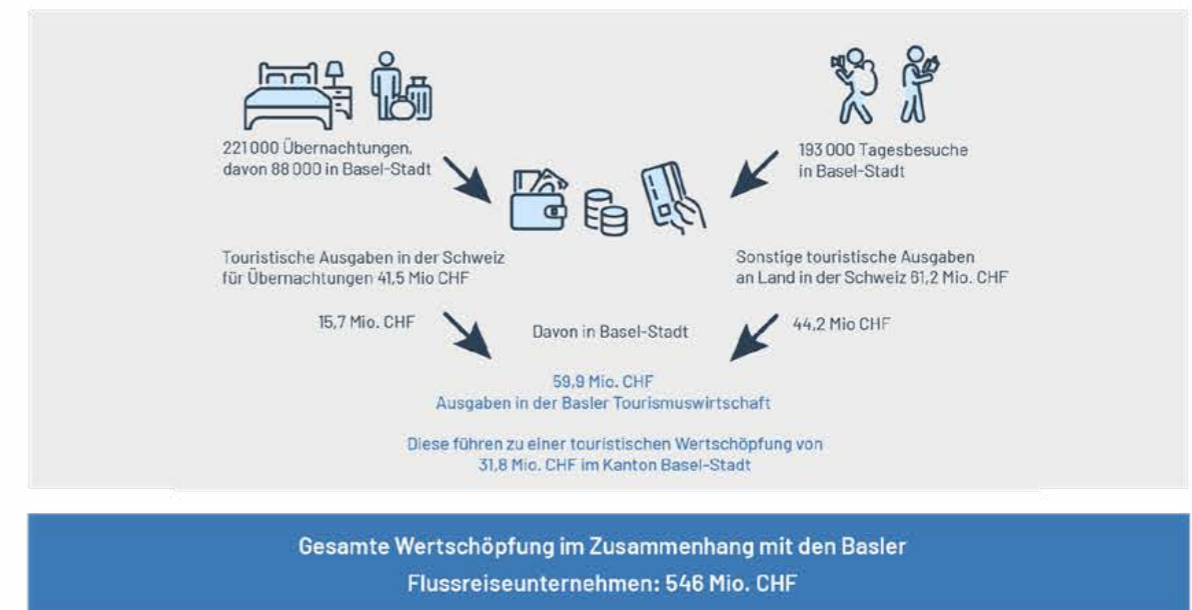
Durch die Konsumausgaben der Passagiere im Kanton Basel-Stadt entstanden 2024 im lokalen Tourismus sowie in den beteiligten Branchen der vor- und nachgelagerten Produktionsketten eine Wertschöpfung von geschätzten 31,8 Mio.

Franken. Damit verbunden waren schätzungsweise 262 Arbeitsplätze (FTE). Die insgesamt 351 beschäftigten Personen verdienen Bruttolöhne und -gehälter in Höhe von 22,2 Mio. Franken.

ÖKONOMISCHER FUSSABDRUCK DER FLUSSREISEUNTERNEHMEN MIT SITZ IN BASEL




TOURISTISCHE NACHFRAGE DURCH PASSAGIERE VON FLUSSREISEN IN DER SCHWEIZ BZW. IM KANTON BASEL-STADT



Die Studie der BAK Economics AG Basel über «Regionalwirtschaftliche Effekte der Flussreisen im Kanton Basel-Stadt und der Schweiz» erfolgte im Auftrag des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt und der Schweizerischen Rheinhäfen und wurde im März 2026 aktualisiert.

EIN JAHR IM BETRIEB

AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGS- ZENTRUM

 Mit der Einführung des Binnenschiffahrtssimulators als Herzstück des Ausbildungs- und Prüfungszentrums der Schweizerischen Rheinhäfen konnte ein entscheidender Schritt vollzogen werden. Das Ziel war, einen erleichternden Zugang für die Ausbildung der Schiffsführenden sowie Sicherheit für die Binnenschiffahrt zu schaffen. Nach einem Jahr Betrieb darf man feststellen, dass die Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen wurden.

Im Verlaufe des Jahres fanden mehrere praktische Prüfungen am Simulator statt, sowohl für die «Besondere Berechtigung der Stadtstrecke Basel» als auch für die «Rheinpatenprüfung». Ebenfalls konnten im Ausbildungs- und Prüfungszentrum in Birsfelden angehende, aber auch erfahrene Schiffsführerinnen und Schiffsführer geschult und auditiert werden.

Seit der offiziellen Präsentation vor den Medien ist das Ausbildungs- und Prüfungszentrum mit seinem modernen Binnenschiffahrtssimulator bei Reedereien, Partnerbehörden, konzessionierten Seeschiffahrtbetrieben etc. auf grosses Interesse gestossen. So kann der Simulator nicht nur für die praktische Ausbildung und Auditierung, sondern auch zu Studienzwecken im baulichen Umfeld eingesetzt werden.

Das Echo ist durchweg positiv. Die Zeichen stehen gut, dass die Schifffahrtsbranche dieses Ausbildungs- und Prüfungsinstrument in Zukunft noch stärker nutzen wird und der Binnenschiffahrtssimulator einen Stellenwert erreicht, wie ihn Simulatoren in der Luftfahrt geniessen. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen, sie hat eben erst begonnen.



HAFENBEHÖRDE IN ZAHLEN

SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION	2025	2024	2023
Prüfung Rheinpatent	3	0	4
Besondere Berechtigung Stadtstrecke Basel	4	0	0
ADN-Prüfung (Gefahrguttransport auf Rhein)	3	0	11
SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSION	2025	2024	2023
Wiederkehrende Untersuchungen	2	3	0
Untersuchungen von Amts wegen	2	1	2
Erstuntersuchungen zum Erhalt CH-Attest	0	2	0
Neuausstellungen eines ADN-Zulassungszeugnisses	14	10	2
Ersatz eines ADN-Zulassungszeugnisses	0	-	-
Sonderuntersuchungen	1	-	-
SCHIFFSEICHAMT BASEL	2025	2024	2023
Eichaufträge	290	305	267
Eichmessungen	660	686	583
RHEINSCHIFFE UNTER SCHWEIZER FLAGGE	2025	2024	2023
Güterschiffe	79	71	61
Schlepp- und Schubboote	11	10	9
Fahrgastschiffe			
• Tagesausflugschiffe	6	6	6
• Kabinenschiffe	227	216	210
Übrige Schiffe / Spezialschiffe	9	9	9
TOTAL DER SCHWEIZER FLOTTE	332	312	295
SCHIFFFAHRTSPOLIZEI UND HAFENAUF SICHT	2025	2024	2023
Aufnahmen von Vorfällen	17	19	34
Schiffskontrollen	101	207	165
Einsätze mit MZB Allegra	32	50	53
Administrative Verfahren	135	189	-



«NEXT GENERATION»

HAAFEMÄHLI 2025



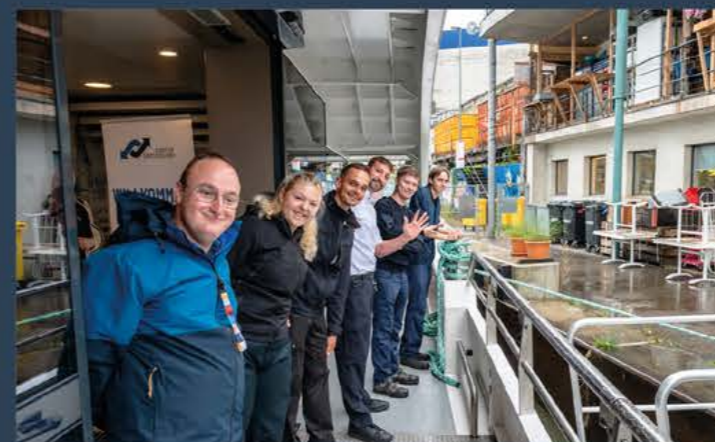
Ganz im Zeichen der «Next Generation» fand das Haafemähli am 4. September 2025 auf der MS RHYSTÄRN statt. Dabei rückten die Gen Z und insbesondere die Lernenden bewusst ins Zentrum: Sie übernahmen Aufgaben in der Organisation, unterstützten das nautische Team der Basler Personenschiffahrt und gestalteten so den Anlass aktiv mit.

Der baselstädtische Regierungsrat Kaspar Sutter begrüßte die Gäste aus Politik, Verwaltung und Hafenwirtschaft und setzte den Kontext. Anschliessend führte die Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür ein Bühnengespräch mit der kaufmännischen Auszubildenden Amelie

Schibler, in dem die mitwirkenden Nachwuchstalente vorgestellt und ihre Sicht auf die Zukunft der Arbeitswelt beleuchtet wurden.

Ein Inputreferat von Alex Blunschí zum Thema «Next Generation» bildete den inhaltlichen Höhepunkt des Abends. Die Impulse lieferten wertvollen Gesprächsstoff für die angeregten Tischdiskussionen, in denen sich die Gäste generationenübergreifend austauschten.

So entstand am Haafemähli ein atmosphärischer Abend, der den Blick für gemeinsame Zukunftsthemen schärfte und neue, generationenübergreifende Verbindungen knüpfte.



Die nautische «Next Generation» hat das Schiff startklar gemacht.



Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür im Gespräch mit der kaufmännischen Auszubildenden Amelie Schibler.



Spannende Tischgespräche: Ständerätin Eva Herzog und Keynote-Speaker Alex Blunschí im Gespräch.



Regierungsrat Kaspar Sutter begrüßte die Gäste seitens des Kantons Basel-Stadt.



Der RHYSTÄRN bot ein schönes Ambiente für unsere Gäste an.



Keynote-Speaker Alex Blunschí begeisterte das Publikum mit seinen Inputs zur «Next Generation».



Der «Next Generation» wurde für ihren grossartigen Einsatz am Haafemähli gedankt.



WILLKOMMEN IM HAFEN - 2025 IM RÜCKBLICK



13. Februar 2025

Der Regierungsrat Basel-Stadt empfängt den Regierungsrat des Kantons Uri im Hafen.



5. März 2025

SRF Mona mittendrin – eine Sendung übers Leben auf einem Containerschiff.



22. Mai 2025

Einweihung neue Hafenbrücke.



21. Juni 2025

SRH und Ahoi Captain feiern 150 «Joor» Birsfäde.



23. Juni 2025

Abgeordnete des schwedischen Parlaments zu Gast bei den SRH.



23. Juni 2025

Grüne Abgeordnete des Landtags Baden-Württemberg im Austausch zum Thema Wasserstoff.



29. September 2025

Von Montag bis Freitag sendet Ralph Wicki und sein Team vom Radio SRF zum Teil live aus und rund um die Schweizerischen Rheinhäfen.



21. Oktober 2025

Die Abteilung Infrastruktur des BAV informiert sich über die Schweizerischen Rheinhäfen.



11. November 2025

Das Bundesamt für Verkehr empfängt auf dem SSB WILD MAA eine italienische Delegation zu grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten.



26. bis 30. November 2025

Ahoi Captain auf der Berufsschau 2025.

FINANZKOMMENTAR ZUR JAHRESRECHNUNG 2025

Geschäftsjahr 2025 - Ungewöhnliches Jahr

Allgemein

Jahresrechnungsprüfung durch die BDO AG hat erfolgreich stattgefunden und der umfassende Bericht an den VR liegt vor.

Ebenso haben die Abschlussgespräche zur Prüfung mit der Revision und beiden Finanzkontrollen der Kantone BL und BS stattgefunden. Das Reporting-Package an den Kanton BS ist erstellt.

In einer Kurzfassung kann man folgende Einflüsse auf die Jahresrechnung der SRH 2025 nennen: stabile Erträge aus den Baurechtszinsen und Hafengebühren, Abnahme der Erträge aus der Fahrgast- und Kabinenschiffahrt sowie den übrigen Erträgen von zusammen rund 530 TCHF gegenüber 2024.

Gestiegene Aufwendungen haben das Jahresergebnis leicht negativ beeinflusst. Die Abschreibungen sind um TCHF 282 gestiegen und der Finanzerfolg hat durch den hohen Wert des Schweizer Franks, um TCHF 164 abgenommen.

Ertrag

Die Baurechtszinseinnahmen sind stabil geblieben und entsprechen den langjährigen Baurechtsverträgen.

Die Erträge aus den Hafengebühren haben sich über alle Kategorien gegenüber dem Vorjahr stabil gehalten.

Die Position «Übrige Erträge» enthält u.a. Einnahmen, welche Einmalcharakter haben (u.a. Weiterverrechnungen von Dienstleistungen oder Bauherrenleistungen der SRH an Dritte). Aufgrund dessen, dass es geringe bis keine Einflüsse durch Hoch- oder Niedrigwasser im Jahr 2025 gab, waren auch hier Ertragsrückgänge zu verzeichnen.

Aufwand

Der Betriebsaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um rund ein Prozent (+135 TCHF) zugenommen. Die Mehraufwendungen im Personalaufwand konnten durch andere Minderaufwendungen zum Teil kompensiert werden.

Die Abschreibungen haben gegenüber Vorjahr um 6.6 % zugenommen. Dies ist auf die erhöhte Investitionstätigkeit im Allgemeinen sowie auf die Abschlüsse von zwei grösseren Infrastrukturprojekten zurückzuführen.

Der Finanzerfolg hat aufgrund des tiefen EURO-Kurses um TCHF 164 abgenommen.

Ergebnis

Das Jahresergebnis liegt bei 6'052 TCHF und liegt rund 1'191 TCHF unter dem Vorjahr.

ERFOLGSRECHNUNG 2025

	Anmerkung im Anhang	2025 CHF	2024 CHF
Arealbewirtschaftung		16 213 029	16 326 316
Hafengebühren		3 605 837	3 571 900
Übrige betriebliche Erträge		4 309 406	4 839 345
Betriebsertrag		24 128 271	24 737 561
Personalaufwand	3	- 8 334 222	- 8 141 981
Reise- und Repräsentationsspesen		-154 771	-165 717
Verwaltungsrat		-75 000	-75 000
Infrastrukturaufwand		-1 521 649	-1 428 552
Fahrzeuge		-263 538	-320 698
Sachversicherungen und Schäden		-222 469	-319 086
Energie, Wasser, Entsorgung		-1 222 772	-1 224 912
Büromaterial, Drucksachen, Telefon, Porti		-111 071	-111 202
Beiträge an Organisationen		-114 674	-136 686
Informatik		-442 770	-461 207
Beratung und Entwicklung		-653 876	-554 436
Werbung und Kundenbetreuung		-182 220	-221 116
Übrige betriebliche Aufwendungen		-141 651	-144 660
Betriebsaufwand		-13 440 684	-13 305 252
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Finanzerfolg		10 687 587	11 432 309
Abschreibungen	2	- 4 552 952	- 4 271 823
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg		6 134 635	7 160 485
Finanzertrag		47 658	84 689
Finanzaufwand		-130 200	-2 548
Finanzerfolg		82 542	82 141
Betriebsergebnis		6 052 093	7 242 626
Jahresergebnis¹		6 052 093	7 242 626

¹ Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigerkantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1), vor Zuweisung an die gesetzliche Gewinnreserve.

BILANZ 2025

	Anmerkung im Anhang	2025 CHF	2024 CHF
AKTIVEN			
Flüssige Mittel		2 291 693	2 723 846
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	3 068 806	3 590 828
Übrige kurzfristige Forderungen	2	309 555	291 780
Aktive Rechnungsabgrenzungen		537 063	482 639
Umlaufvermögen		6 207 117	7 089 093
Beteiligungen	4	1 835 589	1 966 009
Darlehen gegenüber Beteiligungen		31 447 710	31 178 895
Sachanlagen	2	77 024 701	72 009 094
Anlagevermögen		110 308 000	105 153 998
Total Aktiven		116 515 117	112 243 092
PASSIVEN			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	4 025 671	5 866 027
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten		7 000 000	–
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2	4 764 652	4 834 931
Passive Rechnungsabgrenzungen		34 767	30 000
Rückstellungen	2	508 211	499 411
Kurzfristiges Fremdkapital		16 333 301	11 230 369
Dotationskapital		87 443 438	87 443 438
Gesetzliche Gewinnreserven		6 685 000	6 323 000
Gewinnvortrag		1 285	3 658
Jahresergebnis		6 052 093	7 242 626
Eigenkapital		100 181 816	101 012 723
Total Passiven		116 515 117	112 243 092

ERGEBNISVERWENDUNG 2025

	2025 CHF	2024 CHF
Gewinnvortrag Vorjahr	1 285	3 658
Jahresergebnis ¹	6 052 093	7 242 626
Bilanzgewinn	6 053 378	7 246 285
Vorschlag zur Verwendung des Jahresergebnisses		
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ²	303 000	362 000
Ausschüttung an die Kantone	5 753 000	6 883 000
Basel-Stadt (40 %)	2 301 200	2 753 200
Basel-Landschaft (60 %)	3 451 800	4 129 800
Vortrag auf neue Rechnung	-2 622	1 285

Flexible Baurechtsverzinsung für die den Schweizerischen Rheinhäfen seitens der Eigner Kantone BL und BS zur Nutzung überlassenen Flächen (gemäss Rheinhafen-Vertrag SGS 421.1). Gemäss Rheinhafen-Vertrag § 26, SGS 421.1.

GELDFLUSSRECHNUNG 2025

	2025 CHF	2024 CHF
Jahresgewinn	6 052 093	7 242 626
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	4 552 952	4 271 823
Bewertungsanpassung Beteiligung	130 420	0
Veränderung Rückstellungen	8 800	116 240
Veränderung Forderungen (inkl. Wertberichtigung)	522 021	-19 674
Veränderung kurzfristige Forderungen	-17 775	-235 980
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-54 424	-173 681
Veränderung Verbindlichkeiten	-1 840 356	2 609 087
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	-70 279	4 506 167
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	4 767	0
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	9 288 220	18 316 608
Netto-Investitionen in Sachanlagen	-8 517 907	-10 153 906
Netto-Investitionen in immaterielle Anlagen	-1 050 651	-1 247 963
Netto-Investitionen in Darlehen gegenüber Beteiligungen	-268 815	-755 135
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-9 837 374	-12 157 004
Flexible Baurechtsverzinsung an die Kantone	-6 883 000	-6 883 000
Aufnahme kurzfristige Bankdarlehen	7 000 000	-6 883 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	117 000	-6 883 000
Veränderung netto flüssige Mittel	-432 154	-723 395
Netto flüssige Mittel per 1. Januar	2 723 846	3 384 241
Netto flüssige Mittel per 31. Dezember	2 291 693	2 723 846
Veränderung netto flüssige Mittel	-432 154	-660 395

Netto: Anschaffung abzüglich Anlageverkäufe, da kaum Verkäufe stattfinden.

ANHANG

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 963 b) sowie unter Berücksichtigung des Staatsvertrages zu den Rheinhäfen vom 13./20. Juni 2006 – § 26 Verwendung des Jahresergebnisses – erstellt.

In der Jahresrechnung wurden die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Sachanlagen und immaterielle Anlagen:

Die Sachanlagen und immateriellen Anlagen werden indirekt und nach der linearen Methode abgeschrieben. Allfällige Sofortabschreibungen im steuerlich zulässigen Rahmen werden nach Ermessen des Verwaltungsrates vorgenommen.

2. Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

	31.12.25 CHF	31.12.24 CHF
FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	2 135 037	2 908 804
Gegenüber Beteiligungen	438 190	436 471
Gegenüber Nahestehenden	545 579	295 553
Wertberichtigungen	-50 000	-50 000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 068 806	3 590 828
ÜBRIGE KURZFRISTIGE FORDERUNGEN		
Gegenüber Dritten	309 555	291 780
Total kurzfristige Forderungen	309 555	291 780
SACHANLAGEN		
IMMATERIELLE WIRTSCHAFTSGÜTER		
Buchwert am Jahresanfang	2 076 123	1 369 929
Investitionen des Geschäftsjahres	585 496	617 164
Umbuchungen Aktivierungen aus Anlagen im Bau	465 155	630 799
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-628 607	-541 769
Immaterielle Wirtschaftsgüter am Jahresende	2 498 167	2 076 123
MOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	6 844 366	6 520 624
Investitionen des Geschäftsjahres	746 429	1 047 364
Umbuchungen Aktivierungen aus Anlagen im Bau	818 992	54 451
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-666 620	-778 073
Mobile Sachanlagen am Jahresende	7 743 167	6 844 366
ZUSAMMENSETZUNG		
Mobiliar, Büromaschinen, Informatik und Fahrzeuge	3 487 852	2 395 682
Schiffe und Boote	4 255 315	4 448 684
	7 743 167	6 844 366
	27 825 986	27 825 986

	31.12.25 CHF	31.12.24 CHF
IMMOBILE SACHANLAGEN		
Buchwert am Jahresanfang	42 106 985	41 607 327
Investitionen des Geschäftsjahres	1 792 711	1 367 666
Umbuchungen Aktivierungen aus Anlagen im Bau	7 597 425	2 083 973
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-3 257 724	-2 951 981
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	48 239 396	42 106 985
ZUSAMMENSETZUNG		
Liegenschaften	4 970 090	5 155 625
Quaianlagen	14 983 391	15 158 083
Kunstabauten	10 410 346	3 781 136
Strassen und Wege	5 726 256	5 938 206
Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen	12 149 313	12 073 935
	48.239.396	42 106 985
ANLAGEN IM BAU		
Buchwert am Jahresanfang	20 981 620	15 381 168
Investitionen des Geschäftsjahres	6 443 923	8 369 675
Umbuchungen Aktivierungen aus Anlagen im Bau	-8 881 572	-2 769 224
Immobilie Sachanlagen am Jahresende	18 543 971	20 981 620
TOTAL SACHANLAGEN	77 024 701	72 009 094
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
Gegenüber Dritten	3 299 424	3 294 504
Gegenüber Beteiligungen	726 247	2 571 522
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4 025 671	5 866 027
ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN		
Gegenüber Dritten	264 652	334 931
Gegenüber Beteiligungen	4 500 000	4 500 000
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	4 764 652	4 834 931
RÜCKSTELLUNGEN		
Ferien-/Überzeitguthaben	174 500	265 700
Übrige Rückstellungen	333 711	233 711
Total Rückstellungen	508 211	499 411

**3. Anzahl Mitarbeitende****BANDBREITE DER VOLLZEITSTELLEN IM JAHRESDURCHSCHNITT**

Vollzeitstellen	61	60
Auszubildende	9	9
Praktikanten/Studierende	1	1

4. Beteiligungen**FIRMA, RECHTSFORM UND SITZ**

	31.12.25		31.12.24	
	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %	Kapital- anteil in %	Stimm- anteil in %
Hafenbahn Schweiz AG, Birsfelden	100,00	100,00	100,00	100,00
RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil am Rhein GmbH	48,97	48,97	48,97	48,97

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben gegenüber der RheinPorts GmbH ein Gesellschafterdarlehen mit Rangrücktritt (§ 39 Abs. 1 Nr. 1 - 5 der deutschen Insolvenzordnung) gewährt.

5. Vorsorgeeinrichtungen der Schweizerischen Rheinhäfen

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks liegt per 31. Dezember 2025 bei 113,1 % (2024: 112,2 %). Die Performance 2025 liegt bei 4,5 % (2024: 7,6 %).

Per Stichtag betragen die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung CHF 127 231 (2024: CHF 97 175).

6. Eventualverbindlichkeiten

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit 30 % an der einfachen Gesellschaft "Löschwasserpumpwerk Auhafen in Muttenz" beteiligt. Dies stellt eine Eventualverpflichtung bezüglich der Solidarhaftung dar.

7. Nettoauflösung stiller Reserven

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine stillen Reserven aufgelöst.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Sind keine bekannt.

9. Vergütungen

		31.12.25 TCHF	31.12.24 TCHF
VERWALTUNGSRAT			
Name	Funktion		
Martina Gmür	Präsidentin	22	22
Kaspar Sutter	Vizepräsident	17	17
Thomi Jourdan	Mitglied	12	12
Petra Mösching	Mitglied	12	12
Andreas Büttiker	Mitglied	12	12
Gesamttotal		75	75

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidiums legen die beiden Regierungen BS und BL fest. Die Vergütungen beinhalten Sitzungsgelder in Höhe von 9 TCHF. Vizepräsident des Verwaltungsrates ist Regierungsrat Kaspar Sutter.

VERGÜTUNG DER GESCHÄFTSLEITUNG

Jahresvollzeitstellen 6,0 (Vorjahr 6,0 Jahresvollzeitstellen)	1 081	1 055
---	-------	-------

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder (GL) wird aufgrund des Personalgesetzes des Kantons Basel-Landschaft festgelegt. Die Saläre der GL haben keinen variablen Lohnbestandteil. Bei den SRH gibt es keine Spesenpauschale. Es sind keine Kinder- oder Familienzulagen enthalten.

HONORAR REVISIONSSTELLE

Revisionsdienstleistungen	21	20
---------------------------	----	----





Tel. +41 61 317 37 77
www.bdo.ch
basel@bdo.ch

BDO AG
Viaduktstrasse 42
4051 Basel

An den Verwaltungsrat der

Schweizerischen Rheinhäfen

Hafenstrasse 4
4127 Birsfelden

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung 2025

(umfassend die Zeitperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025)

30. April 2026

BDO AG, mit Hauptsitz in Zürich, ist die unabhängige, rechtlich selbstständige Schweizer Mitgliedsfirma des internationalen BDO Netzwerkes.



Tel. +41 61 317 37 77
www.bdo.ch
basel@bdo.ch

BDO AG
Viaduktstrasse 42
4051 Basel

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An den Verwaltungsrat der Schweizerischen Rheinhäfen, Birsfelden

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Rheinhäfen (die Gesellschaft) - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 55 bis 60) dem schweizerischen Gesetz und dem Staatsvertrag vom 20. Juni 2006 (Stand 1. Januar 2008).

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz sowie den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2024 endende Jahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 15. April 2025 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu dieser Jahresrechnung abgegeben hat.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Jahresbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung, und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und dem Staatsvertrag vom 20. Juni 2006 (Stand 1. Januar 2008) und

BDO AG, mit Hauptsitz in Zürich, ist die unabhängige, rechtlich selbstständige Schweizer Mitgliedsfirma des internationalen BDO Netzwerkes.



Tel. +41 61 317 37 77
www.bdo.ch
basel@bdo.ch

BDO AG
Vladuktstrasse 42
4051 Basel

für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit - sofern zutreffend - anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSuisse:
<https://expertsuisse.ch/revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestattetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Ergebnisverwendung dem Staatsvertrag vom 20. Juni 2006 (Stand 1. Januar 2008) entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 30. April 2026

BDO AG



Joseph Hammel

Leitender Revisor
Zugelassener Revisionsexperte



Tanja Ferro

Zugelassene Revisionsexpertin



ORGANE



Alle Personen des
Verwaltungsrats online

VERWALTUNGSRAT

Martina Gmür, Präsidentin

Kaspar Sutter, Vizepräsident, Vertreter des Kantons Basel-Stadt

Thomi Jourdan, Mitglied, Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

Andreas Büttiker, Mitglied

Petra Mösching, Mitglied

Alexandra Mungenast, Sekretär

REVISIONSSTELLE

BDO AG, Basel

GESCHÄFTSLEITUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor

Martin Nusser, Stv. Direktor, Leiter Finanzen, Personal und Services

Roland Blessinger, Leiter Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement

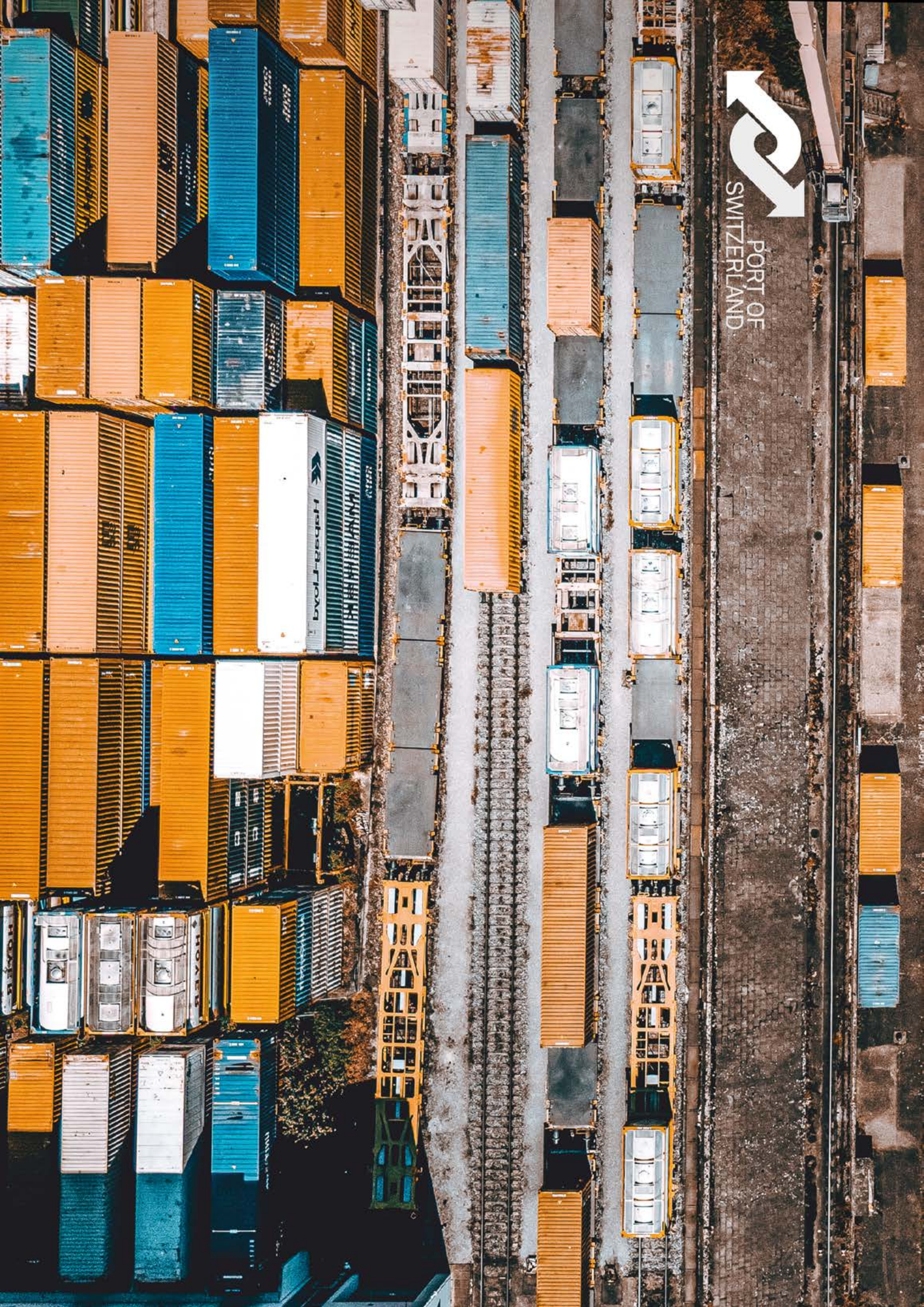
Daniel Kofmel, Leiter Schifffahrt und Hafenbetrieb

Alexandra Mungenast, Leiterin Recht und Entwicklung

Daniel Hoefler, Leiter Areale, Infrastrukturen und Hafentbahn



Verwaltungsrat v. l. n. r.: Andreas Büttiker, Thomi Jourdan, Martina Gmür, Kaspar Sutter, Petra Mösching



PORT OF
SWITZERLAND