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

An den Landrat

2025/186

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

Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2024 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag

Partnerschaftliches Geschäft

vom 15. August 2025

1 Die IGPK Rheinhäfen

1.1 Zusammensetzung der Kommission

BL (ordentliche Mitglieder)	BS
Alain Bai Roger Boerlin (Präsident bis 26.5.2025) Peter Hartmann Martin Karrer (Vizepräsident ab 26.5.2025) Pascal Ryf	Tim Cuénod (seit 19.3.2025) Olivier Battaglia (Vizepräsident bis bzw. Präsident ab 26.5.2025) Andrea Elisabeth Knellwolf (seit 19.3.2025) Niggi Rechsteiner (seit 19.3.2025) Jérôme Thiriet

1.2 Arbeitsweise der Kommission

Die Interparlamentarische Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen) hat den Jahresbericht 2024 der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) an zwei Sitzungen beraten. Am 26. Mai 2025 liess sie sich von SRH-Direktor Florian Röthlingshöfer und von Martin Nusser, stellvertretender Direktor und Leiter Finanzen, Personal und Services, über die wichtigsten Entwicklungen im Berichtsjahr wie auch über die aktuellen Projekte informieren. Auch SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür sowie die beiden Regierungs- und Verwaltungsräte Thomi Jourdan (BL) und Kaspar Sutter (BS) nahmen an dieser Sitzung teil – sie brachten die strategische respektive politische Sicht auf die Thematik ein. Eine zweite Sitzung fand am 20. Juni 2025 im Beisein von Florian Röthlingshöfer und Martin Nusser statt. Die SRH hatten vorgängig zu dieser Sitzung einen Katalog mit ergänzenden Fragen aus der Kommission beantwortet.

Turnusgemäss übernahm mit Olivier Battaglia nach vier Jahren wieder ein baselstädtisches IGPK-Mitglied das Präsidium, während die Baselbieter Delegation mit Martin Karrer das Vizepräsidium stellt.

2 Geschäftsjahr 2024 der Schweizerischen Rheinhäfen

2.1 Die wichtigsten Entwicklungen im Überblick

Mit 5,39 Mio. Tonnen Schiffsumschlag haben die SRH im Jahr 2024 die Marke von 5 Mio. Tonnen deutlich übertroffen. Im Vorjahr wurden 4,97 Mio. Tonnen umgeschlagen. Das Umschlagsplus lag somit im Jahresvergleich bei 8,3 %. Wegen eines Systemwechsels bei der Datenerhebung, so schreiben die SRH, seien die aktuellen Zahlen aber «nicht direkt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar».

Insbesondere die Mineralölprodukte mit 2,64 Mio. Tonnen trugen zum guten Umschlagsergebnis bei, heisst es. Der Gesamtumschlag bei den Mineralölprodukten nahm über das ganze Jahr betrachtet um 6,8 % zu. Die Gütergruppe Steine und Erden als zweitgrösste Position legte mit 578 424 Tonnen leicht zu (+2,3 %). Auch die Recyclingmaterialien mit 530 145 Tonnen stützten den Umschlag und zeigten eine deutliche Steigerung (+23 %).

Im Containerbereich, so schreiben die SRH, erreichten die Rheinhafenterminals 2024 einen schiffseitigen Umschlag von 100 032 TEU. Während die Umschläge von Vollcontainern um 5 % auf 80 190 TEU stiegen, sank der Umschlag von Leercontainern um 39 % auf 19 842 TEU – letzteres aufgrund reduzierter Terminalkapazitäten wegen laufender Erneuerungsmassnahmen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies insgesamt einem Minus von 8 % beim wasserseitigen Umschlag. Die Containerumschläge auf die Bahn verdoppelten sich hingegen. Insgesamt (Schiff und Bahn) wurden somit gegenüber dem Vorjahr 6,6 % mehr Container umgeschlagen (133 160 TEU).

Mit Blick auf die einzelnen Hafenstandorte ergibt sich in allen drei Arealen ein Plus beim Umschlag. Am stärksten war das Wachstum mit 14,4 % im Hafen Birsfelden, aber auch der Auhafen Muttenz und der Hafen Kleinhüningen trugen im 2024 mit 4,6 % resp. 5,1% zum gestiegenen Umschlag bei.

Die Personenschifffahrt verzeichnete mit 1128 Ankünften und 413 Liegetagen (2023: 1256 bzw. 425) ein insgesamt stabiles Ergebnis.

Der Jahresbericht listet ausserdem verschiedene Bauprojekte (u. a. Projekt für eine neue Hafenzentrale) oder die Fortschritte beim Rhine Ports Information System (RPIS) auf. Grossen Raum nimmt auch das Thema Green Port ein: Der Hafen will bis 2030 eine «vollständige Reduktion der CO_2-Emissionen» erreichen – und er publiziert erstmals eine Treibhausgasbilanz. Ein Thema ist im Jahresbericht last but not least der Besuch des Ständerats und einer Delegation des Bundesrats im September 2024.

2.2 Eckwerte der Jahresrechnung

Bei einem Betriebsertrag von rund CHF 24,7 Mio. und einem Aufwand von CHF rund 13,3 Mio. resultiert vor Abschreibungen und Finanzerfolg ein Betriebsergebnis von rund CHF 11,4 Mio. sowie schliesslich ein Jahrergebnis in der Höhe von etwas mehr als CHF 7,2 Mio.; dies entspricht einem Plus von CHF 75 000. Die Zahlen für 2024 liegen insgesamt relativ nahe bei jenen des Vorjahres. Die Investitionen beliefen sich auf CHF 11,4 Mio. Die Ausschüttung an die Trägerkantone liegt bei knapp CHF 6,9 Mio. Basel-Landschaft partizipiert mit rund CHF 4,1 Mio. (60 %), Basel-Stadt mit CHF rund 2,7 Mio. (40 %).

In den Vorlagen der beiden Regierungsräte heisst es übereinstimmend, «dass die SRH die strategischen und wirtschaftlichen Ziele erreicht haben».

3 Beratungen der IGPK Rheinhäfen

Die Kommission konnte feststellen, dass verschiedene Projekte, welche die SRH ihr bereits früher vorgestellt hatte, zeitgerecht umgesetzt werden konnten bzw. auf Kurs sind, etwa das Rhineports Information System als verbindlicher Kommunikationskanal zwischen der Schifffahrt und den SRH (und bald auch

dem Zoll), das Schulungszentrum in Birsfelden, die Verlegung der Hafenbahn in Kleinhüningen oder die neue Revierzentrale. Die Kommission teilte mittelbar die Einschätzung der Hafenbetreiberin, wonach 2024 ein «normales» Jahr war – also ein Jahr ohne Pandemien, ausgeprägte Hoch- oder Tiefwasser und ohne Hafenfest, so die Formulierung der SRH-Vertretung. Insofern gaben verschiedene laufende Projekte mehr Anlass zu Nachfragen und Diskussionen als die Jahresberichterstattung.

Das per 2026 in Kraft tretende Gütertransportgesetz des Bundes sieht neu auch die «Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein» vor. Unter bestimmten Bedingungen werden damit die Abgeltung ungedeckter Kosten für die national bedeutsame Infrastruktur des Hafens und entsprechende Investitionsbeiträge durch den Bund möglich. Dies wird die beiden Trägerkantone entlasten, welche die Hafenanlagen bisher de facto quersubventionieren. Die Kommission fragte nach den Vorbereitungen für eine entsprechende Leistungsvereinbarung der Standortkantone sowie der Betreiberin der Hafeninfrastruktur, also den SRH, mit dem Bund. Die Rheinhäfen wollen sich künftig stärker in Sparten organisieren, um das Engagement des Bundes passgenau zu ermöglichen. Konkret betrifft dies eine neue Organisationform, welche sich in die Bereiche Behörde, Dienstleistungen, Obergesellschaft und Infrastruktur gliedern dürfte. Letztere soll die Hafenanlagen (Quais, Strassen, Leitungen, SRH-Schiffe etc.) umfassen. Die Investitionsplanung wurde im Hinblick auf die kommende Bundesbeteiligung überprüft, hiess es; das grösste Vorhaben – das Hafenbecken 3 – sei aber bereits mit diesem verhandelt. Informelle Kontakte mit dem Bund hätten bereits stattgefunden, wurde weiter gesagt. Die erste Leistungsvereinbarung soll per 2029 wirksam werden.

Unter dem Vorzeichen einer Bundesbeteiligung am Hafen wurde auch eine Anpassung des Staatsvertrags (SGS 421.1 bzw. 955.400) zwischen den beiden Trägerkantonen an die Hand genommen. Vorgesehen sind in diesem Kontext auch Anpassungen an den Flächen der Häfen in Basel und Birsfelden, was einerseits die gewünschte Stadtentwicklung (West- und Klybeckquai/Basel, Sternenfeldstrasse/Birsfelden) ermöglichen und andererseits gewisse Gebiete mit Hafennutzung in den formalen Hafenperimeter integrieren soll. Aus der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass eine Beendigung von Hafennutzungen zeitlich mit wertschöpfenden Anschlusslösungen gekoppelt sein sollte bzw. eine zeitlich begrenzte Weiterführung dieser Tätigkeiten einer Brache oder Zwischennutzung vorzuziehen sei. Die Basler Diskussion zur weiteren Stadtentwicklung – hierzu ist auch eine Initiative pendent – sei noch nicht abschliessend geführt, hiess es dazu; es sei aber von grundlegender Bedeutung, dass der Hafen seine Funktion wahrnehmen könne, dies auch an neuen Örtlichkeiten.

Im Kontext zu dieser Thematik erklärte die SRH-Vertretung zum Hafenbecken 3, dass sie einen zeitnahen Entscheid des Bundesverwaltungs- oder dann in einem nächsten Schritt des Bundesgerichts zu den hängigen Beschwerden wünsche, damit diese Erweiterung der Umschlagsmöglichkeiten schliesslich realisiert werden kann. Die Bedingungen für den Bau sind für die SRH gegeben (Standortgebundenheit, übergeordnetes nationales Interesse). Zugleich laufen weiterhin Verhandlungen mit den Naturschutzorganisationen, die Beschwerde geführt haben. Dabei werde auch versucht, mögliche Ausgleichsflächen von verschiedenen grossen Staatsbetrieben zu poolen, um nicht jedes neue Projekt isoliert betrachten zu müssen. Die Planungen für das Hafenbecken 3 selber ruhen aber im Moment, soweit es nicht um die Abstimmung von Schnittstellen mit anderen Projekten wie der Hafenbahn geht. Dass die SRH für die Anliegen des Naturschutzes offen sind und pragmatische Lösungen ermöglichen, zeigte das Beispiel eines Kommissionsmitglieds auf, das sich für Anpassungen bei der Erstellung eines Zauns zwischen dem Bermenweg in Birsfelden und den dortigen Bahnanlagen stark gemacht hatte: Dieser Zaun wird nunmehr wo möglich so errichtet, das die Böschung mit ihrer teils seltenen Vegetation weiterhin zugänglich ist und gut gepflegt werden kann.

Diskutiert wurden neuerlich auch die Bestrebungen der SRH, den Umschlag und die Nutzung von grünem Treibstoff im Hafen zu etablieren. Die SRH sind diesbezüglich in verschiedene Netzwerke eingebunden, etwa den H2-Hub der Handelskammer beider Basel. Damit zusammenhängend wurde auch das Thema eines Reservekraftwerks besprochen – dies nachdem der Bund einem entsprechenden Axpo-Projekt im Auhafen den Zuschlag erteilt hat. Es soll zwingend mit grünem Treibstoff betrieben werden und somit als Katalysator für die entsprechenden Energieträger im Hafen wirken. Auch wenn viele Fragen noch offen sind, wurde der Weg, den die SRH einschlagen, wiederum ein Stück weit sichtbarer. Diskutiert wurden auch das verfahrensrechtliche Prozedere bzw. mögliche Hürden für das Projekt des Reservekraftwerks, das im Winter 2029/2030 in Betrieb gehen soll.

Weiter zeigten sich die SRH auf Nachfrage aus der Kommission wenig erfreut über den Mitte Mai 2025 kommunizierten Entscheid von SBB Cargo, starke Einschnitte am Netz des Kombinierten Verkehrs vorzunehmen. Dass vorab keine Gespräche mit den SRH oder der Hafenwirtschaft stattgefunden hätten, sei bedauerlich. Der in Basel tangierte Wolf-Terminal werde aber zum grösseren Teil von einer privaten Firma betrieben. Die Hafenwirtschaft arbeite zudem bereits an weiteren Lösungen, wurde gesagt. Zugleich werde von verschiedenen Seiten Druck auf den SBB-Konzern aufgebaut. Zumindest die ersten Erfahrungen mit dem neuen Gütertransportgesetz, welches neue Verladerbeiträge kennen werde, sollten abgewartet werden, wurde betont. Die Diskussion zeigte, dass die SRH substanzielle Verluste fürchten respektive zu vermeiden suchen. Gefragt ist in diesem Zusammenhang namentlich die nationale Politik.

Aus der Kommission wurden auch verschiedene generelle bzw. vertiefende Fragen eingebracht, welche Themen wie das interne Kontrollsystem (IKS), das Risikomanagement, die Effizienzanalysen oder die Kommunikation betreffen. Die SRH lieferten hierzu teils ausführliche Antworten, welche die Arbeitsweise in diesen Feldern darlegen. Dabei wurden namentlich die Regeln im Umgang mit den Finanzprozessen und der IT beleuchtet, welche Unregelmässigkeiten minimieren bzw. einen sicheren Betrieb garantieren sollen. Dargestellt wurde beispielsweise auch, wie die SRH darauf hinarbeiten, dass ihre Mitarbeitenden ihre behördlichen Funktionen sachgerecht wahrnehmen können (Schifffahrtspolizei, Lotsendienste). Dies betrifft verschiedene Elemente, die von der frühzeitigen Rekrutierung bis zu einer qualitativ hochstehenden Ausbildung reichen. Die SRH zeigten auch auf, wie sie ihr Angebot kundenfreundlich und dienstleistungsorientiert zu organisieren bestrebt sind, etwa durch Anstrengungen, den Binnenschiffen mehr Planungssicherheit in den Seehäfen wie Rotterdam zu verschaffen.

Aus aktuellem Anlass wurde auch das plötzliche Ausbleiben von Fahrgastschiffen angesprochen, was neuen bzw. strengeren Visa-Kontrollen bei Mitarbeitenden aus Drittstaaten geschuldet ist. Die Kommission zeigte sich irritiert über die Vollzugsänderung, welche namhafte Stornierungen und für alle Seiten – die Anbieter der Schiffsreisen, das nachgelagerte Tourismusgewerbe und auch die SRH – grossen wirtschaftlichen Schaden hervorgerufen hat. Die Kommissionsmitglieder fragten auch nach möglichen Lösungsansätzen. Die Gesetzeslage habe sich nicht geändert – und die Visa für die Drittstaatenangehörigen würden nur zur Arbeit auf den entsprechenden Schiffen, nicht aber auf dem Schweizer Arbeitsmarkt berechtigen. Eine schnelle Anpassung der Regelungen im Sinne der Betreiber der Schiffe, so die Hoffnung, könnte die Saison noch retten. Entsprechende Gespräche mit dem Bund stehen an, so der Stand im Juni. Die Kommission wird die Folgen für die SRH-Rechnung im kommenden Jahr beurteilen können.

Vorgestellt wurde schliesslich auch das bereits angesprochene Ausbildungszentrum in Birsfelden, das mit einem Schifffahrtssimulator ausgerüstet ist, der auch der Abnahme von praktischen Prüfungen dient (namentlich Streckenkunde Durchfahrt Basel). Im Rahmen ihrer zweiten Sitzung konnte die Kommission dort auch einen Augenschein nehmen.

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 2024 Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission hat den vorliegenden Bericht nach einer vorgängigen Konsultationsphase per 5.8.2025 genehmigt und zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet.

15.8.2025

IGPK Rheinhäfen

Olivier Battaglia	Martin Karrer
Präsident	Vizepräsident

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

Unveränderter Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Schweizerische Rheinhäfen (SRH) – Jahresbericht und Jahresrechnung 2024

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Jahresbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz 2024 der SRH werden zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Partnerkanton.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: