



Bild links: Das Gelände des Flugplatzes Sternfeld, aufgenommen 1937, heute Standort des Birsefelderhafens.



Bild rechts: Luftaufnahme des Auhafens Muttenz von 1962.

Das Baselbiet feiert fünfzigjähriges Bestehen seiner Rheinhäfen

## Am Anfang stand Kohle aus Hitlers Reich

Am 19. März 1941, mitten im 2. Weltkrieg, legte das erste Schiff im Birsefelder Rheinhafen an und eröffnete damit den Schiffsverkehr zu den neuerrichteten Baselbieter Hafenanlagen. Heuer wird das 50-Jahr-Jubiläum des Hafens Birsefelder/Au gefeiert. Für die NoZ Anlass genug, einen Blick in die Geschichte dieser Anlagen zu werfen, um dann im Zeitrafftempo in die unberechenbare Zukunft zu schwenken.

*Birsefelder/Au. Es war der 19. März 1941, als die MS «Express 105» im Birsefelder Rheinhafen anlegte und ihre Fracht von 250 Tonnen Kohle löschte. Offiziell wurde damit ein weiteres Stück des Rheins der internationalen Schifffahrt übergeben.*

Der damalige Augenblick weckte bei den Anwesenden gemischte Gefühle: Während in ganz Europa Heerscharen von Männern einander umbrachten und ganze Industriekomplexe in Schutt und Asche gebombt wurden, feierten im Baselbieter Regierungsräte, Vertreter der Wirtschaft und die Bevölkerung die Eröffnung des neuen Hafens. Und nicht genug damit: Die MS «Express 105», ein Schiff des deutschen Haniel-Konzerns, brachte in ihren Laderäumen 250 Tonnen Kohle aus dem Ruhrgebiet; ein Geschäft mit Hitlers Deutschland also. Wie stark die im Baselbieter Hafen niedergelassenen Firmen während des zweiten Weltkrieges mit deutschen Unternehmen Handel trieben, ist aus

den heute zugänglichen Quellen nicht ersichtlich.

Dem Verfasser des ersten Geschäftsberichtes 1942 war die Schwierigkeiten des Handels mit dem unberechenbaren Nachbarn bewusst. Beinahe beschwörend schrieb er in der Einleitung: «Unsere Hafenanlagen sind nicht für den Krieg, sondern für den Frieden gebaut.» Und hoffnungsvoll fügte er an: «Möge ein göttliches Geschick diesen ersehnten Frieden bald bringen (...), dann werden die basellandschaftlichen Hafenanlagen die ihnen zugedachte Aufgabe zum Segen unserer engeren Heimat (...) besser erfüllen können.»

Der Krieg der Völker zur damaligen Zeit beeinträchtigte aber das Aufblühen der Rheinschifffahrt. Und als 1944 die Alliierten das Stauwehr bei Markt zerstörten, brach die Rheinschifffahrt in unsere Region völlig zusammen.

### Zäher Beginn der Schifffahrt

Bevor der Hafen von Birsefelder/Au aber überhaupt gebaut werden konnte, mussten noch eine ganze Reihe politischer Entscheidungen getroffen werden. Unabhängig vom Bau des Baselbieter Hafens unterzeichneten 1868 Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preussen die Mannheimer Akte. In ihr wurde festgehalten, dass die Schiffe aller Nationen auf dem Rhein verkehren dürften und jedes politische Hindernis dafür ausgeräumt werden müsse.

Basel war damals der zwangsläufige Endpunkt der Rheinschifffahrt, da die 1226 gebaute Rheinbrücke als Riegel aus Holz und Stein den Weg versperrte.

Trotzdem wollte die Rheinschifffahrt nicht bis Basel vordringen. Erste Versuche im 19. Jahrhundert scheiterten kläglich. Erst als Rudolf Gelpke 1902 in einer Kampfschrift den Ausbau des Flusses für die Schifffahrt bis Basel forderte, kam wieder Bewegung auf den Rhein. Auf Betreiben des Technikers Gelpke bestellte das Basler Gaswerk 300 Tonnen Kohle, welche auf dem Rhein 1904 unter Böllerschüssen in Basel ankamen. Dieses Ereignis stellte den Anschluss der Schweiz an die internationale Rheinschifffahrt her.

Der unermüdete Gelpke, ein vehementer Verfechter der Nutzung des Rheins als Transportstrasse, gründete 1904 den Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein und zeichnete gleich selber die Pläne für den ersten Hafen in Basel, welcher von 1906 bis 1911 am untersten Ende des St. Johann-Rheinwegs gebaut wurde.

Doch dem Techniker war dies nicht genug. Wegen der bescheidenen Platzverhältnisse in Basel machte er sich auf die Suche nach einem weiteren Standort für einen Hafen und ward fündig: Entlang des Rheins, an der Grenze zwischen Birsefelder und Muttenz (Au), so ein Gutachten Gelpkes, müsse eine zweite Hafenanlage gebaut werden. Die Idee blieb nicht

ungehört. Der Baselbieter Landrat beantragte 1918 die Kantonbank mit dem Kauf des Landes, welches Gelpke in seinem Gutachten vorgeschlagen hatte.

Elf Jahre lang geschah wieder nichts. Erst als 1929 die Weltwirtschaftskrise auch dem Baselbiet zügig Tausende von Arbeitslosen bescherte, nahmen die involvierten Stellen die Idee des Hafens wieder auf. Die Verantwortlichen erkannten nämlich – wie auch in Basel-Stadt – dass der Bau von Umschlagsanlagen als Arbeitsbeschäftigungsprogramm gestaltet werden kann, um so die Entlassenen von der Strasse und den Arbeitsämtern wegzubekommen.

### Das Volk sagt ja

Am 6. Dezember 1936 war es schliesslich soweit. Der Bevölkerung von Baselland konnte das Projekt für den Hafenbau auf Birsefelder und Muttenzer-Gebiet vorgelegt werden. Mit 93 Prozent Ja-Stimmen befürworteten die Baselbieter das Vorhaben und der Hafen konnte am 19. März 1941 eröffnet werden. Bedenken aus Naturschutzgründen, welche damals schon gegen das Projekt angeführt wurden, fanden offenbar wenig Wiederhall in der Bevölkerung.

Bis Anfang der fünfziger Jahre wollte der erhoffte Boom auf dem Gelände aber nicht einsetzen. Die Umschlagsmengen kletterten in den ersten neun Jahren nur von 43 000 Tonnen auf 619 000 Tonnen. Als Grund dafür wird in der Broschüre «Strom und See» der teilweise noch ungebändigte Rhein genannt, der den Schiffen etliche Probleme aufgab, sowie extreme Dürreperioden in den Jahren 1947 und 1949, welche zu Niedrigwasser führten und so die Schifffahrt stark beeinträchtigten.

Wie überall in Europa begann nach 1950 die Wirtschaft auch in der Schweiz zu blühen – was sich im Hafen konkret auf die umgeschlagenen Frachtmengen auswirkte. 1955 wurde die Millionen-Tonnen-Grenze im Bergverkehr (Rotterdam-Basel) überschritten und – beinahe vernachlässigbar – rund 62 000 Tonnen im Talverkehr in Birsefelder/Au eingeladen. Von 1955 bis 1977, dem absoluten Rekordjahr in der Geschichte des Hafens, kletterte die Zahl auf über 5,5 Millionen Tonnen im Tal- und Bergverkehr. Seither hat sich die umgeschlagene Menge etwas tiefer eingependelt; jedoch ist sie je nach Weltlage grossen Schwankungen unterworfen.

Für manche Zeitgenossen und -genossinnen mag die Rheinschifffahrt nostalgische Züge haben. Doch Hans Peter Bichsel, Leiter der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft, verweist auf den hohen volkswirtschaftlichen Wert des Hafenbetriebes und wartet mit harten Zahlen auf: Rund vierzig Prozent des nationalen Treibstoffverbrauchs wird in den Baselbie-

## Gewappnet gegen Terror

-nis. Als am 17. Januar 1991 die ersten Angriffe der Alliierten auf den Irak erfolgten, gab Hans Peter Bichsel am darauffolgenden Tag seinen Leuten und den Firmen die Anweisung, erhöhte Wachsamkeit walten zu lassen. Im Klartext: Der ganze Hafen müsse über die Nacht beleuchtet sein. Angestellte der Firmen hätten tagaus tagein auf dem Gelände zu patrouillieren. Die Polizei wurde anvisiert, vermehrte Kontrollen im Hafengebiet durchzuführen. Bichsels Mitarbeiter machten sich daran, Abschrankungen, Stacheldrahtverhaue, und riesige Container bereitzustellen; um im Falle realer Terrorgefahr den Hafen hermetisch abriegeln zu können.

Die ganzen Abklärungen haben laut Bichsel ergeben, dass nach den vielen Jahren der Ruhe etliche Sicherungsmassnahmen nicht mehr so gut funktionierten. So sollen beispielsweise Tore über die Nacht offengeblieben sein, obwohl sie laut Weisungen eigentlich hätten verschlossen sein müssen.

ter Häfen gelöscht. Der jährliche Reingewinn durch den Betrieb in der Höhe von 4 Millionen Franken wandert in die Kasse des Kantons.

Die Rheinschifffahrt als «nostalgisch» zu bezeichnen, sei aber auch aus umweltschützerischen Gründen abzulehnen, erklärt Bichsel weiter. Kein Transport sei umweltfreundlicher als der auf dem Rhein. Im Verhältnis zur beförderten Fracht auf einem Schiff schneide der Transport per Lastwagen um ein Vielfaches negativer ab. Das Schiff benötige weniger Treibstoff und verschandle die Umwelt weniger, da es keine teuren Strassen benötige.

Gegen diese positive Einschätzung spricht allerdings eine Studie aus dem Jahre 1985. In ihr schreiben die Verfasser, dass auf dem Gebiet des Birsefelderhafens vermehrt Gewerbebetriebe angesiedelt werden sollten, die unabhängig von der Schifffahrt ihren Geschäften nachgehen könnten. Damit könne die einseitige Abhängigkeit von den Treibstoffen abgebaut werden, schreiben die Verfasser weiter, weil der Hafen so nicht mehr den starken Schwankungen auf dem politischen Weltparkett unterworfen wäre. Denn jedes Mal, wenn irgendwo auf der Welt der Streit um Öl die Politik bestimme, spürten dies die Rheinhäfen sofort. Die Richtigkeit dieser These beweist die Geschichte: Während der Suez-Krise 1956, 1973 als sich das Erdöl wegen des arabischen Boykotts gegen den Westen verknappte und in jüngster Vergangenheit, als sich am Golf die Irakis mit den Alliierten einen blutigen Krieg lieferten, sanken die Umschlagsmengen in den beiden Baselbieter Rheinhäfen massiv.

Massimo Agostinis

## «Wir sitzen auf einer Zeitbombe»

In einem kurzen Gespräch mit der NoZ erläutert der Leiter der Baselbieter Häfen, Hans Peter Bichsel, die Anstrengungen des Hafens im Umweltschutz sowie bestehende Schwächen.

*In ihrer Festbroschüre schreiben Sie, dass Umweltschutz und Sicherheit im Hafen in den letzten Jahren stark an Bedeutung zugenommen hätten. Heisst das, die nähere Nachbarschaft sass während Jahren auf einer Zeitbombe?*

**Bichsel:** In der Nähe einer solchen Anlage lebt man immer auf einer Zeitbombe. Jeden Moment könnte etwas passieren. Dadurch, dass wir das aber wissen, können wir geeignete Massnahmen treffen, um dieses Risiko so weit als möglich zu reduzieren. Das ist auch der Grund, weshalb in den letzten fünfzig Jahren nichts Grösseres geschehen ist. Zudem hat der Sandoz-Brand vieles ausgelöst. Beispielsweise forderten wir immer Stellen für einen Sicherheitsdienst. Lange Zeit wurde dies

auf die lange Bank geschoben. Nach dem Brand von Schweizerhalle aber wurden uns sofort zwei Stellen bewilligt. Im weiteren mussten wir eine Risikoanalyse für den Hafen erstellen. Es wurde festgestellt, dass rund 90 Prozent der Gefahrgüter in den Baselbieter Rheinhäfen gelagert sind und dass zum Teil noch erhebliche Mängel bestehen. Nachträglich muss ich sagen, dass wir Glück hatten, dass der Unfall bei Sandoz hier passierte. Dadurch wurden die massgebenden Stellen auf das hiesige Risikopotential aufmerksam.

*Welche Mängel sind im Hafen festgestellt worden?*

Zum Beispiel haben die Verfasser der Risikoanalyse festgestellt, dass Tanklager im Rheinhafen Au zu nahe aneinander liegen. Im Brandfall wäre es der Feuerwehr kaum möglich, dort zu löschen. Zweiter Schwachpunkt ist die ungenügende Wasserversorgung im Falle eines Brandfalles. Wir wussten dies zwar schon lange, haben aber nichts unternommen, um diesen Mangel zu

beheben, weil wir dachten, bei uns könnte nichts passieren.

*Sind schon Massnahmen ergriffen worden, um diese Gefahren zu vermindern?*

Als erstes haben wir genügend Wasserleitungen gebaut. Zudem werden in absehbarer Zeit sogenannte Monitore gebaut. Das sind Wasser- oder Schaumwerfer, die ferngesteuert werden, so dass die Feuerwehr überhaupt in die Nähe eines Brandherdes gelangen kann. Es ist auch geplant, dass Frühwarnsysteme installiert werden, die selber einen Brandherd erkennen und sofort mit Löschen beginnen.

*Die Umgebung beklagt sich immer über Benzinstank. Was wird dagegen unternommen?*

Bis ins Jahr 1994 müssen alle Tanklager mit einer Gaspendelanlage ausgestattet sein. Diese bewirken, dass die flüchtigen Dämpfe nur noch in ganz geringen Mengen entweichen können. Dadurch sollten die Emissionen aus dem Hafen massiv reduziert werden können.