

Basellands Tor zur weiten Welt

50 Jahre Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Am 19. März 1991 waren es genau fünfzig Jahre, seit der Kanton Basel-Landschaft seine eigenen Hafenanlagen in Betrieb nehmen konnte. Der runde Geburtstag der Stromhäfen Birsfelden und Au-Muttenz wurde mit einer ganzen Reihe von Veranstaltungen gefeiert. Dabei wurde – wie bei solchen Anlässen üblich – nicht nur Rückschau gehalten, sondern auch eine Standortbestimmung vorgenommen und ein Blick in die Zukunft gerichtet.

Basellands Weg zu eigenen Hafeneinrichtungen

Seit vielen Jahrhunderten dient der Rhein als Transportweg. Dass die römische Handelsstadt Augusta Raurica an der Ergolz- und Mündung einen Handelshafen hatte, ist anzunehmen. Reger Flussverkehr herrschte nachweislich während des ganzen Mittelalters und in der Neuzeit.¹ Ein neues Zeitalter in der Rheinschifffahrt begann am 28. Juli 1832, als das Dampfboot «Stadt Frankfurt» nach abenteuerlicher Fahrt auf dem damals noch unregulierten Fluss in Basel eintraf. Der sich in der Folge entwickelnde Dampfschiffverkehr war bescheiden und dauerte nur bis 1834. Den Transport von Gütern und Personen übernahm nun zunehmend die Eisenbahn. Lediglich Flösser nutzten auch noch in den folgenden Jahrzehnten den Rheinstrom.

Bewegung kam wieder auf den Rhein, als der in Tecknau heimatberechtigte ETH-Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940)² im Jahre 1902 in einer Kampfschrift den Anschluss der Schweiz an die internationale Binnenschifffahrt forderte. Nach mehreren selbst finanzierten Vermessungsfahrten veranlasste Gelpke 1904 das Basler Gaswerk, 300 Tonnen Ruhrkohle zu kaufen und die Lieferung per Schiff zu verlangen. Begrüsst von Böllerschüssen und unter Glock-

kengeläute traf am 2. Juni 1904 der erste beladene Schleppzug in Basel ein.

Der initiative Gelpke, der sich auch als Basler Politiker (Grossrat und Nationalrat) einen Namen machte, gründete noch im gleichen Jahr den «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein». Zudem zeichnete er Pläne für die erste Umschlagsanlage am untersten Ende des St. Johann-Rheinweges. Dort entstand zwischen 1906 und 1911 der erste moderne Basler Rheinhafen.

Zu den Leistungen des «Vaters der schweizerischen Rheinschifffahrt» gehört auch das Gutachten von 1910, worin er das Sternenfeld bei Birsfelden als möglichen Standort für eine neue Hafenanlage in Erwägung zog.

Gelpkes Idee blieb im Kanton Basel-Landschaft nicht unbeachtet. So beauftragte im Jahre 1918 das Parlament die Kantonbank, als Treuhänderin des Kantons, grössere Parzellen auf dem Sternenfeld und in der Au zu erwerben; dies als vorsorgliche Massnahme für den Bau eines Kraftwerkes und eines eventuellen Rheinhafens. Kurz danach legte Ingenieur Oskar Bosshardt eine Projektstudie zu diesen Vorhaben vor; sie sah sowohl auf dem Sternenfeld als auch in der Au grosszügige Hafenbecken vor. Nach Beginn der Weltwirtschaftskrise wurde in Baselland die Erstellung von eigenen Hafenanlagen erneut diskutiert – diesmal auch als Mittel der Arbeitsbeschaffung. 1932 wurde Ingenieur Bosshardt beauftragt, einen Stromhafen zu projektieren. Diese Arbeiten waren 1936 so weit fortgeschritten, dass der Kanton beim Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an den als Notstandsprojekt vorgesehenen Hafenbau einreichen konnte.

Im gleichen Jahr wurden auch die gesetzlichen



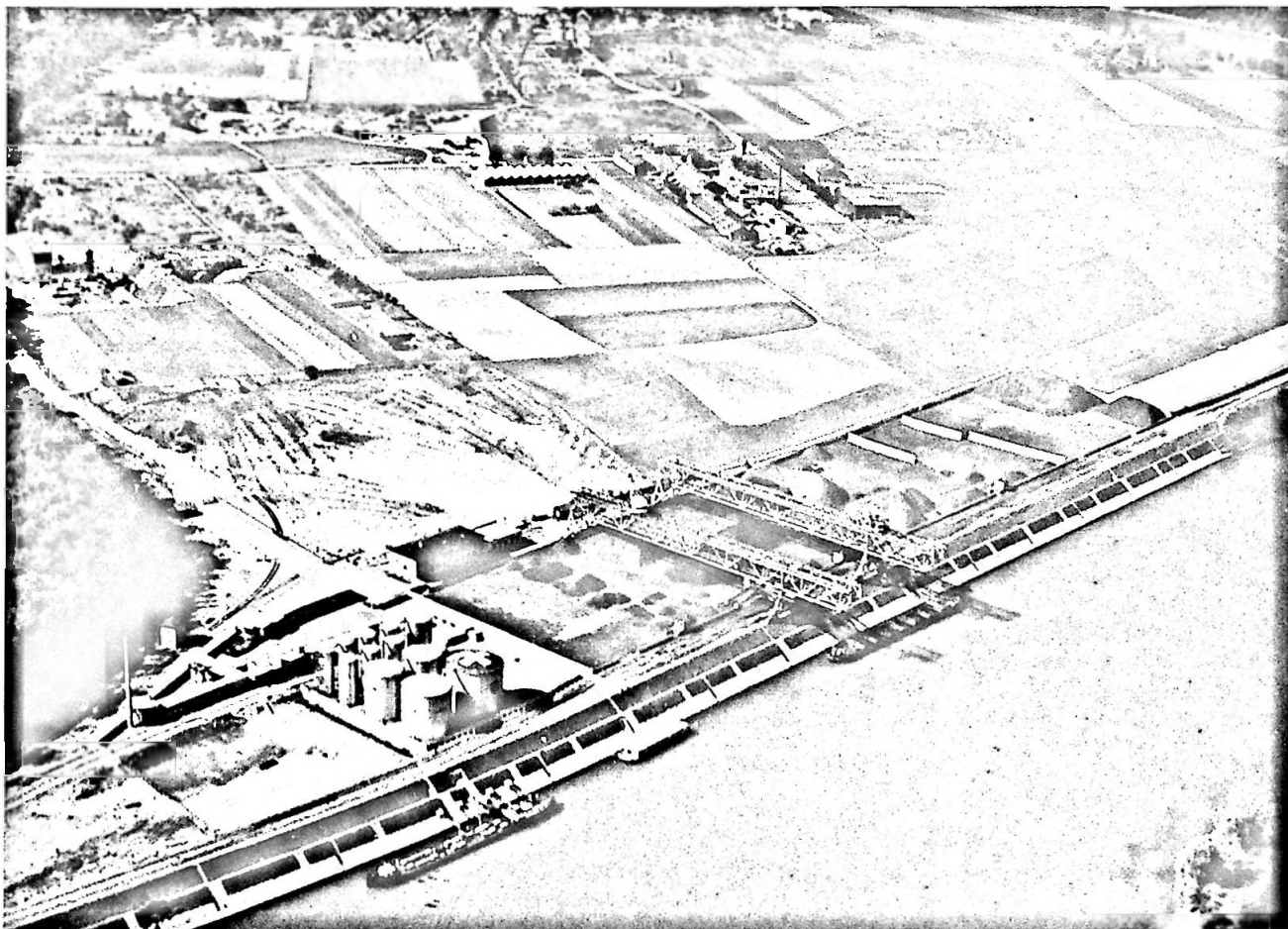
△ Rodungen und Erdverschiebungen im Auboden (1937).

Grundlagen für den Hafenaufbau geschaffen. In der aus heutiger Sicht unglaublich kurzen Zeit von gut vier Monaten passierte die entsprechende Vorlage Regierungsrat, Parlament und Soverän: Bei einer Stimmbeteiligung von 53% gaben die Stimmbürger am 6. Dezember 1936 ihre Zustimmung mit einem überwältigenden Ja-Stimmenanteil von 93,3%. Schon wenige Monate später begannen die Bauarbeiten, die allerdings durch den Kriegsausbruch behindert wurden. Endlich konnten am 14. Februar 1941 die ersten Baurechtsverträge mit sieben Hafensiedlern ins Grundbuch eingetragen werden. Doch bereits früher, nämlich am 12. Februar 1940, rollte der erste Güterzug mit Kohlen und Briketts über die eigens erstellte Hafenbahn an die Lagerplätze am Rhein. Erst

mit der Landung des deutschen Güterbootes M/S «Express 105» am 19. März 1941 aber hatte auch der Kanton Basel-Landschaft den einzig freien Weg zum Meer gefunden. Das Motorlastschiff hatte in seinen Laderäumen 250 Tonnen Ruhrkohle geladen.

Dynamische Jahrzehnte

Indes stand die freie Rheinschiffahrt, wie sie bereits durch Dekrete Napoleons verankert und im ältesten noch heute gültigen europäischen Vertragswerk, in der «Revidierten Rheinschiffahrtsakte» von 1868, der sogenannten Mannheimer Akte, bestätigt wurde,³ während der Kriegsjahre auf recht unsicherem Boden. Der Rheinverkehr, der zu einem grossen Teil aus Gütern von und nach Hitler-Deutschland be-



△ Die ersten Anlagen im Birsfelder Hafen. Das Gebiet des vormaligen Sternenfeld-Flugplatzes ist noch kaum überbaut.

geworden. Die Tankanlagen in den basellandschaftlichen Hafeneinrichtungen besitzen jetzt eine Lagerkapazität von fast 1,2 Mio. m³. Aus diesem Grunde spricht man in Fachkreisen auch von einem kleinen Ölhafen. Weitere wichtige Umschlaggüter sind Sand und Kies, Metalle, Tonerde, Dünger, Schrott und Getreide. Ebenfalls typisch für den schweizerischen Rheinverkehr, das heisst für die Häfen von Birsfelden und Au, ist, dass der Abgangsverkehr, der Talverkehr, lediglich etwa 2% des gesamten Umschlaggutes bildet. Die Anlagen, welche im Laufe der Jahrzehnte wiederholt ausgebaut wurden, verfügen derzeit über Quaianlagen von rund 2500 m Länge und sind über ein Netz von etwa 40 km Geleisen mit dem Rangierbahnhof Muttenz verbunden. Als Eigentümer des Hafeneareals ist der Kanton Basel-Landschaft ver-

antwortlich für die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur. Die privaten Baurechtsnehmer erstellen und betreiben die Umschlags- und Lagereinrichtungen. Das gesamte Investitionsvolumen der Privatwirtschaft beträgt derzeit ca. 400 Mio. Franken, dasjenige des Kantons weitere knapp 50 Mio. Franken.

Die basellandschaftlichen Rheinhäfen sind seit ihrem Bestehen eine Dienststelle der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion. Ein seit Herbst 1990 im Entwurf vorliegendes, neues Rheinhafengesetz sieht allerdings vor, die Baselbieter Häfen als öffentlich-rechtliche Unternehmen mit einem Verwaltungsrat als Aufsichtsorgan zu führen. Dieses neue Gesetz würde die Voraussetzungen schaffen, um in Zukunft im Hafengebiet flexibel, schnell und erfolgreich zu agieren, was gerade im Hinblick auf das zu