Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage

Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen

Band: 52 (2013)

Heft: 4: Blau vernetzt = La maille bleue

Artikel: Wasser als Wirtschaftsfaktor : Hafen- und Arealentwicklung in Basel = L'eau comme facteur économique : aménagement portuaire et de surfaces à Bâle

Autor: Hadorn, Hans-Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-391203

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

1

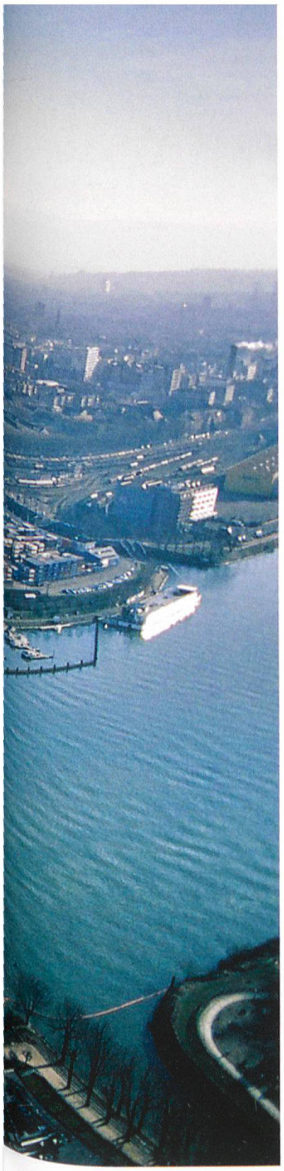
Wasser als Wirtschaftsfaktor: Hafen- und Arealentwicklung in Basel

Im Herzen des Logistikclusters Region Basel liegen die Schweizerischen Rheinhäfen. Über die drei Hafenstandorte in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden zwischen zehn und zwölf Prozent aller Importe, ein Viertel der Container und ein Drittel aller Mineralölprodukte in die Schweiz eingeführt. Hafenwirtschaft und Rheinhäfen leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Landesversorgung und zur Förderung des Wirtschaftsstandorts Schweiz.

L'eau comme facteur économique: aménagement portuaire et de surfaces à Bâle

Les ports rhénans suisses se trouvent au cœur du cluster logistique de la région de Bâle. Entre dix et douze pour cent de toutes les importations, le quart des conteneurs et un tiers de tous les produits pétroliers destinés à la Suisse transitent par les trois sites portuaires situés dans les cantons Bâle-Ville et Bâle-Campagne. L'économie portuaire et les ports rhénans apportent ainsi une contribution essentielle à l'approvisionnement du pays et à la promotion du site économique Suisse.

Hans-Peter Hadorn



Manfred Richter (5)

Im Jahr 2012 wurden in den Schweizerischen Rheinhäfen 7,2 Millionen Tonnen und damit 27 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im Vorjahr. Der Zuwachs basiert zu einem grossen Teil auf einem Anstieg im Bereich Mineralölprodukte. Durch den Totalausfall der Raffinerie Cressier konnten in der ersten Jahreshälfte Benzin, Diesel und Heizöl nicht mehr in der Schweiz produziert werden. Stattdessen transportierten Rheinschiffe diese via der Schweizerischen Rheinhäfen ins Land und sicherten damit die Landesversorgung.

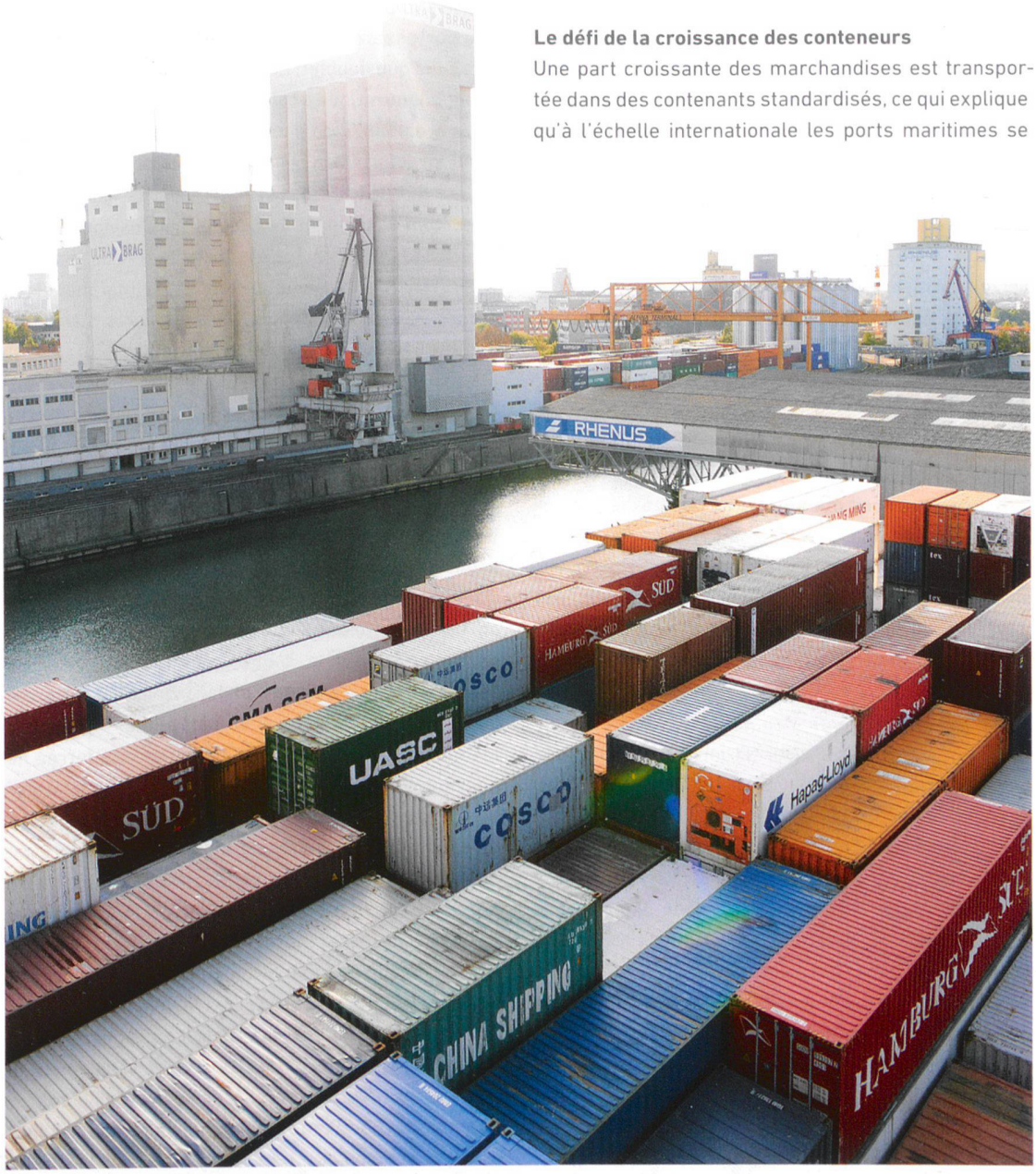
Doch die Häfen spielen nicht nur im Energiebereich eine wichtige Versorgungsrolle. Insbesondere beim Transport von Containern haben sie die Nase vorn: Sie wickeln 25 Prozent aller Container im Schweizer Import-Export-Verkehr ab. Damit sind sie die wichtigste Containerplattform der Schweiz. Die vier Container-Terminals sind bereits heute sehr gut ausgelastet – und das Containeraufkommen wird weiter steigen.

En 2012, 7,2 millions de tonnes, soit 27 pour cent de marchandises en plus par rapport à l'année précédente, ont été transbordées dans les ports rhénans suisses. La croissance repose en grande partie sur une augmentation dans le domaine des produits pétroliers. En raison de l'arrêt de la raffinerie Cressier, de l'essence, du diesel et du mazout n'ont pu être produits en Suisse au cours du premier semestre. Comme alternative, des bateaux rhénans ont transporté ces produits via les ports rhénans suisses dans le pays et ainsi assuré son approvisionnement.

Mais les ports ne jouent pas seulement un rôle essentiel d'approvisionnement dans le secteur de l'énergie. Notamment en ce qui concerne le transport de conteneurs, ils sont en première position: ils assurent en effet 25 pour cent de ce mode de transport pour le trafic import-export suisse. Ils constituent ainsi la principale plate-forme de conteneurs de la Suisse. Les quatre terminaux de conteneurs fonctionnent déjà à pleine charge – et la quantité de conteneurs ne cessera d'augmenter.

Le défi de la croissance des conteneurs

Une part croissante des marchandises est transportée dans des contenants standardisés, ce qui explique qu'à l'échelle internationale les ports maritimes se



1,2 Der Hafen Kleinhüningen mit seinen Containern.
Le port de Kleinhüningen avec ses conteneurs.

2

Marc Eggimann

Herausforderung Containerwachstum

Ein wachsender Anteil von Gütern wird in den standardisierten Behältern transportiert, weshalb sich die Seehäfen international zunehmend auf den Containerumschlag spezialisieren. Alleine der Hafen Rotterdam rechnet bis 2030 mit einer Verdreifachung der Transportleistungen in diesem Bereich. Die gigantische Hafenerweiterung «Maasvlakte 2» dient primär dem Bau neuer Containerterminals und Anlegestellen für Containerschiffe.

85 Prozent aller Schiffe, die in den Schweizerischen Rheinhäfen ankommen, haben Ladung aus Seehäfen an Bord. Wenn diese im grossen Stil ausgebaut werden, müssen sich auch Rheinschifffahrt und Rheinhäfen darauf einstellen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die Seehäfen sich verpflichtet haben, die Güter vermehrt auf Bahn und Binnenschiff zu transportieren. Alle Prognosen weisen darauf hin, dass die Schweizerischen Rheinhäfen in den kommenden Jahrzehnten mit deutlich mehr Containeraufkommen rechnen müssen.

Die Logistikmarktstudie der Universität St. Gallen rechnet selbst bei konservativsten Annahmen (weltweit stagnierende Wirtschaft) mit mehr als doppelt so vielen Containern, die bis 2030 aus den Seehäfen in die Schweizerischen Rheinhäfen gelangen. Besonders wichtig dabei: Wirtschaftswachstum spielt bei dieser Entwicklung nur eine untergeordnete Rolle. Viel entscheidender ist der Strukturwandel im Umgang der Seehäfen mit ihrem Hinterlandverkehr – sie setzen vermehrt auf die kostengünstige und energieeffiziente Binnenschifffahrt. Bis in die 2030er-Jahre werden fast die Hälfte aller Güter aus und nach den Seehäfen auf Binnenschiffen befördert werden.

Neue Infrastrukturen für den Import-Export-Verkehr

In Zusammenarbeit mit SBB Cargo planen die Schweizerischen Rheinhäfen daher ein neues Containerterminal mit Hafenbecken. Diese für die Schweiz einzigartige neue Infrastruktur dient dem Umschlag von jährlich rund 200 000 Containern. Das neue Containerterminal wird mit einem Hafenbecken an den Rhein angebunden und auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs (Areal «Basel Nord») errichtet. Die Lage ist einzigartig: Nirgendwo sonst in der Schweiz können die Verkehrsträger Schiff und Bahn so direkt und effizient verbunden werden.

Es bietet sich auf diesem Gelände die Möglichkeit, eine Infrastruktur zu schaffen, die die Verkehrsträger Bahn, Schiff und Strasse verknüpft. In einer ersten Bauphase soll bis 2016 ein Basisterminal für den Umschlag Bahn–Bahn und Bahn–Strasse errichtet werden. Dieses wird in der zweiten Phase bis 2019 erweitert und mit dem Hafenbecken an die Wasserstrasse angebunden. Dabei dient die erste Phase der schnellen Abdeckung der heutigen Marktnachfrage. Aktuell werden die Planungsprojekte sowie das Subventionsgesuch für die erste Phase erarbeitet.

spécialisent toujours plus dans le transbordement de conteneurs. Rien que le port de Rotterdam compte sur un triplement des prestations de services dans ce domaine d'ici 2030. La gigantesque extension portuaire «Maasvlakte 2» sert avant tout à la construction de nouveaux terminaux de conteneurs et de postes d'amarrage pour les porte-conteneurs.

85 pour cent de tous les navires qui arrivent dans les ports rhénans suisses ont à bord un chargement venant de ports maritimes. Si ces derniers sont aménagés à une grande échelle, la navigation sur le Rhin et les ports rhénans doivent eux aussi s'aligner. Cela d'autant plus que les ports maritimes se sont engagés à transporter de plus en plus les marchandises par voie ferrée et par navigation intérieure. Selon tous les scénarios, les ports rhénans suisses doivent compter sur un accroissement très important du nombre de conteneurs dans les décennies à venir.

D'après l'étude du marché logistique de l'université de Saint-Gall, les hypothèses les plus conservatrices (économie stagnante à l'échelle mondiale) avancent que le nombre de conteneurs qui arriveront d'ici 2030 des ports maritimes dans les ports rhénans suisses fera plus que doubler. Et, fait important, la croissance économique ne joue à cet égard qu'un rôle annexe dans cette évolution. Bien plus décisif encore est le changement structurel dans l'approche des ports maritimes de leur flux de trafic avec l'arrière-pays – ces derniers misent en effet de plus en plus sur la navigation intérieure, plus économique et efficiente en énergie. D'ici 2030, près de la moitié de toutes les marchandises seront acheminées depuis / vers les ports maritimes sur des bateaux de navigation intérieure.

De nouvelles infrastructures pour le trafic import-export

En collaboration avec SBB Cargo, les ports rhénans suisses planifient par conséquent un nouveau terminal de conteneurs avec un port intérieur. Cette nouvelle structure inédite pour la Suisse permettra le transbordement de l'ordre de 200 000 conteneurs par an. Le nouveau terminal de conteneurs sera relié à un port intérieur sur le Rhin et construit à la place de l'ancienne gare de triage badoise (zone «Basel Nord»). La situation est unique: nulle part ailleurs en Suisse, les modes de transport par bateau et voie ferrée ne peuvent être reliés de façon aussi directe et efficace.

Ce site offre la possibilité de créer une infrastructure qui noue entre eux les modes de transport par bateau, par voie ferrée et par route. La première phase de construction prévoit d'ici 2016 un terminal de base pour le transbordement rail–rail et rail–route. Il fera l'objet d'une extension au cours de la seconde phase, d'ici 2019, et sera relié à la voie navigable par l'intermédiaire du port intérieur. La première phase permettra à cette occasion de couvrir rapidement la demande actuelle du marché. Les projets de planification et la recherche de subventions pour la première phase sont déjà en cours.

Die Häfen entwickeln sich

Die Hafenentwicklung macht jedoch nicht beim Containerverkehr Halt. So ist etwa die durchschnittliche Länge von neu gebauten Schiffen in den vergangenen Jahren angestiegen, sodass heute 135 Meter lange Schiffe der Standard sind. Bislang dürfen diese rheinaufwärts nur bis zur Mittleren Brücke in Basel fahren – der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz sind damit nur für Schiffe von maximal 110 Metern Länge erreichbar. Zusammen mit den Sicherheitsbehörden wird diese Regelung zurzeit geprüft. Die Erreichbarkeit dieser zwei südlich gelegenen Häfen soll aber nicht nur auf dem Wasser, sondern auch an Land verbessert werden. Die bahnseitige Verbindung des Auhafens mit dem direkt daran angrenzenden Industriegebiet Schweizerhalle ist in Planung und soll in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Ebenfalls gibt es Bestrebungen, dieses Industriegebiet trimodal zu erschliessen und eine neue Anlegestelle für den Schiffsverkehr zu errichten.

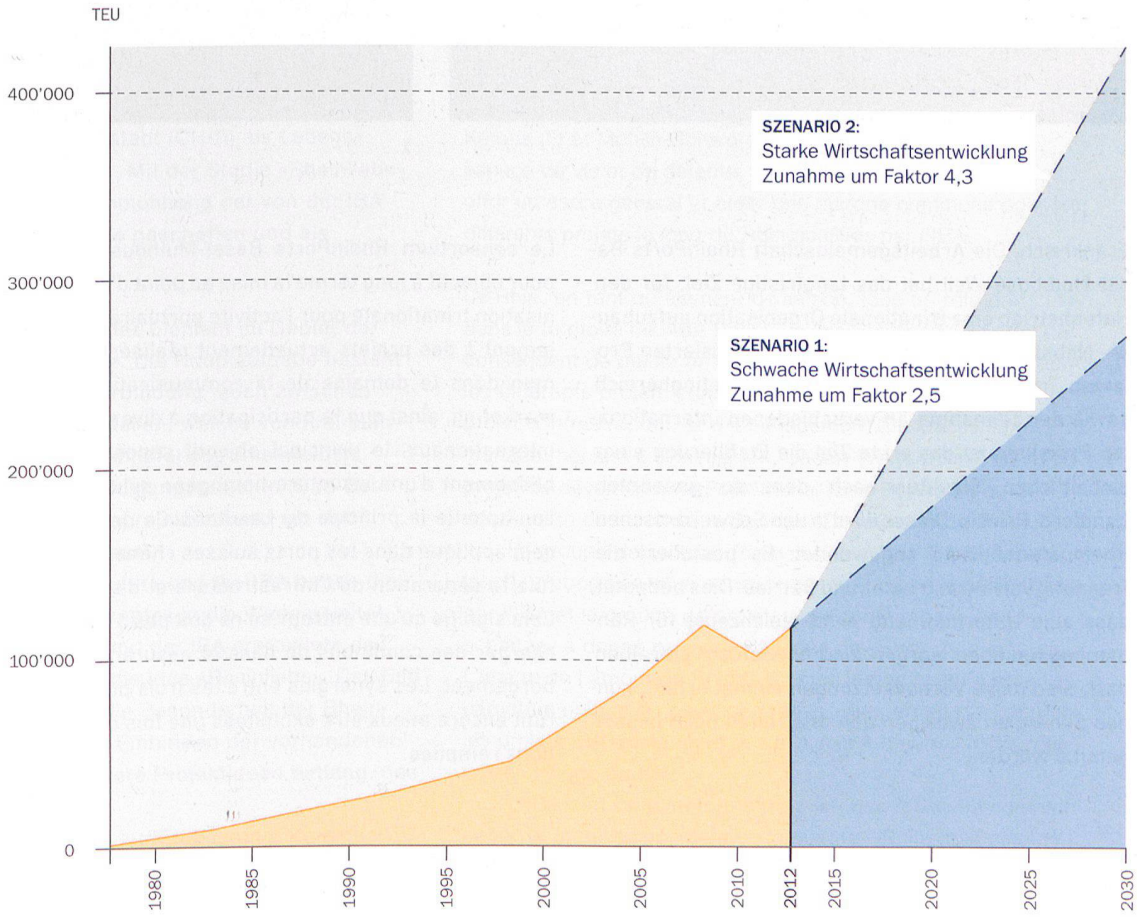
Bedeutend für die künftige Hafenentwicklung ist die enge Zusammenarbeit der Schweizerischen Rheinhäfen mit den Nachbarhäfen in Deutschland und

Les ports se développent

Mais le développement des ports ne s'arrête toutefois pas au transport par conteneurs. Ainsi, la longueur moyenne des nouveaux bateaux a augmenté ces dernières années, de sorte que des bateaux de 135 mètres de long sont devenus monnaie courante de nos jours. Ils ne pouvaient jusque-là que remonter le Rhin jusqu'au pont «Mittlere Brücke» à Bâle – le pont Birsfelden et l'Auhafen Muttenz ne sont ainsi accessibles qu'aux bateaux de 110 mètres de long maximum. Cette réglementation est actuellement examinée en collaboration avec les autorités de sécurité. L'accessibilité de ces deux ports situés au sud doit par contre être améliorée aussi bien sur l'eau que sur terre. La liaison ferroviaire d'Auhafen avec la zone industrielle de Schweizerhalle à proximité directe est en projet et devrait aboutir dans les années à venir. Des efforts sont également déployés en vue d'une desserte trimodale de cette zone industrielle et de la création d'un nouveau débarcadère dédié au trafic maritime.

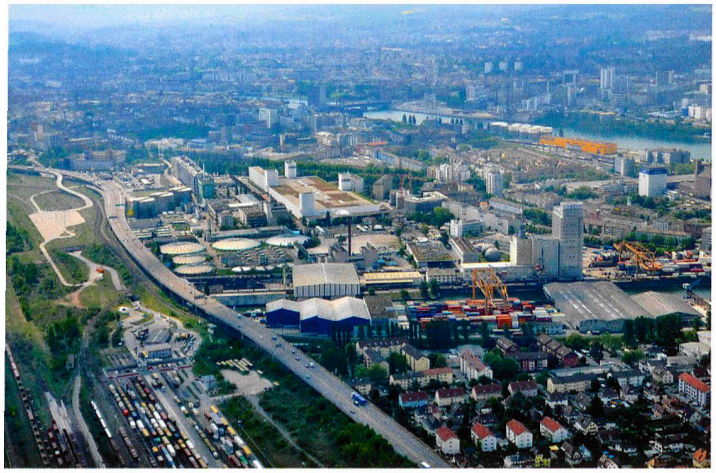
L'étroite collaboration des ports suisses rhénans avec les ports voisins d'Allemagne et de France est déterminante pour le développement futur des ports.

3 Containeraufkommen Schweizerische Rheinhäfen 1980 bis 2030.
Le transit de conteneurs dans les ports rhénans, 1980 à 2030.



3

Logistikmarktstudie Universität St. Gallen



4

5

6

7

Frankreich. Die Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil hat das langfristige Ziel, für den Hafenbetrieb eine trinationale Organisation aufzubauen. Nebst bereits heute gemeinsam realisierten Projekten im Kommunikations- und Marketingbereich sowie der Teilnahme an verschiedenen internationalen Projekten ist das erste Ziel die Etablierung einer einheitlichen Struktur nach dem so genannten Landlord-Prinzip. Dieses wird in den Schweizerischen Rheinhäfen bereits angewendet: Es postuliert die Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Dies bedeutet, dass eine Unternehmung nicht gleichzeitig für Rahmenbedingungen sorgen und Umschlag betreiben darf. Sind diese Voraussetzungen einmal erfüllt, können Synergien zwischen den drei Häfen noch besser genutzt werden.

Le consortium RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil a pour objectif à long terme la mise au point d'une organisation trinationale pour l'activité portuaire. Parallèlement à des projets actuellement réalisés en commun dans le domaine de la communication et du marketing, ainsi que la participation à divers projets internationaux, le principal objectif concerne l'établissement d'une structure homogène selon ce que l'on appelle le principe du Landlord. Ce dernier est déjà appliqué dans les ports suisses rhénans: il postule la séparation de l'infrastructure et de l'activité. Cela signifie qu'une entreprise ne doit pas à la fois se charger des conditions de base et assurer le transbordement. Les synergies entre les trois ports pourront encore mieux être exploitées une fois ces conditions remplies.

4 Areal Basel Nord.

5 Terminal Basel Nord.

6 Tanklager im Auhafen Muttenz.
Les reservoirs du port Auhafen à Muttenz.

7 Hafen Birsfelden mit Auhafen Muttenz im Hintergrund.
Le port Birsfelden, en arrière-plan le port Auhafen à Muttenz.