

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 12 (1971)
Heft: 1

Artikel: Der Hafen Weil am Rhein
Autor: Malle, Bernd
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089184>

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: 18.04.2026

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

Der Hafen Weil am Rhein

BERND MALLE

1 Geschichte

Mit dem Vordringen der Rheinschifffahrt nach Basel in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg entstand auch der Gedanke zur Errichtung einer Güterumschlagsanlage in Weil am Rhein, um der in der Südwestecke Deutschlands verkehrsunünstig gelegenen Industrie durch den Anschluss an die Rheinwasserstrasse zur billigeren Wasserfracht zu verhelfen. Mit dem Baubeginn des Rheinseitenkanals und der Errichtung der Staustufe Kembs kam die Rheinuferstrecke der Gemarkung Weil in den Rückstau und hat seither einen gleichbleibenden und für alle Binnenschiffe ausreichenden Wasserstand. Unter diesen günstigen Voraussetzungen war es nur eine Frage der Zeit, wann Weil am Rhein eine Umschlagsanlage erhalten würde. Am 25. Mai 1934 wurde die «Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH.» gegründet. Neben einer Reihe von Industrie- und Schifffahrtsunternehmen war die Stadt Weil am Rhein Hauptgesellschafter. Die offizielle Eröffnung des Hafens Weil am Rhein und die Aufnahme des Umschlagsbetriebes mit einem 4 t-Portalkran erfolgte am 17. April 1935. Der weitere Ausbau des Hafens erforderte einen enormen Kapitalbedarf und die beteiligten Gesellschafter waren nicht in der Lage, die benötigten Summen aufzubringen. Um den Bau der Hafenbahn finanzieren zu können, trat das Land Baden der Rheinhafengesellschaft bei und wurde zum Hauptgesellschafter. An dieser Verteilung hat sich nichts mehr geändert. Hauptgesellschafter ist heute das Land Baden-Württemberg mit einem Gesellschaftsanteil von 51,1 %, es folgt die Stadt Weil am Rhein mit 13 %, der Rest verteilt sich auf weitere 26 Gesellschafter.

Die günstige Entwicklung wurde mit dem Kriegsausbruch im September 1939 unterbrochen. In den Jahren 1942 bis 1944 wurden wieder Güter umgeschlagen; die Vorkriegszahlen konnten jedoch nicht mehr erreicht werden.

Bei Beendigung des Krieges waren die Anlagen vollständig zerstört. Nach dem Neuaufbau wurde im Juni 1947 wieder in geringem Umfange mit dem Umschlag von Gütern begonnen. Eine wesentliche Steigerung und das Erreichen der Vorkriegsmengen war jedoch erst 1951 zu verzeichnen.

In den folgenden Jahren begannen sich im Hafen Weil Betriebe anzusiedeln. Nunmehr setzte eine stetige und starke Aufwärtsentwicklung der Umschlagsmengen ein. Im Jahre 1959 wurden erstmals 500 000 t umgeschlagen, im Jahre 1960 waren es bereits 700 000 t. Danach trat wieder eine Stagnation ein; denn in den Jahren 1960 bis 1969 lag der Umschlag jeweils zwischen 700 000 und 800 000 t. Erst im Jahre 1970 war wieder eine bedeutende Erhöhung festzustellen. Es wurde ein Umschlag von über 900 000 t erreicht.

2 Geographische Lage

Die geographische Lage des Hafens Weil wirft besondere Probleme auf. Während andere Häfen einen gewissen Radius um ihren Standort als Einzugsgebiet betrach-

ten können, bleibt für den Hafen Weil nur ein Viertel dieses Einzugsgebietes übrig. Da die Basler Häfen die gesamte Schweiz bedienen und auch das gegenüber liegende Frankreich als Einzugsgebiet entfällt, bleiben für den Hafen Weil nur das wenig industrialisierte Markgräflerland, das Wiesental und das Hochrheintal. Dadurch ist eine Beschränkung gegeben, zumal nur eine verhältnismässig kleine Anzahl von Firmen ihre Rohstoffe auf dem Wasserweg beziehen, bzw. ihre Produkte auf dem Wasserweg verladen.

Andererseits darf nicht der Standortvorteil in unmittelbarer Nachbarschaft von Basel übersehen werden. Dieser Vorteil liegt darin, dass der Hafen Weil für die Schifffahrt auch bei kleineren Teilladungen interessant ist. Durch den regen Schiffsverkehr nach Basel können Sendungen nach Weil abgefertigt oder in Weil übernommen werden, für die sich eine besondere Anreise nicht lohnen würde. So ist die Zahl der im Hafen Weil anlegenden Schiffe beachtlich, die ohne Nachbarschaft der Basler Häfen nicht denkbar wäre.

Im Gegensatz zu anderen Binnenhäfen, die im Laufe der Zeit eine Wandlung vom Handelshafen zum Industriehafen vollzogen haben, ist der Hafen Weil fast ausschliesslich Handelshafen. Der Direktumschlag für die im Hafen Weil ansässige Industrie fällt bei der Gesamtumschlagsmenge kaum ins Gewicht. Durch die Beschränkung auf das verhältnismässig kleine und nicht stark industrialisierte Hinterland des Hafens Weil und die weitere Beschränkung auf bestimmte Verlader, die ihre Güter über die Wasserstrasse transportieren, wird die Umschlagsmenge im Hafen Weil nicht unbeschränkt steigerungsfähig sein.

3 Entwicklung

Wie bereits zuvor gesagt, nahm der Hafen Weil seit seiner Gründung — abgesehen von der Unterbrechung während der Kriegsjahre — bis zum Jahre 1960 eine stetige Aufwärtsentwicklung. Mit den Umschlagszahlen zwischen 700 000 und 800 000 t jährlich waren die Mengen erreicht, für die im Hinterland des Hafens Weil Transportbedarf über die Wasserstrasse bestand. Eine weitere Aufwärtsentwicklung war erst wieder im Jahre 1970 zu verzeichnen. Ob dies eine echte Ausweitung des Umschlagsbedarfs über die Wasserstrasse bedeutet oder ob dieses Ergebnis nur auf alle im Jahre 1970 zusammenfallenden günstigen Bedingungen zurückzuführen ist, bleibt abzuwarten¹. Im Jahre 1970 war der Rhein, abgesehen von einer kurzen Niedrigwasserperiode Anfang des Jahres und einer kurzen Hochwasserperiode im Laufe des Monats Februar, das ganze Jahr über ohne Beschränkung befahrbar. Die sonst üblichen Niedrigwasser- und Nebelperioden blieben im Herbst des Jahres 1970 aus. Auch die günstige Konjunkturlage in der Wirtschaft dürfte zu diesem Ergebnis beigetragen haben. Bereits die ersten Tage des Jahres 1971 mit wenig Wasser und Eisgang lassen befürchten, dass sich ein solches Ergebnis nicht wiederholen lässt. Für die zukünftigen Umschlagszahlen im Hafen Weil wird die weitere allgemeine wirtschaftliche Entwicklung eine wesentliche Rolle spielen.

¹ Vgl. S. 248 über die Rheinhäfen beider Basel im Jahre 1970.

Die Entwicklung des Umschlags von und zur Wasserstrasse soll durch nachstehende Aufstellung deutlich gemacht werden:

Umschlagszahlen im Schiffsverkehr

1936	59 508 t	1959	533 540 t
1938	90 259 t	1960	702 548 t
1948	6 861 t	1962	782 797 t
1951	93 081 t	1969	794 486 t
1952	119 174 t	1970	928 789 t

Bei der Beurteilung der Umschlagszahlen muss auch berücksichtigt werden, dass sich im Laufe der Zeit wesentliche Veränderungen in der Zusammensetzung der Umschlagsgüter ergeben haben. Zuerst waren es in der Ankunft Kohlen und im Abgang Schnittholz und Stammholz. Lange Jahre blieben dies die Hauptumschlagsgüter. Nach 1952 setzte die Verladung von Kiessplitt ein und mit der Ansiedlung von Speditions- und Reedereiunternehmen im Hafen Weil gelangten auch grössere Posten von Stückgut aller Art zum Umschlag. Die Holzverladungen aus dem Schwarzwald liessen nach, da sich die Haus-Haus-Beförderung per Lastkraftwagen als frachtgünstiger erwies. Seit etwa 1962 nahm das Hauptumschlagsgut Kohle mit dem Vordringen des Mineralöls ständig an Bedeutung ab, während der Umschlag von Mineralölen und Benzin auf nahezu die Hälfte des Gesamtumschlages anstieg. Die Verladung von Kiessplitt hatte 1964 ihren Höhepunkt erreicht. Durch die Eröffnung neuer Kiesgruben entlang des Oberrheins liessen die Verfrachtungen ab Weil unter dem Kostendruck und durch die Erschliessung anderer Absatzgebiete nach. Der erhöhte Bedarf der Industrie an mineralischen Rohstoffen im Einzugsbereich des Hafens konnte diese Verluste annähernd ausgleichen.

Nachstehende Aufstellung zeigt die Veränderung in der Zusammenstellung der Güterarten zwischen den Jahren 1962 und 1970:

Zusammenstellung der Güterarten

Güterart	1962		1970	
	t	%	t	%
Feste Brennstoffe	170 123	21,7	52 572	5,7
Mineralöle, Benzin	159 003	20,3	441 924	47,6
Erden, Kies, Sand, min. Rohstoffe	350 045	44,7	286 151	30,8
Übrige Güter	103 626	13,3	148 142	15,9
	782 797	100,0	928 789	100,0

Der inzwischen eingetretenen Spezialisierung in der Industrie und im Transportgewerbe muss sich auch der Hafen Weil anpassen. Es wird das Ziel der Hafenerverwaltung und der im Hafen Weil am Umschlag beteiligten Firmen sein, anstelle ausfallender traditioneller Güter neue Spezialgüter dem Hafen Weil zuzuführen und den Hafen mit entsprechenden Zwischenlagerungsmöglichkeiten und unter Umständen Einrichtungen für Sonderbehandlungen auszustatten.



4 Technische Ausrüstung

Folgende Umschlagsanlagen stehen im Hafen Weil zur Verfügung:

- 2 Portal-Drehkrane 5 t
- 1 Portal-Drehkran 4 t
- 1 Kranbrücke 5 t
- 1 Kranbrücke 1,5 t
- 1 Löschstelle für flüssige Treibstoffe
- 2 Förderbandanlagen zur Verladung von Massengut

Diese vorhandenen Einrichtungen haben bisher allen Anforderungen genügt. Da im Hafen Weil noch im normalen Tagesbetrieb gearbeitet wird, könnte bei Bedarf die Kapazität durch Einführung des Zwei-Schichten-Systems erhöht werden. Die Beschränkung der Tragfähigkeit auf maximal 5 t hat in Einzelfällen Probleme aufgeworfen. Mit dem Aufkommen der Container wurden auch im Hafen Weil Untersuchungen angestellt, ob im Hafen Weil eine entsprechende Umschlagsanlage mit Tragfähigkeiten bis zu 25 t erforderlich ist. Die Untersuchungskommission kam zu der Ansicht, dass sich eine solche Anlage in Weil nicht rentieren kann, da das Container-Aufkommen für den Hafen Weil zu gering sei. Die in der Zwischenzeit eingetretene Entwicklung dürfte dieser Auffassung recht gegeben haben.

Obwohl sich der Containerverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen, insbesondere auf der Nordatlantikroute, einen beachtlichen Anteil erworben hat, konnte die Binnenschifffahrt bisher an dieser Entwicklung nicht partizipieren. Der grösste Anteil der Container wird von den Seehäfen aus auf Schiene und Strasse weiterverladen. Da auch andere Schwergüter im Hafen Weil nicht in nennenswertem Umfang eintreffen und somit eine kontinuierliche Auslastung eines Schwergutkranes nicht gegeben ist, musste vorerst auf den Bau eines solchen verzichtet werden. Die geringe Zahl der im hiesigen Raum anfallenden Container kann in Basel bewältigt werden. In Einzelfällen besteht die Möglichkeit, für den Schwergutumschlag einen Mobilkran einzusetzen.

5 Planungen

Da die bestehenden technischen Anlagen für den Güterumschlag im jetzigen Hafenteil ausreichen und die Kapazitäten durch Veränderung der Arbeitszeitordnung erweitert werden können, bestehen keine Planungen, die technischen Einrichtungen auszubauen.

Durch die Verdolung des Drainagekanals in nördlicher Richtung auf Gemarkung Haltingen und Auffüllung dieses Geländes wurde ein 600 m langer Uferstreifen erschlossen, der einem künftigen Hafenausbau dienen kann. Dieses Gelände soll eventuellen Interessenten für eine Industrieansiedlung vorbehalten bleiben, da Geländeflächen hierfür im Uferbereich des jetzigen Hafens nicht mehr zur Verfügung stehen. Sollten sich Industrie-Interessenten finden, die eine Ansiedlung am Rheinufer wegen grösserer Transporte auf der Wasserstrasse bevorzugen, könnte auf diesem Wege ein Schritt vom Handelshafen zum Industriehafen getan werden. Die grösste Beachtung muss den Verkehrsplanungen, insbesondere der Strassenplanung, geschenkt werden. Die vorhandenen Verkehrsanlagen werden mit einer weiteren Ausweitung des Umschlages im Hafen Weil nicht mehr Schritt halten können. Die Rheinstrasse ist schon seit vielen Jahren den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Ladeverkehr auf der Strasse, das vorhandene Strassengeleise mit dem Anschluss an die Lagerhäuser, sowie der Durchgangsverkehr lassen teilweise nur mühsam den Gesamtverkehr aufrecht erhalten. Durch die bestehende Bauflucht ist jedoch eine Verbreiterung der Rheinstrasse nicht möglich. Eine Lösung wäre unter Umständen die Einrichtung eines Einbahn-Ringverkehrs unter Einbeziehung anderer vorhandener oder noch auszubauender öffentlicher Strassen. Diese Möglichkeit wird sich jedoch erst dann verwirklichen lassen, wenn die im Generalverkehrsplan der Stadt Weil vorgesehenen Planungen zur Durchführung kommen und auch die überregionalen Strassen, insbesondere der zukünftige Autobahnverteiler Weil mit dem Palmrain-Zubringer und dem Anschluss an den Hafen, ausgebaut sind. Da ca. 90% der Gesamtumschlagsmenge des Hafens Weil auf der Strasse an- oder abtransportiert werden, gebührt diesem Problem nicht nur von Seiten der Hafenverwaltung, sondern auch von Seiten der planenden und ausführenden Stellen die grösste Beachtung. Die technische Ausstattung des Hafens und die Abwicklung des Umschlagsbetriebes liegen in den Händen der Rheinhafengesellschaft, die ihre Probleme selbst zu bewältigen hat. Zur Lösung der Verkehrs-

verhältnisse bedarf es jedoch der Mithilfe aller zuständigen kommunalen und staatlichen Stellen.

Zum Schluss soll noch erwähnt werden, dass sich der Hafen Weil durch die geographische Abgrenzung, durch die Verschiedenheit der Struktur und auch durch die Grössenordnung nicht als Konkurrenz der Nachbarhäfen Basel und Hüningen betrachtet und ebenso auch diese Häfen nicht als Konkurrenz ansieht. Die guten nachbarlichen und kollegialen Kontakte sollen auch in der Zukunft gepflegt werden.