

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria |
| Herausgeber: | Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband |
| Band: | 92 (2000) |
| Heft: | 1-2 |
| Artikel: | Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Rheinhäfen beider Basel |
| Autor: | Hardmeier, René |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-940242 |

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: 12.01.2026

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

- Der Umwelt zuliebe ist es unzulässig, jedem Verkehrsträger einen beliebigen Freiraum für die Erfüllung seiner eigenen Ansprüche einzuräumen.
- Sind einmal die wirklichen Kosten klar abgegrenzt, so ist von dann an zu fordern, dass keine Unterstützung einzelner Verkehrsträger durch die öffentliche Hand

mehr erfolgen darf. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beispielsweise durch den Staat bleibt selbstverständlich vorbehalten.

Dann erreicht endlich die Binnenschifffahrt auch wieder das Niveau der Dekunkung der eigenen Kosten und der Rentabilitätsschwelle. Und letztlich: Die Auseinander-

setzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern muss endlich aufhören. Wir haben in Europa und in der Welt Wichtigeres zu tun, als uns mit blanken Messern zu bekämpfen!

Adresse des Verfassers

Prof. Dr. Kurt Jenny, Präsident SVS, Südquaistrasse 14, CH-4019 Basel.

Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Rheinhäfen beider Basel

■ René Hardmeier

Organisation der schweizerischen Rheinhäfen

Aufgaben der Hafenverwaltungen

Die schweizerischen Rheinhäfen firmieren unter dem Vermarktungsbegriff «Rheinhäfen beider Basel». Daraus geht hervor, dass sowohl der Kanton Basel-Stadt als auch der Kanton Basel-Landschaft Terrain und Verkehrsinfrastruktur zugunsten der schweizerischen Wirtschaft zur Verfügung stellen. Dies an einem Ort, wo die Schiffbarkeit des Rheins endet und logistische Vor- und Nachleistungen in Kombination mit verschiedenen Verkehrsträgern erbracht werden müssen.

Die schweizerischen Rheinhäfen sind sogenannte Landlord-Häfen. Die Hafenverwaltung bzw. die beiden Kantone offerieren in diesem Zusammenhang Land im Baurecht und stellen die nötige Basisinfrastruktur wie Quais, Hafenbecken, Strassen, Kanalisatoren usw. zur Verfügung. Die Einnahmequellen der Hafenverwaltung sind also einerseits auf Privatrecht basierende Baurechtzinsen und andererseits am Kostendeckungsprinzip orientierte Hafenabgaben. Die Häfen, insbesondere die baselstädtischen, funktionieren als eigentliche Regiebetriebe mit eigener Rechnung und Bilanz. Sie verfügen über eine angemessene Wertschöpfung, die es ihnen erlaubt, Investitionen zukunftsgerichtet und mit hohem Eigenfinanzierungsgrad zu tätigen.

Aufgaben der privaten Unternehmen

Das Verkehrs- und Umschlagsgeschäft liegt zu 100 % in privaten Händen. Eine Vielzahl von spezialisierten Unternehmen offeriert die entsprechenden Dienstleistungen zugunsten der schweizerischen Wirtschaft. Eine Subventionierung dieser Tätigkeiten, wie sie zum Teil im öffentlichen Verkehr durch Kantone und Bund erfolgt, existiert weder im Bereich der Schifffahrt noch bei den Umschlagsbetrieben. Ein Rückblick auf die Investitionstätig-

keit der privaten Unternehmen seit Aufnahme der professionellen Rheinschifffahrt in den 20er Jahren zeigt – kumuliert per 31. Dezember 1998 – Gesamtinvestitionen von nominal gut 1,1 Mrd. CHF. Davon entfallen rund 300 Mio CHF auf die Anschaffung von Schiffen und 800 Mio CHF auf Infrastrukturanlagen im Hafen. Im gleichen Zeitraum investierten die Kantone rund 180 Mio CHF in die Basisinfrastruktur, und der Bund leistete knapp 10 Mio CHF an Beiträgen an die Verbesserung der Wasserstrasse. Ein im Güterverkehr wahrlich ausserordentliches Verhältnis des Finanzteilers. Daran sollte im Zuge der verkehrspolitischen Diskussion etwas öfter gedacht werden, zumal auch die externen Kosten dieses Verkehrsträgers wesentlich unter denjenigen seiner Konkurrenten liegen.

In den oben erwähnten 10 Mio CHF, die bisher bundeseitig investiert wurden, sind die jüngsten Bundesbeiträge an die Modernisierung und Verlängerung der Kembser Schleusen in Höhe von 24 Mio CHF noch nicht enthalten. Weitere 6 Mio CHF wurden von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in diese Anlage investiert. Mit der jetzigen Lösung ist der letzte Infrastruktur-Engpass in der Fahrt nach Basel beseitigt. Im Rahmen dieses Kontextes ist die mit 60 % gegenüber Frankreich mit 40 % sehr hohe Kostenbeteiligung des Bundes und der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an dieser ausserhalb schweizerischen Hoheitsgebietes gelegenen Anlage gerechtfertigt, auch wenn die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand von im Ausland gelegenen Anlagen nicht zum Prinzip gemacht werden darf.

Kapazitäten und Güterstruktur

Die schweizerischen Rheinhäfen erreichen mit ihren Anlagen und den rund 1,3 Mio m² Terrain ein Umschlagspotential von gegen 15 Mio Tonnen Gütern pro Jahr. Durchschnittlich beträgt das jährliche Umschlagsvolumen etwa 8 bis 9 Mio Tonnen. Es existie-

ren also beträchtliche Kapazitätsreserven, die genutzt werden wollen. Im Zuge des in der Schweiz bei weitem noch nicht abgeschlossenen Trends zur Containerisierung bei Halb- und Fertigfabrikaten und dem damit verbundenen Bedarf an zusätzlichen Arealen für Terminals wird die in Tonnen gemessene Maximalkapazität deutlich sinken, gleichzeitig aber ein erhöhter Wertschöpfungsprozess einsetzen. Die heute nach wie vor mengenmässig dominierenden Massengüter werden mehr oder weniger konstant bleiben, nachdem die entscheidenden Substitutionsprozesse, insbesondere im Bereich der festen mineralischen Brennstoffe, abgeschlossen sind. Eines ist sicher: Die Massengüter werden trotz steigendem Containerisierungsgrad ein wichtiger Eckpfeiler der Hafenaktivitäten bleiben.

15 % des gesamten mengenmässigen Außenhandels der Schweiz werden über die Häfen abgewickelt. Die Güterstruktur teilt sich in rund 50 % Mineralöl und 50 % sogenannte Trockengüter.

Der jährliche Mineralöl-Konsum der Schweiz wird zu 30 bis 40 % durch Lieferungen über die Häfen abgedeckt. Der Anteil des Schienenverkehrs liegt in diesem Marktsegment mit knapp 20 % vergleichsweise niedrig. Grosse Bedeutung hat – neben dem Transport mit Binnenschiffen – der Pipeline-Verkehr.

Im Bereich der Trockengüter nehmen die Häfen eine wichtige Stellung bei der Versorgung der schweizerischen Stahl- und Maschinenindustrie, des Baugewerbes und zunehmend auch einer Vielzahl von Unternehmen, die ihre Waren in Containern versenden oder empfangen, ein. In den baselstädtischen Häfen liegen die beiden grössten und effizientesten Containerterminals der Schweiz. Der kombinierte Verkehr in diesem engeren Sinn ist von anhaltendem Wachstum gekennzeichnet. Die Containerisierung hat es der Schifffahrt erlaubt, verlorenes Terrain beim

Stückgut und den Sammelladungen zurückzugewinnen. Die Schiffahrt bietet heute, nicht nur vom Preis her, sondern auch was die Laufzeiten anbelangt, in jeder Beziehung wettbewerbsfähige, fahrplannässig verkehrende Liniendienste von hoher Dichte zwischen Rotterdam und Basel an. Sie übernimmt damit eine wichtige Versorgungs- und Lieferfunktion zugunsten der schweizerischen Wirtschaft.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Nicht zuletzt im Hinblick auf die weitere Förderung des Containerverkehrs am Oberrhein hat sich der Kanton Basel-Stadt über die Rheinschiffahrtsdirektion Basel entschieden, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu intensivieren. Die Konkretisierung dieses Strategieansatzes zeigt sich in einer 40-%igen Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Gesellschaftskapital der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH. Ein entsprechender Kooperationsvertrag wurde Anfang 1997 geschlossen. Die Zusammenarbeit ist sehr gut angelaufen. Langfristig ist – das entspricht zumindest meiner persönlichen Meinung – eine gemeinsame organisatorische Struktur und Trägerschaft der Häfen am Oberrhein anzustreben. Dies würde die Internationalität des Verkehrsgeschäfts weiter betonen, unnötige Konkurrenzierung entschärfen und eine abgestimmte, den effektiven Marktverhältnissen entsprechende Investitionspolitik begünstigen.

Beeindruckende Verkehrsleistung der Rheinschiffahrt mit Basel

Hinter dem jährlichen Umschlagsvolumen von 8 bis 9 Mio Tonnen verbirgt sich eine Verkehrsleistung des Rheinschiffsverkehrs mit der Schweiz von etwa 9 Mrd. tkm. Das ist eine imposante Leistung, selbst wenn man sie mit der von den Bahnen erbrachten – zugegeben noch grösseren – Verkehrsleistung vergleicht. Beindruckend ist die Tatsache, dass zur Erbringung dieser Leistung nur etwa 12 000 Schiffsbewegungen nötig sind, von denen aufgrund der Importlastigkeit der Schweiz mehr als 4000 Bewegungen auf Leerfahrten entfallen.

Leistungsfähigkeit, Produktivität und vorteilhafte Preise

Die gewaltige Leistungsfähigkeit der Rheinschiffahrt kann anhand des folgenden Beispiels deutlich gemacht werden: Ein modernes Rheinschiff führt heute inklusive aller Lösch- und Ladefunktionen zwischen 40 und 50 Berg- und Talfahrten zwischen Rotterdam und Basel durch. Dies ergibt rund 100 Bewegungen pro Schiff auf dieser Strecke. Wie

oben erwähnt, wird der Gesamtumschlag in den schweizerischen Rheinhäfen mit insgesamt 12 000 Schiffsbewegungen in beiden Richtungen sichergestellt. Rechnet man mit einem einfachen Dreisatz nun den Bedarf an Schiffen, so ergibt sich das erstaunliche Ergebnis, wonach mit 120 modernen Schiffen 15 % des gesamten mengenmässigen schweizerischen Aussenhandels ab Basel/Rotterdam abgewickelt werden können. Diese hohe Produktivität steht dabei in einem hervorragenden Verhältnis zu den Investitions- und Unterhaltskosten. Diese Tatsache wiederum ermöglicht es der Binnenschiffahrt, ihre Dienstleistungen äusserst preiswert am Markt anzubieten. Dass Überkapazitäten die Preise zum Teil unter die Gestehungskosten drücken, ist höchst bedauerlich und für ein langfristiges Gedeihen der Binnenschiffahrt nicht förderlich.

Zusammenspiel mit der Bahn

Die Anbindung der Häfen an das Schienen- und Strassennetz ist ausgezeichnet. Insbesondere die Bahninfrastruktur, welche sich im Besitz der Kantone befindet, ist mit rund 100 km Gleisanlagen sehr gut und modern ausgebaut und Garant für einen äusserst günstigen Modalsplit Bahn/Strasse. Nach wie vor werden rund 57 % per Bahn zu- und abgeführt, allerdings mit in den letzten Jahren deutlich sinkender Tendenz.

Neben gewissen leistungsrelevanten Unzulänglichkeiten – so z.B. ungenügenden Kapazitäten beim Rollmaterial – hat sich vor allem die Preispolitik der Bahnen als Krux erwiesen. Es ist dringend nötig, dass im Rahmen der seit 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Bahnreform innerbetriebliche Massnahmen eingeleitet werden, welche die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers «Bahn» angebots- und preisseitig zu sichern vermögen. Im Vorfeld der Inkraftsetzung der Bahnreform hat der Bund die nationale Bedeutung der Hafenbahnen anerkannt, tritt nun als Besteller des Angebots auf und übernimmt die ungedeckten Kosten, die sich aus dem Infrastrukturbetrieb ergeben. Der Bund hat damit alle, vor allem aber die kostenseitigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den Häfen und den Bahnen geschaffen. Die strategischen Ansätze der grössten Schweizer Bahnen, wonach Basel und insbesondere die schweizerischen Rheinhäfen zur wichtigsten Güterverkehrsdrehscheibe mit europaweiter Hub-Funktion entwickelt werden sollen, lassen hoffen, dass die Zusammenarbeit zwischen Wasser und Schiene in den kommenden Monaten und Jahren nachhaltig optimiert wird.

Von den rund 9 Mio Tonnen Gütern, welche die Schiffahrt generiert, werden

gegenwärtig über 5 Mio Tonnen per Bahn zu- oder wegbefördert, wobei der Umschlag und die Rangierung in den Hafenbahnhöfen derart erfolgt, dass die bahneigenen Knotenkapazitäten wesentlich entlastet und vermehrt für Angebote des Ganzbahnweges genutzt werden können. Die Rheinhäfen entlasten in ihrer Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe mit freien Kapazitäten und eigenen Rangieranlagen die direkt in die Hauptstrecken integrierten Knotenkapazitäten der Bahn, die angesichts der prognostizierten Gütermengen auch bei gezieltem Ausbau an die Grenzen ihrer Belastbarkeit stossen.

Die von keinem anderen Verkehrsträger erreichte positive Umweltbilanz der Schiffahrt und deren finanzielle Eigenständigkeit ohne Subventionierung stellen im stark reglementierten Umfeld des öffentlichen Güterverkehrs eine gute Chance zu mehr Wettbewerb und Effizienz dar. Eine gezielte Förderung der Kombination Schiffahrt und Bahn dürfte mit der Folge einer optimierten Ausnutzung bestehender Bahninfrastruktur letztlich auch unnötige Investitionskosten des Bundes verhindern.

Schlussbemerkungen

In Zeiten, da die Bundesfinanzen mehr denn je unter Druck stehen, sollten alle verkehrspolitisch valablen Lösungsansätze mit aller Kraft unterstützt werden. Wir freuen uns auf jeden Fall, wenn es gelungen ist, das Augenmerk auf die grossen volks- und betriebswirtschaftlichen Chancen zu lenken, die sich aus einer stärkeren logistischen Einbindung der Binnenschiffahrt als Verkehrsträger einerseits und der Häfen als plurimodale Umschlagsplattform andererseits ergeben können.

Adresse des Verfassers

René Hardmeier, Direktor, Rheinschiffahrtsdirektion Basel, Hochburgerstrasse 160, CH-4057 Basel.