

克莱因许宁根、比尔斯费尔登与穆滕茨

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

小许宁根港位于巴塞尔城市州北部的莱茵河右岸，是瑞士莱茵港中规模最大、位置最为中心的港口。其第一港池于二十世纪二十年代初启用，第二港池于二十世纪三十年代末启用，同时建成的还有沿河码头以及将港口与巴登火车站（Badischer Bahnhof）和瑞士铁路网相连的铁路专用线。¹小许宁根港装卸集装箱、散货、矿物油和杂货。三国交界点位于港口边缘，以西码头（Westquai）半岛尖端的一座纪念碑为标志，因此集装箱码头的起重机与法国和德国都遥遥相望。

位于左岸的圣约翰港是瑞士第一座莱茵港，长期以来在紧邻化工厂的地方装卸散货。随着化工和制药行业转向研究，诺华园区（Novartis Campus）在相邻地块上逐步成形，该港口失去了其功能。港口于二十一世纪一十年代初关闭后，其土地被纳入该地区的重新开发，并成为如今沿莱茵河通往法国边境的公共滨河步道的一部分。²

在城市上游的巴塞尔乡村州，坐落着比尔斯费尔登港和位于穆滕茨（Muttenz）市镇的奥港。比尔斯费尔登港位于比尔斯费尔登水电站及其船闸的上方，专门从事散货、矿物油和杂货业务。穆滕茨的奥港（Auhafen）以油库为主，储存着经水路进口到瑞士的矿物油产品中的相当大一部分。³奥港毗邻施魏策哈勒

(Schweizerhalle) 工业区（其历史已在 G 部分介绍），这使其处于一个《重大事故条例》以及空间规划与危险设施之间的协调发挥重要作用的区域。⁴

现存的三个港区合计沿河占据了相当大的土地面积。它们位于人口稠密地区，这既是其优势，也是其弱点。靠近消费者和本地区的工业使运输距离保持较短，但同样的邻近性也带来了压力：城市发展的压力、反对噪音和交通的居民的压力的压力，以及将滨河土地视为建设住房和公共空间机会的规划者的压力。这种张力贯穿于有关港口未来的讨论之中，本章后续各节将对此加以探讨。

1 注释

1. 关于小许宁根港第一港池（1922 年启用）和第二港池（1939 年启用）的建设，参见 HLS 词条“Kleinhüningen”以及瑞士莱茵港的历史出版物。日期待核实。
2. 关于圣约翰港的关闭（约 2011 年）及其场地被纳入诺华园区区域和莱茵河滨河步道（Rheinuferweg St. Johann），参见巴塞尔城市州和瑞士莱茵港的出版物。日期待核实。
3. 关于比尔斯费尔登港和穆滕茨奥港的港口设施、其专业分工以及当地的油罐储存设施，参见瑞士莱茵港的年度报告。待核实。
4. 参见 G 部分第一章有关施魏策哈勒及其监管后果的各节，以及 1991 年 2 月 27 日《重大事故防护条例》（StFV, SR 814.012）。待核实。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/basel-kleinhuningen-birsfelden-and-muttenz