

克萊因許寧根、比爾斯費爾登與穆滕茨

Dr Alexander Ressos, TEP

Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),

Solicitor (England & Wales)

小許寧根港位於巴塞爾城市州北部的萊茵河右岸，是瑞士萊茵港中規模最大、位置最為中心的港口。其第一港池於二十世紀二十年代初啟用，第二港池於二十世紀三十年代末啟用，同時建成的還有沿河碼頭以及將港口與巴登火車站（Badischer Bahnhof）和瑞士鐵路網相連的鐵路專用線。¹小許寧根港裝卸集裝箱、散貨、礦物油和雜貨。三國交界點位於港口邊緣，以西碼頭（Westquai）半島尖端的一座紀念碑為標誌，因此集裝箱碼頭的起重機與法國和德國都遙遙相望。

位於左岸的聖約翰港是瑞士第一座萊茵港，長期以來在緊鄰化工廠的地方裝卸散貨。隨著化工和製藥行業轉向研究，諾華園區（Novartis Campus）在相鄰地塊上逐步成形，該港口失去了其功能。港口於二十一世紀一十年代初關閉後，其土地被納入該地區的重新開發，併成為如今沿萊茵河通往法國邊境的公共濱河步道的一部分。²

在城市上游的巴塞爾鄉村州，坐落著比爾斯費爾登港和位於穆滕茨（Muttenz）市鎮的奧港。比爾斯費爾登港位於比爾斯費爾登水電站及其船閘的上方，專門從事散貨、礦物油和雜貨業務。穆滕茨的奧港（Auhafen）以油庫為主，儲存著經水路進口到瑞士的礦物油產品中的相當大一部分。³奧港毗鄰施魏策哈勒

（Schweizerhalle）工業區（其歷史已在 G 部分介紹），這使其處於一個《重大事故條例》以及空間規劃與危險設施之間的協調發揮重要作用的區域。⁴

現存的三個港區合計沿河佔據了相當大的土地面積。它們位於人口稠密地區，這既是其優勢，也是其弱點。靠近消費者和本地區的工業使運輸距離保持較短，但同樣的鄰近性也帶來了壓力：城市發展的壓力、反對噪音和交通的居民的壓力，以及將濱河土地視為建設住房和公共空間機會的規劃者的壓力。這種張力貫穿於有關港口未來的討論之中，本章後續各節將對此加以探討。

1 註釋

1. 關於小許寧根港第一港池（1922 年啟用）和第二港池（1939 年啟用）的建設，參見 HLS 詞條 “Kleinhüningen” 以及瑞士萊茵港的歷史出版物。日期待核實。
2. 關於聖約翰港的關閉（約 2011 年）及其場地被納入諾華園區區域和萊茵河濱河步道（Rheinuferweg St. Johann），參見巴塞爾城市州和瑞士萊茵港的出版物。日期待核實。
3. 關於比爾斯費爾登港和穆滕茨奧港的港口設施、其專業分工以及當地的油罐儲存設施，參見瑞士萊茵港的年度報告。待核實。
4. 參見 G 部分第一章有關施魏策哈勒及其監管後果的各節，以及 1991 年 2 月 27 日《重大事故防護條例》（StFV，SR 814.012）。待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-kleinhuningen-birsfelden-and-muttenz