

Der neue Rheinhafen entzweit die Basler

Ende November stimmen die Städter über ein modernes Terminal ab – Naturschützer und Logistikunternehmen sind skeptisch

DANIEL GERNY

Im Norden von Kleinbasel, nahe der Grenze zu Deutschland, reihen sich Nutz- und Bürobauten aus einem ganzen Jahrhundert aneinander, von denen längst nicht alle Hafenromantik ausstrahlen. Dazwischen liegen Gleisanlagen und Brachland. Im Hintergrund sind die Häuserreihen des nicht sehr anziehenden Klybeck-Quartiers sichtbar, eng bebaut, trostlos, von der nahen Hafeninfrastruktur geprägt. Hier wirkt die Basler Weltoffenheit nicht besonders einladend.

Ende November entscheiden die Basler an der Urne, wie es in diesem Gebiet weitergehen soll. Zur Debatte steht eines der grössten Infrastrukturprojekte der Schweiz: die Transformation eines Teils des alten Hafens zu einem Container-Umschlagplatz für Schiffe, Schiene und Strasse unter dem Namen «Gateway Basel Nord». Dahinter stehen die Schweizerischen Rheinhäfen, SBB Cargo und verschiedene Logistikfirmen. Ein Teil der Hafenanlagen soll weg vom Rheinufer, nordwärts in Richtung Schiene und Autobahn verlagert werden. Damit würden direkt am Rhein an allerbesten Lage riesige Flächen für neue Nutzungen frei – Wohnen, Naherholung, Arbeiten und kulturelles Leben. Den städtebaulichen Phantasien wären kaum Grenzen gesetzt.



Jeder vierte Container im Ausserhandel erreicht oder verlässt die Schweiz via Rheinhafen (hier das Hafenbecken 2). [sbbas.com](#)

fahrtkanal nicht kreuzen. Die Befürworter sagen, die Entwürfe seien stimmig und – und sie seien gut machbar. Kritiker sind dank Anwohnern möglich, und Rückwärtsfahrten für moderne Schiffe kein Problem. Die zusätzlich benötigte Fläche sei nicht relevant, weil die Infrastruktur zum Be- und Entladen der Schiffe diesen Verlust mehr abkompensiere.

Gibt es Interessenkonflikte?

Gegner des Projekts befürchten, dass SBB Cargo zusammen mit den anderen Anbietern eine marktbeherrschende Stellung im Containerumschlag erhalten würden. Das würde dazu führen, dass erfolgreiche private Unternehmen mit Steuergeldern aus dem Basler Rheinhafen verdrängt würden. So kämpfen der CEO der nicht am Projekt Gateway Basel Nord beteiligten Swissterminal AG, aber auch verschiedene bürgerliche Politiker gegen das neue Hafenbecken. Laut Wettbewerbskommission behält das geplante Terminal den Wettbewerb beim Güterumschlag in der Tat aus. Doch wegen Effizienzproblemen sei dies gerechtfertigt. Die Befürworter betonen, dass die Weko die Pläne mit diesem Entscheidungsprozess habe. Von einem Monopol könne überdies trotz Kapazitätsausbau nicht die Rede sein. Außerdem würden fast alle Container-Terminals mit Steuergeldern gefördert.

Der Bund finanziert mit

Doch ob es wirklich so weit kommt, ist offen. Die Baslerinnen und Basler stimmen in zwei Wochen über den ersten Mosaikstein für diese Entwicklung ab – über den Bau eines dritten Hafenbeckens für rund 156 Millionen Franken, das an der Grenze zu Deutschland ausgehoben werden soll. Das bündelnde Parlament hat den Kredit für den Kantonsanteil von gut 115 Millionen Franken sowie mit 79 bis 120 Stimmen gutgeheissen. Die restlichen 40 Millionen bezahlt der Bund. Sämtliche Parteien von den Grünen bis zur SVP (mit Ausnahme der linken Basler) stehen hinter der Vorlage – allerdings nur im Prinzip. Ein heterogenes Komitee mit Köpfen aus allen politischen Lagern kämpft vehement gegen die Pläne. Umstritten ist fast alles.

Braucht es überhaupt ein neues Hafenbecken? Die Gegner behaupten, das Projekt sei eine teure Fehlinvestition. Der Transport-

seuen Umschlagplatz zwischen Schiene und Strasse sei das Gebiet am Stadtrand von Basel verkehrsmässig ungeeignet. Die Befürworter sehen dagegen in einem trimodalen Terminal eine riesige Chance: Der Containerverkehr wachse stark. Die bestehenden Kapazitäten reichten deshalb nicht aus. Weil die Verlagerung auf ausschlaggebende Verkehrsträger wichtiger werde, könne der Hafen nur kontinuierlich bleiben, wenn er modernisiert werde. An keinem anderen Ort der Schweiz sei überdies ein solches an den Rhein angebundenes Terminal für drei Verkehrsträger machbar – weshalb es kurzfristig so darauf zu verzichten.

Wie viele Lastwagen kommen?

Beide Seiten argumentieren stark mit Verkehr- und Umweltaspekten. Und beide Seiten warnen vor einer Lastwagenflut: Die Befürworter rechnen vor, dass heute im Hafen Kleinmengen neun von zehn Containern auf dem Lastwagen

Nur mit dem neuen trimodalen Umschlagplatz könne dieser Entwicklung entgegenwirken und die Schiene geladen werden. Die Gegner des Projektes rechnen umgekehrt. Weil Gateway Basel Nord auf die Bündelung des Container-Umschlags an einem Ort ausgelegt sei, müsse sich Basel im Falle der Realisierung auf eine starke Zunahme von LKW-Fahrten einstellen. Denn kaum jemand werde in Basel vom Wasser auf die Schiene verlagern. Container würden weiterhin entweder direkt in Betrieben auf die Eisenbahn geladen – oder dann in Basel für die Fernverteilung auf Lastwagen.

Was bedeutet der Ausbau für die Natur?

Dass der Naturschutz in einem Industriegebiet zu einem wichtigen Streitpunkt werden könnte, ist auf den ersten Blick übersehbar. Doch das Projekt Gateway Basel Nord soll auf einer Brache nachträglich bebaut werden. Die Zu-

fürworter so. Sie betonen deshalb, dass ein sechzig Meter breiter Streifen naturbelassene Fläche und geschützte Ernteflächen in der unmittelbaren Nähe vorgesehen seien. Zudem müssten die Pläne für Gateway Basel Nord vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) genehmigt werden. Doch das genügt dem Gegner, unter ihnen die grossen Naturschutzverbände und viele grüne Politiker, nicht: Das Naturschutzgebiet sei eine «Vorklausur» von nationaler Bedeutung und vom Bundesrat als absolut einzigartig eingestuft worden. Es sei Augenwischerei zu behaupten, solche Lebensräume könnten andererseits gleichzeitig ersetzt werden. Die Natur werde unweigerlich zerstört.

Wie das neue Hafenbecken eine bauliche Fehlkonstruktion?

Dass Hafenbecken sei nicht nur teuer, sondern auch ineffizient und unumgänglich, behaupten die Gegner. Die Zu-

Es droht ein Dehalek

Fast alles, was in Basel Stadt-Ring und Namen hat, steht hinter dem Projekt. Deshalb wäre ein Absturz ein grosses Desaster für die Regierung und das Parlament, aber auch für die Region Basel insgesamt. Während Jahren hat der frühere Basler-Stadtrat Claude Jankin (sp.) dafür gekämpft, dass die Schiffahrt als gleichwertiger Verkehrsträger zu Strasse, Schiene und Luft anerkannt- und mitfinanziert wird. Dies wurde als grosser Erfolg gefeiert. Ausgeschlossen ist ein Absturz demnach nicht. Ehemalige Führer der Gegner einer sehr gute Kampagne. Und andererseits hat sich in den letzten Jahren mehrfach gezeigt, dass Grossprojekte auf wachsende Skepsis stossen. Solche grundsätzlichen Bedenken könnten auch dieses Mal entscheiden, auch wenn viele Bewohner selten vor Ort sind. Das Hafenprojekt muss zu neuen Gebie-

Schweiz Der neue Rheinhafen entzweit die Basler

Ende November stimmen die Städter über ein modernes Terminal ab – Naturschützer und Logistikunternehmen sind skeptisch

Daniel Gerny

Im Norden von Kleinbasel, nahe der Grenze zu Deutschland, reihen sich Nutz- und Bürobauten aus einem ganzen Jahrhundert aneinander, von denen längst nicht alle Hafenromantik ausstrahlen. Dazwischen liegen Gleisanlagen und Brachland. Im Hintergrund sind die Häuserreihen des nicht sehr anziehenden Klybeck-Quartiers sichtbar, eng bebaut, trostlos, von der nahen Hafeninfrastruktur geprägt. Hier wirkt die Basler Weltoffenheit nicht besonders einladend.

Ende November entscheiden die Basler an der Urne, wie es in diesem Gebiet weitergehen soll. Zur Debatte steht eines der grössten Infrastrukturprojekte der Schweiz: die Transformation eines Teils des alten Hafens zu einem Container-Umschlagplatz für Schiffe, Schiene und Strasse unter dem Namen «Gateway Basel Nord». Dahinter stehen die Schweizerischen Rheinhäfen, SBB Cargo und verschiedene Logistikfirmen. Ein Teil der Hafenanlagen soll weg vom Rheinufer, nordwärts in Richtung Schiene und Autobahn verlagert werden. Damit würden direkt am Rhein an allerbesten Lage riesige Flächen für neue Nutzungen frei – Wohnen, Naherholung, Arbeiten und kulturelles Leben. Den städtebaulichen Phantasien wären kaum Grenzen gesetzt.

Der Bund finanziert mit

Doch ob es wirklich so weit kommt, ist offen. Die Baslerinnen und Basler stimmen in zwei Wochen über den ersten Mosaikstein für diese Entwicklung ab – über den Bau eines dritten Hafenbeckens für rund 156 Millionen Franken, das an der Grenze zu Deutschland ausgehoben werden soll. Das

baselstädtische Parlament hat den Kredit für den Kantonsanteil von gut 115 Millionen Franken zwar mit 78 zu 12 Stimmen gutgeheissen. Die restlichen 40 Millionen bezahlt der Bund. Sämtliche Parteien von den Grünen bis zur SVP (mit Ausnahme der linken Basta!) stehen hinter der Vorlage – allerdings nur im Prinzip: Ein heterogenes Komitee mit Köpfen aus allen politischen Lagern kämpft vehement gegen die Pläne. Umstritten ist fast alles:

Braucht es überhaupt ein neues Hafenbecken?

Die Gegner behaupten, das Projekt sei eine teure Fehlplanung. Die Transporteure seien im Rheinhafen vor allem an der Verlagerung von den Schiffen auf LKW interessiert – dafür reiche die bestehende Anlage aus. Und für einen neuen Umschlagplatz zwischen Schiene und Strasse sei das Gebiet am Stadtrand von Basel verkehrstechnisch ungeeignet. Die Befürworter sehen dagegen in einem trimodalen Terminal eine riesige Chance: Der Containerverkehr wachse stark. Die bestehenden Kapazitäten reichten deshalb nicht aus. Weil die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger wichtiger werde, könne der Hafen nur konkurrenzfähig bleiben, wenn er modernisiert werde. An keinem anderen Ort der Schweiz sei überdies ein solches an den Rhein angebundenes Terminal für drei Verkehrsträger machbar – weshalb es kurzfristig sei, darauf zu verzichten.

Wie viele Lastwagen kommen?

Beide Seiten argumentieren stark mit Verkehrs- und Umweltaspekten. Und beide Seiten warnen vor einer Lastwagenflut: Die Befürworter rechnen vor, dass heute im Hafen Kleinhüningen neun von zehn Containern auf dem Lastwagen landen – und nur gerade einer auf der Schiene. Die Zunahme des Containerverkehrs führe im alten Hafen deshalb notgedrungen zu mehr Strassenverkehr. Nur mit dem neuen trimodalen Umschlagplatz könne dieser Entwicklung entgegengewirkt und würden Container vermehrt auf die Schiene geladen werden. Die Gegner des Projektes rechnen umgekehrt: Weil Gateway Basel Nord auf die Bündelung des Container-Umschlags an einem Ort ausgelegt sei, müsse sich Basel im Falle der Realisierung auf eine starke Zunahme von LKW-Fahrten ausrichten. Denn kaum jemand werde in Basel vom Wasser auf die Schiene verlagern. Container würden weiterhin entweder direkt in Rotterdam auf die Eisenbahn geladen – oder dann in Basel für die Feinverteilung auf Lastwagen.

Was bedeutet der Ausbau für die Natur?

Dass der Naturschutz in einem Industriegebiet zu einem wichtigen Streitpunkt werden könnte, ist auf den ersten Blick überraschend. Doch das Projekt Gateway Basel Nord soll auf einer Brache realisiert werden, die sich in den letzten Jahren zu einem ökologisch wertvollen Biotop mit seltenen Pflanzen- und Tierarten entwickelt hat. Das sehen auch die Befürworter so. Sie betonen deshalb, dass ein sechzig Meter breiter Streifen naturbelassen bleibe und geschützte Ersatzflächen in der unmittelbaren Nähe vorgesehen seien. Zudem müssten die Pläne für Gateway Basel Nord vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) genehmigt werden. Doch das genügt den Gegnern, unter ihnen die grossen Naturschutzverbände und viele grüne Politiker, nicht: Das Naturschutzgebiet sei eine «Trockenwiese von nationaler Bedeutung» und vom Bundesrat als absolut einzigartig ausgewiesen worden. Es sei Augenwischerei zu behaupten, solche Lebensräume könnten anderenorts gleichwertig ersetzt werden. Die Natur werde unwiederbringlich zerstört.

Wird das neue Hafenbecken eine bauliche Fehlkonstruktion?

Das Hafenbecken sei nicht nur teuer, sondern auch ineffizient und untauglich, behaupten die Gegner. Die Zufahrt zum geplanten Hafenbecken 3 sei eng und wegen einer 90-Grad-Kurve nur schwierig befahrbar. Es liege weit landeinwärts, Schiffe könnten sich im Zufahrtskanal nicht kreuzen. Die Befürworter sagen, die Einfahrten seien simuliert worden – und sie seien gut machbar. Kreuzen sei

dank Ausweichstellen möglich, und Rückwärtsfahrten für moderne Schiffe kein Problem. Die zusätzlich benötigte Fahrzeit sei nicht relevant, weil die Infrastruktur zum Be- und Entladen der Schiffe diesen Verlust mehr als kompensiere.

Gibt es Interessenskonflikte?

Gegner des Projekts befürchten, dass SBB Cargo zusammen mit den anderen Anbietern eine marktbeherrschende Stellung im Containerumschlag erhalten würden. Das würde dazu führen, dass erfolgreiche private Unternehmen mit Steuergeldern aus dem Basler Rheinhafen verdrängt würden. So kämpfen der CEO der nicht am Projekt Gateway Basel Nord beteiligten Swissterminal AG, aber auch verschiedene bürgerliche Politiker gegen das neue Hafenbecken. Laut Wettbewerbskommission hebt das geplante Terminal den Wettbewerb beim Güterumschlag in der Tat aus. Doch wegen Effizienzvorteilen sei dies gerechtfertigt. Die Befürworter betonen, dass die Weko die Pläne mit dieser Entscheidung gutgeheissen habe. Von einem Monopol könne überdies trotz Kapazitätsausbau nicht die Rede sein. Ausserdem würden fast alle Container-Terminals mit Steuergeldern gefördert.

Es droht ein Debakel

Fast alles, was in Basel-Stadt Rang und Namen hat, steht hinter dem Projekt. Deshalb wäre ein Absturz ein grosses Debakel für die Regierung und das Parlament, aber auch für die Region Basel insgesamt. Während Jahren hat der frühere Baselbieter Ständerat Claude Janiak (sp.) dafür gekämpft, dass die Schifffahrt als gleichwertiger Verkehrsträger zu Strasse, Schiene und Luft anerkannt – und mitfinanziert – wird. Dies wurde als grosser Erfolg gefeiert.

Ausgeschlossen ist ein Absturz dennoch nicht: Einerseits fahren die Gegner eine sehr gute Kampagne. Und andererseits hat sich in den letzten Jahren mehrfach gezeigt, dass Grossprojekte auf wachsende Skepsis stossen. Solche grundsätzlichen Bedenken könnten auch dieses Mal entscheiden, auch wenn viele Bewohner selten vor Ort sind. Das Hafenaerial gehört zwar zu jenen Gebieten, die tief ins Bewusstsein der Stadt eingedrungen sind – aber für die meisten Baslerinnen und Basler spielt es im Alltag kaum eine Rolle.