

## Medienmitteilung:

# Die vielen Lügen und Halbwahrheiten der Hafengebäcken 3-Promotoren

Je näher der Abstimmungssonntag rückt, desto weniger Hemmungen zeigen die Hafengebäcken 3 Befürworter, mit immer dreisteren Falschbehauptungen für ein Ja zum Hafengebäcken 3 zu werben. Zum Teil verwenden sie handfeste Lügen, oft Halbwahrheiten und irreführende Argumentationslinien. Die Muster sind dabei immer dasselbe: Einerseits werden Aussagen gemacht, die auf den ersten Blick ganz logisch tönen und einen Nutzen von Hafengebäcken 3 und Gateway Basel Nord suggerieren, doch bei genauerer Betrachtung entbehren sie teilweise jeglicher Grundlage und sind oft sogar genau das Gegenteil dessen, was wirklich wahr ist. Sogar der Hauptslogan der Ja-Kampagne enthält eine klare Lüge. Andererseits werfen die Initianten den Gegnern des Hafengebäcken 3 vor, falsch zu rechnen und Angstmacherei zu betreiben, dabei geben letztere nur die Zahlen von Gateway Basel Nord selbst wieder.

Wir haben die wichtigsten Lügen, Halbwahrheiten und irreführenden Aussagen zusammengestellt, zusammen mit Erklärungen und Quellen, die aufzeigen, wieso sie falsch sind. Diese Zusammenstellung wurde auch aufgrund weiterer Äusserungen der Initianten am 25.11.2020 aufdatiert.

## «Direkt vom Schiff auf die Bahn»

Die Befürworter behaupten als Hauptslogan und im Logo ihrer Kampagne, dass mit dem Hafengebäcken 3 Container künftig «direkt vom Schiff auf die Bahn» verladen werden, um damit einen enormen Effizienzgewinn im Vergleich zu heute zu suggerieren. Dies ist eine dreiste Lüge, weil sie der Bevölkerung an zentralster Stelle eine Botschaft der Effizienz vermittelt, die es gar nicht gibt. Direkten Verlad vom Schiff auf die Bahn gibt es aus logistischen Gründen in allen Häfen und auch in Basel nur in absoluten Ausnahmefällen. Container müssen zwischengelagert werden, weil sie im ankommenden Schiff nicht so angeordnet sind, wie für die Weiterfahrt nötig und weil die Züge meist gar nicht zeitgleich im Terminal stehen. Dagegen ist der direkte Verlad auf LKWs einfach, weil die Container nicht neu zusammengestellt werden müssen und LKWs zu einem bestimmten Zeitpunkt anfahren können, um einen oder zwei Container aufzunehmen.

## «Die Kapazitäten für den Containerverkehr sind am Anschlag»

Im Jahr 2010 wurden 99'048 TEU (Twenty Foot Unit) im Jahr umgeschlagen. Seither verkündet die Hafendirektion jährlich, die Kapazitätsgrenzen seien erreicht.<sup>1</sup> Tatsächlich bestehen aber gegenwärtig Reserven von mindestens 50% der derzeitigen Umschlagsmenge, die im Mittel der letzten 5 Jahre bei rund 115'000 TEU lag.

Diese Zahl ergibt sich aus den Erfahrungen im September 2017: Damals war die DB-Rheintallinie bei Rastatt über Wochen gesperrt und ein Teil der sonst mit der Bahn transportierten Container wurde auf Rheinschiffe verladen. Am Hafen Kleinhüningen wurden in dieser Zeit problemlos 50% mehr Container umgeschlagen als sonst.

Zudem wird im Hafen heute im 1-Schicht Betrieb (8 Stunden pro Tag) gearbeitet, eine Umstellung auf 2 oder 3 Schichtbetrieb (wie im GBN geplant) wäre ohne bauliche Erweiterungen möglich und würde die Kapazitäten des Hafens weiter erhöhen. Und: Containerschiffe werden heute nur von Mittwoch bis Freitag abgefertigt, Samstag bis Dienstag hat es keine/kaum Containerschiffe im Hafen Kleinhüningen.

---

<sup>1</sup> <https://www.bazonline.ch/basel/stadt/engere-zusammenarbeit-bei-den-rheinhaefen/story/18294972>

## **«Verfünffachung des Containeraufkommens ist ein Horrorszenario»**

Die Projektbefürworter werfen den Gegnern vor: “Die von der Gegnerschaft dargestellte Verfünffachung des Containeraufkommens ist ein Horrorszenario, allein um Ängste zu schüren.“<sup>2</sup>. Die Verfünffachung ist keine Aussage der Gegner, sondern der Befürworter selber! Sie rechnen mit dem Containerumschlag in Kleinhüningen im Referenzjahr 2015: ca. 77'187 TEU ( $\cong$  3/4 des Gesamtumschlags der Schweizerischen Rheinhäfen). Das selbstdeklarierte Ziel der Gateway Basel Nord AG im Jahr 2030 ist 390'000 TEU.  $390'000 : 77'187 = 5.05$ .

## **«Das Hafenbecken 3 ist ein Meilenstein in der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene»**

Dieses Statement steht von Dr. Michael Fahlbusch unterschrieben auf der Kampagnen-Webseite und wurde auch schon als Leserbrief abgedruckt. Aber im geplanten Terminal werden nur Container verladen, keine Lastwagen und Sattelaufleger. Transit-Container kommen nicht per Schiff und fahren bereits heute praktisch zu 100% per Bahn durch die Schweiz. Die Polizei hat bei einer Verkehrszählung in Erstfeld festgestellt, dass nur 0.8% der LKWs, die über den Gotthard gehen, einen Container geladen haben. Mit den normalen Lastwagen, die keine Container transportieren und das wirkliche Ziel von Alpeninitiative und NEAT sind, hat das Gateway nichts zu tun, sie können dort nicht verladen werden. Das Terminal bringt deshalb für die Reduktion des alpendurchquerenden Güterverkehrs auf der Strasse nichts.

## **«Mit dem Hafenbecken 3 und dem Gateway Basel Nord sparen wir in der Region Basel jährlich über 100'000 Lastwagenfahrten ein.»<sup>3</sup>**

Die Befürworter prognostizieren ein starkes Wachstum beim Containerumschlag. Damit käme bei der heutigen Verlagerungsquote eine wahre Flut von Lastwagen auf die Strasse. Damit das nicht passiert, sollen neu 50% der Container auf die Bahn verladen werden (6 Mal so viele wie bisher). Wie das genau geschehen soll, können die Befürworter nicht nachvollziehbar darlegen. Aber selbst mit einem unrealistisch hohen Bahnanteil von 50% gehen aufgrund des starken Umschlagswachstums in der Summe gegenüber heute über 100'000 LKW zusätzlich auf die Strasse. Das sagen die Zahlen der Befürworter selber. Kann die prognostizierte Verlagerungsquote von 50% nicht erreicht werden, steigen die LKW-Fahrten noch mehr. Wenn die Verlagerung «nur» doppelt so hoch wird wie heute, sind wir bereits bei über 250'000 LKW mehr – jedes Jahr.

## **«Die vorhandenen Umschlagskapazitäten reichen nicht aus, um die Zunahme der Containerverkehre zu bewältigen.»**

Zum einen sind die Reserven im Hafen viel höher, als angegeben (siehe oben). Zum anderen rechnen die Gateway-Promotoren, basierend auf Prognosen des Bundesamts für Verkehr (BAV), mit einem Wachstum des Containerumschlags von 2.3-3.5% im Jahr<sup>4</sup>. Diese Prognose ist veraltet: In den Jahren 2010-2019 lag das reale jährliche Wachstum nur bei 1.66%. U.a. hat die Deindustrialisierung der Schweiz zu einer Abnahme des Containeraufkommens im Export beigetragen. Zwischen 2016-2020 schrumpfte der Umschlag um gesamthaft 3% (Jan-Sept. 2020 auf ganzes Jahr hochgerechnet). Das BAV rechnete für das

---

<sup>2</sup> <https://www.ja-zum-hafen.ch/richtigstellungen>

<sup>3</sup> <https://www.ja-zum-hafen.ch/argumente>

<sup>4</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20140118\\_BAV\\_Mediation\\_Weiterentwicklung\\_Terminallandschaft\\_Schlussbericht.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20140118_BAV_Mediation_Weiterentwicklung_Terminallandschaft_Schlussbericht.pdf)

Jahr 2020 mit einem Maximalumschlag von 145'000 TEU. In der Realität stagniert der Umschlag bei rund 115'000 TEU. Die Prognose des Bundes hat das reale Umschlagswachstum zwischen 2010 und 2020 um 65% überschätzt!<sup>5</sup>

Die Befürworter ignorieren diese Realität und verwenden einfach weiterhin die veralteten Planungsprognosen<sup>6</sup>. Falls entgegen aller Erwartungen in Zukunft das Containeraufkommen deutlich wachsen sollte, so sind die Hafenskapazitäten noch längst nicht ausgeschöpft und es sind sowohl am Hafenbecken 1 als auch – insbesondere – am Hafenbecken 2 Kapazitätserweiterungen, Modernisierungen und Umbauten möglich und dies zu einem Bruchteil der Kosten des Hafenbeckens 3.

## **«Die Containerverkehre haben 2019 mit 121'366 wasserseitig umgeschlagenen Containereinheiten (TEU) ein erneutes Rekordhoch erreicht.»**

Mit dem Satz „Seit Eröffnung des ersten Containerterminals 1980 sind die Containerverkehre in den Schweizerischen Rheinhäfen stetig gewachsen und haben 2019 mit 121'366 wasserseitig umgeschlagenen Containereinheiten (TEU) ein erneutes Rekordhoch erreicht.“ suggerieren die Schweizerischen Rheinhäfen, dass der Containerumschlag stetig zunehmend ist<sup>7</sup>. Dies ist zweifach irreführend: Erstens nimmt der Containerumschlag nicht stetig zu, sondern stagniert seit 2016. Zweitens ist die angegebene Umschlagsmenge 2019 zu hoch. In der offiziellen Hafenstatistik figurieren nur 116'759 TEU<sup>8</sup>. Die Erklärung dafür findet sich erst bei genauem Hinschauen in den Umschlagszahlen von 2019 auf der Internetseite der Rheinhäfen: „(inkl. 4'607 TEU aus der Baustelle Kesslergrube)“<sup>9</sup>. In der Kesslergrube bei Grenzach werden von 2018 bis 2022 Altlasten saniert, die mit Containern abtransportiert werden<sup>10</sup>. Diese haben aber mit dem Anwachsen des Containerverkehrs und mit dem Bedarf eines neuen Hafenbeckens nichts zu tun.

## **«50% auf die Schiene»**

Natürlich ist der aktuelle Modalsplit ab Rheinhafen von 92% auf der Strasse und nur 8% auf der Schiene aus Sicht des Klimaschutzes absolut ungenügend! Die Gegner des neuen Hafenbeckens haben sich auch nie gegen eine stärkere Verlagerung auf die Schiene und mehr Klimaschutz ausgesprochen – ganz im Gegenteil!

Die von den Befürwortern aber als Klimaschutz-Argument angeführte 50% Verlagerung auf die Schiene sind eine nicht belegbare Behauptung. Sie schreiben selber: „Verlagerung kann nicht erzwungen werden.“

Die Befürworter erklären nirgends, wie die Verlagerung konkret erfolgen soll. Sie behelfen sich stattdessen mit Schlagworten wie „Bündelung“, „750 m lange Züge“ und direktes „Umsteigen“ der Container<sup>11</sup>. Nachvollziehbare Zahlen oder Modelle werden nicht veröffentlicht. Im Gutachten der Firma Rapp Trans AG, das die Gateway-Befürworter selber in Auftrag gegeben haben, wird moniert: „Insgesamt sehen wir auch noch Verbesserungspotential bezüglich Transparenz und Nachvollziehbarkeit bezüglich der Systemabgrenzung (Zustände Ist, ohne und mit Gateway), des Berechnungsgangs (z.B. Flussdiagramm) und der getroffenen Annahmen (Erhöhung Belastbarkeit der Begründungen durch weitere Fakten/Argumente).“<sup>12</sup>

<sup>5</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20120619\\_INFRAS\\_Grossterminalstudie.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20120619_INFRAS_Grossterminalstudie.pdf); S. 7, 70)

<sup>6</sup> <https://gateway-basel nord.com/faktencheck/>

<sup>7</sup> <https://www.ja-zum-hafen.ch/richtigstellungen>

<sup>8</sup> <https://www.statistik.bs.ch/dam/jcr:97c68d30-8490-43c0-86df-42018a6d311f/t11-4-07.xlsx>

<sup>9</sup> <https://port-of-switzerland.ch/wp-content/uploads/2020/02/200205-MM-SRV-SVS-Jahresumschlagszahlen-2019.pdf>

<sup>10</sup> <https://kesslergrube.de/perimeter1/zeitplan/>

<sup>11</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219\\_Regierungsrat\\_BS\\_Ratschlag\\_Ausgabenbewilligung\\_Hafenbecken\\_3.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219_Regierungsrat_BS_Ratschlag_Ausgabenbewilligung_Hafenbecken_3.pdf)

<sup>12</sup> <https://www.gateway-basel nord.com/wp-content/uploads/2020/06/200609-gbn-kurzbericht-rapptrans.pdf>

„Eine abschliessende Einschätzung, ob der Modal Split von 50% eingehalten werden kann, ist anhand der verfügbaren Unterlagen nicht möglich. Die Einhaltung des Modal Split wird auch stark von den künftigen Rahmenbedingungen abhängen, die durch den Terminal alleine nicht beeinflusst werden können.“

Die behauptete Verlagerung auf die Schiene ist aus Sicht der Gegner völlig realitätsfern, weil innerhalb der Schweiz ein zweimaliges Umladen vom Schiff auf die Bahn und dann wieder auf den LKW für die Feinverteilung viel zu teuer ist und die dazu notwendige Infrastruktur nur an wenigen Orten vorhanden ist. Dies sagt sogar Ex-SBB CEO Benedikt Weibel im Interview mit der Sonntagszeitung vom 4. Oktober 2020: „Der Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz ist nicht mehr zeitgemäss. Er macht nur noch für den Transit von Grenze zu Grenze und für ganze Züge innerhalb der Schweiz Sinn. Die Nahversorgung funktioniert ohnehin fast ausschliesslich über die Strasse. In der Nacht könnten saubere, wasserstoffgetriebene Lastwagen auf den Autobahnen die Güter von A nach B fahren.“

Und noch ein Vergleich zum Thema Ziele und Realität: beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurde ebenfalls ein Verlagerungsziel von 33% vorgegeben. Erreicht wurden 3.5%.

### **«Ab dem im deutschen Weil am Rhein gelegenen Terminal (...) geht sogar fast die komplette Menge auf die Strasse.»**

Die Projektbefürworter halten fest: „Gateway Basel Nord setzt sich zum Ziel, dass 50% der Containerverkehre von und nach der Schweiz auf der Schiene durchgeführt werden. (...) Ab dem im deutschen Weil am Rhein gelegenen Terminal [DUSS], was heute das grösste für die Schweiz umschlagende Terminal ist, geht sogar fast die komplette Menge auf die Strasse.“ So geschrieben, könnte der Eindruck erweckt werden, dass die Container ab dem Terminal Weil mit dem GBN auch zu 50% auf die Schiene gehen sollen<sup>13</sup>. Dies ist nicht richtig: In der Berechnung der GBN AG bleibt die Anzahl LKW-Fahrten ab DUSS-Terminal mit oder ohne GBN gleich hoch<sup>14</sup>.

### **«Überprüfung der gegnerischen Argumentation zum LKW-Verkehr»<sup>15</sup>**

Am 23. November – immerhin knapp eine Woche vor der Abstimmung – hat die Gateway Basel Nord AG auf ihrer Internetseite „Faktencheck“ erstmalig zu den LKW-Berechnungen der Hafenbeckengegner mit nachvollziehbaren Zahlenangaben Stellung genommen. Dabei hält sie fest, dass beim heutigen Umschlag im Hafen mit einer Verlagerungsquote auf die Schiene von nur 8% knapp 70'000 LKW-Fahrten erzeugt werden. Diese Berechnung teilen wir.

Würde dieser Umschlag mit der GBN-Infrastruktur und der als Zielsetzung festgelegten Verlagerungsquote von 50% betrieben, fielen knapp 32'000 LKW-Fahren jährlich weniger an. Auch diese Berechnung ist korrekt, aber nur unter der Voraussetzung, dass tatsächlich 50% auf die Schiene gehen, was wir sehr bezweifeln (s. oben).

Mathematisch korrekt, aber trotzdem irreführend ist hingegen die Berechnung der Projektinvarianten zur Situation, wenn das Hafenbecken ausgelastet wäre: Dabei gehen sie von einem Maximalumschlag im jetzigen Hafen von 180'000 TEU aus ( $\cong$  120'000 Container bzw. LKW; Rastatt-Maximum, s. oben) und berechnen mit der aktuellen Verlagerungsquote von 8% ein LKW-Aufkommen von 77'000 Fahrten mehr im Jahr. Man nimmt dabei der Einfachheit halber an, dass dies alles Container sind, die neu zusätzlich nach Basel in den Hafen kommen und dort fast ausschliesslich auf LKW umgeschlagen werden. Doch ist das realistisch?

Woher kommen diese 180'000 TEU (bzw. 95'000 TEU mehr als heute) wirklich? Sie stammen nicht aus dem Verkehrswachstum, das ist mit den heutigen Raten auf absehbare Zeit

<sup>13</sup> <https://gateway-baselnord.com/betrieb/>

<sup>14</sup> <https://gateway-baselnord.com/wp-content/uploads/2020/10/201001-gbn-entlastung-nationalstrassen.pdf>

<sup>15</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

völlig illusorisch (s. oben). Die 80'000 TEU gibt es heute schon in Basel, sie werden jedoch im Bahnhof Wolf umgeschlagen. Dort soll aus nicht zwingenden städtebaulichen Gründen der aktuelle Umschlagsterminal verschwinden und in den GBN verlagert werden. Der Rest von 15'000 TEU stammt in dieser Berechnung aus dem Verkehrswachstum. Aktuell wird im Bahnhof Wolf jedoch eine Verlagerungsquote von 35% erreicht, entsprechend verändert sich die Berechnung:

Heute (Darstellung in Anlehnung an die Gateway Basel Nord AG):

Verteilung	Rheinhäfen heute		Wolf heute		Summe
Container	56'667		53'333		110'000
Schiene	8%	4'533	35%	18'667	23'200
Strasse	92%	52'133	65%	34'667	86'800
Leerfahrten	33%	17'204*	33%	11'440	28'644
LKW-Fahrten <sup>°</sup>	gesamt	69'337	gesamt	46'107	115'444

\*: Leerfahrtenanteil: 33% von 52'133 LKW-Fahrten, °: Strasse + Leerfahrten

Zukünftig alles im Hafen bis auf die Maximalkapazität von 180'000 TEU:

Verteilung	Rheinhäfen		Wolf neu in den Hafen verlagert		Zukünftiges Wachstum im Hafen		Zukünftige Menge mit heutiger Infrastruktur im Hafen
Container	56'667		53'333		10'000		120'000
Schiene	8%	4'533	8%	4'267	8%	800	9'600
Strasse	92%	52'133	92%	49'066	92%	9'200	110'399
Leerfahrten	33%	17'204	33%	16'192	33%	3'036	36'432
LKW-Fahrten	gesamt	69'337	gesamt	65'258	gesamt	12'236	146'831

Differenz: Zukünftig zu Heute: 146'831 - 115'444 = +31'387 LKW-Fahrten

Der Kanton Basel-Stadt bewirkt durch seine Stadtbaupolitik (s. unten) eine künstlich verschlechterte Verlagerungsquote: Von den 31'387 Fahrten stammen 19'151 Fahrten aus der unnötigen Verlagerung vom Terminal Wolf in den Rheinhafen. Netto ergibt sich eigentlich nur eine Zunahme von 12'236 LKW-Fahrten. Die GBN AG kommt in ihrer Berechnung aber auf 77'457 LKW-Fahrten, mehr als sechs Mal so viele!

### «Eine entsprechende Fläche mit Lage am Korridor, Erschliessungsmöglichkeit mit Bahn und LKW ist im Raum Basel einzig am Projektstandort Basel Nord möglich.»

Das mag stimmen. Aber diese Aussage suggeriert v.a., dass der Containerterminal und der Hafen am selben Ort liegen müssen. Es gibt aber bei genauer Betrachtung wenige wirkliche Gründe hierfür. Unabhängige Logistiker bezweifeln stark, dass das geplante Gateway gegenüber dem bestehenden Hafen und Containerumschlag nennenswerte (geschweigen denn 310 Mio. werte) Effizienzgewinne bringt.

Aber: Wenn schon ein trimodales Containerumschlagsterminal für mehr Verlagerung auf die Schiene und mehr Klimaschutz gebaut werden soll, muss dieses GENAU an dem vorgesehenen Ort erstellt werden?

### «Die Stadterweiterung funktioniert nur mit Hafenbecken 3»

Das Gateway muss nur GENAU darum am vorgesehenen Ort gebaut werden, weil der Kanton Basel-Stadt mit seiner Stadtplanung die örtlichen Rahmenbedingungen setzt<sup>16</sup>. Er sieht

<sup>16</sup> <http://3-land.net/start/projekte/>

vor, dass der bestehende Hafen (Klybeckquai und Westquai-Insel) aufgegeben wird zugunsten von Wohn-, Gewerbe- und Freizeitnutzung. Auch „die heutigen, gut ausgelasteten Umschlagsanlagen am Westquai und auf dem Wolf-Areal sollen aufgrund der städtebaulichen Entwicklung wegfallen.“<sup>17</sup> Doch dies ist nicht zwingend: Neue, grosse Areale wie klybeck-plus<sup>18</sup> und Rosental Mitte<sup>19</sup> stehen in absehbarer Frist zur Verfügung. Damit könnte auf eine Verschiebung des Hafens verzichtet werden. Die für Containerschiffe gut geeignete Westquai-Insel wäre weiterhin für den Hafenbetrieb nutzbar. Durch eine Umorganisation und Modernisierung des Hafens könnte ein trimodales Umschlagsterminal<sup>20</sup> so erstellt werden, dass das bundesrechtlich geschützte Naturschutzgebiet „Badischer Bahnhof“ auf deutlich weniger Fläche tangiert würde. Weiter ist eine Optimierung der Hafenbahn, also der zur Erschließung der Hafenbecken notwendigen Geleise, auch ohne Hafenbecken 3 möglich, und dies zu einem Bruchteil der Investitionen. Ein öffentlicher Ideenwettbewerb fand nie statt.

### «Ist das Hafenbecken 3 für Containerschiffe befahrbar?»

„Jein“: Container-Reedereien bezeichnen das Hafenbecken 3 nicht als „optimal“, „gut“ oder zumindest „problemlos“, sondern nur als „tauglich“<sup>21</sup>. Es musste zuerst in einer Simulation so gestaltet und „optimiert“ werden, dass es überhaupt befahrbar ist.“ „[Die] Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr SGKV, Berlin (...) kam zum Schluss, dass durch die hohe Manövrierbarkeit der Schiffe sowie das routinemässige Koppeln und Entkoppeln die Befahrbarkeit des Hafenbeckens 3 möglich ist.“<sup>22</sup>: „Gut“ tönt anders.

Dass die Aussage „Die Zufahrt ist nicht schwerer als die heutigen Manöver vom Rhein durch den Zufahrtskanal ins Hafenbecken 2.“<sup>23</sup> entsprechend so nicht stimmen kann, sieht sogar ein Laie: Natürlich muss ein Schiff für die Einfahrt ins Hafenbecken 2 vom Rhein her auch eine 90°-Kurve fahren. Dafür hat es aber fast die ganze Breite im Rhein zur Verfügung und kann gut auf Sicht fahren. Dies ist bei der Einfahrt ins Hafenbecken 3 ganz anders. Das Hafenbecken ist mit einer engen 90°-Kurve nur ganz langsam zu befahren und benötigt viel mehr Zeit. Gegenverkehr, manövrierende Schiffe und Wartezeiten wurden nicht simuliert. Rückwärtsfahrt lässt sich am Simulator nur sehr begrenzt üben, da hier die Reaktion der Schiffe ganz anders ist als im Simulator. Jeder Schubverband muss umgekuppelt werden, was einiges aufwändiger ist als bei der Bahn. Zudem steigt bei einem Kupplungsmanöver die Gefahr für die Besatzung um ein vielfaches. Bei vielen dieser Manöver muss der Steuerstand komplett abgesenkt werden und man hat keine Sicht mehr auf Schiff und Besatzung. Bei Problemen mit der Bugsteuerung kann ein Schiff im engen Becken nicht mehr manövrieren und versperrt den andern den Weg. Dieser Murks soll 115 Mio. Franken kosten, damit der Kanton Basel-Stadt die Westquai-Insel „freispielern kann“<sup>24</sup>

---

<sup>17</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>18</sup> <https://klybeckplus.ch/projektklybeckplus/>

<sup>19</sup> <https://rosentalmitte.ch/>

<sup>20</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20190328\\_BaZ\\_Hafenbecken3\\_ineffizient\\_b.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20190328_BaZ_Hafenbecken3_ineffizient_b.pdf)

<sup>21</sup> <https://www.onlinereports.ch/News.117+M5cbd628e77d.0.html>

<sup>22</sup> <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100391/000000391174.pdf?t=160626871720201125024517>

<sup>23</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>24</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219\\_Regierungsrat\\_BS\\_Ratschlag\\_Ausgabenbewilligung\\_Hafenbecken\\_3.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219_Regierungsrat_BS_Ratschlag_Ausgabenbewilligung_Hafenbecken_3.pdf)

## «Wir nehmen unsere Verantwortung für die Biodiversität ernst.»<sup>25</sup>

Die zerstörten Naturwerte müssen von Gesetzes wegen ersetzt werden. Die von den Gateway-Planern vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen hat das Bundesamt für Umwelt im Februar 2020 grossmehrheitlich abgelehnt<sup>26</sup>. Im Oktober 2020 wurde ein zweites Massnahmenpaket vorgelegt. Die einzig zugänglichen Informationen wurden von den Gateway-Promotoren selber veröffentlicht<sup>27</sup>. Eine Prüfung durch das Bundesamt für Umwelt oder die Umweltverbände ist vor der Referendumsabstimmung nicht möglich. Damit weiss die Stimmbevölkerung nicht, ob die Fläche überhaupt überbaut werden darf. Zudem werden Massnahmen vorgeschlagen, die absurd sind: So soll auf einer 8 ha grossen, relativ nährstoffreichen Ackerfläche in den Langen Erlen eine artenreiche Trockenwiese geschaffen werden. „Nährstoffreichtum“ und „artenreiche Trockenwiese“ schliessen sich gegenseitig aus. Im Pratteler Hardwald sollen für die Umwandlung eines Buchenwalds in einen offenen Trockenwald über 10'000m<sup>3</sup> Humus abgetragen werden. Zudem behaupten die Befürworter, dass von der Gesamtfläche des betroffenen Naturschutzgebiets (20 Hektaren) am Ende zwei Drittel in der Bahnnutzung verbleiben (Schiene, Schotter, Kies/Split).<sup>28</sup> Es wird aber verschwiegen, dass fast das ganze Gelände im Bereich des Terminals und des Hafenbeckens (ca. 15 ha) versiegelt und wegen der hohen Zug- und Containerdichte viel zu stark beschattet ist.

Basel, 25. November 2020

### **Kontakt:**

Lorenz Amiet, Logistiker, Grossrat SVP, Mitglied Nein-Komitee,  
079 352 75 22, mail@lorenzamiet.ch

Oliver Balmer, Präsident Pro Natura Basel, Mitglied Nein-Komitee,  
079 558 65 36, oliver.balmer@pronatura.ch

---

<sup>25</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>26</sup> [https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20200224\\_Bund\\_lehnt\\_die\\_Basler\\_Hafen-Ersatzflaechen\\_ab.pdf](https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20200224_Bund_lehnt_die_Basler_Hafen-Ersatzflaechen_ab.pdf)

<sup>27</sup> <https://gateway-baselnord.com/wp-content/uploads/2020/10/mm-oekologisches-konzept.pdf>

<sup>28</sup> <https://www.ja-zum-hafen.ch/naturschutz>