

# Falschaussagen und Irreführungen der Hafenecken3-Initiatoren auf einen Blick

## «Direkt vom Schiff auf die Bahn»

Die Befürworter behaupten als Hauptslogan und im Logo ihrer Kampagne, dass mit dem Hafenecken 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 zentraler 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»

Laut der Gateway Basel Nord AG zeichneten sich in den Schweizerischen Rheinhäfen bereits seit 2011 Kapazitätsengpässe beim Containerumschlag ab<sup>1</sup>. Damals wurden 99'048 TEU (Twenty Foot Unit) im Jahr umgeschlagen. Seither verkündet die Hafendirektion jährlich, die Kapazitätsgrenzen seien erreicht. 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 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.

## «Mit dem Hafenecken 3 und dem Gateway Basel Nord sparen wir in der Region Basel jährlich über 100'000 Lastwagenfahrten ein.»<sup>2</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 mehr als 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 über 100'000 MEHR LKW als heute auf die Strasse. Das sagen die Zahlen der Befürworter. 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.

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

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

## «Verfüffachung des Containeraufkommens ist ein Horrorszenario»

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

## «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 bei 1.66%. Zwischen 2016-2020 schrumpfte der Umschlag gar um gesamthaft 3% (Jan-Sept. 2020 auf ganzes Jahr hochgerechnet). Das BAV rechnete für das 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 um 65% überschätzt!<sup>5</sup>. Die Befürworter ignorieren diese Realität und verwenden einfach weiterhin die veralteten Planungsprognosen<sup>6</sup>.

## «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 genauerem 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 Hafeneckens nichts zu tun.

## Die Verlagerung dank GBN schont die Alpenregionen

Im geplanten Terminal werden nur Container verladen, keine Lastwagen. Transit-Container fahren aber bereits heute praktisch zu 100% per Bahn durch die Schweiz. Mit den normalen Lastwagen, die keine Container transportieren, hat das Gateway nichts zu tun. Das Terminal bringt deshalb für die Reduktion des alpendurchquerenden Verkehrs nichts.

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

<sup>4</sup> [https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20140118\\_BAV\\_Mediation\\_Weiterentwicklung\\_Terminallandschaft\\_Schlussbericht.pdf](https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20140118_BAV_Mediation_Weiterentwicklung_Terminallandschaft_Schlussbericht.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20120619\\_INFRA\\_Grossterminalstudie.pdf](https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20120619_INFRA_Grossterminalstudie.pdf); S. 7, S. 70

<sup>6</sup> <https://gateway-baselnord.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-SRH-SVS-Jahresumschlagszahlen-2019.pdf>

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

## «50% auf die Schiene»

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

Die Befürworter erklären nirgends, wieso die Verlagerung jetzt erfolgen soll. Sie behelfen sich stattdessen mit Schlagworten wie „Bündelung“, „750 m lange Züge“ und direktes „Umsteigen“ der Container<sup>11</sup>, die samt und sonders nicht nachvollziehbar sind.

Die behauptete Verlagerung auf die Schiene ist 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. 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. (...) In den heutigen für die Schweiz wichtigen Bahn-Containerterminals sind das im Schnitt nicht mehr als 20%, aus den Häfen nur circa 10%. 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>12</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>13</sup>.

## «Das Bundesamt für Verkehr hat in 2018 eine Finanzierungsbeitragung von CHF 83 Mio. bewilligt» vs. «Verfügung noch nicht rechtskräftig.»

Die Befürworter behaupten auf ihrer Webseite „Faktencheck“, dass der Bund für die erste Etappe des GBN 83 Mio. Franken beitrage<sup>14</sup>. Diese Zusage ist aber wegen eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 08.10.2019 sistiert. Ob, und wenn ja, wann, diese Zusicherung wieder gegeben wird, ist völlig offen.

## «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.

## «Die Stadterweiterung funktioniert nur mit Hafenecken 3»

Der Kanton Basel-Stadt setzt mit seiner Stadtplanung die örtlichen Rahmenbedingungen<sup>15</sup>. Diese sieht vor, dass der bestehende Hafen (Klybeckquai und Westquai-Insel) aufgegeben wird zugunsten von Wohn-, Gewerbe- und Freizeinutzung. Deshalb werden auch „die heutigen, gut ausgelasteten Umschlagsanlagen am Westquai und auf dem Wolf-Areal aufgrund der städtebaulichen Entwicklung weggelassen.“<sup>16</sup> Doch diese Stadtplanung ist nicht zwingend: Neue, grosse Areale wie klybeckplus<sup>17</sup> und Rosental Mitte<sup>18</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>19</sup> so erstellt werden, dass das bundesrechtlich geschützte Naturschutzgebiet „Badischer Bahnhof“ auf deutlich weniger Fläche tangiert würde.

## «Wir nehmen unsere Verantwortung für die Biodiversität ernst.»<sup>20</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>21</sup>. Im Oktober 2020 wurde ein zweites Massnahmenpaket vorgelegt. Die einzig zugänglichen Informationen wurden von den Gateway-Promotoren selber veröffentlicht<sup>22</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>23</sup> Es wird aber verschwiegen, dass fast das ganze Gelände im Bereich des Terminals und des Hafeneckens (ca. 15 ha) versiegelt und wegen der hohen Zug- und Containerdichte viel zu stark beschattet ist.

<sup>11</sup> [https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219\\_Regierungsrat\\_BS\\_Ratschlag\\_Ausgabenbewilligung\\_Hafenecken\\_3.pdf](https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20181219_Regierungsrat_BS_Ratschlag_Ausgabenbewilligung_Hafenecken_3.pdf)

<sup>12</sup> <https://gateway-baselnord.com/betrieb/>

<sup>13</sup> <https://gateway-baselnord.com/wp-content/uploads/2020/10/201001-gbn-entlastung-nationalstrassen.pdf>

<sup>14</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>15</sup> <http://3-land.net/start/projekte/>

<sup>16</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>17</sup> <https://klybeckplus.ch/projekt/klybeckplus/>

<sup>18</sup> <https://rosentalmitte.ch/>

<sup>19</sup> [https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20190328\\_BaZ\\_Hafenecken3\\_ineffizient\\_b.pdf](https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20190328_BaZ_Hafenecken3_ineffizient_b.pdf)

<sup>20</sup> <https://gateway-baselnord.com/faktencheck/>

<sup>21</sup> [https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20200224\\_Bund\\_lehnt\\_die\\_Basler\\_Hafen-Ersatzflaechen\\_ab.pdf](https://www.hafenecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/20200224_Bund_lehnt_die_Basler_Hafen-Ersatzflaechen_ab.pdf)

<sup>22</sup> <https://gateway-baselnord.com/wp-content/uploads/2020/10/mm-oekologisches-konzept.pdf>

<sup>23</sup> <https://www.ja-zum-hafen.ch/naturschutz>