

Gateway Basel Nord

Basel entscheidet am Sonntag über den Bau eines neuen Hafenbeckens



Von **Michael Baas**

Fr, 27. November 2020 um 06:01 Uhr

Basel

BZ-Plus | Soll Basel ein drittes Hafenbecken am Rhein bekommen? Darüber stimmen die Bürger am Sonntag ab. Wir klären die wichtigsten Fragen zum heftig umstrittenen 310 Millionen Franken-Projekt.



Auf dem zum Trockenbiotop mutierten früheren Rangiergelände der Deutschen Bahn zwischen der Autobahn und Weil-Otterbach (links oben) soll das Containerterminal Gateway Basel Nord entstehen und mit einem dritten an den bestehende Hafen angebundenen Becken rheinseitig erschlossen werden. Foto: Erich Meyer

In Basel steht der Bau eines dritten Hafenbeckens zur Wahl, genauer gesagt der kantonale Zuschuss für das Projekt. Dieser ist zwar nur ein Baustein des auf dem früheren Bahngelände an der Grenze zu Weil geplanten Containerterminals Gateway Basel Nord. Doch scheitert die kantonale 115 Millionen-Franken-Gabe an den Urnen, könnte das Vorhaben samt der daran geknüpften Stadtentwicklung ganz kippen. Das macht die Abstimmung am Sonntag brisant und mobilisiert auf beiden Seiten – bei den Modernisierern und den Verfechtern des Istzustands.

Was ist das Gateway Basel Nord?

Gateway Basel Nord oder kurz GBN steht für eine neue Logistikkreuzung. Für rund 310 Millionen Franken oder umgerechnet 285 Millionen Euro soll diese nach derzeitigen Stand bis 2024 stufenweise beim Rheinhafen Kleinhüningen in direkter Nachbarschaft der Weiler Stadtteile Otterbach und Friedlingen entstehen. Kernstück ist ein Containerterminal, das die Schiene mit der Straße und der Schifffahrt verbindet. Letzteres braucht das zwischen Autobahn und Gleisanlagen geplante dritte Hafenbecken. Dieses soll rund 155 Millionen Franken kosten. Rund drei Viertel der Gesamtinvestitionen für das GBN bringt die öffentliche Hand auf, also die Schweiz und der Kanton Basel-Stadt. Dessen Zuschuss von 115 Millionen Franken für das Hafenbecken bietet den politischen Hebel, gegen das Projekt vorzugehen. Die Folge ist die Abstimmung am Sonntag.

Wie ist die politische Ausgangslage?

Die Basler Regierung forciert das Projekt seit Jahren. Auch das Parlament steht klar zu dem Vorhaben. Der Große Rat hat den 115-Millionen-Kredit für das Hafenbecken mit 78 zu zwölf Stimmen beschlossen. Auch das Gros der Parteien unterstützt das GBN samt Hafenbecken ebenso die Regio Basiliensis, Wirtschaftsverbände wie die Handelskammer beider Basel oder die Gewerkschaften. Die Gegner sind eine ebenso heterogene Allianz. Das reicht von politischen Naturschutzverbänden wie Pro Natura über biedere Ortsteilvereine bis zur linksalternativen Großratsfraktion Basta!; dazu kommen einzelne Großräte aus linken wie rechten Parteien sowie ein Bündnis von Kapitänen und Logistikfirmen, vor allem der aktuelle Terminalbetreiber, das Baselbieter Familienunternehmen Swissterminal, das seine Felle davon schwimmen sieht und daher auch die juristische Karte spielt.

Braucht es Terminal und Becken?

Aus Sicht der Befürworter muss der Hafen zwingend modernisiert werden, um Anschluss zu halten an den Strukturwandel der Logistikbranche – zumal die großen Häfen an der Nordsee die Containerkapazitäten massiv ausgebaut haben. Die Terminal-Lobby sieht das GBN, das im Endausbau für bis zu 390.000 Container konzipiert ist, daher als Schlüsselprojekt für den Logistikstandort und den Hafen mit seinen 3000 direkten Arbeitsplätzen. Die Gegner verweisen dagegen darauf, dass die Hafeninfrastuktur schon heute nicht ausgelastet ist und ohne drittes Becken modernisiert werden könnte. Sie halten das Projekt für überteuert und die Zufahrt zu dem quer zum Fluss liegenden Becken durch die notwendige 90-Grad-Kurve für zu kompliziert. Zudem bemängeln sie ein mit Steuergeldern geschaffenes Monopol – zumal sich in der künftigen Betreibergesellschaft und Bauherrin des GBN mit der SBB Cargo, dem deutschen Rhenus-Konzern und dem Transporteur Hupac drei mächtige Player zusammengetan haben.

Geht es nur um das Hafenbecken?

Aus Sicht der Befürworter steht einzig die finanzielle Beteiligung des Stadtkantons am Hafenbecken zur Wahl. Selbst wenn dieses nach einem Nein nicht gebaut werden könnte, würde das Containerterminal realisiert, hat Martin Haller als Verwaltungsratspräsident der GBN im Frühjahr gegenüber der BZ versichert. Doch das ist eine formale Betrachtungsweise. Die Gegner jedenfalls sind überzeugt, dass das Projekt mit einem Nein zum Hafenbecken ganz kippen würde. Ihr Hauptargument dafür ist, dass das Terminal überhaupt nur dann in dem zum national bedeutsamen Trockenbiotop mutierten früheren Bahngelände gebaut werden kann, wenn es keine Standortalternativen gibt. Ohne die Anbindung an die Schifffahrt aber gebe es in der Schweiz auch andere potenzielle Standorte.

Klar ist, dass das GBN auch städtebauliche Facetten hat, im und um den Hafen neue Potenziale eröffnet und diese für den Kanton ein zweiter Grund für das Vorhaben sind. Ein Stichwort ist die trinationale Stadtteilentwicklung "3Land" mit Weil und Hüningen, die auf Basler Seite nicht zuletzt im heutigen Hafen verortet ist und auch an der Verlagerung der Hafenbahn hängt. Insofern geht es bei der Abstimmung vordergründig zwar um ein Hafenbecken, hintergründig aber auch um Stadtentwicklung im Basler Norden, für manche Planer der Ort, an dem Basels städtebauliche Zukunft gemacht wird.

Ist das Projekt ökologisch sinnvoll?

Aus Sicht der Befürworter trägt das GBN spürbar dazu bei, Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Während in der Schweiz heute mehr als 90 Prozent des Containerverkehrs auf der Straße abgewickelt wird, lässt sich nach ihren Angaben mit dem neuen Terminal 50 Prozent des Lkw-Verkehrs auf die Schiene verlagern. Insofern stütze das Vorhaben auch den Klimaschutz. Aber auch die Gegner argumentieren mit Ökologie und Nachhaltigkeit: Sie monieren die Zerstörung des auf dem brachliegenden Areal entstandenen Trockenbiotops von nationaler Bedeutung, führen mithin den bewahrenden Naturschutz ins Feld.

Die von den Schweizer Behörden geforderten und den Projektträgern um die SBB Cargo im Rangierbahnhof Muttenz, im Hardwald bei Pratteln und den Langen Erlen anvisierten Ausgleichsmaßnahmen halten die Kritiker für unzureichend, obwohl sie flächenmäßig vier Mal so groß sind. Zudem prognostiziert diese Seite, dass das GBN in der Region nicht weniger, sondern rund 1000 zusätzliche Lkw-Fahrten erzeugt. Daher fürchtet der Ortsteilverein Kleinhüningen zum Beispiel höhere Belastungen für das Quartier.

Kampagne: [Die Gegner eines neuen Hafenbeckens für Basel machen mobil](#)

Was sagen die Weiler Nachbarn?

Von deutscher Seite gab es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das Containerterminal, das für das Hafenbecken läuft noch nicht, 30 Einsprüche, darunter einer der Stadt Weil am Rhein. Zudem hat der SPD-Landtagsabgeordnete Rainer Stickelberger Anfragen beim Regierungspräsidium Freiburg und bei der Deutschen Bahn gestellt. Der Basler Regierungsrat Christoph Brutschin weist auf Anfrage nochmals darauf hin, dass Projekt nach höchsten Anforderungen an Lärmschutz geplant werde – insbesondere die Krananlagen. Das Projekt halte die gültige Schweizer Lärmschutzverordnung ein, sagt er. Es gebe keine Überschreitungen der Grenzwerte – weder auf deutscher noch auf Schweizer Seite. Eine öffentlich artikuliert größere Beunruhigung ist in Weil denn auch nicht festzustellen. Dabei sehen die Projektgegner dafür durchaus einen Anlass und begründen das mit der von ihnen erwarteten Zunahme des Lkw-Verkehrs, Risiken bei Gefahrgut-Unfällen und der Nähe des Terminals zur Wohnbebauung, die zum Teil weniger als 500 Meter entfernt vom GBN liegt und damit näher am GBN als auf Basler Seite.

Blick nach Weil am Rhein: [Ein neues Hafenbecken in Basel bedeutet mehr Lärm für die Weiler Anlieger](#)

Sichert ein Ja zum Hafen das GBN?

Sinn macht das Hafenbecken nur mit dem Containerterminal als Scharnier. Darüber, ob Letzteres gebaut werden kann, entscheiden aber noch Schweizer Behörden und Gerichte. So muss das Bundesamt für Umwelt bewerten, ob der angebotene Ausgleich für das zum Biotop mutierte Bahngelände genügt. Ohne dieses Plazet ist das GBN nicht zu realisieren. Zudem muss das Bundesverwaltungsgericht den Einspruch von Swissterminal gegen die Bundesförderung beurteilen. Sollte die Firma Recht bekommen, wäre zumindest die Finanzierung obsolet. Auch die Ausgleichsflächen könnten noch für juristische Auseinandersetzungen und zumindest weitere Verzögerungen des ohnehin weit hinter früheren Zeitplänen zurückliegenden Projektes sorgen. WWF und Pro Natura jedenfalls haben schon angekündigt zu klagen, falls sich das GBN auf "nationales Interesse" berufen könne, um ein Naturschutzgebiet zu bebauen. Insofern ist die Hafenabstimmung zwar eine wichtige, aber nicht die letzte Etappe auf dem langen Weg, dieses Jahrhundert-Infrastrukturprojekt zu realisieren.

Ressort: [Basel](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Fr, 27. November 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Basel entscheidet über Hafenbecken](#)

Kommentare

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)
