

Zoë Roth:

Eine Sackgasse für Klima & Biodiversität

Zoë Roth ist Mediensprecherin der Greenpeace Regionalgruppe Basel.

Hafenbecken 3: Eine Sackgasse für Klima & Biodiversität

- Auch wir als Greenpeace Regionalgruppe stehen für eine klimagerechte Mobilität und befürworten dementsprechend grundsätzlich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Aber das Projekt des dritten Hafenbeckens ist in erster Linie ein massiver Ausbau des Gütertransportes auf Kosten von Klima und Biodiversität. Und ist damit wortwörtlich eine Sackgasse für Umwelt & Klima.
- Ein Projekt, dass im Namen des Klimaschutzes gebaut werden soll, für die Wirksamkeit seiner Lastwagenreduktion aber erst einmal deutlich mehr Lastwagen benötigt, ist ein Projekt aus dem letzten Jahrhundert, das in einer Stadt mit dem Klimanotstand keinen Platz mehr haben sollte.
- Für die Bewältigung der kommenden Folgen der Klimakrise brauchen wir intakte und funktionierende Ökosysteme und gerade auch in den Städten Grün- und Naturflächen. Wir können die Bedrohungen durch den Klimawandel und den Biodiversitätsverlust nicht isoliert bekämpfen. Wir lösen entweder beide Probleme oder keines von beiden.

Mit voller Fahrt in die falsche Richtung – nein zum Wachstumswahn

- Es ist absurd, in einer Klimakrise wie wir sie haben und die jeden Sommer dafür sorgt, dass der Rhein etwas weniger Wasser führt, einen Hafenausbau anzustreben, der auf Wirtschaftswachstum ausgelegt ist, welches wiederum die Klimaerhitzung weiter vorantreibt. Der Ausbau des Hafens befeuert ein Wachstum, das mit dem Ziel einer klimaneutralen Schweiz bis 2030 nicht vereinbart werden kann. Aus diesem Grund positioniert sich auch die Klimastreik Bewegung gegen den Bau des Hafenbeckens 3.
- Denn ganz ehrlich, überlegen wir einmal welche Güter mit so einem Container kommen. Da sind zum Beispiel Kleider. Jede*r braucht Kleider, keine Frage. Aber brauchen wir, analog zum Wachstum, dass die Befürworter*innen prognostizieren und im Namen des Klimaschutzes auf die Schiene bringen wollen, wirklich 4mal mehr Kleider? Das passt doch in keinen Kleiderschrank.
- Das Ziel einer klimafreundlichen Politik muss es sein, Güterströme zu reduzieren, statt sie zu fördern. Wenn es den Behörden und Betreibern wirklich ernst ist mit dem Klimaschutz, warum setzen sie sich dann nicht einfach dafür ein, dass mit der bestehenden Infrastruktur noch mehr auf die Bahn verladen wird? Das wäre schon mit der heutigen Infrastruktur problemlos möglich und braucht keine Kapazitätserweiterung für hunderte Mio. Franken.

System Change statt Hafenausbau – für eine klimagerechte Zukunft

- Die Forderung der Klimabewegung weltweit lautet: System Change not Climate Change!
- Doch das ist nicht nur ein bekannter Slogan ohne Inhalt. Die Europäische Umweltagentur (EUA) kommt nach einer umfassenden Analyse von Umweltindikatoren und unter Berücksichtigung der Fortschritte bei den politischen Zielen zum Schluss, dass wahrscheinlich weder Umweltmassnahmen allein noch wirtschafts- oder technologiebedingte Effizienzverbesserungen ausreichend sein werden, um die Klimaziele der EU für das Jahr 2050 zu verwirklichen. Stattdessen seien grundlegende Veränderungen der Produktions- und Verbrauchssysteme nötig (EUA 2015a).
- Dass wir weltweit Güter von LKWs massiv auf die Schiene verlagern müssen, um die Ziele der Pariser Klimaabkommen zu erreichen, ist klar. Ein Projekt jedoch, dass die Infrastrukturen für den Welthandel ausbaut, kann noch so viel verlagern. Wenn das grundsätzliche Problem der stetig wachsenden Importe und einer zunehmenden Abhängigkeit nicht angegangen wird, ist das kein wirksamer Klimaschutz! Für eine zukunftsfähige Welt müssen wir wieder vermehrt in lokale und regionale Strukturen investieren. Wir brauchen eine konsequente Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel und vermehrt eine Wirtschaft der kurzen Wege, wo lange Transportwege verringert und lokale Wirtschaftskreisläufe gestärkt werden.
- Wir als Greenpeace Regionalgruppe stellen uns an die Seite aller grossen Naturschutzverbände & der lokalen Klimastreikbewegung und sagen nein zu einem Projekt, dass mit voller Fahrt in die falsche Richtung geht.

Thomas Grossenbacher:

Umdenken statt mehr Infrastruktur und mehr LKW-Verkehr

Thomas Grossenbacher ist Grossrat Gründes Bündnis und Co-Leiter ICT beim Erziehungsdepartement.

Über ein Jahr ist vergangen, seit unser Parlament im Februar 2019 den Klimanotstand ausgerufen hatte. Doch im Kampf gegen den Klimawandel schlagen wir uns selbst. Wir meinen, immer mehr Güterverkehr in Kauf nehmen zu müssen – quasi als unveränderbares Naturgesetz – und bauen deshalb immer neue Infrastrukturen, statt in die Digitalisierung und eine intelligente Logistik zu investieren und damit in die Effizienz. Das Hafenbecken 3 ist ein Paradebeispiel für das veraltete Denken. Dabei wissen wir: Die Belastung der Natur muss reduziert werden. Es ist höchste Zeit für eine Lebens- und Wirtschaftsweise, die dem übermässigen Konsum von Gütern, Stoffen und Energie ein Ende setzt. Die Verlagerung weg von der Strasse auf umweltverträgliche Transportmittel ist nur ein Schritt. Weitere Schritte heissen Reduktion und Vereinfachung.

Die Verlagerung ist richtig und hätte schon längst auf Grund der 1994 angenommenen Alpeninitiative umgesetzt werden müssen. 26 Jahre hatte die Politik bisher Zeit Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine tatsächliche Verlagerung erzielen. Doch noch immer ist es so, dass der Transport mit LKWs deutlich günstiger und flexibler ist - insbesondere in Zeiten von Just-In-Time. Mit einer höheren LSVA hätte dies politisch schon längst korrigiert werden können – ja müssen, wenn die Verlagerungspolitik ernsthaft verfolgt werden würde.

- Wenn wir nun noch wissen, dass 90% der im Hafen ankommenden Container für die Schweiz bestimmt sind und die Feinverteilung – sprich unter 150 km - auch in absehbarer Zeit mit LKWs erfolgen wird, dann kann es ja nur mehr LKW-Verkehr zur Folge haben.
- Dass nun mehr Container von Rotterdam über Basel in den Süden Europas via Schiff und dann Bahn transportiert werden sollen, klingt doch sehr unglaubwürdig. Insbesondere wenn man weiss, dass der Containerumschlag in Genua sich in den letzten Jahren verdoppelte.
- Es wird hoffentlich im Transportwesen nicht so absurd werden, dass Güter via Genua in den Norden von Europa und umgekehrt von Norden von Rotterdam in den Süden transportiert werden.

Mehr Güterumschlag heisst auch mehr LKW-Fahrten

Über die künftige Entwicklung der Transportmengen im internationalen Güterverkehr streiten sich die Logistik-ExpertInnen. Die Annahme der Initianten des Hafenbeckens 3, dass in Zukunft noch mehr Güter transportiert und umgeladen werden müssen, ist selbst unter den Befürwortenden des Bauvorhabens umstritten. Im Hinblick auf die Klimaentwicklung und auf die rasch voranschreitende Digitalisierung mit ihren Möglichkeiten ist das Wachstumsdenken, das der Idee des Hafenbeckens 3 zugrunde liegt, weder wünschbar noch wahrscheinlich.

Sollten indes die Wachstumsprognosen der Hafenbecken-Befürwortenden tatsächlich eintreffen, ist eines klar: Mehr Güterumschlag im Basler Hafen heisst in jedem Fall auch mehr LKW-Fahrten durch Basel, durch die gesamte Schweiz. Umwelt- und Klimaschutz geht anders.

Julia Fischer:

Kein Klimaschutz, sondern massive Umweltbelastung für Basel

Julia Fischer ist Umweltökonomin und Kampagnenleiterin Schweiz der Fondation Franz Weber.

- Das Hafenbecken 3 steht diametral im Widerspruch zu den Zielen von Klimagerechtigkeit und Nachhaltigkeit: Für die Bewältigung der Klimakrise brauchen wir intakte und funktionierende Ökosysteme und gerade auch in den Städten Grün- und Naturflächen. Damit wir die bestmöglichen Chancen haben, solche funktionierenden Ökosysteme zu bewahren, müssen wir die Biodiversität schützen und den Arten Räume geben, sich an veränderte Umwelt- und Klimabedingungen anpassen zu können.
- Die Rheinhäfen wachsen nicht. Die jetzigen Kapazitäten sind auch nicht am Anschlag. Die Prognosen zum Wachstum im Containerverkehr, welche die Befürworter anbringen, sind gewagt – ist diese Branche doch von sehr vielen unterschiedlichen Faktoren abhängig – wie wirtschaftlicher Gesamtentwicklung, Wasserstand des Rheins zwischen Rotterdam und Basel und der zukünftigen Ausrichtung unserer Konsumgesellschaft. Der Bau eines riesigen Containerterminals und eines Hafenbeckens machen im Jahr 2020 in Basel keinen Sinn.
- Für das Projekt wurde zudem nie ein öffentlicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Das Hafenbecken 3, das die Steuerzahlenden hunderte Millionen Franken kosten soll, wird den Baslerinnen und Baslern unkritisch als die «goldene Lösung» fürs Hafengebiet verkauft. Dabei gäbe es durchaus Alternativen, wie das Klybeckareal und die Rheinhäfen mit der bestehenden Infrastruktur genutzt und für die Öffentlichkeit erschlossen werden, und gleichzeitig die Effizienz des Hafens für den Containerumschlag deutlich gesteigert werden könnte – alles ohne Hafenbecken 3.

Umweltschädigendes Projekt mit grünem Anstrich

- Wir wehren uns dezidiert gegen den «grünen Anstrich», den die Projektinitianten mit dem Schlagwort «Klimaschutz» dem unnötigen Bau dieses nicht mal praktikablen Hafenbeckens zu verpassen versuchen. Es ist bezeichnend, dass die Hafennutzenden – also die Schiffsführer selbst – sich aktiv dagegen aussprechen. Das Hafenbecken 3 ist eine Fehlplanung. Um das neue Hafenbecken zu erreichen, müsste erst das bestehende Hafenbecken 2 passiert werden. Bei dessen Nutzung durch andere Schiffe würde es zu etlichen Verzögerungen und erschwerten Manövern kommen. Das Hafenbecken 3 selbst – einen Kilometer landeinwärts, äusserst eng und mit einer 90-Grad-Kurve, die bei der Hinausfahrt rückwärts befahren werden muss –, wäre für die Schiffe äusserst schwer manövrierbar. Jedes einzelne dieser manuellen Steuermanöver frisst zusätzliche Energie, belastet die Luft und bedeutet eine weitere Umweltbelastung.
- Kosten und Zeitverlust für den zweimaligen Umschlag von Gütern – in Basel vom Schiff auf die Bahn und irgendwo in der Schweiz dann noch auf den LKW – machen einen

solchen Zwischenverlad auf die Bahn komplett unrentabel. Diese grundlegende Tatsache wird durch den Bau eines neuen Hafenbeckens und Containerterminals nicht plötzlich beseitigt. Selbstverständlich befürworten wir die Verlagerung von Gütertransporten weg von der Strasse auf umweltverträglichere Verkehrsmittel, doch leider hat das geplante Hafenbecken mit effektiver Verlagerung nichts zu tun.

Gefahrgüter-Zentralisierung bedroht Umwelt und Mensch

- Ein weiterer zentraler Aspekt des internationalen Güterverkehrs sind die Gefahrgüter. Für deren Transport und Lagerung gibt es klare Auflagen. Wird das Gateway Basel Nord Realität, würden neu gefährliche und umweltschädliche Stoffe zentralisiert in Basel zwischengelagert, verschoben, umgeschlagen. Diese anvisierte Zentralisierung verstösst gegen das fundamentale Prinzip der Gefahrgutlogistik, Risiken durch eine dezentrale Lagerung und Abwicklung klein zu halten.
- Schon jetzt ist die Stadt Basel von Gefahrguttransporten stark betroffen. Neu sollen die Risiken dieser Transporte in Kleinhüningen zusammentreffen, direkt neben dem Wohngebiet. Für die Quartierbevölkerung ist eine absolute Zumutung!
- Wir haben bereits genügend solcher Unfälle in der Vergangenheit gesehen in der Region Basel mit schlimmen Konsequenzen für Natur und Mensch. Muss erst ein weiterer solcher Unfall passieren, bevor erkannt wird, dass hier mit der Umwelt und – im Endeffekt – mit dem Leben der Baslerinnen und Basler gespielt wird? Auch unter diesem Gesichtspunkt sagen wir klar „Nein zum Hafenbecken 3“.

Fazit:

- Die Projektbefürwortenden versuchen mit fragwürdigen Argumenten, diesem antiquierten Projekt ein Deckmäntelchen von Klimaverträglichkeit und Umweltschutz umzuhängen. Es sollte zu denken geben, dass die Umweltschutzorganisationen – unabhängig voneinander, und unabhängig von jeglichen Parteiinteressen und wirtschaftlichen Liebäugeleien, alle mit jahrelanger Erfahrung im Einsatz für den Schutz der Natur – zum gleichen Schluss kommen:
- Nicht Klimaschutz, sondern eine massive zusätzliche Umweltbelastung, mit über 100'000 LKW-Fahrten mehr durch Basel, und mit grossen Risiken durch die Zentralisierung von Gefahrgütern, würden wir uns mit diesem Projekt nach Basel holen. Dafür würden wir sogar vom Bund geschützte Natur auslöschen. Der Bau des Hafenbeckens ist unnötig. Die Konsequenzen dieses gigantischen Projekts sind für die Umwelt und für Basel untragbar!

Oliver Balmer:

Hier würde eine Perle unwiderruflich zerstört

Oliver Balmer ist Präsident des Naturschutzverbands Pro Natura in Basel.

Rasanter Biodiversitätsverlust und Insektensterben sind heute weltweit zentrale Probleme. Und genau solche Projekte wie das Hafenbecken 3 und Gateway Basel Nord sind Ursachen für diese Phänomene.

Das Hafenbecken 3 und Gateway Basel Nord würden das wertvollste Naturschutzgebiet der Region grossteils zerstören. Dass es «ersetzt» werden kann, ist bestenfalls Wunschdenken.

In der Schweiz geniessen die wertvollsten Naturtypen (Moore, Auen und Trockenlebensräumen) als sogenannte «Biotope von nationaler Bedeutung» besonderen Schutz, um die letzten Reste unserer artenreichsten Lebensräume zu retten. Das durch das Hafenbecken 3 bedrohte Gebiet ist als Naturschutzgebiet im «Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW)» bundesrechtlich geschützt – und als «Singularität» sogar in einer Spezialkategorie. Das Naturschutzgebiet beheimatet eine aussergewöhnlich hohe Biodiversität (400 Pflanzenarten, 3000 Insektenarten, 100 gefährdete Arten der Roten Listen), ist aussergewöhnlich gross (doppelt so gross wie der Basler Zolli) und hat eine zentrale Funktion als Korridor für Arten von Trockenlebensräumen, die ihre Verbreitungsgebiete in unserem intensiv genutzten Land nur noch entlang der Bahngleise verschieben können – was im Zuge des Klimawandels immer wichtiger wird.

Die Frage des «Ersatzes» für das Naturschutzgebiet wird gemäss Gesetz überhaupt nur relevant, wenn ein Projekt nur genau an dieser Stelle realisiert werden kann, was offensichtlich nicht der Fall ist, weil das «Gateway Basel Nord» zuerst als «Gateway Limmattal» bei Zürich geplant wurde. Das von den Initianten vorgestellte «Ersatzkonzept» haben bisher weder das zuständige Bundesamt für Umwelt noch die Umweltorganisationen gesehen - wohl aus gutem Grund. Was wir bisher gesehen habe, überzeugt in keiner Weise – genau so wenig wie beim ersten Konzept, das vor einem Jahr genau gleich als Lösung aller Probleme präsentiert und dann zurückgewiesen wurde.

Die im Komitee gegen das Hafenbecken 3 vertretenen Natur- und Umweltschutzverbände, sowie die Fachgesellschaften, die das Who-is-who der Gebiets- und Artenkenner umfassen und das Gebiet seit Jahrzehnten wissenschaftlich untersuchen, weisen die Aussage, das Gebiet sei gleichwertig ersetzbar, dezidiert zurück.

Lorenz Amiet:

Veraltetes Logistikkonzept, das dem alpenquerenden Güterverkehr nichts bringt

Lorenz Amiet ist Grossrat SVP und Inhaber eines Logistik-Familienunternehmens in der 5. Generation.

Als Unternehmer im Logistik-Sektor, der zu den verschiedenen Playern im Hafen in kompletter Unabhängigkeit steht, betrachte ich das Konzept Gateway Basel Nord (GBN)/Hafenbecken 3 mit grosser Skepsis.

Staatsmonopol statt Privatwirtschaft

GBN ist ein Monopolist unter Führung der chronisch defizitären SBB Cargo. Dieser soll mit dem Segen des Bundes die heute erfolgreichen privaten Container-Umschlagsfirmen aus dem Wettbewerb drängen. Wir können dieses gewerbefeindliche Verhalten keinesfalls gutheissen. Dieses höchst problematische, wettbewerbsverzerrende Gebaren hat auch schon zu zwei Bundesgerichtsentscheiden gegen GBN geführt. Weitere dürften folgen und das Projekt ohnehin verzögern, wenn nicht gar verunmöglichen.

Veraltetes Logistikkonzept

In der Theorie sollen mindestens 50% der in Basel ankommenden Container per Bahn in die Schweiz feinverteilt werden. Bahnfachleuten wie ex SBB-Chef Benedikt Weibel ist klar, dass Container in der Schweiz nicht kostendeckend verteilt werden können, wie er in der SoZ vor wenigen Wochen auf eine entsprechende Frage geantwortet hat. Sie werden, wie bisher, grösstenteils per Lastwagen zum Empfänger transportiert. Die wichtigen Wirtschaftsräume der Schweiz sind alle mit dem LKW in ein bis zwei Stunden zu erreichen.

Genau aus diesem Grund werden auch heute weniger als 10% der Container ab Basel per Bahn weitertransportiert. Denn in der Schweiz gibt es heute fast nur noch dort direkte Bahnanschlüsse in jene Betriebe, welche für sich alleine ganze Züge buchen. Diese fahren jedoch stets den Seehafen direkt an, ohne Umschlag im Rheinhafen.

Wird also ein Container in Basel für den Weitertransport nach Solothurn vom Schiff auf den Lastwagen umgeladen, kann der Container nach kurzer Fahrzeit direkt beim Kunden abgeliefert werden. Geht derselbe Container aber zuerst noch mit der Bahn nach Solothurn, muss er dort auf einem Kleinterminal für den zweiten Teil der Reise wieder ab- und aufgeladen werden, bevor er ans Ziel kommt. Man braucht nicht Logistiker zu sein, um festzustellen: Das rechnet sich weder finanziell noch zeitlich.

Somit ist das Verlagerungsziel von 50% der ankommenden und abgehenden Container hin zu Transporten per Schiene etwa gleich realistisch wie das Verlagerungsziel am Gotthard. Dort wurden dem Stimmbürger mit dem Bau der NEAT 35% Verlagerung versprochen, eingetreten sind nach 2 Jahren 3.5%.

Für alpenquerenden Güterverkehr irrelevant

Das Hafenbecken 3 ist ein Projekt für den Import-/Exportverkehr. Für den internationalen alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz spielt das Hafenbecken überhaupt keine Rolle. Die Kantonspolizei Uri zählte an der A2 vor wenigen Jahren bei Messungen bei nur 0.8% aller LKWs Container als Ladung.

Kein Gütercontainer reist mit dem Rheinschiff ab Rotterdam oder Antwerpen nach Basel, um hier für die Weiterfahrt nach Italien auf die Bahn umgeladen zu werden. Italien verfügt mit Genua, La Spezia, Livorno etc. selbst über leistungsfähige Häfen, welche erst noch näher an den asiatischen Massenproduktionsstandorten liegen. Spannenderweise ist zu erwarten, dass in Zukunft ein wachsender Anteil des Schweizer Güterverkehrs über die italienischen Häfen abgewickelt wird. Die italienische Bahninfrastruktur dazu ist im Bau. Spätestens bei deren Inbetriebnahme sind GBN und Hafenbecken 3 obsolet.

Hafenbecken 3 schafft netto keine Arbeitsplätze

Die Befürworter des Hafenbeckens 3 streichen die vielen Arbeitsplätze hervor, die mit dem Hafen verbunden sind. Die gefährden wir ja auch überhaupt nicht. Im Gegenteil: wenn man mit weniger Investitionen das gleiche erreicht, schützt das eher Arbeitsplätze als wenn man hochriskante Millioneninvestitionen tätigt auf Basis von Phantasiewachstumswahlen. Und zu den zukünftigen Arbeitsplätzen im GBN: das Quasi-Monopol wird wie gezeigt einen heute funktionierenden, privatwirtschaftlichen Markt verdrängen. Das mag Arbeitsplätze ersetzen, schafft aber keine neuen. Die hochdefizitären SBB Cargo haben in der jüngeren Vergangenheit zudem schon mehrfach bewiesen, dass Arbeitsplätze bei ihr nicht immer langfristig sicher sind.

Für Umlad auf Strasse ungeeigneter Standort

Die Container-Wachstumswahlen der Befürworter werden kaum eintreten: für 2019 griff man bei den Prognosen um 87% zu hoch, vom Corona-Jahr 2020 wollen wir gar nicht reden. Dennoch bringt eine Konzentration aller Terminalkapazitäten der Nordwestschweiz auf das GBN ein erhebliches Mass an zusätzlichen Strassentransporten in die Stadt. Wir rechnen selbst dann mit 100'000 zusätzlichen LKW-Fahrten pro Jahr zum oder vom neuen Terminal, wenn die unrealistische Annahme zutreffen sollte, dass nur 50% der Container per LKW transportiert werden. Das sind ca. 2'000 km Lastwagenkolonne - ohne Abstände gerechnet, bzw. 8 km am Tag.

Fazit

Somit steht das Grossterminal in Kleinhüningen am falschen Ort. Ohne Millionen an Bundessubventionen, welche nur flössen, wenn die Verlagerung von mindestens 50% der Container gelänge, kann es gar nicht rentabel sein. Da GBN und das Hafenbecken 3 symbiotisch zusammenhängen, funktioniert somit die Gesamtheit nicht. Für den Umlad Rhein - Strasse und Rhein – Schiene reicht die heutige Infrastruktur, für Schiene - Strasse ist der Standort auch aus logistischer Sicht schlicht ungeeignet.