



Mit dem neuen Containerterminal von Gateway Basel-Nord verschiebt sich das Hafengebiet teilweise, sodass das Klybeck- und das Westquai (Bild) frei werden. Dort kann ein neues Quartier entstehen. Foto: Pino Covino

Warum es zum Hafenknotsch kam

Gateway Basel-Nord Im Hafen in Basel-Kleinhüningen soll ein trimodales Containerterminal entstehen. Das Projekt ist jedoch wegen Konflikten immer noch blockiert.

Barbara Stähler

Seit Jahren schwelt ein Streit um Gateway Basel-Nord, das trimodale Containerterminal, das im Hafen in Basel-Kleinhüningen entstehen soll. Das Projekt beschäftigte in der Vergangenheit immer wieder die Gerichte und wird diese auch weiterhin beschäftigen. Erst vor kurzem publizierte das Bundesgericht ein Urteil zu Gateway Basel-Nord. Es ist schwierig, die Übersicht zu behalten.

Diese Redaktion hat daher Fakten zum Projekt zusammengetragen und zeigt auf, wie und warum es zu einer Eskalation kam.

— Die Vorgeschichte

Vor knapp zehn Jahren trat ein neues Bundesgesetz in Kraft, laut dem auch Häfen ab 2016 Bundessubventionen erhalten sollen unter der Bedingung, dass sie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern – ganz im Sinne der Alpeninitiative.

Diese war 1994 bei einer Volksabstimmung angenommen worden. Der Volksentscheid beschleunigt die Entwicklung der Neat (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) am Gotthard, die zwei Jahre zuvor von der Stimmbevölkerung angenommen worden war. Die Neat ist ausserdem Teil des Gütertransportkorridors von Rotterdam nach Genua. Dank eines neuen trimodalen Containerterminals in Basel-Kleinhüningen, wo der Transport von Gütern per Schiff, Lastwagen und Bahn kombiniert werden kann, soll der Güterumschlag künftig effizienter als bisher auf dem bereits existierenden Terminal abgewickelt werden. Damit soll die Verlagerung vorangetrieben und neue Kapazitäten für den Containerverkehr geschaffen werden.

Um dieses Projekt umzusetzen, wurde 2015 die Gateway Basel-Nord AG gegründet. Dies ist ein Joint Venture, an dem die SBB, die auf kombinierten Verkehr spezialisierte Hupac sowie die Logistikanbieter Contargo AG, die zur Rhenus-Gruppe gehört, beteiligt sind. Gateway Basel-Nord hat mit Blick auf die neue Gesetzgebung ein Gesuch beim Bund für Subventionen eingereicht, das auch bewilligt wurde.

— Wer streitet sich?

Neben diversen Konflikten mit Naturschutzorganisationen überschattet vor allem der Streit zwischen Gateway Basel-Nord und dem Unternehmen Swissterminal AG das Projekt.

Swissterminal wurde als Familienbetrieb 1972 gegründet. Es ist ein internationales integriertes Logistikunternehmen mit Hauptsitz in Frenkendorf. Anfang 2020 übernahm die Hafenerbetreiberin DP World mit Hauptsitz in Dubai 44 Prozent am Baselbieter Unternehmen. Dieses hat neben Frenkendorf auch Standorte in Birsfelden und Niederglatt ZH.

Das Baselbieter Unternehmen ist aktuell auch am Westquai im Hafen Basel-Kleinhüningen präsent. Doch der Pachtvertrag läuft 2029 für alle dort ansässigen Unternehmen aus, da Basel diesen Teil des Hafens entwickeln will. Swissterminal hat im Weiteren noch Standorte in Frankreich.

— Wie kam es zum Streit?

Wie es wirklich zu diesem Streit kam, lässt sich heute nicht mehr eindeutig klären. Sehr wahrscheinlich haben mehrere Gründe zu den verhärteten Fronten geführt. Sicher ist, dass sich Swissterminal durch den Zusammenschluss von SBB, Hupac und Contargo zu Gateway Basel-Nord

übergangen fühlte. Das Baselbieter Unternehmen hätte sich durchaus eine Beteiligung vorstellen können, liest man in Zeitungsberichten, aber nicht unter den geforderten Bedingungen. Es hiess, die Unternehmensleitung hätte in einer Absichtserklärung bestätigen müssen, Firmenstandorte aufzugeben und auf Expansionen zu verzichten.

Gateway Basel-Nord sieht das anders. Bevor man das Joint Venture gegründet habe, hätten die Beteiligten ihre Rechte und Pflichten sowie die finanziellen Beiträge definiert. «Swissterminal entschied sich in dieser Phase dagegen, eine gemeinsame Projektgesellschaft mit den genannten Firmen aufzubauen», schreibt Gateway Basel-Nord. Eine Mediation zwischen Gateway Basel-Nord und Swissterminal brachte keine Entscheidung. Vielmehr begann die Situation weiter zu eskalieren. Auch wird immer wieder die Frage nach Wettbewerbsverzerrung gestellt: Während die einen der Meinung sind, dass das mit staatlichen Geldern geförderte Projekt dem Wettbewerb schadet, stellt sich Gateway Basel-Nord auf den Standpunkt, ihre Infrastruktur sei für alle Logistikunternehmen offen.

Kritiker verweisen zudem darauf, dass der Transport von Gütern auf der Schiene seit Jahren rückläufig ist.

— Beschwerden und Einsprachen

Swissterminal reichte zahlreiche Einsprachen und Beschwerden oftmals durch mehrere Instanzen hinweg ein – mal mehr, mal weniger erfolgreich. Beispiele:

Etwas die Beschwerde gegen einen Entscheid der Wettbewerbskommission (Weko). Diese hatte 2019 den Zusammenschluss

von SBB, Hupac und Contargo zu Gateway Basel-Nord bewilligt. Swissterminal legte dagegen Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein. Dieses gab dem Baselbieter Unternehmen zwar in einigen Punkten recht, am Weko-Entscheid selbst änderte sich jedoch nichts. Auch wehrte sich das Logistikunternehmen aus Frenkendorf gegen den Entscheid des Bundesamts für Verkehr (BAV), die erste Etappe des Projekts von Gateway Basel-Nord mit 83 Millionen Franken mitzufinanzieren. Nach langem Hin und Her entschied das Bundesverwaltungsgericht 2021, dass das Verfahren wiederholt werden muss.

Ende 2023 reichte Swissterminal eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen die vom BAV erteilte Plangenehmigung ein. Hierbei prüfen die Behörden, ob die Baupläne den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Das Unternehmen warf dem BAV vor, nicht neutral zu sein. Zudem sei die Rechtmässigkeit des Projekts nicht geklärt. Ein Entscheid steht aus. Hinzu kommt: Die Umweltverbände Pro Natura und WWF sind in der gleichen Angelegenheit an das Bundesverwaltungsgericht gelangt. Sie kritisieren, dass mit dem Projekt die dortigen Trockenwiesen praktisch verschwinden.

Erst im Juni hatte zudem das Bundesgericht eine Beschwerde des Logistikunternehmens gegen ein Urteil des Baselbieter Kantonsgerichts abgewiesen. Swissterminal kritisierte, die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) hätten im Zusammenhang mit dem Gateway Basel-Nord eine öffentliche Ausschreibung vornehmen müssen, und verwies dabei auf das Schweizer Binnenmarktgesetz. Das Bundesgericht verneint eine solche Ausschreibungspflicht.

— **Konkurrenz aus dem Elsass**
Das Baselbieter Logistikunternehmen reagierte ausserdem mit einem Konkurrenzprojekt auf Gateway Basel-Nord. Zuerst wollte Swissterminal zusammen mit den Containerfirmen Danser Switzerland AG und Ultra-Brag AG einen eigenen Containerterminal in Weil am Rhein (D) aufbauen.

Anfang 2021 kündigte Swissterminal jedoch an, im Laufe des Jahres 2021 den Betrieb der drei französischen Binnenhäfen Ottmarsheim, Huningue-Village-Neuf und Ile Napoléon zu übernehmen. Dazu gründete Swissterminal Alsaacetam ein Joint Venture mit den französischen Seehäfen Le Havre und Marseille-Fos. Die neue Betreibergesellschaft heisst Swissterminal France.

— Wie wird Gateway Basel-Nord finanziert?

Das Terminal kostet Stand heute rund 130 Millionen Franken. Der Bund unterstützt diese erste Etappe mit 83 Millionen, wobei das Verfahren wie bereits erwähnt wiederholt werden muss.

Die Kosten für das Hafengebiet 3 werden sich voraussichtlich auf rund 155 Millionen Franken belaufen. Davon übernimmt der Kanton Basel-Stadt 115,5 Millionen. Auch das BAV soll einen Teil der Kosten tragen, der Rest wird durch die Schweizerischen Rheinhäfen finanziert.

— Was hat das Hafengebiet 3 mit Gateway Basel-Nord zu tun?

Das Hafengebiet 3 auf dem früheren Rangierareal der Deutschen Bahn macht das Containerterminal erst zu einem trimodalen Terminal: also die Verknüpfung von Schiff mit Strasse und Schiene für den Gütertransport. Das Hafengebiet soll 330 Meter lang werden. Umweltschutzverbände hatten

dagegen das Referendum ergriffen. Die Basler Stimmbevölkerung nahm das Projekt 2020 mit über 57 Prozent jedoch deutlich an. Die Verantwortung für das neue Hafengebiet obliegt den Schweizerischen Rheinhäfen.

— Wie gross wird die Kapazität von Gateway Basel-Nord?

Einmal fertiggebaut, wird das Gateway Basel-Nord bis zu 390'000 Standardcontainer (TEU) pro Jahr umschlagen.

TEU, «Twenty-Foot Equivalent Unit», ist eine international standardisierte Masseinheit für Container.

— Wann geht Gateway Basel-Nord in Betrieb?

Aufgrund der vielen Einsprachen und Beschwerden wurde das Projekt zwar verzögert, verhindert wurde es bis jetzt aber nicht.

Anstatt 2024, wie ursprünglich geplant, soll das Terminal nun 2029 in Betrieb genommen werden. Mit dem Bau konnte noch nicht begonnen werden.

— Was hat der Kanton Basel-Stadt davon?

Durch die Umgestaltung des Hafens Basel-Kleinhüningen erhält Basel-Stadt die Möglichkeit, das Klybeckquai und das Westquai städtebaulich zu entwickeln. Es sollten dort durchmischte Stadtteile für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit und Gastronomie entstehen, schrieb der Regierungsrat im Februar 2023 in einer Mitteilung. Durch die Umzonung erwartet Finanzdirektorin Tanja Soland «einen einmalig erhöhten Landwert» von 230 Millionen, wie diese Zeitung damals schrieb. Das Finanzdepartement rechnet zudem nach der Realisierung mit zusätzlichen Steuereinnahmen in der Höhe von jährlich 60 Millionen Franken.