

## **Facts betreffend GBN**

In Bazel willen de havenautoriteiten SRH een nieuwe haven bouwen, speciaal voor containeroverslag. Op zich geen verkeerde idee, zijn toch de verschillende Terminals vooral in Havenbecken twee niet optimaal bereikbaar.

### Maar nu komt het:

Het havenbecken 3 komt achter het havenbekken 2, en dan ook nog in een hoek van bijna negentig graden. Dit betekent dat de Containerschepen en koppelverbanden eerst door de eenrichtingsverkeer naar bekken 2 moeten, daar tussen de liggende schepen doormanoeuvreren en aan het einde nog eens de vrij krappe bocht negentig graden de hoek om terwijl daar ook schepen liggen te lossen.

Als het schip in bekken 3 klaar is met laden lossen moet het hele stuk weer achteruit uitgevaren worden. Dit is dan nog veel erger omdat de havens ook niet dieper dan 3.70 Meters zijn en daarmee de invloed van gelijktijdig manoeuvrerende schepen ook nog eens bijkomt.

Later komt men bij de doorvaart naar bekken 1 en daar is weer eenrichtingsverkeer, dus nog eens wachttijden. Daarna in het bekken 1 moet men of compleet om 180° draaien, of achteruit uit de haven en op stroom draaien.

De Situaties werden in Duisburg op de Simulator getest en de hoek naar bekken 3 zo aangepast dat bij een Koppelverband als er nergens schepen liggen voor en achter net twee meter overblijven. De Havendirecteur vindt nu dat het zo gaat en de schepen maar moeten zien ermee klaar te komen.

### Waarom is voor deze Situatie gekozen?

De Stadsregering heeft een ruimtegebrek ontdekt, en omdat op het weekeind nooit schepen in de haven liggen, gedacht dat er heel weinig verkeer is. Men zou eigenlijk het halfeiland West Quai kunnen sluiten en met mooie Woningen bebouwen. Andere havens doen dat ok, dit hebben die heren op vakantie weleens ergens gezien.

Also werd besloten dat men de nodige stappen gaat ondernemen, en omdat altijd een Regieringsrat lid van de SRH is werd dit zo aan de hand genomen. Bij de SRH wilde zich niemand tegen de wens van een regeeringslid stellen en werden alternatieven gezocht voor het Becken 1.

Daaruit komt het idee met havenbekken 3. Inmiddels werd ook een nieuwe Havendirecteur geplaatst welke origineel Projektleider SBB (Schweizerische Bundesbahn) was. Deze Havendirecteur heeft nu ook het Project GBN Gateway Bazel Noord genoemd. Daarvoor was hij Projektleider Gateway Limmattal, een overgedimensioneerd Treinterminaal, welke dan met volksbesluit na een afstemming afgewezen werd.

Nu wordt door dezelfde Havendirecteur de heer Hadorn, een Gateway in Bazel gerealiseerd. Hij noemt het project dan ook een „hoofdstation voor containers“! De hoofddeel van de containers zou daar verzameld en met bloktreinen naar Nederland vervoerd worden. Er zijn zes sporen met 750 Meter gepland. Dit in directe concurrentie met de scheepvaart en omdat het een project van nationaal interesse zou zijn worde er een hoop subsidie gevraagd omdat het toch om een nieuwe haven gaat!

**De IG Schifffahrt verzet zich tegen deze planen met alle politieke mogelijkheden. Het bekken 1 mag nooit met woningen bebouwd worden en het bekken 1 moet als haven behouden blijven.**

## **Fakten betreffend GBN**

In Basel wollen die schweizerischen Rheinhäfen SRH einen neuen Hafen bauen, speziell für Containerumschlag. Eigentlich keine schlechte Idee, sind doch nicht alle Terminals optimal erreichbar.

### Aber jetzt kommt es:

Das Hafenbecken 3 wird in der Verlängerung des Beckens 2 geplant und dann erst noch in einem Winkel von beinahe neunzig Grad. Das bedeutet, dass ein Kuppelverband erst durch den Einrichtungsverkehr zum Becken 2 fahren muss, danach an den liegenden Schiffen vorbeimanövrieren und am Ende noch die knappe Einfahrt im beinahe 90° Winkel durchfahren, während andere Schiffe am Löschen sind.

Wenn man im Becken 3 die Container gelöscht und neu geladen hat muss das ganze Stück wieder zurück verholt werden. Das ist dann umso schwieriger, da die Häfen nicht tiefer wie 3.70 Meter gebaggert werden, und die negativen Einflüsse von gleichzeitig manövrierenden Schiffen sich verstärken.

Später gelangt man zur Durchfahrt zum Becken 1 und dort ist bekanntlich Einbahnverkehr also nochmals Wartezeiten. Danach im Becken 1 angekommen um 180° drehen oder achteraus aus dem Hafen und auf Strom drehen.

Das ganz wurde in Duisburg auf dem Simulator getestet und die Ecke hinten in Becken 2 so angepasst, dass ein Kuppelverband, wenn nirgends Schiffe liegen vorne und hinten gerade mal 2 Meter Platz hat. Der Hafendirektor findet, dass dies so geht und die Schiffe zusehen müssen wie sie damit klarkommen.

### Warum ist für diese Lösung gewählt worden?

Der Regierungsrat Basel entdeckte ein Platzmangel an bester Lage und da am Wochenende nur wenig Schiffe im Hafen liegen dachte man, dass kaum mehr Verkehr ist. Man kann somit die Halbinsel und den West Quai schliessen und mit schönen Wohnhäusern bebauen. Andere Häfen machen dies auch, haben die Herren während Ferienaufenthalten gesehen.

Also beschloss der Regierungsrat, dass man die nötigen Schritte unternimmt, und da auch immer ein Regierungsrat in den SRH Einsitz hat, wurde dies so an die Hand genommen. Bei den SRH wollte sich natürlich niemand gegen ein Regierungsmitglied stellen und so wurden nach Alternativen für Becken 1 gesucht.

Daraus entstand die Idee mit dem Hafenbecken 3. Mittlerweile wurde auch ein neuer Hafendirektor bestimmt welcher zuvor Projektleiter bei den SBB (Schweizerische Bundesbahn) war. Der Hafendirektor nannte das Projekt Gateway Basel Nord. Zuvor war Herr Hadorn Projektleiter Gateway Limmattal, ein überdimensioniertes Bahnterminal, welches dann mit einem Volksentscheid abgewiesen wurde.

Nun wird vom selben Hafendirektor Herr Hadorn ein Gateway Basel realisiert. Er nennt das Projekt dann auch einen "Hauptbahnhof für Container"! Der Grossteil der Container soll dort gesammelt werden und mit Blockzügen nach Holland gefahren werden. Es sind sechs Geleise mit 750 Meter geplant. Dies in direkter Konkurrenz zur Schifffahrt und weil es um ein Projekt von nationalem Interesse geht wurden sehr viele Subventionsgelder beantragt, schliesslich geht es um einen neuen Hafen!

**Die IG Schifffahrt setzt sich gegen diese Pläne mit allen politischen Möglichkeiten ein. Das Hafenbecken 1 darf nicht mit Wohnungen überbaut werden und das Becken 1 muss als Hafen erhalten bleiben.**