

Basel, 31. Januar 2019

## Pro Natura Basel wehrt sich gegen den Bau des Hafenbeckens 3

**Bald entscheidet der Grosse Rat über einen Kredit für den Bau eines neuen Hafenbeckens auf dem Areal des ehemaligen DB-Rangierbahnhofes. Das Projekt ist aus Sicht von Pro Natura Basel in der momentanen Form inakzeptabel. Neben der fragwürdigen Notwendigkeit einer Hunderte Millionen teuren Kapazitätserweiterung des Hafens spricht die Zerstörung von ausserordentlich wertvollen Naturräumen gegen den Bau des Hafenbeckens 3 an diesem Ort.**

Konkret möchten die Schweizerischen Rheinhäfen und die Gateway Basel Nord AG im Rahmen des Projektes Gateway Basel Nord ein komplett neues Hafenbecken auf bisherigem Bahngelände neben dem geplanten Containerterminal mit Bahn- und Strassenanschluss bauen. Für das Hafenbecken wurde vom Regierungsrat ein Kredit von 115.53 Millionen Franken beantragt (siehe BaZ vom 9.1.2019).

Die Pressemitteilungen der Projektverantwortlichen und der Ratschlag des Regierungsrates an den Grossen Rat machen den Eindruck, das Projekt sei zweifelsfrei von öffentlichem Interesse und die wichtigen Probleme seien ausgeräumt. Dabei ist das Projekt noch keineswegs definitiv beschlossen und es gibt gewichtige Gründe dagegen. Neben der von anderen Fachleuten angezweifelten Notwendigkeit der mehrere hundert Millionen teuren Kapazitätserweiterung des Hafens und Befürchtungen, dass sie zu einer deutlichen Steigerung des Verkehrs führen würde, spricht auch die Zerstörung von ausserordentlich wertvollen Naturräumen von nationaler Bedeutung, die mit dem Bau von Hafenbecken und Containerterminal unausweichlich einhergehen würde, gegen den Bau des Hafenbeckens 3 am vorgeschlagenen Ort. Pro Natura Basel wehrt sich deshalb insbesondere gegen den geplanten Ort der Anlagen. Doch worum geht es aus Sicht des Naturschutzes genau?

Auf dem Bahnareal Basel Nord, das sich vom Klybeckquartier bis zur Landesgrenze erstreckt, liegen ausgedehnte trockene Schotterflächen. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen, darunter auch das Naturinventar des Kantons Basel-Stadt, belegen den herausragenden ökologischen und biologischen Wert dieses Geländes. Es ist im Kanton und weit darüber hinaus das klar wertvollste Naturobjekt und in seiner Art einzigartig. Teile des betroffenen Areals sind aufgrund ihres ausserordentlichen Wertes auch im "Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW)" ausgewiesen, welches die schweizweit wertvollsten Trockenlebensräume schützt.

Die Schotterflächen dieser Gleisanlagen sind die einzigen verbliebenen grösseren Flächen, auf denen die Tier- und Pflanzenarten der früheren Flussauen des Rheins und anderer selten gewordener Trockenlebensräume noch überleben konnten. Diese Arten benötigen ganz spezifische Bedingungen. Mit der grossflächigen Zerstörung der Flussauen durch die Kanalisierung des Rheins und der Trockenwiesen für Siedlungen wurde den darauf spezialisierten Arten die Lebensgrundlage entzogen, weshalb viele ausgestorben sind oder vom Aussterben bedroht sind. Nach der Kanalisierung des Rheins wurden um 1900 die Bahngleise angelegt - auch mit Kies des Rheins - wodurch für die noch überlebenden Auenarten ein grossflächiger Ersatzlebensraum geschaffen wurde. Auf dem Bahnareal Basel Nord konnten so wärmeliebende Tierarten wie die seltene Schlingnatter und weit über 500 Pflanzenarten überleben, was eine enorme Vielfalt darstellt. Dutzende dieser Arten figurieren in den Roten Listen der gefährdeten Arten und viele würden bei einer weiteren Verkleinerung ihres Lebensraumes verschwinden.

Seit Jahrzehnten setzen sich deshalb Pro Natura, das Institut für Natur-, Landschafts- und Umweltschutz (NLU) der Universität Basel und weitere Naturschutzkreise für den Erhalt und maximalen Schutz dieses Juwels ein. Auch der vorliegende Ratschlag der Regierung räumt den ausserordentlichen ökologischen Wert des Gebiets ein. Allerdings zeigt die Regierung nicht auf, wie das Gebiet geschützt werden könnte und wie die Naturwerte im Rahmen der geplanten Nutzungen erhalten oder ersetzt werden können.



Adäquat wären einzig die Schaffung grosser Auen oder der grossflächige Ausbau von Trockengebieten entlang von Bahngeleisen, was aufgrund jahrzehntelanger negativer Erfahrungen aber utopisch erscheint. Der politische Wille zur Durchsetzung solcher Massnahmen ist nicht vorhanden. Auf keinen Fall sind andersartige Ersatzflächen z.B. in Wäldern geeignet, wie dies bereits vorgeschlagen wurde.

Pro Natura ist auch an effizienter Transportinfrastruktur mit Bahnanschluss interessiert, sie ist aber nicht bereit, die Beeinträchtigung des weit herum wertvollsten Naturraumes hinzunehmen, solange die Notwendigkeit einer Erweiterung nicht zweifelsfrei belegt ist und es Alternativen zum momentanen Projekt gibt. So würden bei einem neuen Hafen inklusive Containerterminal in Weil am Rhein keine vergleichbaren Lebensräume verloren gehen, er wäre aber zweifellos wesentlich effizienter, günstiger und technisch sinnvoller - auch wenn diese Idee bei Politik und Verwaltung momentan nicht hoch im Kurs steht. Studien hierzu wurden von privater Seite durch Swissterminal zusammen mit Ultra Brag und Danser erarbeitet. Man muss kein Ingenieur sein, um zu verstehen, dass es eigentlich keinen unsinnigeren Ort für den Bau eines neuen Hafens gibt, als mitten in einer Stadt. Der Bauaufwand ist enorm und das Manövrieren der Schiffe 900 m ins Landesinnere mit zwei 90 Grad Wendungen ist hier wesentlich komplexer als direkt im Rhein, wie es bei Weil möglich wäre. Einen Flughafen würde man auch nie in die Stadt bauen. Das Beispiel des EuroAirports zeigt zudem, dass solch grosse Infrastrukturen durchaus im grenznahen Ausland liegen können, gestützt auf Staatsverträge und verbunden mit Strassen und Schienen, die eine Zollabfertigung vor Ort erlauben. Mit dem nötigen politischen Willen und etwas mehr Phantasie als bisher, ist ein neuer Hafen z.B. auf Weiler Boden, für den bereits überzeugende Vorstudien bestehen, absolut denkbar.

Aus Sicht des Naturschutzes sind die Folgen des geplanten Bauprojektes in der Form, wie es dem Grossen Rat vorgelegt wird, inakzeptabel, weshalb sich Pro Natura Basel mit allen rechtlichen und demokratischen Mitteln für den Erhalt der betroffenen Naturobjekte einsetzen wird, z.B. mit dem Ergreifen des Referendums. Sollte dieses nicht erfolgreich sein, wird sich Pro Natura wie bisher mit rechtlichen Mitteln für eine maximale Schonung und Erhaltung der Flächen einsetzen, die noch zu retten sind.

(Anzahl Zeichen mit Leerschlägen: 6446)

Weitere Auskünfte:

Oliver Balmer, Präsident Pro Natura Basel  
Tel. 079 558 65 36  
oliver.balmer@pronatura.ch



**Abbildungen (alle separat im Original verfügbar)**



Bahnflächen bieten als Ersatzstandorte für die grösstenteils zerstörten Flussauen und Trockenwiesen vielen gefährdeten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum (Foto: Fabian Meyer)



Das durch den Hafenausbau bedrohte Bahnareal ist der letzte Lebensraum für seltene Arten wie die Schlingnatter (Foto: Ingo Seehafer)





Schotterflächen mit lückiger Trockenvegetation auf dem Bahnareal (Foto: Fabian Meyer)

