

Basel, 11. Oktober 2023

Beschwerde gegen Plangenehmigung für Gateway Basel Nord eingereicht

SBB Cargo, Hupac und Contargo planen zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen auf dem Bahngelände Basel Nord einen riesigen trimodalen Umschlagterminal mit einem neuen Hafenbecken 3 – das Gateway Basel Nord. Da weder eine Standortgebundenheit noch ein nationales Interesse gegeben sind und die vorgesehenen Ersatzmassnahmen nicht ausreichen hat Pro Natura Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht.

Bei der geplanten Fläche zwischen Autobahn und Oberrheinbahnstrecke handelt es sich um die national bedeutende Trockenwiese (Tww) «Badischer Bahnhof». Dieses Tww-Objekt stellt als Schlüsselstelle zwischen Oberrheinischer Tiefebene und Mittelland und mit seiner einzigartigen Grösse von rund 20 ha eine **Singularität** dar. Bezüglich Vorkommen von Zielarten zählt es zu den **besten 10% des gesamten Tww-Bundesinventars**. Das Areal ist äusserst artenreich mit vielen seltenen und grossen Populationen und zahlreichen Rote-Liste Arten. Es bildet einen Kernlebensraum, welcher benachbarte Räume und ökologische Vernetzungskorridore mit Arten versorgt. Ökologische Qualität und Funktion sind daher auch von **internationaler Bedeutung**. Mit dem geplanten Gateway Basel Nord würde das Tww-Objekt «Badischer Bahnhof» praktisch vollständig zerstört. Eine ausführliche Beschreibung des Tww-Objektes finden Sie [hier https://www.pronatura-bs.ch/de/naturschutzgebiet-badischer-bahnhof-test](https://www.pronatura-bs.ch/de/naturschutzgebiet-badischer-bahnhof-test)

Rund 1/3 der Fläche wurde bereits durch den Vierspurausbau der Deutschen Bahn überbaut (Baumassnahmen sind im Gang). Angesichts der von uns auf dieser Fläche anerkannten Standortgebundenheit des Ausbauprojekts und den im Einspracheverfahren erreichten, ausreichenden Schutz- und Ersatzmassnahmen hatte Pro Natura dieses Projekt nicht weiter bekämpft.

Die Planaufgabe des Projekts Gateway Basel Nord, Baustufe 1.1 (nur Anschlüsse Bahn/Bahn und Bahn/LKW) und die **Einsprache erfolgten 2016**. 2019 und 2022 reichten die Gesuchsteller Projektänderungen ein, welche die Ersatzmassnahmen betrafen. Aus Sicht von Pro Natura erfüllt Gateway Basel Nord weiterhin die gesetzlichen Anforderungen des Umweltrechtes nicht. Am **8. September 2023** hat das **Bundesamt für Verkehr (BAV)** die Plangenehmigung für die Baustufe 1.1 unter Auflagen erteilt. Die Einsprachen von Pro Natura und WWF wurden in einigen Punkten gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen. Das Plangenehmigungsverfahren für die Baustufen 1.2 und 2.0 (Hafenbecken 3) soll erst später erfolgen. Hintergrundinformationen zum Referendum «Hafenbecken 3» [link https://www.hafenbecken3nein.ch/](https://www.hafenbecken3nein.ch/)

Pro Natura und WWF haben aus folgenden Gründen am **11. Oktober 2023 Beschwerde** beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht.

- Die **Vereinbarkeit mit dem geltenden Umweltrecht** ist nicht gegeben und soll gerichtlich geklärt werden
- Die **Standortgebundenheit** ist nicht gegeben: Der Hafen spielt nur eine untergeordnete Rolle (Umschlagmenge zu klein, Zukunft der Binnenschifffahrt durch den Klimawandel und dem unvorhersehbaren Zustand der Wassermenge des Rheins unsicher, Prognosen für künftigen



Schifftransport zu hoch). Deshalb kann das Terminal auch ohne Schiffanschluss gebaut werden und ist somit nicht auf einen Standort am Rhein angewiesen.

- Das **nationale Interesse** ist nicht gegeben, da das Gateway erhebliche **Überkapazitäten** schaffen würde. Es wurde von Wachstumszahlen ausgegangen, die sich nicht bestätigt haben. Ausserdem findet derzeit an anderen Standorten ein grosser Ausbau der Umschlagskapazitäten statt (Deutschland, Frankreich, Italien).
- Das **Tww ist eines der wertvollsten der Schweiz** und von **internationaler** Bedeutung. Es ist **unersetzbar**.
- Die **Ersatzmassnahmen** erreichen den gesetzlich vorgeschriebenen Stand qualitativ und quantitativ nicht. Hier muss nachgebessert werden.

Das Projekt hat keinen Einfluss auf die Verlagerung der bestehenden Gütertransporte auf die Schiene. Es zielt lediglich darauf ab, künftige zusätzliche Gütertransporte, die über das Gateway laufen, zu 50% auf der Schiene abzufertigen. Selbst dieses Ziel dürfte aber kaum erreicht werden, da der LKW-Transport innerhalb der kleinräumigen Schweiz weiterhin das günstigste Transportmittel bleibt. **Ob zudem eine Förderung von noch mehr Gütertransporten sinnvoll ist, scheint äusserst fraglich: Eine Förderung des Konsums steht den Klimaschutzziele und -verpflichtungen der Schweiz und des Kantons Basel-Stadt diametral entgegen.** Ausserdem betreffen aktuell etwa die Hälfte der Transporte fossile Energieträger. Deren Transport wird künftig nicht mehr nötig sein. Es werden hier also beträchtliche Überkapazitäten geschaffen.

Weitere Auskünfte

Dr. Daniel Rüetschi, Wissenschaftl. Mitarbeiter, daniel.rueetschi@pronatura.ch, Tel. 078 828 31 82

Thomas Grossenbacher, Präsident, thomas.grossenbacher@pronatura.ch, 079 220 60 86

Thomas Schwarze, Geschäftsführer, thomas.schwarze@pronatura.ch, 061 311 03 82

