

# Beton statt Schutzgebiet?

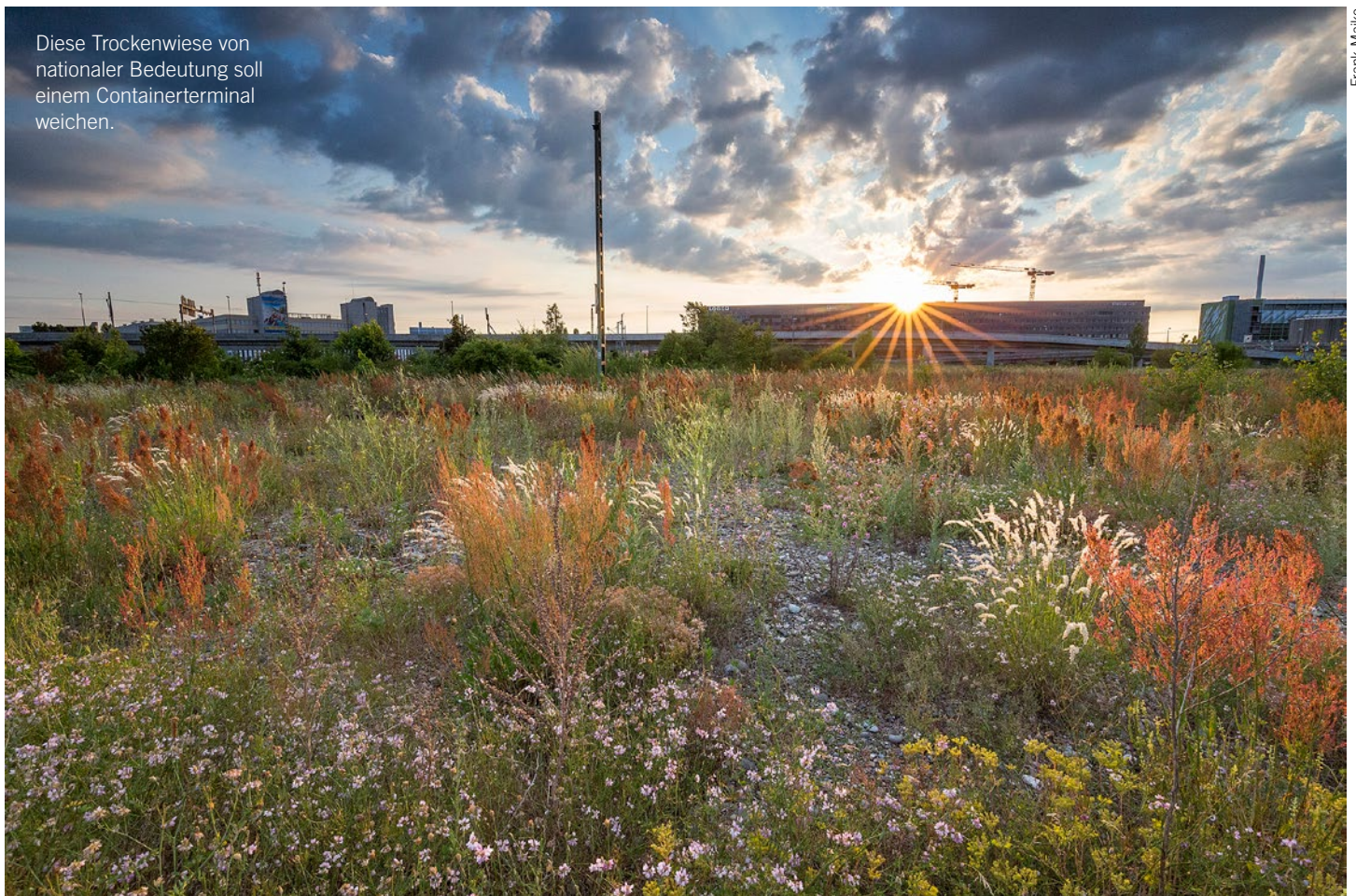
**Gateway Basel Nord.** Er ist heute ein schweizweit herausragendes Naturjuwel: der 20 Hektaren grosse ehemalige Rangierbahnhof der Deutschen Bahn in Basel. Als Trockenwiese von nationaler Bedeutung ist er bundesrechtlich geschützt. Doch genau hier möchten Bund und Kanton einen Mega-Containerterminal bauen. Nun wird sich zeigen, was der Schutz der Biotope von nationaler Bedeutung wirklich wert ist, wenn massive Wirtschaftsinteressen locken. *Oliver Balmer & Luzius Fischer*

**T**rockenwiesen und -weiden gehören zu den artenreichsten Lebensräumen der Schweiz. Es geht ihnen aber ausgesprochen schlecht, wie die Titelgeschichte in *Ornis* 2/2020 eindrücklich gezeigt hat. Sie sind seit 1900 zu über 95% verschwunden, und sowohl die Fläche wie die Qualität nehmen weiterhin ab, obwohl sie geschützt sein müssten. Ein ganz spezielles Trockenbiotop liegt in Basel an der Grenze zu Deutschland: das 20 Hektaren grosse ehemalige Rangier-

areal der Deutschen Bahn, «DB-Areal» genannt. Es ist im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) verzeichnet, und zwar nicht einfach als normales Objekt, sondern als sogenannte «Singularität»: Experten des Bundes schätzen die Fläche als eines der absoluten Top-Gebiete unter den rund 3600 TWW-Objekten der Schweiz ein – ein einzigartiges und nicht ersetzbares Juwel von überdurchschnittlicher Grösse.

Doch genau auf diesem geschützten Gelände möchten nun Bund und Kanton einen Mega-Containerterminal, das «Gateway Basel Nord», bauen, dazu ein drittes Hafenbecken rund einen Kilometer vom Rhein entfernt. Das Projekt wurde ursprünglich als «Gateway Limmattal» im Mittelland geplant, ganz ohne Hafen. Als es 2014 am Widerstand von Bevölkerung und Behörden scheiterte, wurde es nach Basel «verschoben». Das Bundesamt für Verkehr (BAV) treibt das Projekt

Diese Trockenwiese von nationaler Bedeutung soll einem Containerterminal weichen.



Frank Matke



mit Vehemenz voran und schreckt auch nicht vor Schritten zurück, die gegen geltendes Gesetz verstossen: Es hat dem Projekt widerrechtlich 83 Millionen Franken Bundessubventionen zugesprochen, die im Frühling in einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wieder sistiert wurden.

Auch die Basler Regierung spielt eine wichtige Rolle – ihr geht es primär darum, auf dem bestehenden Hafengelände am Rhein attraktive Wohnungen bauen zu können. Das Gateway bietet einen willkommenen Vorwand, den Hafen zu verschieben. Insgesamt sind 240 Millionen Franken an Bundes- und Kantonssubventionen budgetiert, dazu noch 70 Millionen, die hauptsächlich SBB Cargo, also letztlich auch der Bund trägt.

Die lokalen Natur- und Umweltorganisationen, darunter der BirdLife-Kantonalverband OGB, Pro Natura Basel und WWF Region Basel, stellen sich geschlossen gegen das Projekt, unter anderem mit dem kantonalen Referendum, über das am 29. November abgestimmt wird. Sie wehren sich nicht gegen einen Containerterminal an sich – auch wenn der Bedarf dafür nicht wirklich nachgewiesen ist –, und schon gar nicht gegen die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Aber die Anlage muss und darf nicht auf einem wertvollen und bundesrechtlich geschützten Naturschutzgebiet liegen.

### Ersatzbiotop für Auen-Arten

Die Fläche entstand anfangs des 20. Jahrhunderts durch Aufschüttungen mit Rheinschotter für den neu entstehenden Badischen Bahnhof. Mit dem sehr durchlässigen und mageren Untergrund und der Offenhaltung durch die Bahnnutzung wurde der Rangierbahnhof zu einem Ersatzlebensraum für viele Arten der ehemaligen Auen am Oberrhein, die durch die Rheinkorrektur Ende des 19. Jahrhunderts fast vollständig zerstört worden waren.

Im Sand und Schotter, in kleinen Gehölzen und zwischen den Gleisen hat sich eine Flora und Fauna ausgebreitet, die ihresgleichen sucht. In der bisher komplettesten Erhebung

Das DB-Areal ist heute ein wichtiger Lebensraum für seltene Arten wie die Dorngrasmücke (rechts) oder die Blauflügelige Ödlandschrecke (unten).



der Arten und Lebensräume des Gebietes von 2003 wurden allein auf der Fläche, die durch das Gateway zerstört werden soll, 347 Pflanzenarten festgestellt. Gemäss aktuelleren Erhebungen des Naturinventars Basel-Stadt (2008/2009) sind rund 60 der vorkommenden Pflanzenarten nach kantonalen Roter Liste gefährdet, mehrere auch schweizweit.

Im groben Gleisschotter wachsen Schmalblättriger Hohlzahn und Klebriges Greiskraut neben Drüsigem Gammender. Zwischen den Gleisen ist der Boden sandig und bietet der Rheinischen Flockenblume, der Hundsbraunwurz oder dem Rosmarin-Weidenröschen einen Lebensraum. Mitten im Areal haben sich ein grösserer Trockenrasen und ein Gehölz ausgebildet. Hier sind Dürrwurz oder Lampen-Wollkraut zuhause. Seltene Schneckenarten leben hier, aber auch Mauereidechsen, Schlingnattern, 14 Heuschreckenarten wie die Italienische Schönschrecke, die Blauflügelige Sandschrecke oder die Zweifarbiges Beisschrecke sowie national gefähr-



Mathias Schäf



Thomas Schwarze

dete Schmetterlinge wie der Himmelblaue Steinklee- und der Kronwickenbläuling.

### Magnet für Zugvögel

Dies lockt natürlich auch besondere Brutvögel an. So ist dies der einzige Ort in Basel-Stadt, in dem praktisch alljährlich Dorngrasmücken brüten. Zumindest in einzelnen Jahren hat auch der Orpheusspötter hier ein Revier. Die Lage nahe am Rhein macht aus dem Areal zudem einen





Die Schlingnatter (links) ist auf dem DB-Areal häufig. Auch viele botanische Seltenheiten finden hier noch ein Rückzugsgebiet (unten).

Magnet für Zugvögel wie Gartenrotschwanz oder Nachtigall.

Damit ist das Gebiet auch von zentraler ökologischer Bedeutung im Vernetzungskorridor zwischen Oberrhein und Mittelland. Das DB-Areal ist in diesem zumeist sehr schmalen Korridor der wichtigste grosse Lebensraum, in dem viele seltene Arten grosse Populationen aufbauen und so weitere Gebiete (wieder-)besiedeln können.

### Anderer Standort wäre möglich

Dass dieses Naturschutzgebiet nun einem Mega-Containerterminal weichen soll, ist aus Naturschutzsicht höchst alarmierend. Gemäss Gesetz dürfen TWW-Objekte nur beeinträchtigt werden, wenn ein Projekt von überwiegender nationaler Bedeutung ist, nur an genau diesem Standort möglich ist und das beeinträchtigte Gebiet gleichwertig in der Nähe ersetzt werden kann.

Die Initianten argumentieren deshalb, das Gateway könne wegen des Rheins nur genau hier liegen. Dabei müsste der Terminal keineswegs am Rhein liegen, womit auch der neue Hafen obsolet würde. Die Rheinhäfen sind wichtig für den Containertrans-

port, aber sie brauchen keinen neuen Megaterminal. Und der Terminal seinerseits benötigt den Hafen nicht, wie selbst Aussagen von SBB Cargo belegen. Die Containerströme via Rhein sind praktisch komplett unabhängig von denjenigen, für die ein neues Gateway nötig ist.

Wirkliches Ziel ist die Erstellung eines zentralen Container-Verteilzentrums («Hub») in der Schweiz, was die Wettbewerbsstellung der SBB Cargo im internationalen Containerverkehr verbessern würde. Dies könnte aber gut anderswo in der Schweiz geschehen, sonst wäre der Terminal nicht zunächst im Mittelland geplant worden.

Die vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen sind für das Bundesamt für Umwelt (Bafu) und die Naturverbände absolut inakzeptabel. Ein Naturobjekt von dieser Dimension und Qualität und mit dieser ökologischen Funktion lässt sich nicht ersetzen.

### Hoffen auf das Stimmvolk

Ein Volksnein zur Finanzierung des Hafenbeckens 3 am 29. November dürfte wohl das Aus für das Gateway an diesem Standort bedeuten. Sollte die Basler Stimmbevölkerung der Finanzierung zustimmen, werden die Gerichte einen für den Naturschutz äusserst wichtigen Präzedenzfall klären müssen. Dann wird sich zeigen, wie viel die Gesetze zum Schutz der Biotope von nationaler Bedeutung im Ernstfall wirklich wert sind.

**Dr. Oliver Balmer** ist Präsident von Pro Natura Basel. Er arbeitet als Wissenschaftler am Schweizerischen Tropen- und Public Health Institut sowie als selbständiger Ökologe. **Luzius Fischer** ist Präsident der Ornithologischen Gesellschaft Basel (OGB). Er arbeitet als Kreisforstingenieur.

**Internet:** Detaillierte Informationen finden Sie unter [www.hafenbecken3nein.ch](http://www.hafenbecken3nein.ch) und [www.pronatura-bs.ch](http://www.pronatura-bs.ch).

### Literatur:

Burckhardt D., Baur B. & Studer A. (Red.) (2003): Fauna und Flora auf dem Eisenbahngelände im Norden Basels. Monographien der Entomologischen Gesellschaft Basel 1

Karte des DB-Areals im Norden Basels.

