

Ausrangiertes Naturjuwel?

Ende November stimmt der Kanton Basel-Stadt über ein neues Hafenbecken ab, an das ein Containerterminal angeschlossen werden soll. Befürworter machen den Klimaschutz geltend. Gegner sind entsetzt, weil ein schweizweit bedeutendes Naturschutzgebiet weichen müsste. VON SIMON KOEHLIN

Der ehemalige Rangierbahnhof am Badischen Bahnhof in Basel ist nicht das, was man sich landläufig unter einem Naturschutzgebiet vorstellt. Er ist kein unberührtes Stück Land. Alte, rostige Geleise ziehen sich durch das längliche, rund 20 Hektar grosse Areal. Sie liegen auf einer mächtigen Schicht Bruchschotter, der hier vor mehr als hundert Jahren aufgeschüttet wurde.

Trotzdem, oder gerade deswegen, gilt das «DB-Areal», wie es in Basel auch genannt wird, als Naturjuwel. Experten schätzen, dass auf dem Gebiet rund 400 Pflanzenarten und 3000 Insekten- und andere Tierarten leben – darunter etwa 100 gefährdete. Weil Niederschläge im Schotter schnell versickern, sind es vor allem wärme- und trockenliebende Arten. Die seltene Schlingnatter findet hier ebenso einen Lebensraum wie die Gottesanbeterin, der Kronwicken-Bläuling oder die Blauflügelige Sandschrecke.

Nun jedoch droht diesen Lebewesen Gefahr: Auf dem Areal soll das «Gateway Basel Nord» entstehen, ein gewaltiger Güterumschlagplatz mit Anbindungen an Strassen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Am 29. November entscheidet die Basler Bevölkerung, ob der Kanton für 115 Millionen Franken ein neues Hafenbecken finanziert, das für den Anschluss des Terminals an den Rhein sorgen würde.

Wanderroute für viele Tiere

Naturschutzorganisationen sind entsetzt über das Projekt. Bei Pro Natura unterstützt sogar der Zentralverband die Basler Sektion im Abstimmungskampf. Denn die Bedeutung des DB-Areals gehe weit über die Kantonsgrenzen hinaus, sagt Urs Tester, Leiter der Abteilung Biotop und Arten bei Pro Natura. «Es ist einer der grössten Trockenlebensräume der Schweiz.» Experten zählten das Gebiet zu den fünf wichtigsten der 3600 national geschützten Trockenwiesen und -weiden, vielleicht sei es sogar das wichtigste. «Die meisten wertvollen Trockenwiesen und -weiden befinden sich an Jurasüdhängen oder in den Alpen», sagt Tester. «Im Flachland ist das DB-Areal einzigartig.»

Zumal das Biotop auch als Wanderkorridor für Tiere und Pflanzen dient, sogar aus dem Mittelmeerraum. «Für viele Lebewesen sind

die Alpen eine unüberwindbare Hürde», sagt Tester, «sie wandern der Rhone entlang nach Norden und dann über das Burgund und die Oberrheinische Tiefebene in die Schweiz ein.» Ein Beispiel sei die Südliche Grille. Diese süd-europäische Art sei zuerst auf dem Bahnareal beobachtet worden und habe sich nach und nach in Basel und Umgebung ausgebreitet.

Reichen die Ausgleichsflächen?

Martin Haller, Verwaltungsratspräsident der Gateway Basel Nord AG, die das Containerterminal plant und realisieren will, hat Verständnis für die Bedenken der Naturschützer. Er sei sich bewusst, dass das DB-Areal ein sehr wertvolles Biotop ist, sagt er. «Wenn wir hier eingreifen, haben wir eine ganz hohe Verantwortung der Natur gegenüber.» Es gehe bei dem Projekt aber darum, einen Kompromiss zu finden. «Denn auch unser Terminal ist von nationaler Bedeutung.» Es ermögliche einen effizienteren Gütertransport, helfe bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und sei so auch ein Beitrag zum Klimaschutz.

Er sei sicher, sagt Haller, dass bei dem Projekt die Natur insgesamt nicht als Verliererin dastehen werde. Zum einen solle nämlich nur ungefähr ein Drittel des Areals vollständig überbaut werden. «Unter anderem bleibt ein 60 Meter breiter Streifen erhalten, den viele Tiere weiterhin als Wanderkorridor nützen können», sagt Haller. Zum anderen plane man Ausgleichsmassnahmen im Umfang von rund 45 Hektaren, unter anderem auf dem Rangierbahnhof Muttenz, im Hard Pratteln und in den Langen Erlen. Urs Tester von Pro Natura bezweifelt allerdings, dass Ausgleichsmassnahmen das DB-Areal ersetzen können, die Lebensgemeinschaften dort seien über Jahrzehnte gewachsen. «Das ist, als ob man das Münster abreissen, und dafür drei neue Kirchen bauen wollte», sagt er.

Wie auch immer die Basler Bevölkerung Ende November entscheidet: Definitiv entschieden wird der Kampf um das DB-Areal später. Die Gateway Basel Nord AG will das Terminal notfalls nämlich auch ohne Hafenananschluss bauen – und bei der Projektauflage muss das Bundesamt für Umwelt entscheiden, ob eine Überbauung zulässig ist.



Der Kronwicken-Bläuling...



...die Blauflügelige Sandschrecke...



...die Europäische Gottesanbeterin...



...und Schlingnattern leben auf dem DB-Areal.