

Hafenareal - Betreten erwünscht

Autor(en): Christof Wamister

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2012

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/06491b2b-7d7a-42e1-8bed-3d02b1c1503b>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

HAFENAREAL – BETRETEN ERWÜNSCHT

Wenn sich der Rheinhafen vom Fluss
zurückzieht, kann ein neues Quartier
entstehen

«Verein der Betonfreunde beider Basel»: Das ist kein neuer Spitzname für die vereinigten Tiefbauämter oder die Verkehrs- und Bauwirtschaftslobby, sondern die etwas selbstironische Bezeichnung einer Gruppe junger Leute, die Skateboard-Anlagen entwerfen und bauen. In der Tat brauchen die Skateboarder Beton oder eine andere glatte Unterlage, um ihre Künste zu praktizieren. Die «Betonfreunde» haben den Zuschlag zur Realisierung ihres Projekts «Portland» am Klybeckquai des Basler Rheinhafens erhalten: eine in den Boden eingelassene Skaterbahn auf rund vierhundert Quadratmetern Fläche. Beton hat die besten lärmdämpfenden Eigenschaften, was wegen der Wohnungen in unmittelbarer Nähe des nur scheinbar abgelegenen Klybeckquais nicht unwichtig ist. Denn das Rheinhafenareal ist weder Niemandsland noch Brache. Dennoch signalisieren die Skaterbahn der «Betonfreunde» und die sechs anderen ausgewählten Projekte (Restaurants, Plätze für Kinder,

Gärten etc.), dass am Rheinhafen ein neues Zeitalter begonnen hat.

«Die Zwischennutzungen sind eine gute Sache», sagt Thomas Waltert, im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zuständig für die Gesamtprojektkoordination Basel-Nord. «Für die Neuausrichtung des Hafenareals erwarten wir wichtige Impulse.» In wenigen Jahren sollen am Klybeckquai die ersten Neubauten entstehen. Waltert ist etwas erstaunt darüber, dass der sich abzeichnende Umbruch noch nicht wirklich zum politischen Thema avanciert ist. Denn die Planer arbeiten intensiv, und die Medien berichten über jeden Entwicklungsschritt. Hat es damit zu tun, dass die Mechanismen relativ kompliziert wirken, oder ist es die Abseitslage des Basler Rheinhafens in einer nördlichen Ausbuchtung der Landesgrenze?

Der Zaun fällt

Unser Augenschein fand im vergangenen Sommer statt: Bei der Fahrt auf dem Unte-

ren Rheinweg fallen die Puffer auf, an denen die Geleise der Hafenbahn südlich der Dreirosenbrücke enden. Zwischen das Wohnquartier Klybeck und den Rhein schiebt sich hier ein veritabler Güterbahnhof. Er wurde nach dem Ersten Weltkrieg im Kontext des Hafenausbaus angelegt. Ein halb geöffnetes Tor gibt den Durchgang für Fussgänger und Velofahrer frei. Das ganze Hafenareal darf auf den Strassen begangen und befahren werden, nur Abstecher sind verboten. Darauf ist Hans-Peter Hadorn, Direktor von «Port of Switzerland», wie die Schweizerischen Rheinhäfen jetzt heissen, ein wenig stolz. Denn im Ausland wurden die Hafenareale insbesondere nach 9/11 abgeriegelt. In Basel will man sogar noch einen Schritt weiter gehen: Der massive Zaun vor den Bahnanlagen soll auf Zuseher hin fallen, wenn die Zwischennutzungen am Klybeckquai anlaufen.

Auf der Uferstrasse, wo das Migrol-Tanklager abgebrochen wird, schwenkt ein riesiger Bagger seine Schaufel hin und her. Weiter vorne steht das Hochregallager des Transportunternehmens Gondrand, das erst 2001 hier angesiedelt wurde, mit dem Hafen eigentlich nichts zu tun hat und als Nutzung nicht mehr in die Zukunftspläne passt – im Gegensatz zum Haus der Grisard AG an der Uferstrasse, in dem Firmen mit insgesamt über fünfhundert Arbeitsplätzen Unterkunft gefunden haben. Hier hat sich auch das Planungsamt mit einem Schau-raum, «Echoraum» genannt, eingerichtet. Am Westquai ankern die Flusskreuzfahrtschiffe, aber den Zugang zum Rhein versperren Eisenbahngleise. Weiter flussabwärts wird Schrottrecycling betrieben. Das Restaurant am Dreiländereck steht leer, es soll bald mit einem Café neu belebt werden. Am Hafenbecken I hingegen verfolgen Touristen und Passanten fasziniert den Güterumschlag. Die Hafenstrasse führt den Besucher zum Fussgängersteg über die Einfahrt zum Hafenbecken II: das Tor zur Zukunft,

wenn es nach den Vorstellungen der Rhein-hafendirektion und der Planer im BVD geht.

Am Anfang war der Staatsvertrag

Die Basis dafür wurde Mitte des letzten Jahrzehnts gelegt: Die beiden Basel reorganisierten 2006 das regionale Hafengeschäft im «Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtstriedition Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basellandschaft (...)», dem sogenannten Rheinhafen-Vertrag. An ihm ist dreierlei bemerkenswert: dass für diesen Zusammenschluss ein Staatsvertrag notwendig war, dass dieser überhaupt zustande kam und dass künftige Veränderungen im Hafengebiet der Zustimmung beider Kantonsparlamente bedürfen. Der Rheinhafen-Vertrag verteilte die kommerziellen Nutzungsschwerpunkte stark vereinfacht wie folgt: Containerverkehr in den Basler Rheinhafen, Metalle und Maschinen nach Birsfelden, flüssige Brennstoffe sowie Dünger und Futtermittel in den Auhafen Muttenz.

Nicht mehr die Rede war im Vertrag vom Rheinhafen St. Johann, der dem Novartis-Campus zum Opfer fiel und dessen Nutzungen an die übrigen Hafenareale gingen. Noch im selben Jahr 2006 hatte die Regierung überlegt, den St. Johann-Hafen an den Klybeckquai zu verlegen, doch es kam rasch der Gedanke auf, dass dieses Areal am Rheinufer besser genutzt werden könne. Dies sei der Anfang der heutigen, zwischen der Hafenwirtschaft und der Stadtentwicklung abgestimmten Planung gewesen, erklärt Waltert. Das Land am Rhein gehört dem Kanton, die Baurechte für die einzelnen Unternehmen werden jedoch von der Rhein-hafendirektion vergeben. Am Westquai laufen sie 2029 ab, auf dem Klybeckquai erst 2049; Baurechtsverträge können aber gegen eine entsprechende Entschädigung früher aufgelöst werden.

Die Rheinhäfen sind ein Wirtschaftsfaktor von nationaler Bedeutung, auch wenn der

Abbruch des Migrol-Tanklagers



Skaterbahn «Portland» am Klybeckquai

Demontage der Geleise beim Tanklager



Riesenkräne für den Containerumschlag im Hafenbecken II

Bundesrat dies noch nicht offiziell anerkennt. Immerhin zwölf Prozent aller Importe gelangen über die Rheinhäfen in die Schweiz. Alle Beteiligten betonen, dass es hier weder um Deindustrialisierung noch um die Verbannung des Hafenbetriebs gehe, sondern dass die beiden «Inseln» am Rhein, der Klybeckquai und der Westquai, einfach zu kostbar seien, um sie weiterhin mit Hafenanlagen und Geleisen zu belegen. Laut Waltert wurde schon bei den ersten Abklärungen deutlich, dass für den Umschlag nicht mehr die Lage am Fluss von zentraler Bedeutung ist, sondern die Nähe zu den Verkehrsträgern und zur Schiene.

Vor drei Jahren verblüffte das BVD die Basler Öffentlichkeit mit einer urbanen Vision, die vom Rotterdamer Architekturbüro MVRDV und den lokalen Planern Philippe Cabane und Martin Josephy erarbeitet worden war. Die Hafenbahn war weg, an ihrer Stelle floss wieder der Rhein, und an den beiden Quais drängten sich Hochhäuser – ein Bild, das sich eingepägt hat. Im Spätsommer 2012 meldete sich auch erstmals Kritik: «Rheinhattan versenken!», forderte eine anonyme Gruppe und folgte mit Blick auf die benachbarten Quartiere: «Aufwertung heisst Verdrängung».

Der Hafen geht zur Bahn

Erst skizziert ist die Verlegung der Bahnanschlüsse Richtung Hafenbecken II (wo heute schon die Container umgeschlagen werden) und der Geleise nach jenseits der Autobahn, wo die SBB einen im Endausbau «trimodalen» Containerterminal planen, das heisst mit Schiene, Strasse und Rheinanchluss. SBB Cargo will in einer ersten Etappe für 35 bis 40 Millionen Franken die Modalitäten Schiene und Strasse realisieren. Komplett wird die Anlage aber erst mit einem Hafenbecken III, dessen Kosten Rheinhafen-Direktor Hans-Peter Hadorn auf 80 bis 90 Millionen Franken schätzt. Die Container werden direkt vom Schiff und ohne

langes Rangieren auf die bereitgestellten Güterzüge verladen. Dies würde den Rangierbahnhof der Hafenbahn, die vom Quai in einem komplizierten Nordbogen um das ganze Hafenareal fahren muss, überflüssig machen.

Für den Rheinhafen-Direktor ist klar: «Zwei Drittel der Schiffsgüter, die hier an Land kommen, gehen auf die Bahn. Es ist für uns strategisch von zentraler Bedeutung, ob man den Hafenbahnhof mittelfristig ersetzen kann.» Sobald ein Ersatzstandort für den Containerumschlag am Westquai realisiert sei, könne man den Hafenbahnhof auf dem Klybeckquai zurückbauen, das Gleis bei der Dreirosenbrücke abklemmen und das Areal für den Kanal öffnen.

Einfach formuliert: Die Bahn kommt nicht mehr zum Hafen, sondern der Hafen geht (landeinwärts) zur Bahn – die teure und radikale Verbesserung einer unbefriedigenden Situation. Dann kann am Rheinhafen ein neues Stadtquartier mit einer gemischten Nutzung aus Arbeiten, Wohnen und Freizeit entstehen. Durchaus keine langfristige Perspektive: Laut Waltert könnten schon ab 2015 die ersten Neubauten auf der Klybeckinsel hochgezogen werden. Drei Architekturbüros, die Rotterdamer MVRDV, Herzog & de Meuron und das Zürcher Büro EM2N haben die Gesamtplanung mittlerweile einer Revision unterzogen. Die Ansätze sind sehr verschieden, so schlagen Herzog & de Meuron sogar einen Raster mit Blockrandbebauung vor. Aber alle Entwürfe basieren auf der Freilegung des Rheins zwischen dem Klybeckquai und dem Festland.

Die Nachbarn sind zum Teil schon weiter

Auch für den Blick über die Grenze und eine länderübergreifende Planung ist das Jahr 2015 von Bedeutung: Bis dann soll in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden Huningue und Weil am Rhein ein Masterplan für das Dreiland erarbeitet werden. Denn die 2011 nachgeschobene Studie «3Land»

(MVRDV mit Philippe Cabane und Martin Josephy) hat klar gezeigt, dass ein Basler Alleingang bei der Hafenplanung nicht sinnvoll ist. Angesichts der rege benutzten Fussgängerbrücke zwischen Weil und Huningue, der schönen Parkanlage und den Wohnbauten auf der deutschen sowie des idyllischen Rheinufer auf der französischen Seite darf man feststellen, dass die Dreiländpartner schon einen Schritt weiter sind. Nur beim «Rhein Center» herrscht gemäss der Studie «stadtgestalterisch zwingender Aufwertungsbedarf».

du Diamant» genanntes Arbeits- und Wohnareal. Die «Land»-Studie prognostiziert auch für diesen Uferstreifen eine gewisse Deindustrialisierung, ähnlich der Entwicklung im ehemaligen Ciba-Areal Klybeck. Richard Horn, der Planungschef von Huningue, betonte dagegen in der Zeitschrift «Hochparterre»: «Wir können das Industriegebiet nicht räumen, damit die Basler eine schöne Aussicht haben – wir müssen dringend Arbeitsplätze erhalten.»

Im Sommer 2013 werden am Klybeckufer die «Betonfreunde» ihre Skateboard-Runden



Wirtschaftsfaktor von nationaler Bedeutung: die Basler Rheinhäfen, hier das Hafenbecken I

Mit einer Fussgänger- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck und dem schmalen Schweizer Landstreifen auf der nördlichen Seite des Hafenbeckens II liessen sich hier urbane Zusammenhänge herstellen. Kernstück der grenzübergreifenden Hafenplanung ist aber eine Brücke, welche die französische D 107 über die Einmündung der Wiese zwischen Klybeckquai und Westquai mit der Hochbergerstrasse verbinden soll. Huningue plant rheinabwärts und gemeinsam mit der BASF ein «Quartier

drehen. Es ist noch offen, ob die Planungen rasch voranschreiten. Der grosse Wurf, wie er im Modell des «Echoraums» ausgestellt ist, wird erst gelingen, wenn die Containerschiffe direkt zur Nord-Süd-Achse des Eisenbahngüterverkehrs fahren können.