

Menschen statt Rheinfracht

Autor(en): Elias Kopf
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2013

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/4f5205bb-94ee-44ac-8f81-721d18a95be9>

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>

MENSCHEN STATT RHEINFRACHT

Die Basler Häfen werden mit Blick auf den zunehmenden Containerverkehr neu organisiert. Dadurch entstehen am Rheinufer freie Flächen für die Stadtentwicklung. Gegen die Planung einer Hochhausinsel regt sich in der Nachbarschaft Widerstand; ein Mitwirkungsverfahren will diese Kritik konstruktiv aufnehmen.

Basel liegt am Meer. Die Mannheimer Akte von 1861 machte den Rhein zum internationalen Gewässer und Basel zum höchstgelegenen Hochseehafen Europas. In Zukunft dürfte der Güterumschlag der Rheinhäfen massiv zunehmen, denn im Rotterdamer Nadelöhr werden zurzeit die Kapazitäten für den Containerverlad ausgebaut. Damit diese zusätzliche Fracht nicht auf der Strasse, sondern auf dem Wasser und anschliessend auf der Schiene transportiert werden kann, will die Basler Regierung den Hafen neu organisieren. Ein neuer Containerterminal und ein drittes Hafenbecken auf dem Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs sollen optimale Verknüpfungen zwischen Schiff und Bahn ermöglichen. Im neuen Becken werden gleichzeitig zwei bis zu 135 Meter lange Schiffe Platz haben, von denen aus die Container direkt auf die Güterzüge umgeladen werden können. «Im Zug dieses Um- und Ausbaus wird es auch möglich, einen Teil des jetzigen Hafenge-

biets neuen Nutzungen zuzuführen. Auch wenn die eigentliche Verlegung des Hafens erst in einigen Jahrzehnten Wirklichkeit wird, müssen wir uns schon heute dazu Gedanken machen», erklärt Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels.

Hand in Hand mit den Nachbarstädten

Erste Veränderungen sind bereits sichtbar, so etwa am Klybeckquai, wo die Tanklager von Migrol und Esso rückgebaut wurden. Nun beginnt die Bevölkerung, die ehemaligen Industrieareale in Beschlag zu nehmen, wenn auch vorerst nur in provisorischer Form. «Diese Zwischennutzungen sind ökonomische, soziale und kulturelle Inseln, wo neues Leben entsteht», heisst es dazu beim Verein I-Land, der die Zwischennutzung im Hafen koordiniert. Vorgesehen sind ein halbes Dutzend Projekte. Bereits reges Treiben herrschte im vergangenen Jahr in der kontroversen «Wagenburg», die sich nonchalant über das Bewil-

ligungsprozedere hinwegsetzte. Dabei handelt es sich allerdings nicht um eine legale alternative Wohnform, sondern um eine temporär geduldete Besetzung. Insgesamt wurde durch die Öffnung des Klybeckquais zwischen Dreirosenbrücke und Wiesemündung mehr als ein Kilometer Rheinufer zugänglicher gemacht und umgestaltet.

Der Kanton Basel-Stadt beabsichtigt, am Ufer und auf den frei werdenden Rangierflächen der heutigen Hafenterrassen in den kommenden Jahrzehnten eine zukunftsweisende Stadtentwicklung anzustossen. Angesichts der Nähe zu Deutschland und Frankreich soll das Projekt trinational mit den Entwicklungen jenseits der Grenze abgestimmt werden. Zu diesem Zweck hat Basel mit den Nachbarn – Hünningen im Elsass und Weil am Rhein im Badischen – eine «Planungsvereinbarung Entwicklungsvision 3Land» getroffen. Die gemeinsame Absichtserklärung bezweckt unter anderem

- die Ansiedlung von Wohnen und höherwertigen Arbeitsnutzungen sowie von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung;
- eine vielfältige Durchmischung, sodass keine gesellschaftliche Abspaltung zu den bestehenden Wohn- und Arbeitsnutzungen entsteht;
- einen Energieverbrauch, der den Bedarf an externer Energie möglichst tief hält;
- die Schaffung von Grün- und Freiräumen für die Bevölkerung;
- bessere grenzüberschreitende Verbindungen insbesondere für ÖV, Fuss- und Veloverkehr.

«Rheinhattan» wirft Wellen

Trotz dieser ausgewogenen Rahmenvereinbarung geriet das Projekt rasch ins Kreuzfeuer der Kritik. Denn in den Testplanungen des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) wurde baselseitig die Erstellung einer mit Hochhäusern überbauten Rheininsel angedacht. Eine Visualisierung präsentierte ein Hochhausquartier für Wohnen und

Arbeit, das von den Medien flugs mit dem Spottnamen «Rheinhattan» bedacht wurde. Und in Kleinhüningen und Klybeck regte sich alsbald Widerstand. Denn viele Bewohnerinnen befürchteten, dass die Hochhausvision einen Spekulationsboom auslösen und sie aus ihrem angestammten Quartier verdrängen könnte. Das Fass zum Überlaufen brachte schliesslich eine Podiumsdiskussion zum Thema «Rheinhattan», die das Schweizer Radio DRS Ende November 2012 im Hotel Trois Rois durchführte. Mit Pfiffen, Zwischenrufen und einer portablen Alarmanlage unterbrachen Aktivistinnen die Veranstaltung während mehreren Minuten.

«Dass man für diese Diskussionsrunde ein Nobelhotel statt ein Lokal in Klybeck oder Kleinhüningen wählte, lässt Fingerspitzengefühl vermissen. Immerhin erhält das Hafenprojekt seither die mediale Aufmerksamkeit, die es verdient», meint BVD-Sprecher Marc Keller. Den Kritikern empfiehlt er, sich nicht vorschnell auf «Rheinhattan» einzuschiessen, sondern sich auf der Homepage www.hafen-stadt.ch à fond zu informieren. «Dann realisiert man auch, dass wir noch gar nicht konkret am Planen sind – auch keine Hochhäuser –, sondern beim Grossen Rat erst einen Kredit für weitere planerische Vorarbeiten beantragt haben.» Parallel dazu sucht das BVD das Gespräch mit der Quartierbevölkerung, die seit Mai 2012 im Rahmen einer Mitwirkung nach Paragraph 55 der Kantonsverfassung in den Stadtentwicklungsprozess mit einbezogen wird (siehe Kasten).

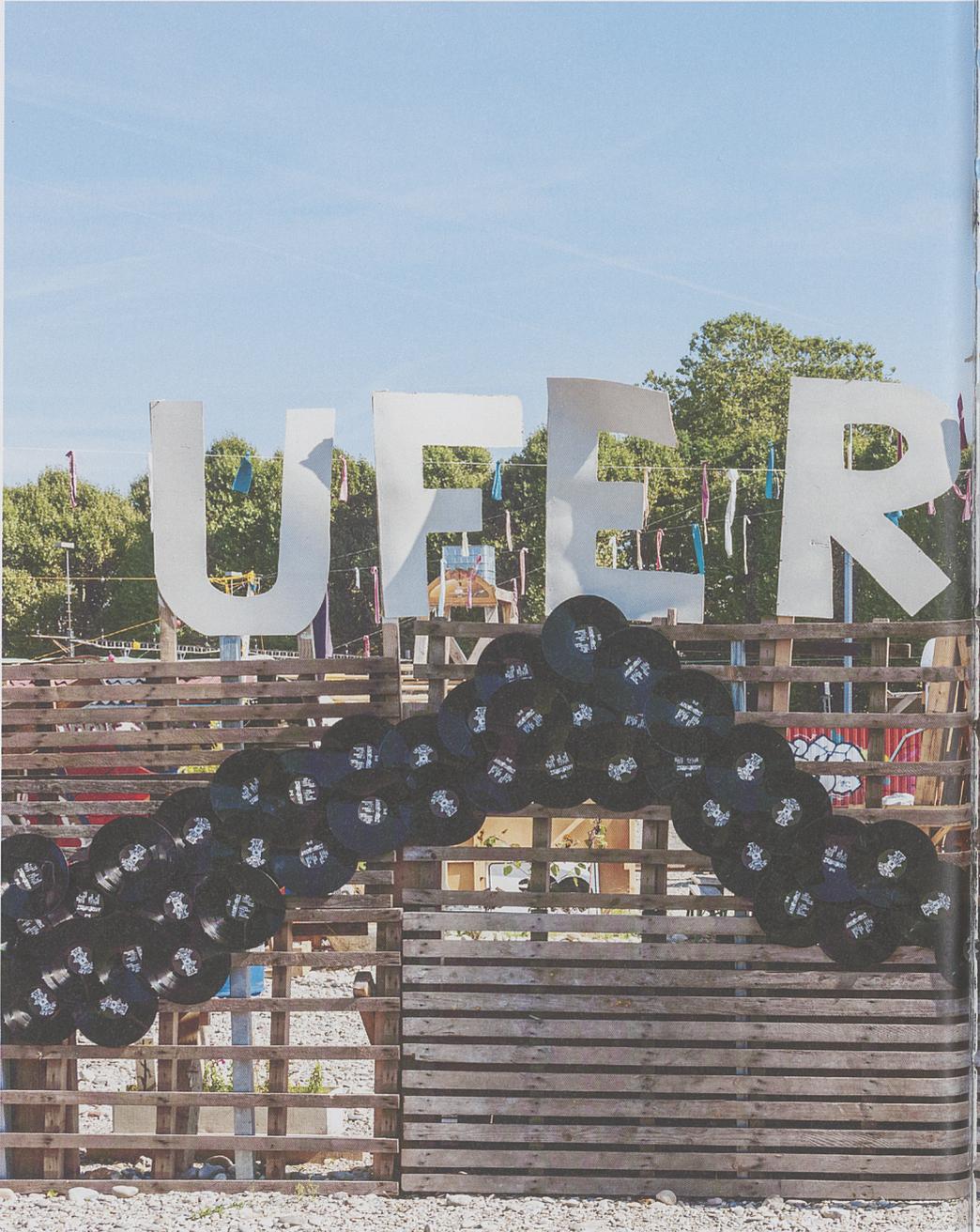
Dass die Bezeichnung «Rheinhattan» tatsächlich am Kernanliegen des Projekts vorbeizieht, wurde im Herbst 2013 an der Zwischenbilanz zur Internationalen Bauausstellung Basel (IBA 2020) deutlich. Aufschlussreich war insbesondere eine Podiumsdiskussion mit Stadtbaumeister Fritz Schumacher Anfang November, die zeigte, dass das Herzstück der Hafenterrassenentwicklung

nicht etwa die Errichtung von Hochhäusern und Glaspalästen, sondern die grenzüberschreitende Planung von Brücken ist. Man wolle den Rhein von einem trennenden Hindernis in ein regionales Scharnier verwandeln, betonte Schumacher: «Nur wenn wir gemeinsam mit unseren französischen und deutschen Nachbarn festlegen, wo welche Brücken gebaut werden, können die trinationalen Nachbarstädte ihre spezifischen Planungen abstimmen und zu einem sinnvollen Ganzen zusammenführen.» Denn die Wirkung einer Brücke höre nicht am Brückenkopf auf, sondern strahle ins Hinterland aus. Deshalb wolle man auch keine Brücken für den Durchgangsverkehr erstellen. Für Schumacher geniessen ÖV, Langsamverkehr und Lokalverkehr in der Mobilitätsplanung Vorrang; eine Brücke für den grossen Autoverkehr ist nicht vorgesehen.

Zwischennutzung und Mitwirkung

(eko) Ausführlich über die geplanten Zwischennutzungen informiert die Homepage des Vereins I-Land, der die Aktivitäten koordiniert (<http://i-land.ch/projekte>). Ende 2013 bereits aufgeschaltet waren Links zu folgenden Projekten: Portland, Frame, Marina Basel, Landestelle und Neubasel Karawanserei. Sie sollen Freiräume für innovatives Essen und Trinken, Ausstellungen und Installationen, Kulturveranstaltungen und Begegnungen sowie Skaten bieten. Noch nicht entschieden ist die Abhaltung eines grossen Sonntagsmarktes. Seit Mai 2012 läuft zum Hafenprojekt zudem eine Mitwirkung nach Paragraf 55 der Kantonsverfassung. Diese Mitwirkungsverfahren sollen die direkt betroffene Bevölkerung bei grösseren Planungsvorhaben einbeziehen. Die Begleitgruppe, die sich dazu gebildet hat, umfasst rund dreissig Personen, zum grössten Teil Anwohnerinnen aus Kleinhüningen und dem Klybeck, aber auch Vertreter der Hafenvirtschaft. Ziel der Mitwirkung ist es, einen Bericht zuhanden von Regierung und Parlament zu erstellen. Dieser soll die zentralen Quartieranliegen hinsichtlich Verkehr, Städtebau, Quartierentwicklung sowie Energie und Nachhaltigkeit darstellen und entsprechende

Empfehlungen ausarbeiten. Die Thematik wurde auch an einer Quartierinformationsveranstaltung im November 2013 mit der Quartierbevölkerung diskutiert. Ob und wie diese Ideen und Postulate umgesetzt werden, muss zum heutigen Zeitpunkt (Ende 2013) noch offengelassen werden.



Die ersten Neusiedler kamen schneller als geplant,
die Wagenburg auf dem ehemaligen Migrol-Areal ist vorerst auf Zusehen geduldet

