

«New Basel» – eine Schweizer Hafen-City

Die Stadt Basel und die Hafenwirtschaft brauchen einen grösseren Containerhafen – und planen anstelle des alten ein neues Quartier



Wie «New Basel» dereinst aussehen könnte: eine der Studien für Überbauungen auf Teilen des heutigen Hafenareals.

PD

Weil Baurechte auslaufen und die Rheinschifffahrt Container-Kapazitäten braucht, wird der Basler Hafen neu geplant. Für die Stadt bedeutet dies einen urbanisierenden Schub: Auf einer Insel soll eine Wohn-, Büro- und Freizeit-Zone entstehen.

Daniel Gerny, Basel

Die trübe Stimmung an diesem Wintermorgen ist nicht auf das Wetter allein zurückzuführen: Hier am Basler Rheinhafen in der Nähe der Dreirosenbrücke reißen sich Silos an Tankanlagen auf einem Areal, das von Rangiergleisen durchzogen ist. Daneben stehen Nutz- und Bürobauten aus einem ganzen Jahrhundert, von denen längst nicht alle Hafen-Romantik ausstrahlen. Im Hintergrund sind die Häuserreihen des nicht sonderlich beliebten Klybeck-Quartiers sichtbar, eng bebaut, trostlos, vom Schmutz und Lärm der nahen

Hafeninfrastruktur geprägt. Falls von der berühmten Basler Weltoffenheit überhaupt gesprochen werden kann, die die Stadt mit dem Hafen verbindet: Hier wirkt sie alles andere als anziehend.

Klein-Manhattan im Rhein

Der Hafen gehört zu jenen Gebieten der Stadt, die zwar tief ins Bewusstsein seiner Bewohner eingedrungen sind – aber für die meisten Baslerinnen und Basler im Alltag kaum eine Rolle spielen. Es gibt wenig Gründe, sich hierhin zu verirren. Nun aber, da der Hafen auf die Bedürfnisse des Container-Zeitalters ausgerichtet und neu organisiert wird (vgl. unten), womit eine Verlagerung eines Teils der Infrastruktur weg vom Rheinufer in Richtung Schiene und Autobahn verbunden ist, steht dessen städtebauliche Anbindung an die City bevor: Die Entwicklung könnte Basels Gesicht so markant verändern wie kein anderes Projekt.

Selbstbewusst spricht die Stadt – obgleich mehr als Ideenskizzen und Pläne

noch nicht vorhanden ist – von «New Basel», wobei die sprachliche Assoziation zu New York gerne hingenommen wird. Weil im Hafen im Jahr 2029 alte Baurechte auslaufen, brüten die Stadtplaner schon seit einiger Zeit an einem neuen Masterplan. Die Vorstellungen, die im Verlaufe des letzten Jahres präsentiert wurden, nachdem sich die Hafenwirtschaft und die Stadt im Sommer endlich auf ein auf die Bedürfnisse beider Seiten abgestimmtes Vorgehen hatten einigen können, elektrisieren die Stadt: Mitten im Rhein und eingebettet in verbleibende Hafenanlagen soll in den nächsten Jahrzehnten eine Insel zur gemischten Nutzung – Wohnen, Freizeitanlagen, Naherholung, Arbeiten und kulturelles Leben – entstehen.

Dafür soll das Gebiet des heutigen Hafen-Rangierbahnhofs abgetragen werden, wodurch das bisherige Hafenbecken 1 zu einem durchgehenden Kanal auf der Linie des ursprünglichen Alt-Rheins verlängert und dadurch eine rund 700 Meter lange Insel entstehen

würde. Noch ist nicht sicher, inwiefern das neue Quartier bis zum Schluss wirklich so aussehen wird, wie es sich die Planer heute vorstellen.

Verlassenes Dreiländereck

Klar ist allerdings, dass die Hafenanlagen entlang des West- und des Klybeck-Quais nach und nach weichen und das frei werdende Gebiet städtebaulich genutzt wird. Die Rede ist von mehreren tausend zusätzlichen Einwohnerinnen, Einwohnern und Arbeitsplätzen, wobei sich die Neugestaltung nicht nur auf das Hafengebiet, sondern auf das gesamte Klybeck positiv auswirken soll. Für Kantonsbaumeister Fritz Schumacher ist die Entwicklung dieses Areals, für die gut und gerne zwei bis drei Jahrzehnte veranschlagt werden, eine der faszinierendsten Aufgaben – und ganz sicher jene, mit welcher sich die Vorstellungen von Urbanität des 21. Jahrhunderts in Basel am ehesten befeuern lassen. Denn das Gebiet ist in seiner Art schweizweit einzigartig.

Das liegt einerseits an der Hafen-Atmosphäre, die Stadtplaner seit Jahrzehnten europaweit – Düsseldorf, Hamburg, Rotterdam – beflügelt. Weil das Gebiet von der heutigen Stadt losgelöst ist, besteht zudem grosser städtebaulicher Handlungs- und Gestaltungs-

spielraum. Die Nähe zur Grenze ermöglicht es überdies, die Stadt für die Bewohnerinnen und Bewohner dem Rhein entlang besser ans Elsass und an Südbaden anzubinden. Trotz Dreiländereck, bis in die 1970er Jahre ein Anziehungspunkt für Schulklassen aus der ganzen Schweiz, sind Deutschland und Frankreich heute wegen des Hafens für Fussgänger oder Velofahrer dem Rhein entlang nämlich praktisch nicht zu erreichen. Der Hafen setzt heute einen Riegel, der bis zu einem gewissen Grad auch in den Köpfen vorhanden ist. Hier soll ein Akzent entstehen, der das städtebauliche Gleichgewicht Basels zugunsten seines aufstrebenden Nordens verschiebt.

Ausland zieht mit

Inzwischen sind auch das französische Hünningen, das sich auf der gegenüberliegenden Seite des Rheines befindet, sowie das nördlich gelegene deutsche Weil am Rhein auf den Zug aufgesprungen. Die Entwicklung des Hafenareals wird nun grenzüberschreitend angegangen und finanziert. Dass Deutschland und Frankreich von einem Näherrücken an die regionale Metropole Basel profitieren könnten, ist offenkundig: Schon heute ist die Fahrt zu den Einkaufszentren wenige hundert Meter hinter

der Grenze (und in umgekehrter Richtung zu den Arbeitgebern in Basel) eine Selbstverständlichkeit.

Die Öffnung des Hafens befördert diesen Grenzverkehr. Und entlang des Rheins befindet sich nördlich von Basel attraktives und nur zum Teil bebautes Gelände, für das sich eine Aufwertung ebenfalls aufdrängt. Wenngleich vieles, über das in Basel zum Thema Hafen derzeit nachgedacht wird, in die Kategorie «Brainstorming» gehört, steht die Transformation des Hafens zur attraktiven Mischzone unmittelbar bevor. Die Metamorphose wird bis zu ihrer Vollendung Jahre bis Jahrzehnte dauern, doch auf den frei werdenden Parzellen des südlichen Hafenteils könnte mit den ersten Bauten schon im Jahre 2014 begonnen werden.

Und um das Zusammenwachsen von Hafengelände, City und grenznahem Ausland organisch voranzutreiben, soll die Öffnung noch rascher erfolgen; Die Uferstrasse entlang der demnächst nicht mehr benutzten Schienenstränge wird schon nächstes oder übernächstes Jahr aufgewertet und zu einer Rheinpromenade umgestaltet, Zwischennutzungen sollen dafür sorgen, dass der Hafen von den Bewohnern von Anfang an in Beschlag genommen wird. Keine Frage: Es wird ein neues Kapitel aufgeschlagen in Basels Norden.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Zusammenrücken mit der Bahn

Weichenstellungen der Schweizerischen Rheinhäfen in Richtung moderne Verkehrsdrehscheibe

In Kleinhünningen soll nicht mehr die Bahn zu den Schiffen vorstossen, die Schiffe sollen bis zur Bahn fahren. Damit und in Kooperation mit benachbarten Häfen will Basel als Hinterland-Gateway vom Boom in den Nordseehäfen profitieren.

Paul Schneeberger, Basel

Im zu Ende gegangenen Jahr haben die Schweizerischen Rheinhäfen, die 2008 aus der Fusion der Rheinhäfen beider Basel entstanden sind, ihre Entwicklungsstrategie konkretisiert. Das bot die Voraussetzung für die städtebaulichen Perspektiven in Teilen des Hafens Kleinhünningen (vgl. oben). Obwohl über dieses Tor zur Binnenschifffahrt auf den europäischen Fließgewässern und zu den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam 13 Prozent aller Importgüter in die Schweiz finden, besteht seine Trägerschaft immer noch ausschliesslich aus den beiden Basler Halbkantonen. Erst in der Wintersession lehnte der Nationalrat unter Verweis auf die Rentabilität des Hafens eine Motion des Baselbieter Ständerats

Claude Janiak ab, die ein stärkeres, den Beiträgen an Güterbahnen entsprechendes Engagement des Bundes verlangt hatte. Das Argument, die schwarzen Zahlen jenseits der Rentabilitätsgrenze resultierten nicht aus dem Kerngeschäft, sondern aus der Immobilienbewirtschaftung, stach in der grossen Kammer nicht.

Alternative zu Neat-Zufahrten

Bei ihrer Strategie orientieren sich die Schweizerischen Rheinhäfen an den Wachstumsperspektiven der Nordseehäfen, wie ihr Direktor Hans-Peter Hadorn ausführt. Diese wollen den Anteil der Binnenschifffahrt an ihrem Hinterlandverkehr massiv steigern. In Antwerpen, wo dieser bei rund einem Drittel liegt, soll er bis 2020 auf 43 Prozent steigen, in Rotterdam bis 2033 von knapp zwei Fünfteln auf 45 Prozent.

Im Hinblick auf eine institutionalisierte strategische Partnerschaft mit den beiden grossen Nordseehäfen haben die Schweizerischen Rheinhäfen eine Kooperation mit den benachbarten Häfen in Weil (Deutschland) und Hünningue (Frankreich) vereinbart. Zu diesem Zweck wurde eine Arbeitsplattform gebildet, auf der die Stärken der insgesamt



sieben Häfen in der Region Basel von MuttENZ bis Mülhausen gebündelt werden können. Ob diese Zusammenarbeit dereinst in eine dem Flughafen Basel-Mülhausen ähnliche grenzüberschreitende Trägerschaft mündet, ist offen. Gemeinsam sind die «Rhein-Ports», wie sie ihre Dachmarke nennen, mit einem Güterumschlag von jährlich gut 12 Millionen Tonnen (etwas mehr als die Hälfte davon in den schweizerischen Häfen) am Rhein hinter Duisburg und vor Köln Nummer 2.

Im Containerverkehr, in dem bis 2025 bei Fortschreibung des Trends in den vergangenen Jahren mit einem

Wachstum von jährlich 2,5 Prozent gerechnet wird, dürften die gegenwärtig verfügbaren Kapazitäten in Hafenterminals in und um Basel 2015/16 ausgeschöpft sein. Hinzu kommt, dass sich die Rheinhäfen und die Rheinschifffahrt im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Basistunnel durch Gotthard und Ceneri 2017/19 auch als Alternative zu den dannzumal mutmasslich noch nicht ausreichend ausgebauten Zufahrten vor der Schweizer Grenze positionieren wollen. Was auf deutschen oder französischen Schienen nicht Platz fände, könnte auf dem Rhein transportiert und in Basel auf alpenquerende Züge umgeladen werden.

Neues Terminal-Konzept

Während vor allem auf deutscher Seite Potenzial für weitere Schnittstellen zwi-

schen Schifffahrt und Strasse besteht, wollen die Schweizerischen Rheinhäfen mit den SBB Basel als Umschlagplatz zwischen Schifffahrt und Schiene stärken. Treiber dieses Bestrebens sind nicht nur die genannten Wachstumsperspektiven. Dahinter steht auch die Absicht, die im europäischen Massstab kleinen Umladestellen zwischen Schiene und Strasse durch zwei leistungsfähige Drehscheiben zu ergänzen, was effizientere Bündelungen ermöglichen würde. Auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn (DB) wollen die SBB einen von zwei grossen Containerterminals realisieren – beim anderen handelt es sich um den geplanten Gateway auf dem Areal des Rangierbahnhofs Limmattal.

Ebenfalls auf dem ehemaligen DB-Gelände soll künftig der Containerumschlag zwischen Schifffahrt und

Bahn stattfinden; diese Absicht steht im Einklang mit dem Basler Richtplan, der für dieses Gelände Logistiktungen vorsieht. Lässt sich das so umsetzen, können die heutigen, viele Rangierbewegungen bedingenden Anlagen der Bahn zu den Quais am Fluss aufgegeben werden, was wiederum zentrale Voraussetzung für den städtebaulichen Umbau des flussnahen Hafenareals ist.

Noch ist nicht genau definiert, wie die Schiffe auf 100 Meter an die Eisenbahn heranrücken sollen – eine Option wäre der Bau eines dritten Hafenbeckens. Diese enge Verzahnung der beiden Verkehrsträger wäre entlang des ganzen Rheins einzigartig. Im kommenden Jahr wollen Rheinhäfen und SBB ihre Planung konkretisieren; zu klären ist auch noch die Finanzierung.