

Basel 2012: Die Bebauung der Klybeckinsel und die Hafenerweiterung

In Basel trommeln sie wieder. Dieses Mal gilt der Lärm aber nicht der Fasnacht. Offizielle Stellen sprechen von *Basel fit machen für das 21. Jahrhundert* und einer *einmaligen Jahrhundertchance*. Gemeint sind die Bebauung der Klybeckinsel (1) und die Hafenerweiterung um ein drittes Becken (2). Beides ist die erklärte Absicht von Stadt und Hafenbetreiber. Es handelt sich um ein trinationales Projekt (3), die Nachbargemeinden Huningue (Frankreich) und Weil am Rhein (Deutschland) sind einbezogen. Insgesamt soll durch diesen Teil der Stadtentwicklung gehobener Wohnraum für 10.000 Menschen (4) geschaffen werden. Die planerischen Vorarbeiten dazu laufen schon seit 2009, aktuell wird ein Teil der Klybeckinsel von Altlasten saniert. Der Boden ist durch das ehemalige Esso-Tanklager mit Ölrückständen belastet. Ebenfalls begonnen hat der Kampf um die öffentliche Meinung: In einer Reihe von Informationsveranstaltungen (5) durch unterschiedliche Träger werden die Vorteile für die Stadt dargestellt und die negativen Aspekte ausgespart, denn über sie ist angeblich noch nicht entschieden. Dabei wird explizit gesagt, dass der Öffentlichkeit nur ein Teil der verfügbaren Informationen zugänglich gemacht wird, um den Verlierern dieses Projektes (6) keine Angriffspunkte für Widerstand zu bieten. Der eigentliche Baubeginn soll 2020 sein, vor 2030 ist mit einer Fertigstellung nicht zu rechnen.

Eine genauere Analyse dieses Riesenprojektes soll deutlich machen, wer davon profitiert und zu wessen Lasten seine negativen Folgen gehen. Dazu werden die einzelnen Elemente zunächst isoliert betrachtet und danach neu zusammengesetzt – die Interpretation ergibt sich dann wie von selbst: Es lässt sich zeigen, dass hinter dem politisch neutralen Begriff *Stadtentwicklung* ein Konzept steckt, das dem Kapital eine hervorragende Verwertung ermöglicht, aber gegen die Interessen der kleinen Leute (Anwohner, Mieter, einkommensschwache Gruppen) gerichtet ist. Diese Kapitalverwertung wird von offizieller Seite aktiv hinter den bekannten Schlagwörtern versteckt, ausgespart werden Aussagen darüber, für wen dieses Projekt eine einmalige Jahrhundertchance darstellt.

Die Bebauung der Klybeckinsel (1)

Der heutige Klybeckquai zwischen Hafen und Dreirosenbrücke ist die Westseite einer Rheininsel, die vor 100 Jahren mit dem Festland verbunden wurde, indem man den trennenden Rheinarm zugeschüttet hat. Dieser Prozess soll rückgängig gemacht, der ehemalige Rheinarm wieder hergestellt werden. Dadurch würde eine neue Insel im Rhein entstehen, die durch eine Bebauung Wohnraum für 3.500 Menschen bieten soll. Der Mangel an Baugelände, unter dem die Stadt Basel wegen ihrer Grenzlage leidet, liesse sich so wesentlich minimieren.

Untergeordnete Fragen, die noch nicht beantwortet werden können, beunruhigen niemanden, das kantonale Planungsdepartement steht nach vier Jahren Arbeit erst am Anfang seiner Tätigkeit. Man ist dort zuversichtlich, dass Probleme wie die Umgehung detaillierter Bauvorschriften oder die Frage, wie der Abfluss des neu zu schaffenden Rheinarms bewerkstelligt werden kann (wegen der Laichgründe von Nasen, einer Karpfenfischart, nicht über das Flüsschen *Wiese* möglich), erfolgreich zu lösen sind. Von einer notwendigen Änderung des Zonenbebauungsplanes oder einer Zustimmung des Grossen Rates und des Regierungsrates geht man selbstverständlich aus.

Die Hafenerweiterung (2)

Mit dem Begriff *Hafenerweiterung* ist vordergründig der Bau eines dritten Hafenbeckens auf dem Gelände zwischen Autobahn und Gleisanlagen der Deutschen Bahn in Kleinhüningen gemeint. Dieses Gelände erscheint unter logistischen Gesichtspunkten als optimal, liegt es doch an einer Schnittstelle

der Verkehrswege Wasser, Schiene und Strasse direkt am Hafenbecken 2 und wird aktuell nicht genutzt. Die bisherigen Gleisanlagen brauchen nur umgebaut zu werden.

Ein genauerer Blick zeigt indessen, dass bereits diese Information keineswegs so sachlich ist, wie sie erscheint: Zunächst einmal fällt auf, dass keine Kosten/Nutzen-Analyse für eine solche Hafenerweiterung vorliegt. Von den 300 – 400 Millionen Franken Gesamtkosten sind etwa 160 Millionen für das neue Hafenbecken 3 veranschlagt. Der Nutzen einer solchen Investition in einem Hafen kann nur ein erhöhter Güterumschlag sein. Prognosen hinsichtlich der Entwicklung der internationalen oder nationalen Güterströme oder Aussagen über die Kapazität eines neuen Hafenbeckens kommen bei den offiziellen Informationsveranstaltungen nicht vor; der genannte Marktanteil des Basler Hafens am Aussenhandelsverkehr der Schweiz (20%) ist nicht korrekt¹⁾.

Ein Industriehafen in unmittelbarer Nachbarschaft wäre für die neuen Bewohner der Klybeckinsel unzumutbar – nach offiziellen Angaben entfällt die Westseite des Hafenbeckens 1 als Hafen. Unabhängig davon wusste ein Schiffsführer zu berichten, dass die Ostseite des Hafenbeckens 1 in Zukunft ebenfalls nicht mehr als Industriehafen genutzt, sondern zu einem Sporthafen umgebaut werden soll. In diesen Kreisen wundert man sich, dass jemand davon noch nichts weiss. Was als Hafenerweiterung dargestellt wird, ist in Wirklichkeit also der Bau eines Sporthafens und die dafür notwendige Verlegung des Industriehafens (neues Hafenbecken 3). Diese Neuorganisation des Hafens wird zu einer Verbesserung der Hafenstruktur genutzt.

Die Zukunftsplanung geht allerdings nicht so weit, dass die Entwicklung zu immer grösseren Schiffen berücksichtigt wird und die enge Zufahrt zum Hafenbecken 2 verbreitert werden soll. Offensichtlich wäre mit den dadurch entstehenden Mehrkosten der finanzielle Rahmen des Projektes überschritten.

Die Hafenumstrukturierung

Die weitere Zunahme der internationalen Arbeitsteilung wird jenseits von Konjunktur- und Strukturkrisen langfristig zu einer weiteren Zunahme der internationalen Warenströme führen. Nach seriösen Prognosen wird dadurch in den Rheinmündungshäfen der Anteil des Containergutes von 25% (2004) auf 41% (2025) steigen. Allein in Rotterdam, einem der für Basel wichtigsten Seehäfen, rechnet man mit einem Anwachsen des Containergutes in absoluten Zahlen von 66 Mio. Tonnen (2004) auf 198 Mio. Tonnen (2025). Als Konsequenz wird dort der Containerverkehr neu organisiert, der Umbau eines ganzen Hafenviertels (Maasvlakte2) hat 2008 begonnen und soll bis 2030 abgeschlossen sein²⁾.

Die Umschlagszahlen des Basler Hafens ergeben für die einzelnen Warengruppen ein sehr unterschiedliches Bild: Trockenwaren sind seit 50 Jahren rückläufig und betragen heute nur noch 47% ihres Höchststandes im Jahr 1963³⁾; Erdöl- und Mineralölprodukte sind in den letzten 10 Jahren um 50% rückläufig³⁾, wegen technischer Verbesserungen von Motoren und Heizungen ist in diesem Segment mit einem weiteren Rückgang zu rechnen; der Umschlag von Containern steigt stetig und überproportional zum Gesamtwachstum. Insgesamt sind diese Zahlen für den Basler Hafen alarmierend, der Marktanteil der Rheinschifffahrt am Aussenhandelsverkehr der Schweiz ist stark und kontinuierlich rückläufig und von einem Anteil von über 40% (1960) auf unter 10% (2011) gefallen¹⁾. Von einer Analyse der Ursachen ist nichts bekannt.

Eine Umstrukturierung des Hafens in Bezug auf ein vermehrtes Containeraufkommen erscheint also als dringend geboten, zumal der Transport per Schiff sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Aspekten konkurrenzlos günstig ist. Warum aber wird erst gar nicht untersucht, ob der benötigte Platz für den Containerumschlag nicht im Hafenbecken 1 geschaffen werden könnte? Immerhin liesse sich dadurch eine Investition in der Grössenordnung von 160 Millionen CHF ersparen. Es entsteht der Eindruck, dass dieses 3. Hafenbecken unbedingt gebaut werden soll, dass Alternativen unerwünscht sind.

Schon die Annahme, dass 160 Mio. Franken investiert werden sollen, ohne dass eine Bedarfsanalyse erstellt wird, ist mehr als naiv. Zusammen mit dem seit Jahren kontinuierlich sinkenden Marktanteil der Rheinschifffahrt am Aussenhandelsverkehr der Schweiz und der falschen Information der Öffentlichkeit darüber sowie den minimalen Aktivitäten im Hafen von Donnerstag Nachmittag bis Freitag Abend, drängt sich der Verdacht auf, dass mit der Hafenumstrukturierung noch ein völlig anderes Ziel verfolgt werden soll: eine Bedarfsanpassung im Sinne der Verkleinerung. Dies würde auch erklären, warum das angeblich unverzichtbare Hafenbecken 3 in der Entwicklungsvision 3Land nicht einmal eingezeichnet ist, warum es keine Aussage zu seiner Kapazität gibt und warum es nicht notwendig erscheint, die Einfahrt in das Hafenbecken 2 zu vergrössern. Bei international wachsenden Güterströmen den Basler Industriehafen zu verkleinern, dürfte zu einem erheblichen Erklärungsbedarf seitens derjenigen führen, die unter dem Schlagwort *Hafenerweiterung* angetreten sind.

Verknüpfung von Hafenerweiterung und Bebauung der Klybeckinsel

In der veröffentlichten Meinung ist von Anfang an klar ausgesprochen worden, dass die Hafenerweiterung und die Bebauung der Klybeckinsel nur gemeinsam zu haben sind (*Klybeckinsel* ist die auch heute übliche Bezeichnung des Areals, unabhängig davon, dass es sich aktuell nicht um eine Insel im Rhein handelt). Die Argumentation: Die Hafenerweiterung ist notwendig und mit der Bebauung der Klybeckinsel soll das Geld für die Finanzierung des Projekts verdient werden (300 bis 400 Millionen CHF). Damit wird die Modernisierung des Hafens, dessen Bedeutung für Basel und die ganze Schweiz unstrittig ist, als Zugpferd für die Bebauung der Klybeckinsel, d.h. für private Profite, benützt.

Bisher ist lediglich klar, dass die sogenannte *Hafenerweiterung* gar keine Erweiterung ist, sondern eine Verlagerung, eine Umfunktionierung und möglicherweise sogar eine Verkleinerung. Über die Gewinner im Zusammenhang mit der Bebauung der Klybeckinsel gibt es ebenfalls keine Aussagen, angeblich ist noch nicht einmal bekannt, wer die Investoren sind. Wer die Gewinner durch die steigenden Grundstückspreise sein werden, kann im Grundbuch recherchiert werden. Damit blieben noch die Städteplaner, Architekten und Bauunternehmer zu erwähnen, die durch dieses Projekt in einen Zustand kontinuierlicher Verzückung versetzt worden sind.

Ein trinationales Projekt (3)

Nach ersten Gesprächen mit den beiden Nachbargemeinden Huningue (Frankreich) und Weil am Rhein (Deutschland) war schnell klar, dass beide Gemeinden ein grosses Interesse daran hatten, in die Basler Planungen einbezogen zu werden. Von diesem Zeitpunkt an (September 2009) verkündeten die Basler Trommeln ein *trinationales Jahrhundertprojekt*. Die internationalen Verflechtungen werden enger werden, die politischen Grenzen weiter an Bedeutung verlieren, die Stadt wird in eine neue Dimension hineinwachsen. Als Symbol dafür kann eine zusätzliche Brücke über den Rhein gelten, die Huningue mit Basel verbinden soll. Eine engere Anbindung von Weil am Rhein an die Stadt Basel wird durch eine Verlängerung der Strassenbahnlinie 8 deutlich, die bereits im Bau ist und im November 2013 fertig gestellt sein soll.

Stadtentwicklung Basel (4)

Mit der Bebauung der Klybeckinsel soll in Basel Wohnraum für 3.500 Menschen geschaffen werden, mit den neu zu bauenden Quartieren in Huningue und Weil am Rhein sollen nach Fertigstellung des Projektes 2030 insgesamt 10.000 Menschen zusätzlich in der Region leben.

Der neue Wohnraum auf dem Klybeckareal wird Spitzenansprüchen entsprechen (siehe Sporthafen vor der Haustür) und damit eine Klientel mit grosser Kaufkraft nach Basel ziehen. Bisher brachliegende Bauflächen sind optimal verwertbar, indem sie für die Ansiedlung qualifizierter Arbeitskräfte für die

Basler Industrie zur Verfügung gestellt werden. Dadurch werden sowohl auf der Konsum- als auch auf der Produktionsseite zusätzliche wirtschaftliche Anreize geschaffen, die Region Basel würde insgesamt gestärkt.

Die Verkehrsanbindung soll so gestaltet werden, dass das Verkehrsaufkommen in Basel insgesamt konstant gehalten werden kann.

Informationspolitik (5)

Die offizielle Informationspolitik ist darauf ausgelegt, die Vorteile für die Stadt Basel herauszustreichen und die Probleme zu verniedlichen oder zu negieren.

Gegen eine Modernisierung des Industriebhafens kann niemand im Ernst etwas einzuwenden haben. Sie steht deswegen als *Hafenerweiterung* an erster Stelle in der offiziellen Argumentationskette und dient damit als Fassade für das gesamte Projekt. Dahinter werden andere Motive versteckt, denn es ist nicht von vornherein auszuschliessen, dass über seine Realisierung letztlich in einem Referendum entschieden wird.

Dass der Industriebhafen u. U. überhaupt nicht erweitert zu werden braucht, wird verschwiegen. Was dagegen dringend notwendig ist, ist eine qualitative Modernisierung des Hafens, weil dieser Aspekt seit Jahren vernachlässigt worden ist. Offiziell will man das nicht zur Kenntnis nehmen und redet immer noch von 20% Marktanteil am Aussenhandelsverkehr.

Die Verlierer des Projektes (6)

Zu den Verlierern dieses Projekts werden alle diejenigen Bewohner Basels zählen, die von einem erhöhten Verkehrsaufkommen betroffen sind, denn Abgase und Lärm werden zunehmen.

Das Klybeckquartier zählt zu den einkommensschwächsten der ganzen Stadt. Steigende Mieten werden den Lebensstandard der Bewohner weiter sinken lassen, viele werden ganz aus dem Quartier und auch aus der Stadt verdrängt werden, weil sie sich den Wohnort Basel nicht mehr leisten können. Für diese Menschen wird es zu einer sozialen Entwurzelung kommen.

Dieses Quartier wird seinen Charakter vollkommen verändern, weil es über die Klybeckinsel hinaus zu einer hohen Fluktuation in der Bevölkerung kommen wird (Arme raus – Reiche rein); weil sich infolge der veränderten Nachfrage völlig neue Geschäfte dort niederlassen werden und weil durch die Art der Bebauung eine völlig andere Atmosphäre entstehen wird. Das Symbol dafür ist der Sporthafen, der auf Informationsveranstaltungen nicht vorkommt und in der Kurzfassung des 3Land-Konzeptes nur beiläufig mit dem Begriff *Freizeithafen* erwähnt wird.

Zusammenfassung

Mit der Bebauung der Klybeckinsel soll privat Geld verdient werden. Um für eine Klientel mit gehobener Kaufkraft als Wohnort attraktiv zu sein, sind das Hafenbecken 1 und die bisherigen Gleisanlagen im Weg. Dieses Problem wird dadurch gelöst, dass durch den Bau eines neuen Hafenbeckens und der dazu notwendigen Verkehrsanbindung die bisherigen Strassen und Gleisanlagen auf der Klybeckinsel wegfallen können. Damit entstehen sowohl ein attraktives Ambiente als auch Raum für einen Sporthafen direkt vor der Haustür.

Die Situation ist also genau umgekehrt, wie von offizieller Seite dargestellt: Die geplante Bebauung der Klybeckinsel zum Erzielen von privatem Profit macht eine Verlegung des Hafenbeckens 1 notwendig. Diese Verlegung soll zu notwendigen Strukturverbesserungen genützt und als Erweiterung

dargestellt werden. Erweitert wird aber nicht der Industriehafen, es soll vielmehr ein neuer Sporthafen gebaut werden. Durch die Verschleierung dieser Fakten erhofft man sich eine grössere Akzeptanz des Projektes in der Öffentlichkeit.

Ungelöste Probleme wie die Verkehrsanbindung der Klybeckinsel, der Abfluss des neu zu schaffenden Rheinarms oder eine völlig andere Gestaltung des öffentlichen Raumes *Klybeckinsel* werden bagatellisiert oder verdrängt.

Ausblick

Es bedarf keiner Hellseherei, um aus dem bisher Gesagten einige Aussagen über zukünftige Entwicklungen abzuleiten:

Wie die Einrichtung eines Sporthafens im heutigen Hafenbecken 1 zeigt, wird es durch die gehobene Klientel in dem neu zu schaffenden hochwertigen Wohnraum zu mehr Verkehr kommen – und zwar nicht nur auf dem Wasser; 10.000 zusätzliche Einwohner führen notwendigerweise auch zu mehr Verkehr auf den Strassen in der ganzen Stadt, zumal diese neuen Anwohner nicht nur in der Nachbarschaft arbeiten werden und damit ihre Arbeitsplätze über die neu zu schaffende Brücke erreichen könnten. Sie werden sich Arbeitsplätze in der ganzen Stadt suchen. Ob ein Teil der notwendigen Mobilität durch Tram und Bus bereitgestellt werden kann, bedarf einer Untersuchung. Davon ist bisher allerdings keine Rede, genauso wenig von einer Verkehrsplanung, die die Bezeichnung *Konzept* verdient.

Die extrem lange Bauzeit und der trinationale Aspekt eines so komplexen Projektes bergen grosse zeitliche und damit finanzielle Risiken. Diese können von einem geschickten Management zur Profitmaximierung genutzt werden: Wie zahlreiche Erfahrungen zeigen (zuletzt bei Stuttgart 21, der Elbphilharmonie in Hamburg oder dem neuen Flughafen in Berlin), ist der ursprüngliche Kostenrahmen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht einzuhalten. Der dadurch entstehende finanzielle Druck kann minimiert werden, indem man den Kritikern, die bei diesem Projekt von *Gigantomanie* sprechen, scheinbar entgegen kommt: Ist die Verlegung von Schienen und Strassen für das neue Hafenbecken 3 erst einmal so weit fortgeschritten, dass sie nicht mehr rückgängig zu machen ist, kann unter schmerzlichem Aufschrei und dem Vergießen von vielen Krokodilstränen darauf verzichtet werden, den alten Rheinarm tatsächlich wieder zu öffnen – das Projekt wäre abgespeckt, zusätzliches Baugelände wäre gewonnen, die Verkehrsanbindung der Klybeckinsel wäre wesentlich einfacher, das Problem des Wasserabflusses im neuen Rheinarm würde sich erst gar nicht stellen – alles in allem eine enorme Kosteneinsparung und damit Profitmaximierung bei einfacherer Problemlage und scheinbarer Berücksichtigung öffentlicher Kritik.

Was die Trommeln letztlich als Ergebnis verkünden werden, hängt aber nicht nur von den inneren Widersprüchen des Projektes ab, sondern auch von den politischen Kräfteverhältnissen; d.h. davon, ob sich die verschiedenen Gruppen, die dieses Projekt ablehnen oder ihm skeptisch gegenüberstehen, auf einen gemeinsamen Widerstand einigen können oder nicht.

1) portof.ch/wAssets/docs/Statistik/2011/Rheinhafenverkehr-seit-1955.pdf

2) www.maasvlakte2.com/en/index/#

3) portof.ch/de/news---wissenswertes/bulletin-archiv.php; Archiv Jahresstatistiken 2006; Rheinhafenverkehr nach Gütergruppen

copyright 2012 by Rolf Obergfell (Rolf.Obergfell@gmx.net)