

Positionspapier Klimastreik zum Hafenbecken 3

Verantwortlich für den Inhalt ist die AdHoc-AG Hafenbecken3
Version vom 28.10.2020

Hintergrund und Auswirkungen der Abstimmung

Die *SBB Cargo, Hupac und Contargo* planen zusammen mit dem *Port of Switzerland*, auf dem alten Areal der Deutschen Bahn das Gateway Basel Nord zu bauen. Dieses besteht aus einem Containerterminal (LKW und Zug) und einem Hafenbecken. Im November wird darüber abgestimmt, ob der Kanton Basel-Stadt das Hafenbecken 3 beim Bau mit einem Kredit von 115 Mio Franken finanziell unterstützen soll. Obwohl nur über das Hafenbecken 3 abgestimmt wird und nicht über das ganze Gateway Basel Nord, geht es bei dieser Abstimmung um sein oder nichtsein des ganzen Projektes. Denn: das alte DB-Areal, auf welchem das Gateway gebaut werden soll, ist mittlerweile ein Naturschutzgebiet der Kategorie "Trockenwiese von nationaler Bedeutung".¹ Eine Klage von ProNatura wäre die Folge einer Baugenehmigung für das Projekt, da die Fläche gleichwertig ersetzt werden müsste, jeglicher Vorschlag für die Kompensation der Naturschutzfläche jedoch aufgrund der Nichtexistenz solcher Ersatzflächen als ungenügend erscheint. Ein derart hoch eingestuftes Naturschutzgebiet darf nur dann überbaut werden, wenn das Bauprojekt von nationalem Interesse ist und nur exakt dort gebaut werden kann. Die Standortgebundenheit wäre ohne das Hafenbecken nicht mehr gegeben und die Chancen stünden relativ gut, dass der Klage von ProNatura stattgegeben würde.

Eine Grundsatzfrage

Der Klimastreik Basel setzt sich für eine klimaneutrale Schweiz (netto 0 THG-Emissionen ab 2030) ein. Um ein derart ambitioniertes, in der aktuellen Situation jedoch nötiges Ziel zu erreichen, braucht es weitgehende Lösungen, einen Systemwandel. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschreibt den Begriff «Systemwandel» auf Seite 182 des «Umweltberichtes 2018» wie folgt: «*Notwendiger Systemwandel: Die Europäische Umweltagentur (EUA) kommt nach einer umfassenden Analyse von Umweltindikatoren und unter Berücksichtigung der Fortschritte bei den politischen Zielen zum Schluss, dass wahrscheinlich **weder Umweltmassnahmen allein noch wirtschafts- oder technologiebedingte Effizienzverbesserungen** ausreichend sein werden, um die Ziele der Europäischen Union (EU) für das Jahr 2050 zu verwirklichen. Stattdessen seien grundlegende Veränderungen **der Produktions- und Verbrauchssysteme** nötig (EUA 2015a).*»²

¹ Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung

² UVEK, Umweltbericht 2018, s. 182

https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/allgemein/uz-umwelt-zustand/umwelt-schweiz-2018.pdf.download.pdf/Umweltbericht2018_D.pdf

Der Bau eines dritten Hafenbeckens und des daran gebundenen Gateway Basel Nord erfüllt diese Anforderung nach Meinung des Klimastreiks Basel nicht. Im Gegenteil: Er befeuert ein Wachstum, das mit dem Ziel einer klimaneutralen Schweiz bis 2030 nicht vereinbart werden kann. Wir müssen weniger konsumieren, weniger importieren und sicherlich nicht die Infrastrukturen für den Welthandel ausbauen.

Die Befürworter*innen des Gateway Basel Nord sehen eine Notwendigkeit darin, Basel an den wachsenden Welthandel anzupassen, da Belgien, die Niederlande und Deutschland auch ihre Kapazitäten vergrössern werden.³ Die Rede ist von einem angemessenen Wachstum. In der existenziellen Krise, in der wir uns zur Zeit befinden, kann jedoch nur ein Negativwachstum des Welthandels angemessen sein!

Zudem ist von 100'000 Lastwagenfahrten die Rede, die dank des neuen Terminals eingespart werden könnten. Die Befürworter*innen wollen damit die Notwendigkeit dieses Projektes auch in Bezug auf das Einhalten der Klimaziele rechtfertigen. Doch die ganze Rechnung beruht auf der Annahme eines immensen Containerimportwachstums. Das bedeutet: Die absolute Anzahl Lastwagenfahrten pro Jahr würde trotzdem weiter steigen. Das Projekt hat also keinen positiven Einfluss auf das Klima.

Bedeutung des Standorts für Biodiversität und Klimaschutz

Die betroffene "Trockenwiese von nationaler Bedeutung"⁴ ist im Bundesinventar als "Singularität" ausgezeichnet. Das heisst, dass es eine solche in der Schweiz nur ein einziges Mal gibt und sie nicht ersetzt werden kann.

Das DB-Areal ist Teil eines Korridors für Populationenwanderungen, die viele Pflanzen- und Tierarten machen, wenn sich ihre Lebensräume unter anderem aufgrund des Klimawandels verschieben. Der Verlust, der alleine mit der Zerstörung dieser Fläche einhergehen würde, wäre fatal: Die betroffene Trockenwiese ist fast doppelt so gross wie der Basler Zolli und Heimat von mindestens 400 Pflanzenarten, wovon mindestens 57 auf der Liste der gefährdeten Arten stehen. Weiter ist sie Wohnort von mindestens 3000 Insektenarten, wovon dutzende auf der roten Liste stehen und unzähligen, zum Teil ebenfalls gefährdeten Kriechtieren, Säugetieren und Vögeln.⁵ Laut Pro Natura ist das im Vergleich zu anderen Trockenwiesen eine enorme Vielfalt!

³ Ja zum Hafenbecken 3

⁴BAFU, 2017, Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung

⁵ D. Burckhard, B Baur, A. Studer, Entomologisches Gesellschaft Basel, Naturhistorisches Museum Basel, Institut für Natur- Landschafts und Umweltschutz der Universität Basel, Pro Natura Basel. Fauna und Flora auf dem Eisenbahngelände im Norden Basels, Monographien der Entomologischen Gesellschaft Basel, Band 1, Basel, 2003:

<https://www.egbasel.ch/publikationen/>

Anders als die parlamentarische Politik funktioniert die Natur nicht aufgrund von Kompromissen; die Faktoren, die erfüllt werden müssen, um diesen Lebensraum zu ersetzen, sind klar und können nicht diskutiert werden.

Die wissenschaftlichen Stimmen in dieser Diskussion sind sich einig: Alle Ersatzgebiete, die für die zerstörten Flächen in Betracht gezogen werden, bieten nicht die gleichen Umweltbedingungen für die Pflanzen und Tiere. Darum stellen sich sämtliche Fach- und Naturschutzorganisationen, die sich zum Teil seit Jahren wissenschaftlich mit dem DB-Areal befassen, gegen das Gateway Basel Nord und das Hafenbecken 3 (WWF Region Basel, Pro Natura Basel, Ökostadt Basel, Ornithologische Gesellschaft Basel, Entomologische Gesellschaft Basel).

Biodiversität und Klimaschutz sind untrennbar

Das Projekt zeigt auf, dass den Befürworter*innen der Naturschutz nur so lange wichtig ist, wie er sonstige Interessen untermauert. Sobald Wirtschaftsinteressen im Vordergrund stehen, ist die Wichtigkeit dieses Naturschutzgebietes vergessen.

Darin sieht der Klimastreik Basel eine problematische Haltung: Vermeintlicher Klimaschutz darf nicht auf Kosten von Natur- und Artenschutz geschehen; in der Krise, in der wir uns befinden, ist es gefährlich, die Natur aktiv zu zerstören und dies mit halbherzigem Klimaschutz zu kaschieren.

Biodiversität und Klimaschutz lassen sich nicht gegeneinander ausspielen und gehören unweigerlich zusammen. Die Zerstörung dieser Fläche wäre ein Dammbbruch und würde die Auflösung weiterer Flächen in der ganzen Schweiz befeuern. Deshalb appelliert der Klimastreik Basel an die Bevölkerung, für Naturschutz einzustehen, auch wenn viel Geld im Spiel ist!

Suffizienz vor Effizienz

Dass man Güter von LKWs massiv auf die Schiene verlagern muss, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen, ist dem Klimastreik Basel klar.

Ein Projekt jedoch, das die Infrastrukturen für den Welthandel ausbaut, kann noch so viel verlagern. Wenn das grundsätzliche Problem der stetig wachsenden Importe und einer zunehmenden Abhängigkeit nicht angegangen wird, ist das kein wirksamer Klimaschutz! Für eine zukunftsfähige Welt müssen wir wieder vermehrt in lokale und regionale Strukturen investieren. Deshalb braucht es von allen Parteien, von links bis rechts, eine Lösung, die Klimaschutz nicht als Argument für Wirtschaftswachstum missbraucht, sondern zur obersten Priorität macht.

Für eine nachhaltige Lösung müssen alle verschiedenen Interessen vereint werden: Klimaschutz, Naturschutz, Umweltschutz, Artenschutz - All das gehört zusammen! Wird eines dieser Elemente gegen ein anderes ausgespielt, läuft etwas schief.

Eine Güterabwägung darf nicht die einzige Option sein in dieser Krise, die uns alle betrifft und die von uns allen einen aussergewöhnlichen Einsatz verlangt. Schon alleine die Tatsache, dass eine solche Abwägung erforderlich ist, zeigt, dass der Klimaschutz in der Konzeption dieses Projektes zu kurz kam!

Die Umsetzung des Gateway Basel Nord und des neuen Hafenbeckens wäre also nicht ein Schritt in eine grüne Zukunft, sondern ein Fehltritt ins graue Abseits!

Literaturverzeichnis:

- 1) Nein zum Hafenbecken 3 (Website des Referendumskomitees).
<https://www.hafenbecken3nein.ch/argumente/>, Stand 28.10.2020
- 2) Millionen Steuergeld den Rhein bachab...? (Website des Wirtschaftskomitees gegen das Hafenbecken 3). <https://www.millionen-bachab.ch/>, Stand 28.10.2020
- 3) Ja zum Hafenbecken 3 (Website des Ja-Komitees)
<https://www.ja-zum-hafen.ch/argumente>, Stand: 28.10.2020
- 4) BAFU, 2017: Objektblatt DB-Areal aus dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung.
https://www.pronatura-bs.ch/sites/pronatura-bs.ch/files/2020-01/tww-objekt_232_objektblatt.pdf, Stand: 11.10.2020
- 5) Komitee Nein zum Hafenbecken 3, Entwicklung LKW- und Containerumschlagswachstum Standort Basel 2015-2030, Detaillierte Berechnungsgrundlagen.
https://www.hafenbecken3nein.ch/fileadmin/files/Downloads/Detailberechnung_Entwicklung_LKW_Container_Verkehr_20200208_V2.pdf, Stand: 11.10.2020
- 6) D. Burckhard, B Baur, A. Studer, Entomologisches Gesellschaft Basel, Naturhistorisches Museum Basel, Institut für Natur- Landschafts und Umweltschutz der Universität Basel, Pro Natura Basel. Fauna und Flora auf dem Eisenbahngelände im Norden Basels, Monographien der Entomologischen Gesellschaft Basel, Band 1, Basel, 2003: <https://www.eqbasel.ch/publikationen/>, Stand: 11.10.2020
- 7) ProNatura: Sonderheft zum DB-Areal "Bahn frei für die Natur", Basel, 2/2003: https://www.pronatura-bs.ch/sites/pronatura-bs.ch/files/2020-02/pro_natura_sonderheft_bahn_frei_2003.pdf, Stand: 12.10.2020
- 8) O. Balmer, L. Fischer, 2020: "Beton statt Schutzgebiet", Artikel im ornis über das Projekt Gateway Basel Nord.
https://uploads.strikinglycdn.com/files/080fbdca-63c4-4134-b756-d3581888f8b8/Balmer_Fischer_Ornis_2020_5_Gateway_Basel_Nord.pdf?id=328337, Stand: 28.10.2020
- 9) Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK): Umweltbericht 2018.
https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/allgemein/uz-umwelt-zustand/umwelt-schweiz-2018.pdf.download.pdf/Umweltbericht2018_D.pdf, Stand: 11.10.2020
- 10) Rapp: Kurzbericht Basel Gateway Nord. Plausibilisierung Entlastungseffekt Strasse: <https://uploads.strikinglycdn.com/files/8ba45442-c996-4a8b-8169-12ec133f6a39/200609-gbn-kurzbericht-rapptrans.pdf>, Stand 12.10.2020
- 11) Rapp Trans: Botschaften GBN zum Gutachten:
<https://uploads.strikinglycdn.com/files/8ba45442-c996-4a8b-8169-12ec133f6a39/botschaften-gbn-zum-gutachten-von-rapp-trans.pdf>, Stand: 12.10.2020
- 12) Medienmitteilung ProNatura bezüglich Artenvielfalt auf dem Gelände:
https://www.pronatura-bs.ch/sites/pronatura-bs.ch/files/2019-02/medienmitteilung_hafenbecken3_pronatura.pdf. Stand: 12.10.2020