

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 3-4: Basler Schauplätze

Artikel: 03. Zwischen Schiene und Schotter: auf dem Güterbahnhof der Deutschen Bahn im Norden Basels lebt eine erstaunlich hohe Zahl an Rote-Liste-Arten
Autor: Büttner, Michèle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108702>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

03

Zwischen Schiene und Schotter

Auf dem Güterbahnhof der Deutschen Bahn im Norden Basels lebt eine erstaunlich hohe Zahl an Rote-Liste-Arten

Im Norden Basels, wo die Deutsche Bahn (DB) bis vor kurzem Waggons rangierte und Waren auf Lastwagen hievte, kommen eine Vielzahl seltener Tier- und Pflanzenarten vor, so der Ruten-Knorpelsalat, das pfeilblättrige Schlangenmaul und die quirlige Borstenhirse oder das Weinhähnchen, eine Heuschreckenart. Die bisherige Nutzung des Areals als Güterbahnhof garantierte ein gesichertes Vorkommen einer hohen Pflanzenvielfalt. Insgesamt 420 Arten wurden auf dem Güterbahnhofareal nachgewiesen; 73 davon stehen auf der Roten Liste der Region Mittelland (neu gehört auch Basel dazu).

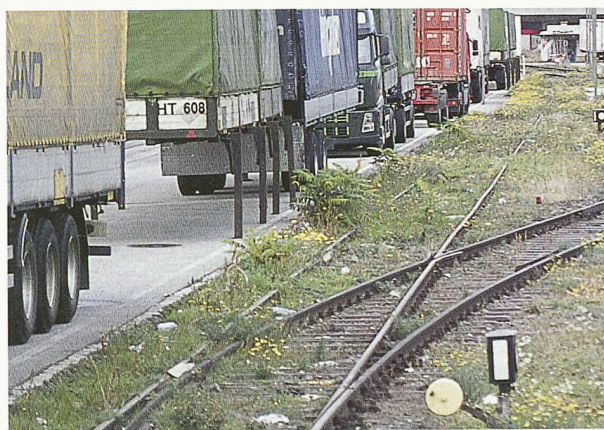
Das Gelände zwischen Schiene und Schotter stellt für viele Pflanzen- und Tierarten einen idealen Lebensraum dar: Schotterfluren und sandige Magerrasen bilden ein dynamisches Mosaik verschiedenster Sukzessionsstufen. Viele Arten, die früher in den offenen Schotterflächen frei mäandrierender Flüsse lebten, kommen heute fast ausschliesslich in Kiesgruben oder Industrie-, Hafen- und Bahngeländen (Sekundärbiotope) vor. Im Gegensatz zu Kiesgruben, die inselartig in der Landschaft verteilt sind, stellen Eisenbahnareale vernetzte Sekundärbiotope dar.

Auch auf dem DB-Güterbahnhof ist die hohe Artenzahl darauf zurückzuführen, dass viele natürliche Lebensräume durch die Korrektur des Rheins und seiner Nebenflüsse fast vollständig zerstört worden sind. So ist es nicht erstaunlich, dass das Güterbahnhofareal der Deutschen Bahn im Norden von Basel als bedeutendste ökologische Ausgleichsfläche in diesem Stadtteil dient.

Raumreserve freigelegt

Inzwischen wurde das Areal stillgelegt. In den 80er-Jahren initiierte die Deutsche Bahn zusammen mit den SBB im Dreiländereck der Stadt Basel ein Rationalisierungsprogramm für den Güterverkehr. Dies verschaffte der Stadt Basel die Aussicht auf eine unverhoffte Raumreserve von mehr als 30 Hektaren. Neben dem Güterbahnhofareal wurde auch ein zweites Areal, der Rangierbahnhof (nördlich der Wiese), stillgelegt. Für die Stadtplanung ist aber vor allem der Güterbahnhof interessant, weil dort «die Stadt weiter gebaut» werden kann.

Die Bevölkerung wurde im Anschluss an den 1997 durchgeführten Ideenwettbewerb in den Planungsprozess mit einbezogen. Quartiervereine und Mitglieder



der Raumplanungskommission schlugen eine kombinierte Nutzung mit Industriebauten, Gewerbebauten, einer Wohnsiedlung mit Erholungsraum und Sportplatz, einem Naturschutzgebiet und einer attraktiven Fussgänger Verbindung zum Naherholungsgebiet Lange Erlen vor. Im vergangenen Jahr wurde nun der zweite städtebauliche Wettbewerb entschieden. Die Preisträger Bertram Ernst, Erich Niklaus und Ursina Fausch (Aarau) haben ihr Projekt im Hinblick auf die nötige Zonenplanänderung überarbeitet.

Schutz- und Schonzonen

Durch die vorgesehene Nutzung des Areals ist der Lebensraum für die spezialisierten Arten in Bezug auf Untergrund, Wasserhaushalt, Nährstoffgehalt des Mikroklimas aber gefährdet. Damit der Lebensraum nicht völlig zerstört wird und um das Gründefizit der umgebenden Quartiere zu mildern, sind deshalb in der künftigen Überbauung rund 8 Hektaren Grün- und Freiflächen vorgesehen; davon sollen 3,5 Hektaren dem Naturschutz gewidmet sein. Diese wiederum setzen sich je hälftig zusammen aus einer Naturschutzzone und einer Naturschonzone. In den Schonzonen – zum Beispiel Spielplätze mit Kiesabhängen – ist die menschliche Nutzung nicht etwa ausgeschlossen. Störungen sind in bestimmtem Rahmen also willkommen, ja sogar notwendig, solange genügend Ausweichflächen vorhanden sind. Finanziert werden die Grün- und Freizeitflächen durch die Mehrwertabschöpfung,

Güterbahnhof der Deutschen Bahn, Blick nach Norden: Von Norden kommen wenige Geleise, die sich im Süden auffächern. Seit einigen Jahren hat das gelbblühende schmalblättrige Greiskraut (*Senecio inaequidens*) auch die Bahnanlagen im Norden Basels besiedelt und blüht bis spät in den Herbst hinein (Bild: B. Moor)



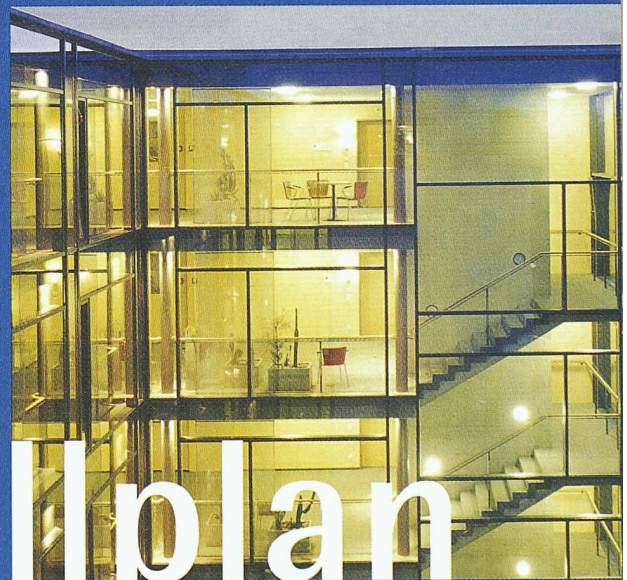
die durch die Wertsteigerung bei der Umzonung von Eisenbahnzonen in die Bauzone etc. fällig wird. Problematisch für das Überleben von Flora und Fauna wird aber der Bauprozess sein. Es sollten immer genügend unberührte Flächen vorhanden bleiben, damit wertvolle Substanz über diese Zeit gerettet werden kann. Ob dies gelingt, ist fraglich, denn die Störungen, die durch den Bauprozess verursacht werden, dürften gross sein. Gemäss Pronatura Basel sollte es jedoch möglich sein, dass – neben dem Erhalt unberührter Teilflächen – durch eine sorgfältig etappierte und fließende Umlagerung von Naturflächen und durch die Rücksichtnahme auf die Natur während des Bauprozesses genügend wertvolle Substanz erhalten werden kann, um eine Besiedlung neu geschaffener Flächen zu ermöglichen.

Literatur

- 1 Christian Staehelin: Ein Bahngelände als Hort seltener Pflanzen und Tiere. Natur und Mensch, Nr. 6/1993.
- 2 Basler Zeitung: Die Hälfte des DB-Areals freihalten. 10. Juni 1998.
- 3 Basellandschaftliche Zeitung: Kampf für mehr Natur. 22. Juni 1994.
- 4 Basler Zeitung: Auf Areal der Deutschen Bahn darf wieder geplant werden. 28. Juni 1996.
- 5 Basler Zeitung: Mehr Grünflächen, wenig Baudichte. 17. November 1997.
- 6 Philippe Cabane: Areal DB-Güterbahnhof Basel. tec21, 3. Mai 2002.
- 7 Adelheid Studer: Mündliche Mitteilung. Pronatura Basel, November 2002.

20 Jahre Innovation und Kontinuität

Kunde: OMG + Partner Architekten AG, Winterthur
Projekt: Seniorenresidenz Konradhof, Winterthur



Allplan 2003

Führende Lösungen
für Architekten und
Bauingenieure



NEMETSCHKEK
FIDES & PARTNER AG

Distribution und Vertrieb
Nemetschek Fides & Partner AG
8304 Wallisellen, 01 / 839 76 76
3018 Bern, 031 / 998 43 50, www.nfp.ch

Unser Partner in der Ostschweiz
CDS Bausoftware AG, Heerbrugg
071 / 727 94 94, www.cds-sieber.ch

Unser Partner in der Westschweiz
ACOSOFT SA, 1870 Monthey
024 / 471 94 81, www.acosoft.ch