



NEIN zum Hafenbecken 3 Sonderausgabe zum Referendum

**NEIN ZUM
HAFEN-
BECKEN! 3**

DB-Areal: Einzigartiges Naturschutzgebiet mit hohem ökologischen Wert



Foto: Thomas Schwarze

Schotterfläche der Rheinaue: Hier hatten die Trockenheit und Sonne liebenden Pflanzen und Tiere, die heute auf dem Bahnareal vorkommen, ihren ursprünglichen Lebensraum. Doch diese sind in unserer Region kaum noch vorhanden.

Zwischen der Wiese und der Grenze zu Weil am Rhein liegt ein Paradies für Flora und Fauna. Das 20 ha grosse Areal ist im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung verzeichnet. Es ist einer der wertvollsten Trockenlebensräume der Schweiz und einzigartig.

Die Fläche entstand anfangs des 20. Jahrhunderts. Damals wurden rund 6.5 Mio. Kubikmeter Rheinschotter aus der Niederterrasse des Rheins zwischen Weil und Haltingen entnommen und für den neuen Badischen Personen-, Güter- und Rangierbahnhof bis zu 8 m hoch aufgeschüttet. Danach wurde die Fläche mit Bruchschotter für die Bahnnutzung bedeckt und über Jahrzehnte offen gehalten.

Mit dem sehr durchlässigen und mageren Untergrund sowie der Offenhaltung durch die Bahnnutzung wurde der Rangierbahnhof im Lauf der Jahrzehnte zu einem Ersatzlebensraum für sehr viele Arten der warmen und trockenen Schotterflächen

der ehemaligen Auen am Oberrhein. Diese Auen wurden wegen der Korrektur des Oberrheines im 19. Jahrhundert fast vollständig zerstört. Hier und da finden sich zwar immer noch sehr artenreiche Restflächen. Aber es sind wenige und meistens kleine Gebiete, die zudem oft durch den Menschen stark gestört werden. Deshalb ist der 20 ha grosse und nur wenig zugängliche Ersatzlebensraum des Rangierbahnhofs für den Artenschutz von herausragender Bedeutung. Über Bahnborde oder Züge aus allen Himmelsrichtungen wanderten über Jahrzehnte viele weitere Pflanzen- und Tierarten in das Gelände ein.

Ab Ende der 1980-er Jahre wurde der Rangierbahnhof nicht mehr benötigt. Die wertvollen Trockenwiesen und Ruderalflächen werden seither im Auftrag des Kantons Basel-Stadt gepflegt und offen gehalten. Heute ist es ein Paradies für Flora und Fauna. Die «Monografie über die Eisenbahngelände im Norden Basels» (Burckhardt et al., 2003) hat eine unglaubliche Vielfalt an Arten und Lebensräumen dokumentiert.



Foto: Fabian Meyer

Der ehemalige Rangierbahnhof im Norden von Basel wurde vom Bundesrat durch die Aufnahme in das Inventar der Trockenwiesen- und weiden (TWW) als national bedeutendes Naturschutzgebiet ausgewiesen. Um die 400 Pflanzenarten leben hier auf 20 ha Fläche. Aufgrund seiner Einzigartigkeit wurde es als «Singularität» eingestuft. TWW-Experten stufen das Bahnareal als eines der Top-5-Gebiete aller 3600 TWW-Objekte ein.

Was ist ein «TWW-Objekt?»

Trockenwiesen und -weiden sind nebst den Auen die artenreichsten Lebensräume der Schweiz. Und sie und die vielen auf sie angewiesenen Tier- und Pflanzenarten sind höchst gefährdet. Seit dem Jahr 1900 sind 95% aller Trockenlebensräume in der Schweiz verschwunden. Deshalb wurde 2010 vom Bundesrat das «Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung» (TWW-Inventar) geschaffen, um die letzten Reste der Trockenlebensräume in der Schweiz vor der Zerstörung zu schützen. Trockenwiesen und -weiden sind einer von fünf Lebensräumen, die als Folge der Rothenturm-Initiative als «Biotope von nationaler Bedeutung» unter speziellen Schutz gestellt wurden. Die im TWW-Inventar verzeichneten Objekte sind nationale Naturschutzgebiete.

Bundesrechtlicher Schutz von TWW-Objekten

TWW-Objekte geniessen strikten Schutz durch das Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und die «Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen- und -weiden von nationaler Bedeutung» (TwwV). Sie dürfen nur dann beeinträchtigt werden, wenn ein Projekt von überwiegender nationaler Bedeutung ist, nur an genau diesem Standort möglich ist und das beeinträchtigte Gebiet gleichwertig in der Nähe ersetzt werden kann.



Foto: Michael Zemp

Die schweizweit gefährdete Rheinische Flockenblume kommt auf dem Bahnareal noch in grosser Zahl vor.

Wichtige ökologische Funktion als bedeutender Vernetzungskorridor

Das Gebiet gehört mit 20 ha zu den grossen Trockenlebensräumen im Land. Durch seine kompakte Form werden negative Randeffekte minimiert und obwohl es am Rande der Stadt liegt, ist es wegen des Bahnbetriebs nur wenig zugänglich. So bleibt die Fläche von starken Störungen verschont.

Neben seiner Funktion als Lebensraum vieler seltener Arten ist das Gebiet auch das Herzstück im ökologischen Vernetzungskorridor vom Oberrhein zum Hochrhein und weiter ins Mittelland deshalb von internationaler Bedeutung. Nicht-Waldarten müssen für ihre Ausbreitung und Arealverschiebungen zwischen dem Mittelland und dem Oberrhein (zum Beispiel, um wegen des Klimawandels neue Gebiete mit geeigneten Lebensbedingungen zu finden) zwingend durch das Nadelöhr Basel, das für viele Arten die einzige Verbindung zwischen diesen Grossräumen darstellt. Die Bahnareale sind hier die einzig verbliebenen Korridore. Das DB-Areal ist ein zentraler Teil dieses Korridors, weil Arten eben nicht bloss einen schmalen Korridor benötigen, sondern immer wieder auch grosse Kernlebensräume, in denen sich grössere Populationen aufbauen und halten können, von denen aus die Arten dann die nächsten Gebiete besiedeln. Diese ökologische Funktion als Korridor wird wegen der durch den Klimawandel verursachten Artenwanderungen immer wichtiger.

National bedeutendes TWW-Objekt

Der enorme ökologische Wert des Geländes veranlasste den Bund, die Fläche im Jahr 2010 ins Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung aufzunehmen, jedoch nicht einfach als normales Objekt: Als «Singularität» gehört es zu den wertvollsten Trockenlebensräumen der Schweiz. TWW-Experten des Bundes schätzen das Gebiet als wenn nicht DAS wertvollste aller ca. 3600 TWW-Objekte der Schweiz, dann als sicher eines der Top 5-Gebiete ein. Ein einzigartiges Juwel, das nicht ersetzbar ist. Dass das Gebiet besonders ist, zeigt auch die Tatsache, dass es mit 20 ha Grösse drei Mal so gross

ist wie die sieben anderen TWW-Objekte des Kantons zusammen und auch drei Mal so gross wie der Durchschnitt aller Schweizer TWW-Objekte.

Pflanzenvielfalt

In der Monographie über die Eisenbahngelände im Norden Basels (Burckhardt et al., 2003), der bisher komplettesten Erhebung der Arten und Lebensräume des Gebietes, wurden 2003 auf dem Gebiet inklusive der Flächen südlich der Wiese (Erlenmatt) und jenseits der Landesgrenze 575 Pflanzenarten und 35 unterschiedliche Pflanzengesellschaften festgestellt. Auf dem Gebiet nördlich der Wiese, das vollständig auf Schweizer Boden liegt, also dem Areal, das durch das Hafenbecken 3 und das Gateway Basel Nord zerstört werden soll, waren es 347 Pflanzenarten.

Die Vielfalt ist auch heute noch aussergewöhnlich hoch. Einzelne an die früheren Bedingungen des genutzten Bahngeländes angepasste Arten dürften verschwunden sein, andere sind häufiger geworden, z.B. die Frühlings-Schlüsselblume.

Aufgrund der aktuelleren Erhebungen des Naturinventars Basel-Stadt (2008 und 2009) ist bekannt, dass rund 60 der vorkommenden Pflanzenarten gemäss kantonaler Roter Liste gefährdet sind. Vier dieser Arten sind sogar schweizweit gefährdet: Rheinische Flockenblume (Gefährdungskategorie «VU»), Sand-Wegerich, Graues Fingerkraut und Grosses Knorpelkraut (alle stark gefährdet «EN»). Weitere sechs Arten gelten national nur als potenziell gefährdet, für die Nordschweiz handelt es sich aber um grosse botanische Kostbarkeiten. Zu nennen sind die Hunds-Braunwurz, das Rosmarin-Weidenröschen, das Behaarte Bruchkraut und der Ruten-Knorpelsalat. Dazu kommt eine Vielzahl von Arten die in den Alpen oder stellenweise im Jura noch gesicherte Vorkommen aufweisen und deshalb nicht gefährdet sind. Für die Nordschweiz und Basel sind sie aber absolute Besonderheiten. Beispiele sind die Golddistel, das Wimper-Perlgras, der Schmalblättrige Hohlzahn und die Zarte Miere.



Foto: Thomas Schwarze



Foto: Thomas Stalling



Foto: Thomas Schwarze

Gefährdete Arten, die auf dem Bahngelände noch grosse Populationen besitzen und sich von dort in andere Gebiete (wieder)besiedeln können: Blaufügelige Ödlandschrecke, Kronwickenbläuling und die harmlose, ungiftige Schlingnatter.

Heuschrecken

Die Vielfalt an Heuschrecken ist auf dem Gelände mit 14 aktuell vorkommenden Arten sehr hoch. Vier dieser Arten sind sogar schweizweit als gefährdet eingestuft: Die Italienische Schönschrecke, die Blaufügelige Sandschrecke, die Zweifarbige Beisschrecke und die Gemeine Sichelschrecke. Drei weitere gelten als potenziell gefährdet: Blaufügelige Ödlandschrecke, Westliche Beisschrecke, Südliche Grille. Mit ihren farbigen Hinterflügeln sind Schönschrecke, Sandschrecke und Ödlandschrecke sicher die auffälligsten Arten. Sie sind an Hitze, Trockenheit und die ruderalen Lebensräume hervorragend angepasst. Auf vegetationsarmem Kies und Schotter sind sie von Auge kaum auszumachen - bis sie auffliegen. Das Gelände bietet auch der seltenen Gottesanbeterin aus der Ordnung der Fangschrecken Lebensraum,

Tagfalter und Widderchen

Schon 2003 wurden 25 Arten von Tagfaltern und Widderchen nachgewiesen. Seit her sind die Lebensräume noch deutlich wertvoller geworden und auch gesamtschweizerisch bedrohte Arten konnten sich ansiedeln. Wie das? Einige Ruderalflächen sind in den letzten 10 bis 20 Jahren zu Magerwiesen herangereift, die unterdessen teils regelmässig gemäht werden. Auf solchen Flächen sind wichtige Nahrungspflanzen für Schmetterlinge heute deutlich zahlreicher anzutreffen als vor Jahren, allen voran die Bunte Kron-

wicke. Sie ist die Nahrungsgrundlage der Raupen von gleich sechs Arten. Die neuen Lebensräume haben es möglich gemacht, dass seit 2003 weitere rund 10 Arten hinzugekommen sind, darunter drei national gefährdete Arten: der Himmelblaue Steinkleebläuling (Gefährdungskategorie «VU»), der Kronwickenbläuling (Kategorie «EN») und das Veränderliches Widderchen (Kategorie «VU»). Der Kronwickenbläuling kommt in der Schweiz nur im Südtessin, in der Region Genf und auf dem Bahnareal Basel Nord beständig vor. Landesweit nur hier findet man Weibchen in der wunderbar blau überflossenen Form. Der Kronwickenbläuling war vor der Besiedelung des Bahnareals in der Schweiz ausgestorben.

Reptilien

Auf dem Gelände kommen drei Arten vor. Nebst der häufigen Mauereidechse und der unauffälligen Blindschleiche ist die Schlingnatter weitaus die kostbarste der vorkommenden Reptilienarten. Aufgrund der intakten Lebensräume (Warme Schotter, Gebüsche und Brombeeren als Deckung) und der guten Nahrungsgrundlage (Mauereidechse) beherbergt das Gebiet eine sehr bedeutende Population dieser gesamtschweizerisch gefährdeten Art. Das Bahnareal Basel Nord ist für diese Art weit und breit der wichtigste Lebensraum und dient ihr so auch als Quelllebensraum, von dem aus geeignete Lebensräume von ausgestorbenen Populationen in der Region wieder besiedelt werden können.

Anzahl gefährdeter Arten

Gefässpflanzen	68
Schmetterlinge	17
Heu- und Fangschrecken	15
Schnecken	8

Quellen: Tww-Objekt-Blatt 232, Kant. Naturinventar

Gateway Basel Nord und das Hafenbecken 3

Das einzigartige Naturschutzgebiet «Badischer Bahnhof» soll durch den Bau eines neuen Hafenbeckens und eines riesigen Containerterminals (Gateway Basel Nord, GBN) praktisch vollständig zerstört werden.

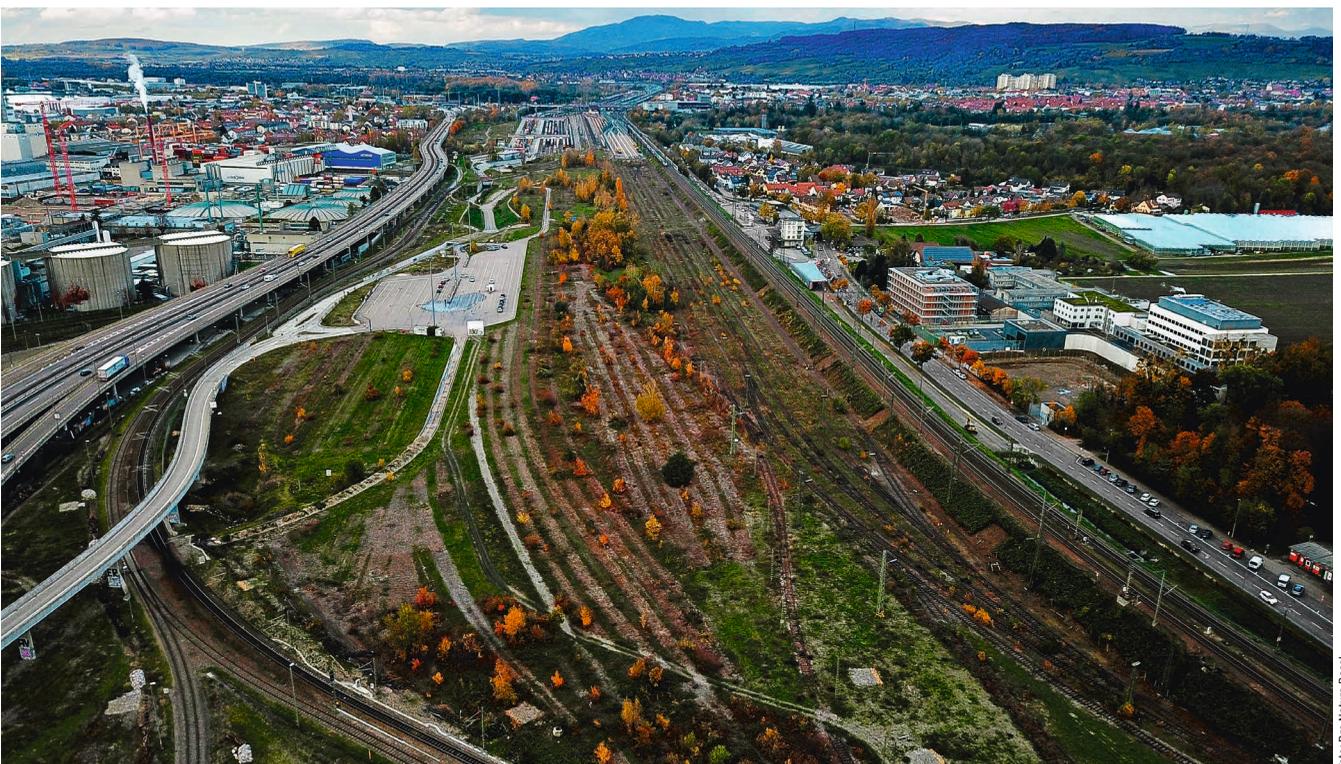
Genau auf das Naturschutzgebiet auf dem alten DB-Areal, das als TWW-Objekt national geschützt ist, sollen gigantische neue Infrastrukturen für den Containerumschlag gebaut werden: Ein Mega-Containerterminal mit sechs Bahngleisen, vier LKW-Fahrspuren sowie Containerabstellplätzen inkl. speziellen Gefahrgutplätzen. Dazu kommt ein neues Hafenbecken 1 km vom Rhein entfernt und 13 m tiefer als die Bahngleise.

Hinter dem Projekt stehen primär die SBB Cargo und das Bundesamt für Verkehr, sowie die Schweizerischen Rheinhäfen und

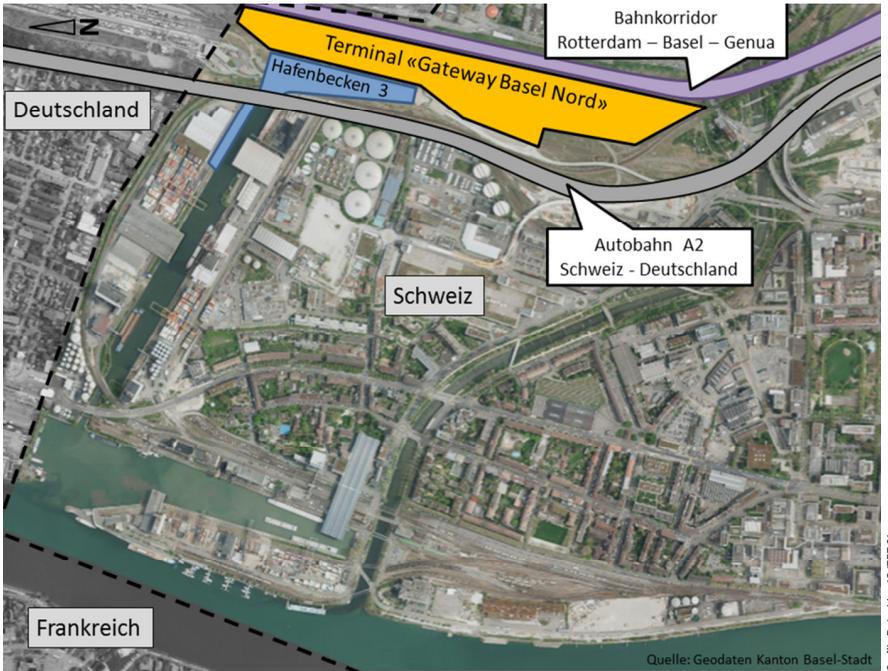
HUPAC, die durch aktuelle oder ehemalige SBB-Leute geführt werden und wirtschaftlich eng verstrickt sind. Das Projekt wurde von denselben Personen ursprünglich als «Gateway Limmattal» im Mittelland geplant, ganz ohne Hafen. Als es 2014 am Widerstand von Bevölkerung und Behörden scheiterte, wurde es halt nach Basel verschoben - mit dem unnötigen neuen Hafenbecken 3, um den Anschein zu erwecken, das Gateway könne aufgrund des Rheins nur hier liegen.

Aber auch die Basler Regierung spielt eine wichtige Rolle: Ihr geht es primär darum, den Hafen neu zu arrangieren, weil sie auf bestehenden Hafengeländen am Rhein Wohnungen bauen möchte. Das Gateway bietet hierzu einen guten Vorwand.

Offensichtliches wirkliches Ziel des Gateway Basel Nord ist ein riesiges zentrales



Noch ist das Naturschutzgebiet und TWW-Objekt «Badischer Bahnhof» ein wertvoller Lebensraum und eine grüne Lunge mitten im Siedlungsraum. Doch mit dem Projekt Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 droht es, nahezu vollständig überbaut zu werden.



Gemäss den Plänen von Gateway Basel Nord würde die Fläche östlich der Autobahn grossteils versiegelt werden. Im Osten von Gateway Basel Nord schliesst der Vierspurausbau der Deutschen Bahn an.

übertrieben. Entsprechend sind die geplanten Anlagen massiv überdimensioniert, gehen am tatsächlichen Bedarf völlig vorbei und werden nie rentieren. Das Hafenbecken 3 ist zudem rein technisch absolut untauglich: es liegt 1 km landeinwärts und seine Form ist so kompliziert und ineffizient, dass sich viele Schiffsführer weigern, den neuen Hafen zukünftig anzulaufen. Dabei wären die bestehenden Hafenanlagen viel geeigneter und haben noch lange genügend Kapazitäten. Zusammen mit dem Gateway sollen damit mehrere Hundert Millionen Steuergeldern von Bund und Kanton in eine Investitionsruine versenkt werden, die nur dem Aufbau der Monopolstellung der Terminalbetreiber dient. Die Konzentration fast des gesamten Containerverkehrs in und aus der Schweiz in Kleinhüningen soll fast fünf Mal mehr Container nach Basel bringen. Gemäss den Zahlen des Projektes brächte dies jährlich rund 125'000 zusätzliche Lastwagenfahrten - und dies in einer Stadt.

Container-Verteilzentrum (ein «Hub») für SBB Cargo, das ihr eine Monopol ähnliche Stellung im Schweizer Containerverkehr aufbauen würde. Das Container-Terminal könnte aber auch woanders in der Schweiz stehen, sonst wäre es ja nicht zunächst während 12 Jahren im Mittelland geplant worden.

Die dem Projekt zugrunde liegenden Prognosen zur Entwicklung des Güter- und speziell des Containerverkehrs sind völlig

Das Projekt sieht den fast vollständigen Abtrag und anschliessende Versiegelung des Bodens vor. Damit würde das TWW-Objekt komplett zerstört. Bisher geplante Ersatzmassnahmen sind völlig unzureichend, am falschen Ort und inakzeptabel. Zusätzlich wird das TWW-Objekt auch noch vom Vierspurausbau der DB-Rheintallinie Karlsruhe-Basel stark betroffen, den Pro Natura aber, im Gegensatz zum Gateway Basel Nord, als tatsächlich von nationalem Interesse und Standort gebunden erachtet.

Klimaschutz und andere Behauptungen

Glaubt man den Slogans der Projektpromotoren, ist das Gateway Basel Nord und das Hafenbecken die Lösung für die harzende Lastwagenverlagerung auf die Schiene und für die Schweiz essentiell. Einen Faktencheck überstehen die meisten dieser Behauptungen aber nicht. Vorsicht ist zum Beispiel geboten bei folgenden Behauptungen, die alle zentral sind, um das 310 Millionen-Projekt zu rechtfertigen:

- „Der Basler Hafen hat seine Kapazitätslimite erreicht.“ Die öffentlichen Zahlen beweisen das Ge-

genteil. Während einer Komplettsperre der Zuglinien nach Norden verarbeitete der Hafen Kleinhüningen allein Monate lang über 50% mehr Container als sonst. Und auch die Containerzahlen nehmen viel schwächer zu, wie seit vielen Jahren behauptet.

- „Der Hafen ist wichtig für Gateway Basel Nord.“ Wieso wurde das Gateway dann zuerst im Mittelland geplant?
- „Ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz“. Die Behauptung, das Projekt reduziere 100'000 LKW-Fahrten im Jahr beruht auf Annahmen, die völlig übertrieben sind. Dass hingegen in Basel bei fünf Mal

so viel Containern rund 125'000 LKW mehr auf die Strasse kommen, kann jeder nachrechnen.

- und einige mehr....

Pro Natura Basel hat zusammen mit anderen Organisationen Daten und Behauptungen der Projekt-Promotoren überprüft und nachgerechnet. Die Schlussfolgerungen sind zusammengefasst auf der Webseite www.hafenbecken3nein.ch.

Die Lektüre lohnt sich!



Foto: Thomas Schwarze

Jährlich rund 125'000 zusätzliche Lastwagen würden noch mehr Lärm, Abgase und Gefahren-güter in schon stark belastete Quartiere bringen.

Pro Natura Basel wehrt sich gegen die Zerstörung des Naturschutzgebietes

Der wertvollste Lebensraum der Region ist in Gefahr. Pro Natura Basel wehrt sich deshalb mit Partnerorganisation auf politischem und juristischem Weg gegen das Hafengebieten 3 und das Gateway Basel Nord - eine sehr komplexe und kostenintensive Aufgabe.

Die Komplexität des Projektes liegt unter anderem darin, dass es rechtlich aus zwei getrennten Projekten besteht, die ganz unterschiedliche Grundlagen und Abläufe haben, aber trotzdem eng verwoben sind. Auf der einen Seite ist das Projekt Gateway Basel Nord, das Bahnareal betrifft und deshalb nach Bundesrecht behandelt wird. Hier bestehen keine politischen Möglichkeiten, um sich gegen das Projekt zu wehren. Wir haben deshalb Einsprachen erhoben und können die bald zu erwartende Genehmigung des Projektes durch das Bundesamt für Verkehr bis vor Bundesgericht anfechten. Wir wehren uns hier, weil das Projekt ein Biotop von nationaler Bedeutung zerstört und wir überzeugt sind, dass dies mit den geltenden Gesetzen nicht konform ist.

Das Hafengebieten 3 auf der anderen Seite ist ein kantonales Projekt, das noch wesentlich weniger weit gediehen ist. Hier wird Pro Natura Basel zusammen mit anderen Organisationen das Referendum gegen die Finanzierung des Projektes mit Steuergeldern ergreifen.

Der Entscheidung, das Referendum gegen den zu erwartenden Grossratsentscheid für die Finanzierung des Hafengebieten 3 zu ergreifen, ist nicht leicht gefallen. Zum einen, weil wir überzeugt sind, dass beide Projekte nicht mit bestehenden Gesetzen kompatibel sind und wir diesen Sachverhalt auf juristischem Weg klären wollen.

Schliesslich geht es hier um einen Präzedenzfall, der alle Biotope von nationaler Bedeutung betrifft. Wenn für Wirtschaftsinteressen eines der wichtigsten Biotope der Schweiz zerstört werden kann, sieht es schlecht aus um den Schutz unserer noch verbliebenen, wertvollsten Lebensräume!

Zum anderen ist ein Referendum sehr teuer und äusserst aufwendig und wir haben uns gefragt, ob sich das lohnt, wenn wir sowieso gute Chancen sehen, das Projekt auf juristischem Weg zu verhindern. Aber am Ende kamen wir zum Schluss, dass wir als Pro Natura Basel schlicht nicht anders können. Es geht um den wertvollsten Lebensraum der Region, der durch ein Projekt gefährdet wird, das uns all der gut tönenden Propaganda zum Trotz überhaupt nicht zwingend erscheint. Wenn wir uns hier nicht mit allen Mitteln einsetzen - auch wenn die Chancen auf politischem Weg wesentlich geringer sind, als auf dem juristischen - können wir unsere Tätigkeit als Naturschutzorganisation aufgeben. Ein Abseitsstehen würde uns unglaublich machen und unseren Überzeugungen zuwider laufen.

Argumente gegen das Hafengebieten 3

Als Naturschutzorganisation sind für uns natürlich die reinen Naturschutzargumente im Vordergrund. Es ist uns aber wichtig, zu betonen, dass es auch diverse andere gute Argumente gegen das Hafengebieten 3 gibt und dass viele Schlagworte der Befürworter, allen voran „Klimaschutz“ und „Umlagerung auf die Schiene“ sich bei genauer Betrachtung als Schönfärberei erweisen. Sämtliche Argumente sind im Detail auf der Kampagnen-Webseite www.hafengebieten3nein.ch erklärt. Die wichtigsten sind:



Foto: Thomas Schwarze

Asphaltierte Flächen für Strassen und Containerplätze sowie das Hafengebieten 3 würden die mit Abstand wertvollste Naturfläche der Region versiegeln und unwiederbringlich zerstören.

Bitte unterschreiben Sie das Referendum!

Unterstützen Sie uns bitte in diesem Kampf für das wichtigste Naturschutzgebiet der Region Basel. Unterschreiben Sie bitte den beiliegenden Unterschriftenbogen noch heute! Je mehr Unterschriften pro Bogen, desto besser.

Weitere Bögen können auf unserer Geschäftsstelle bezogen werden, direkt auf dem Unterschriftenbogen bestellt oder von der Kampagnenseite www.hafenbecken3nein.ch heruntergeladen werden.

Es geht um ein unersetzliches Stück Natur! Dieses Juwel darf nicht wirtschaftlichen Interessen geopfert werden.

Ihre Spenden helfen uns!

Unser Widerstand gegen das Hafenbecken 3 und das Gateway Basel Nord ist sehr teuer. Ihre Spende hilft uns, die Kosten zu decken, und allenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, falls nötig.

Spenden richten Sie bitte an: «Komitee NEIN zum Hafenbecken 3, Postfach 62, 4020 Basel». IBAN: CH40 0900 0000 1542 8772 3 (im alten Postkonto-Format: 15-428772-3).

Für grössere Engagements können Sie sich gerne auch direkt an uns wenden.

- Das Projekt zerstört ein einmaliges Naturschutzgebiet, das eine wichtige und unersetzbare Funktion als Ausbreitungskorridor hat.
- Das Containerterminal und das neue Hafenbecken dienen primär den wirtschaftlichen Interessen von Kanton sowie Hafen- und Terminalbetreibern. Es ist weder an diesen Standort gebunden noch wirklich im nationalen Interesse. Es gäbe andere Standorte. Damit ist die geplante Überbauung des TWW-Objekts rechtswidrig!
- Ein neues Hafenbecken ist unnötig, weil die Wachstumsprognosen übertrieben sind, der bestehende Hafen grosse Kapazitätsreserven aufweist und auch noch weiter optimiert werden könnte.
- Das neue Hafenbecken 3 ist technisch ungeeignet und ineffizient: 1 km landeinwärts, äusserst eng und mit einer 90-Grad Kurve.
- Das Projekt Gateway Basel Nord errichtet mit Hunderten Mio. Franken Steuergeldern ein Monopol im Containerumschlag für die SBB Cargo und zwei mit ihr verbundenen Privatfirmen; andere Anbieter werden aus dem Markt gedrängt.
- Das Gateway Basel Nord soll gemäss Projekt fast fünf Mal so viele Container in Kleinhüningen verarbeiten als der bisherige Hafen. Das bedeutet massiven Mehrverkehr in Basel, selbst bei den optimistischen Prognosen des Projektes.
- Der Hafen und das Containerterminal sollen neu rund um die Uhr betrieben werden, was Lärm mit sich bringt. Notabene könnte auch der heutige Hafen mit 24-Stunden-Betrieb massiv mehr Container verarbeiten - ohne jegliche Baumassnahmen!
- Das Projekt bringt eine Konzentration von Gefahrgütern direkt in die Wohnquartiere.
- Mit Containerterminals lässt sich nicht viel Geld verdienen. Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zur Wertschöpfung.
- Das Projekt ist massiv überdimensioniert und praktisch alle Prognosen haben sich bisher als übertrieben erwiesen.

Pro Natura sagt deshalb gemeinsam mit diversen anderen Organisationen aus Wirtschaft, Bevölkerung, Umweltbereich und Politik entschieden NEIN zum Hafenbecken 3 und zum Gateway Basel Nord. Wir hoffen, dass uns unsere Mitglieder in unserem Widerstand tatkräftig unterstützen - wir werden darauf angewiesen sein!

Website der NEIN-Kampagne
www.hafenbecken3nein.ch

**NEIN ZUM
HAFEN-
BECKEN! 3**

Impressum

Basler Sektionsbeilage zum Pro Natura Magazin, Mitgliederzeitschrift von Pro Natura. Erscheint viermal jährlich, davon einmal als thematisches Sonderheft.

Herausgeberin:
Pro Natura Basel

Geschäftsstelle:
Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Telefon: 061 311 03 82
E-Mail: pronatura-bs@pronatura.ch
Web: www.pronatura-bs.ch
Spendenkonto IBAN: CH66 0900 0000 4000 2094 4

Autoren:
Pro Natura Basel

Redaktion & Layout:
Thomas Schwarze

Druck & Versand:
Vogt-Schild Druck AG, Derendingen

Auflage:
5500

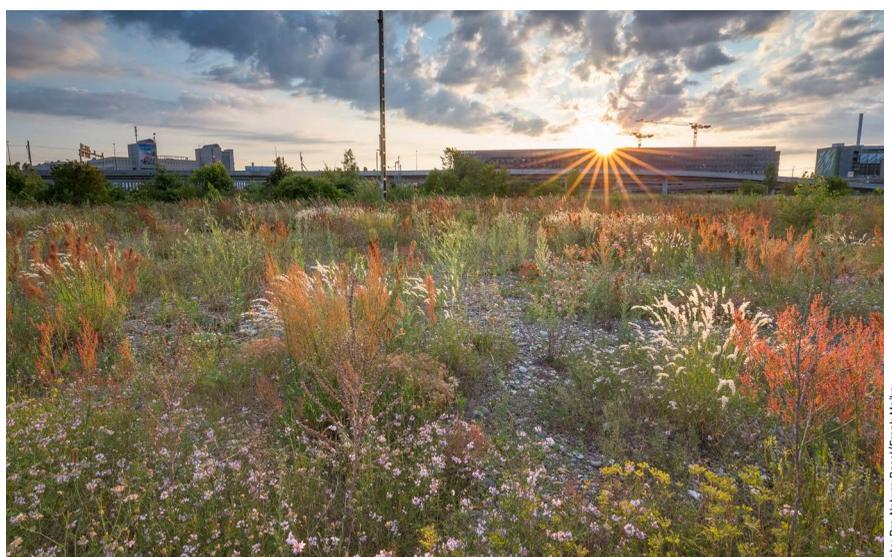


Foto: Pro Natura Basel/Frank/Malko