

Frage des Tages

Sollen sich die Basler Kantone den Hafenterminal Basel Nord leisten?

Zum Hafenprojekt Basel Nord gibt es eine Alternative in Weil am Rhein. Soll man den Hafen trotzdem ausbauen? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:
Soll beim AUE-Neubau auf die Solaranlage verzichtet werden?



Replik

«Aus dem katholischen Milieu vorbereitet»

Von Lukas Kundert

Die «Erklärungsnot», in der Thomas Gubler in seinem Kirchenasyl-Kommentar «die Kirchenverantwortlichen» sieht, ist bei Weitem nicht so gross, wie der Autor sie darstellt. In allen Stellungnahmen zur «Niederlassung» der Aktivistengruppe «Wir bleiben» in der Matthäuskirche haben wir von Anfang an festgehalten, dass die Evangelisch-reformierte Kirche Basel-Stadt als öffentlich-rechtlich verfasste Körperschaft die schweizerische Rechtsordnung respektiert und deshalb keine Möglichkeit hat, als Eigentümerin der besetzten Räume die Behörden an der Durchsetzung geltender Gesetze zu hindern.

Auch nicht mit einem «Kirchenasyl», von dem Thomas Gubler selber sagt, dass es «mit dem Erstarken der europäischen Staaten und deren Rechtspflege zunehmend an den Rand gedrängt oder gar explizit aufgehoben» worden sei. Es ist interessant, dass diese Tatsache im aktuellen Fall ausgerechnet von Kreisen ignoriert wird, die diese Trennung von Kirche und Staat sonst als aufklärerischen Fortschritt preisen und sich die dadurch entstan-

dene Freiheit nehmen, Ersterer gar nicht mehr anzugehören.

Aufschlussreich ist auch der nächste Satz in Gublers Beitrag, wonach die Abschaffung des Kirchenasyls «nicht heisse, dass es die Römisch-Katholische Kirche auch aufgegeben hätte». Tatsächlich liegen uns Informationen vor, wonach die Besetzung der evangelisch-reformierten Matthäuskirche von Personen aus dem katholischen Milieu vorbereitet und durchgeführt worden ist. Einer der Köpfe der Gruppe gehörte früher der Kommission «Justitia et Pax» der Schweizerischen Bischofskonferenz an, zudem wurden die Besetzenden im Vorfeld und während der Aktion per Checkliste und persönlich von einem Mitglied des Jesuitenordens instruiert und beraten. Wir stellen auch fest, dass die vorformulierten Unterstützungsmails, um deren Versand an den Kirchenrat die Gruppe gebeten hatte, fast alle – sofern nicht von Ausgetretenen – von Katholikinnen und Katholiken stammen. Auf deren Seite liegt in dem Fall die Not der Erklärung, weshalb Katholiken ihren Glauben an das Kirchenasyl nicht in einem eigenen Kirchengebäude praktizieren.

Recht hat Thomas Gubler hingegen mit der Kritik an meiner Aussage in der SRF-Kultursendung. Leider hat der Teil der Frage, die meine Antwort als hypothetische Einschätzung einer persönlichen Haltung und Handlung hätte erkennen lassen, keinen Eingang in die

Wir haben trotz erheblichem Druck stillgehalten und kein Öl ins Feuer gegossen.

Sendung gefunden. Wenig Verständnis habe ich hingegen für Herrn Gublers wohlfeilen Ratschlag, der Kirchenrat hätte «so lange mit den Kirchenasylantern und ihren Supportern verhandeln und vermitteln müssen, bis eine friedliche (...) Lösung gefunden worden wäre». Unser Team vor Ort hat die Aktivisten freundlich empfangen und infrastrukturell unterstützt. Der Kirchenrat hat sie zweieinhalb Wochen gewähren und ihre Botschaft in die Öffentlichkeit tragen lassen. Wir haben ihnen in einem Gespräch schliesslich «freien Abzug in den nächsten Tagen» ohne

jedwelche straf- oder sonst wie rechtliche Konsequenzen angeboten. Und trotz erheblichem Druck aus Kreisen unserer Mitglieder und Steuerzahler haben wir stillgehalten und kein Öl ins Feuer gegossen. Schon gar nicht haben wir, wie Gubler schreibt, «die acht Asylbewerber (...) verhaften lassen» respektive «dies veranlasst (...)». Dass die Migrationsbehörde nach ebenfalls zweieinhalbwöchigem Zuwarten ihrer vom Gesetzgeber vorgegebenen Pflicht nachkommen und zur Personenkontrolle schreiten musste, hatte sich «Wir bleiben» durch ihre öffentlichen Verlautbarungen selber zuzuschreiben.

Die Besetzung von «Wir bleiben» hat von Anfang an auf eine Lose-Lose-Situation hingesteuert. Für die Aktivisten selbst, deren gut gemeinte Aktion in Gewalt mündete. Für die Asylbewerber, denen wider besseres Wissen die Hoffnung auf ein Bleiberecht dank Kirchenasyl vorgespiegelt wurde. Und für die Kirche, die ohne ihr Wissen und ihre Einwilligung für ein politisches Manöver instrumentalisiert worden ist.

Lukas Kundert ist Kirchenratspräsident der Evangelisch-reformierten Kirche Basel-Stadt.

Standplatz für Fahrende

Temporärlösung im St. Johann

Von Esther Jundt

Basel. Erstmals stellt der Kanton Basel-Stadt Fahrenden einen Standplatz für ihre Wohnwagen zur Verfügung. Es ist ein erster Schritt, quasi eine Testphase, die am 1. April im St. Johann beginnt. Auf dem Areal an der Entenweidstrasse, auf dem dereinst das neue Staatsarchiv und das Naturhistorische Museum gebaut werden, wohnen vorerst Fahrende. Auf dem 750 Quadratmeter grossen Kiesplatz wird ein sogenannter temporärer Durchgangsort für Fahrende eingerichtet. Sie können dort fünf Wohneinheiten, Autos und Anhänger abstellen.

An einer Informationsveranstaltung für die Quartierbewohner sagte Regierungspräsident Guy Morin am Dienstagabend, der Bund habe schon vor einiger Zeit verfügt, dass die Kantone Standplätze für Fahrende zur Verfügung stellen müssen. Bis jetzt habe Basel-Stadt wegen der Raumnot dies nicht umsetzen können. Im letzten Jahr sei eine Zwischennutzung auf dem früheren Esso-Areal geduldet worden. Die Nutzer hätten alle Regeln eingehalten und es habe ein gutes Einverständnis gegeben.

Ständiger Platzwart

Für die Nutzung des Areals an der Entenweidstrasse wurde eine befristete Bewilligung für die erste Phase von April bis September erteilt. Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren mit öffentlicher Publikation. Zudem wurde eine Nutzungsvereinbarung geschlossen. Das Gelände sei bereits mit Strom und Wasser erschlossen.

Laut Morin mieten zwei Verbände der Fahrenden den Platz. Andreas Gehringer vom Verband Sinti & Roma Schweiz sagte, es werde ständig ein Platzwart anwesend sein. Er werde sich um die Bewirtschaftung des Platzes kümmern und für Ordnung sorgen. Der Abfall werde in Bebbisäcken und Containern entsorgt. Zudem werden mobile Toiletten aufgestellt. Die Fahrenden müssen vor ihrer Ankunft telefonisch einen Platz reservieren. Damit werde ein Rückstau verhindert, sagte Gehringer. Die Platznutzer müssen eine Miete bezahlen, die wöchentlich eingezogen wird. In Richtung der Bahngeleise wird eine Absperrung aufgestellt.

Laut Gehringer handelt es sich beim temporären Durchgangsort um einen «Testbetrieb». Guter Kontakt zur Bevölkerung sei erwünscht. Deshalb veranstalten auch der Verband Sinti & Roma und die Schweizer Radgenossenschaft der Landstrasse am 16. April ab 14 Uhr einen Tag der offenen Tür. Der definitive Platz für Fahrende wird ein Areal an der Friedrich-Miescher-Strasse sein. Auf dem 2000 Quadratmeter grossen Gelände besteht Platz für zehn Wohneinheiten; Ende 2017 soll er in Betrieb genommen werden.

ANZEIGE

2 Stunden Gratis-Parking

Montag bis Samstag
11–18 Uhr
Parkhaus Elisabethen

Herzlich Willkommen
in der Shopping City Basel

Einkauf, staunen und geniessen
proinnerstadtbasel.ch

PRO INNERSTADT
BASEL

Schlagseite bei der Bewertung der Hafenprojekte

Wenn Regierungsrat Thomas Weber den Landrat informiert, dann mit der Brille des Hafendirektors Hadorn



Rechnen ohne Abschreibung. Der Terminal Basel Nord (links) dürfte gut viermal teurer werden als der Terminal Weil am Rhein.



Von Daniel Wahl

Basel/Liestal. Hält das Projekt Grosse-terminal Basel Nord, was es verspricht – dieses fast 200-Millionen-Franken-Projekt mit neuem Hafenbecken III, mit Gleis- und Krananlagen für den Umschlag von Containern zwischen Schiff, Lastwagen und Eisenbahn? Oder ist der schlankere Hafen in Weil am Rhein (bis 45 Millionen Franken), in welchen Baselbieter Unternehmen ihre Hoffnungen setzen, nicht das wirtschaftlichere? Heute erhält der Landrat Antworten zu den subventionierten Infrastrukturprojekten in der Region, insbesondere weil Steuergelder in diese investiert werden sollen.

Wenn sich Regierungsrat Thomas Weber den kritischen Fragen einiger Landräte, unter anderem Marc Schinzel (FDP), stellt, dann stützt er sich auf die Angaben von Hafendirektor Hans-Peter Hadorn. Und Webers Grundlagenlieferant macht keinen Hehl daraus, welchen Containerterminal er für den besseren hält: Basel Nord. Vor dem Gewerbeverband hat er seinen Favoriten beworben, dies in Konkurrenz zum Projekt der Privaten in Weil am Rhein.

Grosse Differenzen

Zahlen zur Wirtschaftlichkeit des nach früheren Aussagen der SBB schlechten und zu teuren Projekts Basel Nord gab es bislang keine. Erst Ende Januar liess Thomas Weber, gestützt auf Hans-Peter Hadorns Angaben, eine Zahl heraus: Der Container-Umschlag vom Schiff auf die Bahn sei in Weil am Rhein 40 Franken teurer als in Basel Nord. Das ist eine Welt in der Logistikbranche – besonders, wenn Mengen von über 100 000 Containern umgela-

den werden; die Preisdifferenz sorgte bei den Promotoren des Containerterminals Weil für Stirnrunzeln.

Für die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit haben die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) die Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung hwh aus Karlsruhe beigezogen. Die Aufgabenstellung lautete: Wie hoch sind die Gesamt-Transportkosten eines Containers auf dem gesamten Transportweg, wenn er von Rotterdam über Weil am Rhein oder über den Terminal Basel Nord an einen bestimmten Ort in der Schweiz abgewickelt wird? Ein ganzer Strauss von Annahmen ist gemacht worden: «Wir wollten nicht Äpfel mit Birnen vergleichen», begründet Hadorn dies. Bei aller Vergleichbar-Machung ergeben sich drei wesentliche Unterschiede, die den Hafen Weil am Rhein teurer machen sollten:

> Der Terminal Basel Nord hat den Status eines Inlandterminals; die Verzollung kann vor Ort abgewickelt werden. Lastwagen in Weil müssten an der Grenze anstehen und warten. Das führt zu hohen Personalkosten. Zudem würden LSVA-Gebühren nicht rückerstattet ennet der Landesgrenze, so die Annahme laut heutiger Gesetzeslage. Der Lastwagen schneidet gemäss Angaben der Rheinhäfen deshalb besonders schlecht ab.

> Aufgrund der kleineren Hafentlänge in Weil am Rhein müssten Züge gesplittet und rangiert werden, während in Basel Kompositionen von 700 Meter Länge ohne Zugsbewegung beladen werden können. Das führt zu längeren Verladezeiten. Mit dem Abholen der Container im fernen Hafen Weil werde die Sendung pro Stück etwa 40 Franken teurer.

Mit anderen Worten: «LSVA, Zoll und das Rangieren machen den Containertransport über Weil am Rhein für Schweiz-Verkehre teurer», sagt Hadorn.

Vorgespielte Objektivität

Vordergründig geben sich die SRH objektiv. Aber nur vordergründig. Das wird bereits dadurch ersichtlich, dass Regierungsrat Thomas Weber den Landräten erklärt, das Bundesamt für Verkehr (BAV) habe die Studie in Auftrag gegeben. Das suggeriert zwar Objektivität, ist aber falsch. Das BAV hatte lediglich Einblick. Auf Anfrage schreibt das Amt, dass die Ergebnisse «sehr stark von den hinterlegten Annahmen abhängen». Und: Den Differenzbetrag von 40 Franken könne man nicht bestätigen.

Natürlich würden in der Studie des Rheinhafens Äpfel mit Birnen verglichen, teilen die Promotoren des Projekts in Weil mit. Viele Faktoren, wie den vom Stau besonders betroffenen Lastwagenverkehr aus dem Hafen in Basel, seien nicht berücksichtigt. Und zahlreiche Annahmen träfen schlicht nicht zu: «Gemäss Aussagen der Zollbehörden ist die vereinfachte Zollabwicklung ab Weil am Rhein bereits heute möglich.» Das wiederum hat Hadorn gestern noch als «unwahrscheinlich» bezeichnet.

Stutzig macht indes, dass die SBB Cargo nach dem Verlad in Basel Nord nicht direkt die Zieldestinationen anfährt, sondern den Umweg über den Rangierbahnhof im Limmattal bei Dietikon anfährt, um dort den Zug erneut zu stückeln. Man packt also das Gebinde gleich dreimal an, was die Transportkette Bahn gegenüber dem Lastwagen teurer machen wird.

Das ist aber offenbar Programm. So hat Volkswirtschaftsdirektor Thomas

Weber in seiner Antwort an den Landrat die Zahlen für den Umschlag vom Schiff auf den Lastwagen ausgeblendet, ganz auf Hadorns Linie, «weil man die Transportkette Schiene betrachten wolle, welche im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Gütertransportgesetzes gefördert werden soll». Böser Lastwagen, liebe Bahn – nun auch beim SVP-Regierungsrat. «Mutmasslich wird die Lastwagen-Transportwirtschaft die Ideologie in den Amtstuben teuer zahlen müssen», kontern die Unternehmer.

Ohnehin hält man in der Branche im Ausland das Binnenhafenprojekt in Basel für überrissen. «Die Schweizer spinnen, so viel Geld für den Umschlag von wenigen 100 000 Containern auszugeben», heisst es in der Logistikbranche in Hamburg.

Überrascht es, dass die Rheinhäfen in den Überlegungen die Infrastrukturkosten nicht bewerten? Die Staatsgelder für den Hafen gelten als verloren, der Abschreiber der Anlagen wird nicht auf das Produkt umgewälzt – was bei Wirtschaftlichkeits-Rechnungen wirtschaftsfremd ist. Der Einbezug der Abschreibung in der Betrachtung würde Basel Nord mit 200 Millionen Franken Infrastrukturkosten gegenüber 45 Millionen Franken in Weil schlechter aussehen lassen.

Aber kann man von Hans-Peter Hadorn etwas anderes erwarten? Der ehemalige Leiter der strategischen Planung von SBB Cargo, der Ex-Bahner, muss sich an Subventionen gewöhnt haben – das defizitäre Bahnunternehmen hat nur dank staatlicher Zuschüsse überlebt. Mit der Subvention eines Terminals in Basel soll die Monopolstellung der SBB Cargo neu auch im Containerverkehr zementiert werden.