

Frage des Tages

Ist das Einkaufszentrum Stücki auf dem richtigen Weg?

Das Einkaufszentrum Stücki baut um und aus, will neue Kundschaft anziehen. Ist das der richtige Weg? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:

Soll die Regierung dem Open-Air-Kino helfen?



Alte Warnungen vor neuem Hafenprojekt

Bundesamt für Verkehr und Basler Regierung widerlegten längst die Wirtschaftlichkeit des Terminals Basel Nord

Von Daniel Wahl

Basel. Die Aussagen von Andreas Stöckli, CEO des Logistikdienstleisters Rhenus Alpina AG, neben der SBB Cargo der Profiteur eines neuen Gross-terminals Basel Nord, waren so unbedarft wie auch verräterisch: «Der Hafen Basel Nord ist eigentlich kein Hafen, sondern ein Bahnterminal mit angehängtem Hafenbecken», sagte er an jenem öffentlichen Auftritt beim Gewerbeverband am Montag zur Hafenentwicklung. In jenem Moment wurden die drei Privatunternehmer, die ihr Konkurrenzprojekt «trimodaler Hafen in Weil am Rhein» vorstellen durften, unruhig auf ihren Stühlen. Sie wickeln 60 Prozent des Containergeschäfts in den Schweizerischen Rheinhäfen ab. Verschieben da die Schweizerischen Rheinhäfen ihre Prioritäten vom Schiff zur Bahn und arbeiten sie gegen ihre ureigensten Interessen? «Hier findet eine Geschäftsverlagerung zugunsten der SBB Cargo statt», sah sich beispielsweise Roman Mayer von der Containerfirma Swissterminal bestätigt.

Fremdes Geld spielt keine Rolle

Bald darauf gab die lockere Zunge des Rhenus-Alpina-Chefs folgende Worte zum Besten: «Ob ein neues Hafenbecken mit Bahnterminal wirtschaftlich ist, kann man nicht sagen. Das hängt von der Höhe der Subventionen ab.» Die Privatunternehmer, die Investitionskapital selber beschaffen müssen, entrüsteten sich: «Hängt eine Wirtschaftlichkeitsrechnung etwa von der Herkunft der Gelder beziehungsweise von der Höhe der gesprochenen Subventionen ab?», kommentiert Heinz Amacker von Danser Switzerland AG.

Nun: Zur Wirtschaftlichkeit des heutigen 180-Millionen-Franken-Projekts (100 Millionen für das Hafenbecken, 80 Millionen für einen Bahnterminal) auf dem DB-Rangierareal, das heute im Besitz der SBB ist, machen die Regierungen in den beiden Basel keine Aussagen. Man darf getrost davon ausgehen, dass sie auch keine Zahlen haben. Hätte man aber in Basel ein

Langzeitgedächtnis, hätte die Regierung eine bereits verfasste Antwort zur selben Projektidee eines Terminals mit Hafen in Kleinhüningen vor über einem Jahrzehnt zur Hand nehmen können.

Auf den feinsinnig geschriebenen Vorstoss von Markus Ritter (Grüne) hielt der Basler Regierungsrat fest, dass Freiflächen auf dem ehemaligen Rangierbahnhof für einen neuen Umschlagplatz als alternativer Standort für das aktuelle Hafengebiet nicht infrage kommen: «Eine Dislokation ist finanziell weder für den Kanton noch die Hafengewirtschaft ansatzweise verkraftbar, wie bereits Studien im Rahmen des Planconsult-Auftrags in den Jahren 1986–1988 aufgezeigt haben. Allein die Verlegung des Hafenbahnhofs würde dreistellige Millionenbeträge kosten, ganz abgesehen davon, dass die geografische Lage des Areals nicht mit den Anforderungen an die wasserseitige Erschliessung, wie sie von einem Hafen gefordert ist, korreliert.» Man hielt fest: unwirtschaftlich, zu teuer, keine Planungssicherheit für die Unternehmen.

Heute, wo viel Geld aus Bern versprochen wird, setzt das Denken aus. Das Projekt ist viel teurer geworden. Und dennoch frohlocken die Hafenpromotoren, dieselbe Idee sei von grossem Potenzial. Dabei wäre höchstes Misstrauen geboten.

Die junge Studie des Bundesamtes für Verkehr «Grossterminal 2012» kommt zu verheerenden Schlüssen für das Terminal Basel Nord. Sinnigerweise wurde dieses über hundertseitige Dokument in unserer Region nie diskutiert. Man muss vielmehr annehmen, dass sie möglichst aus der Welt geschafft werden sollte, während es bei der Diskussion um den Containerumschlagplatz bei Dietikon (Gateway Limmattal) in der Region Zürich immerhin Erwähnung fand. Das Fazit auf Seite acht heisst: Das Grossterminal ist geeignet für den Schienen-Strassen-Umschlag, nicht aber für die Schifffahrt. Man sieht grösste Zielkonflikte, die in weiteren Kapiteln ab Seite 83 beschrieben werden. Pfercht man die Schiene-Hafen-Strasse auf dem Rangierbahnhof wie



Hafenpläne scheiden die Geister. Privatfirmen bezweifeln, dass das Vorhaben von SBB und Konsorten wirtschaftlich ist. Foto Florian Bärtschiger

vorgesehen zusammen, bestehen Leistungsprobleme. Will man Sattelschleperanhänger verladen können, müsste gar auf das Hafenbecken verzichtet werden. Bei einem Vollausbau ist der Umschlag von Lastwagenanhängern gar nicht möglich wegen fehlender Abstellflächen. Und schliesslich auf Seite 101: Falls das Hafenbecken eins wie vorgesehen geschlossen wird, reichen die Kapazitäten im Becken drei nicht aus.

Eklatante Widersprüche

Obschon Hafendirektor Hans-Peter Hadorn Kapazitätsprobleme im geplanten Projekt öffentlich bestreitet, hat er sich dafür starkgemacht, dass die Mittlere Rheinbrücke aufgebrochen und für Containerschiffe erhöht werden sollte – angeblich wegen künftiger Kapazitätsengpässe. Diesen Widerspruch hat bis heute nur noch niemand bemerkt.

Ein eklatanter Widerspruch in der Basler Hafenpolitik findet sich auch, wenn man die Dokumente der Stadtentwicklung beizieht. So hob die Basler Regierung fast bemüht die Losung

hervor, dass die «Hafenentwicklung vor der Stadtentwicklung» kommt. Mit anderen Worten: Die Schweizerischen Rheinhäfen sollen ihre Bedürfnisse definieren, die städtische Raumplanung wird sich danach richten. Dies musste auch so gesagt werden, weil die Eidgenossenschaft und Baselland als Hafeneigner (60 Prozent) keine «Entwicklungshilfe Basel-Stadt» finanzieren würden.

Aus dem Synthesepapier «Stadtentwicklung 2010» geht im Gegensatz zur Losung «Hafenentwicklung vor Stadtentwicklung» hervor, dass der Bau eines neuen Hafenbeckens kein Bedürfnis des Hafens ist und schon gar keines der hiesigen Transport- und Logistikbranche ist: «Eine besondere Herausforderung stellt die Suche eines Ersatzstandortes für das Containerterminal (am Westquai) mit Wasseranschluss dar.» Und es folgt eine Liste mit Kriterien, die zu erfüllen seien. Mit anderen Worten: Der Hafen hat sich zu arrangieren für den Wohnungsbau «Rhein hatten» auf dem Westquai und muss aus der Situation das Beste machen.

Die Unterstellung von Regierungsrat Brutschin

Weil am Rhein. Gegenüber der BaZ mochte sich Regierungsrat Christoph Brutschin, Verfechter des Projekts Terminal Basel Nord, zum Konkurrenzprojekt dreier privater Containerunternehmen nicht weiter äussern, als dass er das Geschehen «mit Interesse verfolge». Die Privatunternehmen wollen einen trimodalen Hafen (Schiff-Bahn-Lastwagen) in Weil am Rhein eröffnen. Dies, weil diese sich vom Hafen in Basel diskriminiert und ausgebootet fühlen.

Auf der deutschen Seite, gegenüber dem *Markgräfler Tagblatt*, mochte Brutschin die Vorgänge aber durchaus kommentieren: Er spricht den drei Firmen Swissterminal, Ultra-Brag und Danser Switzerland den ehrlichen Wunsch, nach Weil zu gehen, ab: «Ich glaube, sie fühlen sich in Kleinhüningen sehr wohl und würden am liebsten bleiben», sagt er. Und er fordert die Unternehmen auf, trotz der Unstimmigkeiten mit den anderen Container- und Logistikfirmen in Kleinhüningen zusammenzuarbeiten. Die angesprochenen Firmen reagierten gestern mit einer geharnischten Medienmitteilung: «Es stellt sich die Frage, mit welchem Interesse Regierungsrat Brutschin derartige Unterstellungen macht. Der Regierungsrat missachtet dabei die Fakten, dass Swissterminal den Westquai aufgrund der städtebaulichen Entwicklung verlassen muss und seit Jahren nach einem neuen Standort im Rheinhafen sucht», teilen die Unternehmen mit. Vielmehr stünden sie zu 100 Prozent hinter dem Projekt Bau des Containerterminals in Weil am Rhein. «Vom neuen Standort des Terminals mit dem Kapazitätsausbau profitiert die ganze Region. Die Häfen Basel, Birsfelden und Muttenz bleiben bestehen und werden nicht an Bedeutung verlieren», heisst es. Der Hafen Weil am Rhein gehört zum trinationalen Projekt Rheinports. Die Schweizerischen Rheinhäfen besitzen einen Anteil von 37,66 Prozent. wah