

«Die sabotieren den Hafen»

Die Erfahrungen des Daniel Kurmann mit der dreisten Politik um die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel

Von Daniel Wahl

Basel. Der 31-jährige Daniel Kurmann, Geschäftsführer von zwei Bergsportgeschäften, hat die Pläne und die Entwicklung rund um den Rheinhafen eng begleitet. Als Delegierter des Inselvereins im Kleinbasel sollte er vertiefte Vorschläge zu Themen wie Städtebau, Quartierentwicklung und Verkehr machen. Aber je mehr Fragen er als junger Psychologiestudent stellte, desto mehr stiess er auf verschlossene Türen, und in der Verwaltung verschwanden Dokumente. Daniel Kurmann gibt Insider-Informationen preis, die auf eine dreiste Hafenpolitik der Stadt Basel schliessen lassen – Stadtplaner, die den Hafen verdrängen und die Bedürfnisse der Transportbranche missachten, um dafür Hafenerlöse der Eidgenossenschaft zu kassieren.

Herr Kurmann, über Ideen zur Stadtentwicklung und zum Hafen sind Sie bestens dokumentiert. Wie kam es dazu?

Daniel Kurmann: Als die Basler Verwaltung eine Begleitgruppe «Hafen- und Stadtentwicklung» ins Leben rief, habe ich mich zur Mitarbeit gemeldet. Schon bald fiel mir auf, dass Basel Fördergelder beantragt für eine Hafenbecken-Verlagerung: Man schliesst den Hafen St. Johann und will den Bahnhof Wolf sowie das Hafenbecken 1 dichtmachen. Um dafür Subventionen zu erhalten, braucht es schon rhetorische Pirouetten. Von Beginn weg war es in der Begleitgruppe ein Problem, an Informationen zu gelangen. Ich musste Zeitungsartikel oder alte Berichte ausgraben, welche die Behörden auch teilweise gelöscht hatten. Verkehrspolitik wurde spannend wie Detektivarbeit.

Was machte Sie skeptisch?

Es ging darum, dass die Verwaltung immer davon sprach, der Hafen brauche mehr Platz, der Containerverkehr nehme zu. Gleichzeitig hiess es, man schliesse den Bahnhof Wolf und das Westquai. Als ich dazu Fragen stellte, betonten sie auffällig und penetrant, dass Hafenerweiterung vor Stadtentwicklung komme. Und quasi als Nebenerscheinung würden Gebäude und Gelände am Westquai frei. Gleichzeitig behielt man den aktuellen Planungsstand geheim: Die Teilnehmer der Begleitgruppe erhielten nie konkrete Informationen. Die Verwaltung informierte höchstens über Planungsphasen. Das ging nicht auf.

Was hätte die Verwaltung denn offenlegen sollen?

Man hätte auch ganz offen sagen können: Die Stadt hat zu wenig Platz, wir brauchen mehr Wohnungen. Der Hafen muss weg. Aber da wurde herumgedrückt, es wurden Dokumente weggezaubert. Um an Bundesgeld zu kommen, ist dies eine geniale Vernebelungsstrategie. Moralisch finde ich es das Hinterletzte.

Haben Sie festgestellt, dass die Behörden vom Baudepartement und Präsidialdepartement Sachverhalte systematisch verschweigen?

Noch bevor die Begleitgruppe ins Leben gerufen wurde, ist die «Entwicklungsvision 3Land» verfasst worden. Als wir den 81-seitigen Bericht anforderten, um zu sehen, welche Gedanken zum Hafen gemacht wurden, stellten wir fest, dass die Seiten 28 bis 79 fehlten. Auf unser Nachfragen hin begannen die Behörden herumzukaspieren. Irgendwann wurde der Titel «Kurzfassung» in den Bericht eingefügt. Ungefähr ein halbes Jahr darauf hiess es, sie dürften die vollständige Version nicht herausgeben, weil die elsässische Gemeinde Huningue dagegen sei.

Was sollte auf den Seiten stehen?

Uns wurde versichert, dass in dieser Passage nichts über Basel steht. Wenn man aber weiss, dass die Stadt diese Version zur Hauptsache verfasst hat, dann kann man sich nicht vorstellen, dass auf mehr als der Hälfte des Berichts nichts über Basel steht. Wahrscheinlich ist darin genau der Hafen thematisiert, welcher der Stadt Platz machen soll und nicht umgekehrt.



«Offenbar gibt es in Basel einen Klüngel, der sagt, welche Fragen man nicht stellen darf.» Fragen zur Wirtschaftlichkeitsberechnung gehören offenbar dazu, meint Daniel Kurmann. Foto Florian Bärtschiger

Man geht nicht automatisch solchen Fragen nach. Weshalb haben Sie so viel Energie dafür aufgebracht?

Verräterisch war der erste Synthesebericht aus dem Jahr 2006. Es sollte ein Hafenerweiterungsbericht sein. In der Terminologie sprach man aber vom «Ersatzstandort für den Hafen». In Wahrheit ging es also um Stadtentwicklung. Überhaupt: In Basel bekam ich nie reine Hafenerweiterungs-Informationen. Einzig in der Gross-terminalstudie 2012 des Bundesamts für Verkehr kam die Transportbranche zu Wort. Und als die Containerfirma Swissterminal schliesslich die Medienmitteilung herausgab, dass sie von Basel weg nach Weil am Rhein ziehen müsste, war alles klar.

Sind Sie da nicht einer Verschwörungstheorie aufgesessen?

Wir fragten uns immer wieder, sind wir Verschwörungstheoretiker und einfach auf der falschen Fährte? Aber ich fand einen guten Kontakt, der mich informierte und auf viele Widersprüche aufmerksam machte. Da begann ich auch die Gesetzesartikel durchzuackern. So erst bin ich auf die Grossterminalstudie gestossen. Es ist ein relativ genaues Werk, weil die Transportbranche Zahlen aus dem Markt dazu liefert und nicht die Stadtentwickler aus Basel. Er zeigt auf, dass es für einen trimodalen Hafen (Schiff-Bahn-Lkw) auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der DB keinen Platz hat. Entweder müsste das Hafenbecken 3 weg oder die Lastwagen.

Wie gingen Sie weiter vor?

Ich wusste nicht, wen ich in Basel ansprechen sollte. Also nutzte ich die

Kontakte meiner Eltern, die in der SP Luzern vernetzt sind. So kam ich in Kontakt mit einer Luzerner SP-Nationalrätin. Die Bemühungen, sich die Sache näher anzuschauen, fruchteten nichts. Denn als die Nationalrätin das Geschäft in die Fraktion hineinrug, riss die SP Basel die Angelegenheit an sich. Dann war es gestoppt. Fragen konnten keine mehr gestellt werden. In diesem eigentlich hochkapitalistischen Geschäft deckt offenbar die Basler SP ihre Regierungsräte, auch wenn diese eher neoliberale Politik verfolgen. Ausser Heidi Mück vom Grünen Bündnis. Sie hat hie und da mal eine Interpellation verfasst und inhaltlich genauer nachgefragt.

«Die Firmen hatten alle Angst, dass sie im neuen Projekt leer ausgehen würden.»

Grossrätin Heidi Mück interessierte sich unter anderem auch wegen des Lastwagenaufkommens in Basel Nord.

Ja, es handelte sich um Fragen zur Trailerbeladung – wie Lastwagen-Anhänger auf dem ehemaligen DB-Areal auf die Bahn kommen. Heidi Mück wurde im Grossrat von Christoph Brutschin zur Seite genommen. Er sagte ihr, dass sie keine Öko-Bedenken hegen müsste, weil es für die Lastwagen keinen Platz habe.

Habe ich Sie richtig verstanden: Auf dem trimodalen Hafen sollen gar keine Lastwagen verkehren können?

Vielleicht ist Brutschin dies ja auch nur rausgerutscht. Aber es deckt sich

mit den Erkenntnissen der Gross-terminalstudie 2012. Auf dem viel zu kleinen Areal für alle drei Verkehrsträger fehlen die Flächen, um die Lastwagenanhänger abstellen zu können, oder das Hafenbecken 3 steht im Weg. Ehrlicher müsste man von einem bimodalen Terminal sprechen.

Was denken Sie dann über Hafendirektor Hans-Peter Hadorn, der konsequent von einem trimodalen Hafen spricht?

Hadorn, haha, der ist kein Vertreter der Hafenwirtschaft. Er spricht im Interesse der Kantone und nicht im Interesse der Unternehmen im Hafen. Ich hatte immer Mitleid mit den Firmen, weil die sich nicht getrauten, das anzusprechen. Sie hatten alle Angst, dass sie im neuen Projekt leer ausgehen würden, wenn sie sich zum geplanten Terminal äussern würden. Erst jetzt, wo einige Karten auf den Tisch liegen und jeder weiss, worauf er verzichten müsste, hat sich eine Unternehmergruppe an die Öffentlichkeit getraut. Alle wissen, dass man das Hafenbecken 3 mit einem Dreischicht-Betrieb bewirtschaften muss, um über die Runden zu kommen. Man sieht: Der Hafen leistet sich einen Murks, damit man die Stadtentwicklung vorantreiben kann.

Warum haben Sie darüber nicht alle Nationalräte informiert?

Der Nationalrat hat eine Kompromisslösung erarbeitet, dass ein Hafen nach Gesetz förderungswürdig ist, es jedoch verfrüht wäre, den Gross-terminal Basel Nord bereits als «Katze im Sack» im Kredit festzuschreiben. Man sagte mir, falls Basel mit einem vernünftigen Projekt komme, wolle man es mit einem separaten Ver-

pflichtungskredit unterstützen. Mir war klar, dass dieses meiner Meinung nach vernünftige Vorgehen für die Basler Stadtplaner zu wenig weit geht, und dass im Ständerat Personen wie Claude Janiak die «Katze im Sack» wieder reindrücken würden. Also habe ich die Ständeratskommission direkt angeschrieben und sie zur Vorsicht gemahnt. Seltsamerweise blieb es ruhig – erst recht Ständerat Claude Janiak, der vermutlich keine Diskussion aufkommen lassen wollte. Es kann aber auch sein, dass Janiak den für Basel wichtigsten Teil «einfach vergessen» hat. Oder vielleicht fand er: «Warten wir doch bis kurz vor der Sitzung, damit dann auch das Kriterium der Wirtschaftlichkeit plötzlich eine untergeordnete Rolle spielt.» Auf die Session hin hat er schnell einen Einzelantrag zu Basel Nord eingereicht. Das Kriterium «Wirtschaftlichkeit» hingegen ist rausgefallen. Ironisch, nicht?

Was sagen Bürgerlichen in Basel dazu?

Ich dachte, die interessieren sich zu Fragen der Wirtschaftlichkeit des Hafens. Also suchte ich Grossrat Luca Urgese von der FDP auf, den ich von meinen früheren Uni-Zeiten kannte. Er sagte mir: «Ich bin zwar nicht ganz auf eurer Linie, aber Transparenz liegt mir am Herzen.» Bei so grossen Millionenbeträgen seien ein paar Fragen immer gerechtfertigt. Er wolle das nur noch mit seiner Partei absprechen. Ein paar Tage später erhielt ich von Urgese ein Mail: Es tue ihm leid, er könne die Fragen leider nicht einreichen. Offenbar gibt es in Basel einen Klüngel, der sagt, welche Fragen man nicht stellen darf. Fragen zu Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei einem Projekt von 180 bis 300 Millionen Franken sollen seltsamerweise nicht gestellt werden dürfen. Urgese erklärte selber noch, er fände es spannend: Je grösser die Geldsummen sind, desto weniger genau achte der Grosse Rat darauf, was es dafür gibt.

Was war das krassste Erlebnis während Ihres etwas über zehnjährigen Aufenthalts in Basel?

Es sind mehrere Punkte, die aufstossen: Gemäss Verfassung müsste die betroffene Bevölkerung in die Meinungsbildung einbezogen werden. Das ist nicht geschehen. 2006 wurde der erste Synthesebericht für die Stadtentwicklung verfasst, 2010 wurde «Rheinhattan» als Ziel formuliert. Erst im Jahr 2012 begann die Mitwirkung. Ich meine, wer die Verfassung ernst nehmen will, hätte einen anderen Fahrplan aufsetzen müssen. Was mich aber wirklich sauer machte, war das Verhalten von Regierungspräsident Guy Morin. Schwarz auf weiss wurde den Quartiervertretern Mitsprache bei Zwischennutzungen wie Shift-Mode im Hafen zugesichert. Aber die Zwischennutzungen auf dem Ex-Migrol-Areal, die öffentlich hätten ausgeschrieben werden müssen, wurden alle unter der Hand vergeben. Wir machten Morin auf die unterzeichnete Mitwirkungsvereinbarung aufmerksam. Der hielt sich einfach nicht daran und schrieb, als alles über die Bühne gegangen war: «Herr Kurmann, wir schätzen ihr Engagement im Prozess und bla, bla, bla...» Und im Grosse Rat hat er behauptet, es sei alles mit rechten Dingen zugegangen. Der hat uns über den Kopf gepinkelt und behauptet, es regne. Das habe ich ihm so auch geschrieben. Vor allem, dass er damit im Grosse Rat durchkommt, fand ich schon sehr dreist.

Sie lachen immerzu, wenn Sie solche Dinge erzählen...

Ich habe mich an solche Vorgänge in Basel gewöhnt. Aber immer, wenn ich höre, es wird etwas für den Hafen gemacht, weiss ich, die sabotieren ihn. Manchmal hängt das schon an.

Was denken Sie über die Vorgänge als Ex-Luzerner?

Ich bin belustigt und doch schwer enttäuscht von den Basler Linken. Das Thema «günstiger Wohnraum» und «Schattenseiten der Aufwertung» – um das geht es nicht. Ich dachte, die würden sich mehr für solche Dinge engagieren.