

Die Schweiz-Macher

Von den Gründertagen der Demokratie bis heute: Zwei Tage vor den Wahlen erzählen wir wichtige Episoden aus unserer Geschichte. **Seite 3**

Der Bäume-Sammler

Der Landschaftsarchitekt Enzo Enea hat einen Wald in ein Stadion gepflanzt. Daheim in Rapperswil-Jona rettet er Bäume. **Seite 15**

Die Katalonien-Krise

Heute wollen katalanische Separatisten mit einem Generalstreik beweisen, wie stark sie sind. Der Konflikt spitzt sich zu. **Seite 20**

Das Forscher-Talent

Der 19-jährige Jannik Wyss aus Oberwil hat die Matura eben erst bestanden. Seine Forschung beeindruckt schon die Wissenschaft. **Seite 27**

Die Ski-Königin

Mikaela Shiffrin dominierte zuletzt den Skizirkus. Dennoch hat sie grosse Angst davor, keine Rennen mehr zu gewinnen. **Seite 44**

Brexit-Entscheid fällt in Londons Unterhaus

EU-Gipfel Kurz vor dem gestrigen Beginn des EU-Gipfels in Brüssel räumten Teams aus Brüssel und London letzte Streitpunkte aus. Am Abend nahmen die Staats- und Regierungschefs der EU das Abkommen an. «Wir haben einen grossartigen neuen Deal», twitterte Englands Premierminister Boris Johnson. Der scheidende Präsident der EU-Kommission, Jean-Claude Juncker, schrieb: «Wo ein Wille ist, ist auch ein Deal.»

Juncker äusserte die Hoffnung, dass eine Verschiebung des Austrittsdatums 31. Oktober «nicht nötig» sein werde. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel zeigte sich erleichtert. Vor allem die kritischen Fragen rund um eine Lösung für Nordirland seien geklärt worden, bestätigte EU-Chefunterhändler Michel Barnier. So werde eine harte Grenze auf der irischen Insel verhindert. Johnson nannte die Einigung «fair und vernünftig». 320 Stimmen braucht er, um den Deal durchzubringen. Im Unterhaus verfügt er aber nur über 250 bis 260 «verlässliche» Tory-Abgeordnete. (red) **Seite 7**

Basler Hafenausbau vorerst gestoppt

Logistik Ein Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts droht den Bau eines Grossterminals in den Basler Rheinhäfen um Jahre zu verzögern. Das Terminal soll den Schifftransport besser an Bahn und Strasse anbinden und helfen, CO₂ einzusparen. In dem Entscheid, der nicht mehr angefochten werden kann, geht es um die Frage, ob die Logistikfirma Swissterminal eine Konkurrenzbeschwerde beim zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen darf. Das Terminalprojekt, das 310 Millionen Franken kosten soll, wird von einem Konsortium aus SBB, Hupac und Rhenus vorangetrieben. Swissterminal befürchtet, durch den Bau von Gateway Basel Nord (GBN) langfristig aus den Rheinhäfen verdrängt zu werden. Aktuell verfügen die Baselbieter über einen Marktanteil von rund 50 Prozent.

Durch den Entscheid droht eine Hängepartie. Claudia Bracher, Pressesprecherin von GBN, sagt: «Wir bedauern die Verzögerung, aber halten am Projekt fest und werden es wie geplant weiterführen.» Auch der Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin gibt sich wenig beunruhigt. (kt/sb) **Seite 11**

Mehr Freiraum rund um Kirchen gefordert

Baukultur Die Auszeichnung des Baselbieter Heimatschutzes geht dieses Jahr an die Reformierte Kirchgemeinde Reinach. Gewürdigt wird die Neugestaltung des Areals rund um die Mischeli-Kirche. Die Wahl des Heimatschutzes ist gleichzeitig Kritik: Die Überbauung sei ein positiver Gegensatz zu anderen Projekten, bei denen «gesichtslose Bauten nahe den geschützten Gebäuden» zu stehen kämen. Präsident Ruedi Riesen: «Natürlich ist es möglich, in der Nähe von Kirchen zu bauen, aber bitte mit Vorsicht.» (jam) **Seite 29**

Gemeinden wettern gegen Stauräume

Widerstand Die durch den Grossen Rat abgesegneten Stau-Ampeln haben Auswirkungen auf die Verkehrssituation auf dem Land. Birsfelden und Allschwil reagieren aufgebracht.

Franziska Laur

Die Landgemeinden Birsfelden und Allschwil sagen deutlich, dass sie sich das eigenmächtige Vorgehen von Basel-Stadt nicht bieten lassen wollen. Am Mittwoch hatte der Grosse Rat beschlossen, grünes Licht für das Verkehrskonzept zu geben. Dieses war ohne Mitsprache der Landgemeinden

geplant worden. Auf diese wird es jedoch unangenehme Auswirkungen haben. Die Stauräume an der Peripherie der Stadt dürften zu Rückstaus führen, die sich weit in die Anrainergemeinden ziehen werden.

Es sei unverständlich, dass Basel-Stadt eigenständig Beschlüsse fasst, die massive Auswirkungen auf den Verkehr im Umland haben. Und dies, ohne das

zuvor mit den Nachbarn abzustimmen, sagt etwa der Gemeindepräsident von Birsfelden, Christof Hiltmann.

Nicole Nüssli, Gemeindepräsidentin in Allschwil, sagt, ihre Gemeinde wolle sich weiterentwickeln und keinen Stillstand wie Basel. Man wolle nicht, dass Unternehmen abwandern, sondern dass sie bleiben und herziehen. Und Firmen müssten mit ihren motorisierten Fahr-

zeugen zufahren können. Der Baselbieter Regierungspräsident Isaac Reber nimmt den Beschluss des Grossen Rates zur Kenntnis. Er räumt ein, dass dieser zu Diskussionen in seinem Kanton führe. Reber geht jedoch davon aus, dass Baselland bei der Umsetzung in adäquater Form miteinbezogen wird. Diesen Anspruch habe der Landkanton in der Stadt auch angemeldet. **Seite 23**

Die Swiss Indoors – eine Erfolgsgeschichte



Tennis Am Samstag beginnt die Qualifikation für die 50. Auflage des Basler Tennisturniers, das auf eine grosse Historie mit berühmten Siegern wie Stefan Edberg (Bild) zurückblickt. Die BaZ präsentiert 50 Zahlen und Fakten rund um den Sportevent. (bsc) **Seite 42, 43** Foto: Keystone

USA einigen sich mit Erdogan auf Waffenruhe

Kurden-Konflikt Nach Gesprächen mit dem türkischen Präsidenten Recep Tayyip Erdogan hat US-Vizepräsident Mike Pence gestern mitgeteilt, man habe sich auf eine Waffenruhe in Nordsyrien geeinigt. Sie solle 120 Stunden dauern, um den Kurden einen Rückzug zu ermöglichen. Erdogan hatte dies bis dahin strikt abgelehnt und eine Verständigung mit der Kurdenmiliz YPG ausgeschlossen. «Ich danke Erdogan», schrieb US-Präsident Donald Trump auf Twitter. «Millionen Leben können gerettet werden.»

Zuvor hatte das US-Repräsentantenhaus den von Donald Trump angeordneten Truppenabzug aus Nordsyrien verurteilt. 354 der Abgeordneten stimmten für eine überparteiliche Resolution, nur 60 votierten dagegen. Was bedeutet, dass auch mehr als zwei Drittel der 197 republikanischen Abgeordneten gegen ihren eigenen Präsidenten stimmten.

Bei einem nachfolgenden Treffen zwischen Trump und den Oppositionschefs kam es dann zum Eklat. Die Spitzenvertreter der Demokraten brachen das Gespräch ab und verliessen das Weisse Haus.

Trump habe eine «üble Tirade» losgelassen, hiess es. Nancy Pelosi, die Vorsitzende des Repräsentantenhauses, sei dabei als eine «drittklassige Politikerin» beschimpft worden, sagte der Anführer der Demokraten im Senat, Chuck Schumer, der an dem Treffen teilnahm. Gleichentags wurden aus dem Umfeld des Weissen Hauses Kopien eines Briefes publik, den Trump vorige Woche an Erdogan geschrieben hatte. (red) **Seite 6**

Schmiergelder aus Genf für Kongos Präsident

Rohstoffhandel Die Bundesanwaltschaft hat den Genfer Ölhändler Gunvor im Zusammenhang mit Korruptionsfällen verurteilt. Das Unternehmen muss rund 94 Millionen Franken zahlen. Mitarbeiter der Schweizer Firma haben zwischen 2007 und 2012 unter anderen den Präsidenten der Republik Kongo und seine Familie bestochen, heisst es in dem Strafbefehl. Gunvor habe das Korruptionsrisiko offenbar «als Bestandteil der Geschäftstätigkeit akzeptiert». Die Firma will den Strafbefehl annehmen. Sie versichert, heute effizient gegen Korruption vorzugehen. (red) **Seite 10**



Wie weiter im Basler Hafen? Swissterminal hat im Kampf gegen ein Monopol, wie das Unternehmen das nennt, einen wichtigen Teilsieg errungen. Foto: Nicole Pont

Rheinhäfen in der Bredouille

Logistik Das Bundesverwaltungsgericht heisst die Beschwerde gegen Gateway Basel Nord gut. Das geplante grosse Hafenterminal-Projekt ist damit für Jahre blockiert.

Kurt Tschan

Die Baselbieter Logistikfirma Swissterminal macht dem Bund und dem Kanton Basel-Stadt einen Strich durch ihre Planungen für eine neue zentrale Drehscheibe im Basler Rheinhafen. Damit kann die Idee eines trimodalen Grossterminals vorerst nicht weiterverfolgt werden. Die vom Bund zugesicherten Investitionsbeiträge von 83 Millionen sind sistiert. In einem Entscheid, der nicht mehr angefochten werden kann, weisen die Bundesverwaltungsrichter das Joint Venture der drei Unternehmen SBB, Hupac und Rhenus an das Bundesamt für Verkehr (BAV) zurück. Dieses muss zuerst über eine Konkurrenzbeschwerde von Swissterminal befinden. Das BAV hatte dieses Beschwerderecht bestritten. Die Baselbieter Logistiker befürchten, dass durch das Joint Venture ein Monopol mit marktverzerrendem Charakter entstehen könnte.

Die am Joint Venture beteiligten Firmen planen den Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr. In einer ersten Phase sollen neue Umschlagkapazitäten von rund 240 000 20-Fuss-Containern (TEU) geschaffen werden. Anschliessend würde die Anlage um ein neues Hafenbecken erweitert, und eine trimodale Anlage für Transporte auf Strasse, Schiene und Wasser mit einer Umschlagkapazität von 390 000 TEU würde entstehen. Kostenpunkt: 310 Millionen Franken.

Nach Ansicht der St. Galler Richter hat Swissterminal glaubhaft machen können, dass die Voraussetzungen für eine Konkurrenzbeschwerde erfüllt sind. Die Frenkendorfer befürchten, durch den Bau von Gateway Ba-

sel Nord langfristig aus den Rheinhäfen verdrängt zu werden. Aktuell verfügen sie über einen Marktanteil von rund 50 Prozent.

Pikant an der Beschwerde von Swissterminal ist, dass das Unternehmen auf einen Rechtsbeistand verzichtete und sich auf ein Gutachten berief, das kartellrechtliche Aspekte des Projektes unter die Lupe genommen hatte. «ein grossräumig wirksames Klimaschutzprojekt», wie der Baselbieter Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin im letzten Juni festgestellt hatte, vorläufig verhindert zu haben. Für den Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, ist Gateway Basel Nord sogar «ein Herzstück für den Klimaschutz». Der nach seiner Ansicht «beste Umschlagplatz, den man sich in der Schweiz vorstellen kann», und die «historische Chance, Strasse, Schiff, Bahn und Strasse enger zu verknüpfen», drohen nun im Juristenstreit unterzugehen. Nach Berechnungen der Projektinitianten hätten durch die Bündelung des Güterverkehrs 100 000 Lastwagenfahrten pro Jahr eingespart und die Nationalstrassen entlastet werden können.

Dringlichkeit wird vom Gericht bestritten

Wie weitreichend das Urteil aus St. Gallen ist, zeigen Vernehmlassungsantworten des BAV. Seiner Ansicht nach können jetzt auch weitere Konkurrenten die Verfügung anfechten. Zu diesen zählt das BAV namentlich Schienen- oder Strassentransportunternehmen. Dies ist seiner Ansicht nach nicht praktikabel und verunmöglicht sogar das Geset-

zesziel der Förderung von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr.

Selbst der Hinweis des BAV, dass Swissterminal «ihre heutige Marktposition auch dank der Inanspruchnahme von Fördermitteln erlangt» hat, konnte die drei Richter, zwei werden von der FDP gestellt, einer von der SVP, nicht überzeugen. Diese verwiesen auf die in der Bundesverfassung verankerte Wirtschaftsfreiheit und betonten, dass der Kreis der Unternehmen beschränkt sei, die eine Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr betreiben könnten und die engen Voraussetzungen für eine Konkurrenzbeschwerde erfüllten. «Nicht nur im vorliegenden Fall dürfte es deshalb der Vorinstanz möglich sein, mit einem vertretbaren Auf-

Sensible Geschäftsgeheimnisse verschickt

Das Bundesverwaltungsgericht droht Swissterminal mit einer Ungehorsamsstrafe. Dem Frenkendorfer Unternehmen wird es im Streit um den Bau eines grossen Hafenterminals in Basel untersagt, Informationen aus einem Gutachten zu verwenden, das Anfang 2017 von der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr erarbeitet und dem Bundesamt für Verkehr zugestellt worden ist. Die Gateway Basel Nord AG mit den beteiligten Firmen Rhenus, SBB Cargo und Hupac äusserte den Verdacht, dass darin sensible Geschäftsgeheimnisse enthalten seien. Diese dürften Mitbewerber Swissterminal im Beschwerde-streit vor Bundesverwaltungsgericht auf keinen Fall offengelegt werden.

Das Bundesamt für Verkehr regte deshalb an, heikle Passagen vorgängig zu schwärzen. Das

wand allfällige Drittbetroffene zu ermitteln und ihnen die Parteirechte zu gewähren.» Zudem sei der Aspekt der zeitlichen Dringlichkeit eines Vorhabens grundsätzlich kein eigenständiges, unmittelbar durch Gesetz oder Verordnung anerkanntes öffentliches Interesse.

In der Beschwerde hatte das Unternehmen Swissterminal als wichtigste Terminalbetreiberin beim Containerumschlag vor einer Monopolsituation gewarnt. Deshalb wolle man ebenfalls einen privilegierten Zugang zum Rhein, um die eigenen Umschlagkapazitäten zu erweitern und den im Jahr 2029 wegfallenden Standort am Westquai in Basel zu ersetzen. Eine trimodale Umschlaganlage im kombinierten Güterverkehr sei von natio-

Gericht folgte diesem Vorschlag und verschickte das Gutachten an die Parteien. Für Rhenus, SBB Cargo und Hupac war dies aber nicht genug. Sie kritisierten, dass die geschwärzte Fassung weiterhin Geschäftsgeheimnisse enthalte. Ganz unbegründet waren ihre Zweifel offenbar nicht. In einer superprovisorischen Verfügung untersagte das Bundesverwaltungsgericht, dass die Gerichtspost geöffnet werden durfte. Allfällige Kopien seien zu vernichten. Swissterminal retournierte die Gerichtspost zwar vollständig, allerdings erst am 17. Januar. Datiert war die Post jedoch vom 10. Januar dieses Jahres. Im Gutachten war unter anderem der Businessplan von Gateway Basel Nord enthalten. Bei Nichtbefolgen der Anordnung riskiert Swissterminal eine Busse von bis zu 10 000 Franken. (kt)

naler und verkehrspolitischer Bedeutung. Allerdings seien dadurch deutliche Überkapazitäten von bis zu 50 Prozent und ein damit verbundener Preisdruck mit weitreichenden Auswirkungen auf den Markt verbunden. Swissterminal befürchtet, dass der eigene Marktanteil halbiert würde. Längerfristig würde man sogar ganz aus dem Markt verbannt werden, da ein Wettbewerb ausbleibe.

Weitere Beschwerden von Swissterminal hängig

Inwieweit Swissterminal in das Projekt Gateway Basel Nord AG eingebunden werden kann und will, ist derzeit völlig offen. Bis anhin konzentrierten sich die Baselbieter auf den Bau eines eigenen Containerterminals im benachbarten deutschen Weil. Das Tor zur Schweiz, wie die Schweizerischen Rheinhäfen für den Güterverkehr gerne bezeichnet werden, wäre dann aber im Krisenfall weniger offen und vom Goodwill der EU respektive Deutschlands abhängig.

Swissterminal hat gegen das Projekt Gateway Basel Nord mit diversen Einsprachen reagiert und so Verzögerungen einkalkuliert. Unter anderem reichte das Unternehmen eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Wettbewerbskommission (Weko) beim Bundesrat ein. Die Weko hatte zwar im August festgestellt, dass das konzentrierte Grossterminal den «wirksamen Wettbewerb» beim Umschlag mit Containern «beseitige». Mit Blick auf die Vorgaben zum diskriminierungsfreien Zugang zum Gateway und auf die Kosten- und Zeiteinsparungen ging sie aber davon aus, dass sich der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Schiene verbessern wird.

Ist das Gateway nun gefährdet?

Meinungen Gegner wittern Chancen, Befürworter befürchten Verzögerungen.

Für die Gegner des Grossprojekts Gateway Basel Nord (GBN) war das Urteil ein wichtiges: Swissterminal-Chef Roman Mayer sagt in einer Mitteilung: «Wenn Gateway kommt, ist der Wettbewerb weg. Da werden mit Steuermillionen vom Staat ungleiche Spiesse geschaffen.» Nun sei die ganze Finanzierungskonstruktion grundsätzlich infrage gestellt.

Die Befürworter geben sich auf Anfrage nicht übermässig besorgt über den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts. Claudia Bracher, Pressesprecherin von Gateway Basel Nord, sagt: «Wir sind nach wie vor der Meinung, dass der materielle Entscheid des BAV richtig ist, weil der GBN den Güterverkehr auf Schiene und Strasse effizienter machen wird, wovon letztlich die gesamte Schweizer Wirtschaft profitieren wird.» Man bedaure die zeitliche Verzögerung im Verfahren, aber man halte am Projekt fest und werde es wie geplant weiterführen.

Der Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin schreibt auf Anfrage: «Das angesprochene Verfahren betrifft das bimodale (Strasse/Schiene) Containerterminal der Gateway Basel Nord AG, nicht aber den in einem zweiten Schritt vorgesehenen Ausbau zur trimodalen Plattform mit dem Hafenbecken 3.»

Nach den vorliegenden Informationen habe das Bundesverwaltungsgericht jetzt nicht diese Finanzierungsentscheid des BAV als solchen kritisiert, sondern es sei um die Parteirechte der Firma Swissterminal gegangen, die ihr nicht gewährt worden seien. Brutschin sagt auch: «Es ist dabei aber klar, dass das Hafenbecken 3 nur Sinn macht, wenn vorgängig der bimodale Teil realisiert werden kann.» Auch Brutschin spricht von zeitlichen Verzögerungen. (sb)