

# Andere Kantone können's günstiger

**Fahrende** Der Basler Standplatz soll 1,4 Millionen Franken kosten - andere Kantone bauen für 2,6 Millionen drei Plätze

VON NOEMI LEA LANDOLT

Für dieses Geld würde er einen goldenen Platz bauen, sagte Andreas Geringer vom Verband Sinti und Roma Schweiz diese Woche gegenüber der bz. Die Rede ist von den 1,4 Millionen Franken, die der Kanton Basel-Stadt für die Erschliessung des Areals an der Friedrich Miescher-Strasse und die Einrichtung der Infrastruktur rechnet. Es soll ein 2000 m<sup>2</sup> grosser gekiester Stand- und Durchgangplatz für Fahrende mit asphaltierter Zufahrt und einem Infrastrukturgebäude mit Strom- und Wasseranschluss, Frauen- und Herren-WC, Dusche und einem Ausguss fürs Abwasser entstehen.

## Durchschnitt 500 000 Franken

Ein Blick über die Kantongrenzen zeigt, dass andernorts Plätze für weniger Geld realisiert wurden. In einem Konzept des Kantons Bern aus dem Jahr 2011 zu Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen für Fahrende ist zu lesen, dass die Erstellungskosten je nach Grösse, Landpreis, Erschliessungssituation und Infrastruktur «stark variieren» können. Allerdings würden Erfahrungen in anderen Kantonen zeigen, dass mit durchschnittlichen Kosten von 500 000 Franken zu rechnen ist. Die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende rechnet für einen Standplatz durchschnittlich mit 600 000 Franken, für einen Durchgangplatz mit 400 000 Franken.

Ein Vergleich des Basler Projekts mit bereits realisierten Plätzen für Fahrende in anderen Kantonen ist schwierig, die Begebenheiten je nach Ort unterschiedlich. «Es kommt immer darauf an, was noch alles getan werden muss», sagt Daniel Wachter, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und Raumordnung im Kanton Bern. Momentan würden im Kanton Bern drei vergleichbare Plätze für Fahrende realisiert. Sie kosten zusammen 2,6 Millionen Franken. Der günstigste wird für 600 000 Franken realisiert, der teuerste wird rund 900 000 Franken kosten. Der teuerste Platz müsse noch

erschlossen werden, da im Moment nur eine Waldstrasse dorthin führt. «Das verursacht natürlich höhere Kosten», sagt Wachter.

Auch Bernhard Fischer, der Sektionsleiter Grundlagen und Kantonalplanung im Kanton Aargau, sagt, ein Vergleich sei schwierig. Der Durchgangplatz in Kaiseraugst mit 20 Stellplätzen

## «Wichtig ist, dass bei der Planung die Praxistauglichkeit einbezogen wird.»

**Bernhard Fischer** Sektionsleiter Grundlagen und Kantonalplanung im Kanton Aargau

dürfte der in Basel geplanten Gestaltung nahe kommen. Es ist ein Kiesplatz mit einer robusten, einfachen Sanitäranlage und einer zentralen Strom- und Wasserversorgung. In Würenlos könnten die Wohnwagen auf begrüntem Untergrund abgestellt werden, und es stünden gut ausgestattete Sanitäranlagen zur Verfügung.

## Es gibt keine Norm

Es lasse sich keine Norm herleiten, ob ein befestigter oder ein gekiester Platz richtig sei. «Wichtig ist aus unserer Erfahrung, dass bei der Ausgestaltung die dauerhafte Praxistauglichkeit der Einrichtungen und die betrieblichen Aspekte rechtzeitig in die Überlegungen einbezogen werden», sagt Fischer.

Für den Durchgangplatz für Fahrende in Oberwinterthur wurden 500 000 Franken projektiert. «Er ist asphaltiert und als WC-Anlage sind zwei Conecta-WC vorhanden», sagt Adrian Buchli von der Stadtpolizei Winterthur. Die Stromversorgung funktioniert über zwei Verteilkästen. Der Platz lässt sich aber nur bedingt mit dem geplanten Platz in Basel vergleichen. Er ist nicht winterfest.

Ob der Platz für die Fahrenden in Basel tatsächlich 1,4 Millionen Franken kosten wird, ist noch nicht klar. Das Geschäft ist noch in der Vorbereitung. Der definitive Preis ist abhängig von der Ausgestaltung und muss zuerst vom Parlament genehmigt werden.

# Lastwagenfirma schmuggelte Diesel

**Tank-Tourismus** Die Basler Zollfahndung hat ein Transportunternehmen beim Schmuggeln von deutschem Diesel-Treibstoff erwischt.

jeweils nicht verzollt worden. Gemäss einem Zollsprecher ist dies «kein Einzelfall» - trotz der Distanz zur Landesgrenze und dem beachtlichen Umfang.

## Ahnungslose Fahrer

Der Unternehmer habe seine Chauffeure, die über die Vorschriften nicht informiert gewesen seien, angewiesen, auf eine Zollanmeldung zu verzichten. Dies sei als Verletzung der Arbeitgeberpflicht, Angestellte für korrekte Arbeit ausreißend zu instruieren, ebenfalls strafbar. Nach eigenen Angaben habe der Fuhrhalter mit den illegalen Tankfahrten Währungsverluste verringern wollen - er führt Transporte auch im EU-Raum durch und rechnet diese in Euro ab. Damit ist von bewusstem und gewohnheitsmäßigem Gesetzesverstoss auszugehen. Laut Zollverwaltung wird Diesel in der Schweiz derzeit mit 75,87 Rappen pro Liter besteuert. Schweizer Lastwagen sind mit bis zu 400 Litern steuerbefreit bei der Einreise, aber nur, wenn die Fahrt in Zusammenhang mit einem Transport steht. Deutsches Recht befreit übrigens Schweizer Transporteure nach deren Anmeldung von der deutschen Steuer, wenn sie den Treibstoff ausführen, was Diesel rund 20 Prozent billiger macht. Derzeit kostet Diesel in Deutschland rund 1.20 Euro brutto pro Liter. (SDA)

Ein im Raum Aargau-Solothurn ansässiges Transportunternehmen hat 20 Lastwagen bei hunderten Fahrten in Deutschland billig betankt und den Diesel nicht vorschriftsgemäss versteuert. Nun muss es 250 000 Franken nachzahlen. Unter dem Strich hat die Zollfahndung Basel bei einer Strafuntersuchung rund 275 000 Liter geschmuggeltes Diesel festgestellt, wie sie am Donnerstag mitteilte. Der Unternehmer müsse nun nicht nur die hinterzogene Einfuhrsteuer nachzahlen, sondern auch mit einer happigen Busse rechnen. Die Strafuntersuchung ist abgeschlossen, und es ist formell Anklage erhoben worden. Ist der Unternehmer mit der noch festzulegenden Busse nicht einverstanden, kann er dagegen beim Strafgericht Basel-Stadt rekurren. Konkret wirft der Zoll der Firma allein 300 Leerfahrten zwecks Tanken zwischen Januar 2015 und Mai 2016 vor. Bei weiteren 375 Fahrten sei die zulässige Höchstmenge von 400 Liter Diesel überschritten und die Mehrmenge



57 Meter hohes Gebäude erstellen. MTO

# «Wir fallen zurück auf Feld eins»

**Frust** Der grüne Liestaler Stadtpräsident Lukas Ott bedauert sehr, dass die Kantonsareale jetzt weiterhin blockiert bleiben.

VON ANDREAS HIRSBRUNNER

## Herr Ott, haben Sie Verständnis für den Entscheid des Kantons?

**Lukas Ott:** Wir bedauern sehr, dass der Kanton das Projekt einer Einmietung im SBB-Neubau auf dem Bahnhof abbricht. Die Stadt Liestal hat wichtige Perspektiven mit diesem Projekt verknüpft und wir waren bis zum Schluss der Meinung, dass es ein Befreiungsschlag gewesen wäre. Wohl gemerkt, bei einem Thema, bei dem wir insgesamt schon über ein Jahrzehnt mit drei verschiedenen Kantonsarchitekten im Austausch gestanden sind. Konkret am Projekt am Bahnhof haben wir vier Jahre gearbeitet und müssen jetzt feststellen, dass es kein Ergebnis gibt. Das ist im höchsten Mass frustrierend. Aus unserer Sicht ist das Vorgehen des Regierungsrates zu defensiv und uns fehlt ein strategischer Blick auf das Ganze.

**Stichwort Verwaltungsneubau: Der Kanton schreibt in seiner Medienmitteilung, dass er zusammen mit Liestal nun Standorte für einen solchen Bau prüfen wolle. Was macht da aus Sicht der Stadt Sinn?**

Wir wissen von überhaupt nichts. Dieser angebliche Plan B wurde mit uns nicht mal andeutungsweise besprochen. Ich will nochmals unterstreichen: Für uns ist die Zentrumsnähe wichtig. Bei einer Verwaltung auf der grünen Wiese verpuffen die Effekte, die sie zur Belebung des Stedtlis haben könnte. Wichtig ist auch der Dominoeffekt der Verwaltung: Dort wo sie hinzieht, lassen sich andere Dienstleistungsbetriebe auch eher nieder. Und der dritte Punkt ist, dass die hochrangigen Areale zwischen der Gutmatte und dem alten Kantonsspital, dem Pfrundhaus, mit einigen zehntausend Quadratmetern nicht weiterhin blockiert sind. Ich befürchte sehr, dass die Hängepartie auf diesen Arealen verlängert wird, wenn man jetzt wieder von vorne beginnt. Das heisst im schlimmsten Fall, dass wir weitere zehn Jahre verlieren.



## «Uns fehlt ein strategischer Blick des Regierungsrates auf das Ganze.»

**Lukas Ott** Stadtpräsident Liestal

## Wie meinen Sie das?

Die Regierung müsste eine Gesamtchau einnehmen. Die Ansiedlung des Kantons mit über 500 Arbeitsplätzen an einem zentralen Ort hätte ermöglicht, dass das Immobilienportfolio des Kantons gestrafft und Top-Bauland freigespielt hätte werden können. Bauland, das seit Jahrzehnten blockiert ist, weil es der Kanton immer in der Hinterhand für eine all-fällige Weiterentwicklung der Verwaltung an der Rheinstrasse hielt. Ich will daran erinnern, dass uns vom Kanton noch 2007 ein neues Verwaltungszentrum im Kreuzboden präsentiert worden ist. Wir begrüßten diesen Standort nicht, weil er zu weit vom Stedtl entfernt ist und diesem keine Frequenzen bringt. Die Lage im Gebiet Rheinstrasse-Kreuzboden ist viel zu gut für einen neuen Verwaltungsbau. Wir brauchen dort eine Durchmischung mit Wohnen und Gewerbe und damit mehr Wertschöpfung. Deshalb waren wir sehr froh über die beabsichtigte Zentralisierung des Kantons am Bahnhof, die immerhin mit einem «Letter of Intent» mit den SBB abgestützt war. Jetzt fallen wir also wieder zurück auf Feld eins.

## Eine wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete müsste ja auch im Interesse des Kantons sein.

Genau. Wir haben ja die Ausgangslage, dass der Kanton von jedem Steuerzahler mehr profitiert als die Gemeinde. Deshalb müsste ja der Kanton noch mehr als wir daran interessiert sein, dass diese Gebiete Erträge abwerfen. Der Kanton kann doch in seiner heutigen Finanzsituation ohne Spielraum kein Interesse daran haben, Ländereien zu horten. Aber wir laufen seit Jahren auf mit unseren Bestrebungen, die Flächen einer Entwicklung zuzuführen, obwohl wir halbjährlich nachfragen.

## Gefährdet der Entscheid des Kantons nun das Bahnprojek mit Bahnneubau, angegliedertem Bürogebäude und Hochhaus?

Nein. Wir sind in der guten Ausgangslage, dass uns die SBB zugesichert haben, dass sie das Projekt trotzdem weiterentwickeln werden. Ich mache mir auch keine Sorgen, dass die Flächen in den drei geplanten Gebäuden am Markt nicht absetzbar wären. Für das ist die Lage viel zu gut am Bahnhof. Es fehlt jetzt einfach der Dominoeffekt der Verwaltung.

## Michael Herrmann, FDP

«Ich kenne die Hintergründe des Entscheids nicht, gehe aber stark davon aus, dass die Kosten eine wichtige Rolle spielten.



Der Standort am Bahnhof Liestal war sicher nicht der Günstigste. Der Kanton kann andere Liegenschaften zu einem besseren Preis erhalten - davon bin ich überzeugt. Aus diesem Grund rief ich in der Finanzkommission dazu auf, eine Einmietung im Neubau kritisch zu hinterfragen. Das geplante Gebäude kann für private Mieter spannend sein.»