

Region

«Das ist ein Knebelvertrag»

Massenkündigung in Basel An der Rheinfelderstrasse ist rund 50 Parteien gekündigt worden. Der Mieterverband will das mit einer Sammelklage anfechten. Und empfiehlt den Mietern, die Erstreckungsvereinbarung der Vermieter nicht zu unterschreiben.

Daniel Aenishänslin

Kapitulieren? Nein, das wollen sie nicht. Am Donnerstagabend trafen sich zwölf von rund 50 Parteien, die an der Rheinfelderstrasse 1 und 3 von einer Massenkündigung betroffen sind. Zur Mietversammlung in die Aula des Schulhauses Sandgruben hatte der Mieterinnen- und Mieterverband Basel gebeten. «Wir verschaffen Ihnen Zeit, durchzuatmen und in Ruhe zu überlegen, wie es weitergehen soll», gab sich Beat Leuthardt, Co-Geschäftsleiter des Mieterverbands und Grossrat (Grünes Bündnis), kämpferisch.

Eigentümerin der Liegenschaft ist die Zürich-Versicherung. Gemäss Leuthardt sollen die heutigen Mieterinnen und Mieter mit einem «Schlangenfänger-Angebot» geködert werden. Der Kündigung lag ein Schreiben bei. Dieser «Erstreckungsvereinbarung» sei zu entnehmen, dass wer mit seiner Unterschrift die Kündigung akzeptiere, noch bis maximal September 2021 bleiben dürfe. «Das ist ein Knebelvertrag», urteilte Leuthardt, «wenn Sie unterschreiben, verzichten sie auf die Ihnen nach Obligationenrecht zustehenden Rechte.» Zum Beispiel das Recht, Einsprache zu erheben. Oder einfach formuliert, wer unterschreibt, muss spätestens im September 2021 ausziehen. Ohne Wenn und Aber.

Der Mieterverband lanciert nun eine Sammelklage. Laut Beat Leuthardt seit 2005 etwa zum 210. Mal. Damit will er eine Erstreckung von bis zu vier Jahren



Die Mietparteien der Liegenschaften an der Rheinfelderstrasse 1 und 3 wehren sich gegen die Massenkündigung. Foto: Dominik Plüss

erreichen. Es sei zwar theoretisch möglich, die Kündigung ganz vom Tisch zu kriegen, doch sei seine Aufgabe, realistisch über die Möglichkeiten der Mieter zu informieren.

Fachbegriff illegal eingesetzt?

Dass diese schliesslich doch ausziehen müssen, sei wahrscheinlich. «Weil die Schlichtungsstelle kuschelt, wenn ein grosser Investor kommt», begründet Leuthardt,

«unsere Chancen beginnen beim Zivilgericht.» Beat Leuthardt zeigte auch Verständnis für die Eigentümer der Liegenschaften. Die Pensionskassen, die Versicherungen wie in diesem Fall. «Das ist nicht persönlich gemeint», sagte er, «sie wollen einfach nur ihr Geld anlegen, und weil sie überall nur Negativzinsen erhalten, fliesst das Geld eben in Häuser.» Daraus ergebe sich die Problematik von Mas-

senkündigungen. «Sie müssen ihr Geld anlegen, das ist systembedingt.»

Trotzdem ist ihm offensichtlich die «Erstreckungsvereinbarung» ein Dorn im Auge. Es stelle sich die Frage, ob es nicht sogar strafrechtlich relevant sei, dieses Papier so zu benennen. Erstreckung sei ein Fachbegriff aus dem Gesetz. «Unserer Rechtsauffassung zufolge dürfen nur die Schlichtungsstelle und die Ge-

richte eine Erstreckung gewährleisten», so Beat Leuthardt, «was sie meinen, ist eine Verlängerung – oder eben der Versuch, Mietparteien auszukaufen.»

Am Dienstag habe der Mieterverband eine Mietversammlung wegen der Probleme am Schorenweg durchgeführt, am kommenden Dienstag gehe es um das Pendant an der Sempacherstrasse. In den letzten Monaten drehe es sich fast nur noch um Massen-

kündigungen. Was ihn am Vorgehen an der Rheinfelderstrasse besonders störe, sei, dass die Mietparteien unter Druck gesetzt werden. Eine Unterschrift unter die «Erstreckungsvereinbarung» würde nicht aus freiem Willen erfolgen, sondern aus einer Notlage heraus. Das Gesetz schreibe jedoch vor, dass Klauseln, die auslegungsbedürftig seien, gegen den Autor ausgelegt werden müssten. Schliesslich sei dieser im Vorteil.

50 Prozent Zinsreduktionen

Theoretisch sei es möglich, dass die Erstreckung geringer ausfalle, wenn sich jemand der Sammelklage anschliesse, aber eigentlich nur dann, wenn jemand auch die Nerven verliere und auf halbem Weg klein gebeige. Und sogar dann sei es besser, sich zuerst an den Mieterverband zu wenden. Dann könne der Verband noch immer eine Umtriebsentschädigung aushandeln.

Grundsätzlich gelte, je mehr Parteien sich an der Sammelklage beteiligen, desto grösser sei ihr Gewicht. Am Schorenweg hätten immerhin Mietzinsreduktionen von bis zu 50 Prozent erreicht werden können.

Erstaunt habe ihn, dass im Kantonsblatt keine Baugesuche für die betroffenen Liegenschaften zu finden seien, gab Beat Leuthardt zu bedenken. Dies deute eher darauf hin, der Bauherr habe Zeit und noch nicht einmal zwingend ein tatsächliches Bauprojekt. «Sonst würde er doch möglichst schnell bauen wollen.»

Neue Eisenbahnbrücke über die Wiese

Logistik-Hub Basel Das südlichste Teilstück der deutschen Zulaufstrecke zur Neat soll jetzt realisiert werden: Die Bauarbeiten zwischen der Schweizer Grenze und dem Rhein werden 2021 aufgenommen.

Basel Nord entwickelt sich zu einem der grünen Hubs im europäischen Güterverkehr. Nachdem das Bundesamt für Verkehr dieser Tage den Vierspur-Ausbau vom nördlichen Rheinufer in Basel über den Badischen Bahnhof zur Landesgrenze bewilligt hat, sind die Weichen für eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gestellt. Ein wichtiges Projekt für die Verbesserung der Neat-Zulaufstrecken könne realisiert werden, heisst es beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

Deutschland hatte sich 1996 in einem Staatsvertrag verpflichtet, die Bahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Spuren auszubauen. Dadurch werden die nötigen Kapazitäten für die Zufahrt zu den Tunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) geschaffen.

Epische Verspätungen

In der Vergangenheit glänzte Deutschland mit der Realisierung des Projekts aber nicht. Die Verspätungen sind episch und zu vergleichen mit den Problemen beim Bau des neuen Flughafens in Berlin. Immerhin sind verschiedene Teilschnitte zwischen Karlsruhe und Basel inzwischen ausgebaut. Baustart für das südlichste Teilstück in Basel



Die Baukosten für den 3,1 Kilometer langen Streckenabschnitt übernimmt grösstenteils Deutschland. Foto: Roland Schmid

wird 2021 sein. Es beinhaltet einen 3,1 Kilometer langen Streckenabschnitt. Dieser führt vom nördlichen Rheinufer in Basel über den Badischen Bahnhof zur Landesgrenze. Der Abschnitt befindet sich im Besitz des Bundes-eisenbahnvermögens Deutschland, liegt aber auf Schweizer Boden. Deshalb ist das Bundesamt für Verkehr für die Baubewilli-

gung zuständig. Für die Kosten von 260 Millionen Franken kommt grösstenteils Deutschland auf. Die Europäische Union trägt mit Zuschüssen zur Finanzierung bei. Gegen das Projekt waren 36 Einsprachen eingegangen. Die Deutsche Bahn (DB) hat deshalb das Projekt zum Schutz der Anwohner und der Umwelt angepasst. Es sollen ökologische

Ersatzflächen geschaffen werden. Dadurch wird der Eingriff in den Trockenwiesen-Standort am ehemaligen badischen Rangierbahnhof kompensiert.

Weiter als geplant geht die Deutsche Bahn auch beim Schutz vor allfälligen Gefahrgutunfällen. Diese betreffen Entgleisungsvorrichtungen, Brandschutzmassnahmen und Geschwindigkeitsreduktionen. Hinzu kommen Lärmschutzwände und Schallschutzfenster für die Anwohner.

Der Vierspurabschnitt im Raum Basel soll 2027 in Betrieb gehen. Bis die gesamte Strecke zwischen Karlsruhe und Basel ausgebaut ist, dauert es voraussichtlich bis 2040. Mit verschiedenen Übergangsmassnahmen will Deutschland aber dafür sorgen, dass bereits mittelfristig mehr Güterzüge über die Strecke fahren können.

Zusammen mit dem Hafenbecken 3, über das die Basler Stimmberechtigten am 29. November abstimmen, könnte Basel Nord damit zum grünen Korridor für den Güterverkehr werden. Gateway Basel Nord gilt ebenfalls als ein Schlüsselprojekt für die Verlagerung auf die Schiene. Wasser, Strasse und Schiene liegen an keinem anderen Ort Europas so nahe zusammen wie hier. Der jährliche Einspareffekt

von Lastwagenfahrten durch die Schweiz wird auf 112'000 Fahrten veranschlagt.

Neue Aktualität gewinnt Gateway Basel Nord auch durch das Aus eines geplanten Containerhafens in Weil. Wie die «Badische Zeitung» schreibt, verfolgen die drei Schweizer Unternehmen Swissterminal, Ultra-Brag und Danser ihre Pläne für den Bau eines eigenen Containerhafens nicht mehr weiter. Das Vorhaben sei politisch nicht durchsetzbar, wird Roman Mayer, Geschäftsführer der Swissterminal AG zitiert.

Mehr Effizienz, tiefere Kosten

Das Projekt war im Jahr 2015 als Reaktion auf Gateway Basel Nord angekündigt worden. Voraussetzung dafür wäre aber ein direkter Autobahnanschluss am Autobahndreieck Weil am Rhein gewesen. Das Vorhaben scheitert bereits auf Sondierungsebene. Das Weiler Projekt hätte voll auf die Karte Strasse gesetzt und die Region Basel mit LKW zusätzlich belastet.

Für Martin Haller, Präsident von Gateway Basel Nord, wäre das Hafenbecken 3 wie die benachbarte Neat-Zufahrt nicht nur ein Bekenntnis zum Klimaschutz. Zusätzlich würde das effiziente Verlagern auf die Schiene die Transportkosten in

der Schweiz um ein Fünftel oder mehr senken. Dies sei relevant, weil der Transport in der Schweiz über die Hälfte der Gesamtkosten zwischen Seehafen und Empfänger ausmache. Die Folge davon seien letztlich auch günstigere Preise für die Konsumenten.

Zudem verweist er auf die aktuell aufwendigen und komplizierten Fahrmanöver in Basel. Mit dem Ausbau der Geleisekapazitäten brauche es keine Rangierloks mehr, Spitzkehren zum Güterbahnhof Muttenz zurück nach Kleinhüningen würden entfallen. «Neu werden die Güterzüge im Schwungverfahren und damit ohne Rangieraufwand in das Terminal einfahren», sagt er.

Die Bügel gehen runter, und die Züge gleiten weiter. Am anderen Ende des Umschlagsbereiches werden die Bügel wieder hochgefahren, und die Reise durch die Schweiz beginnt. «So sparen wir Zeit und Geld», sagt Haller. «Auf der Schiene entstehen nämlich keine teuren Stautunden.» Zusätzlich müssten auf der Schiene leere Container nicht nach Basel zurückgefahren werden sondern können im regionalen Terminal auf den nächsten Auftrag warten.

Kurt Tschan