



Das geplante Terminal Gateway Basel Nord soll die Transportmittel Schiff, Bahn und Lastwagen verbinden und so die Containerströme bündeln.

VISUALISIERUNG/ZVG

## Handschlag-Affäre Regierungsentscheid kommt vor das Kantonsgericht

Die sogenannte Handschlag-Affäre von Therwil geht in die nächste Runde. Gegen den Entscheid der Baselbieter Regierung vom 16. Mai hat die Rechtsvertretung der muslimischen Familie S. Beschwerde beim Kantonsgericht eingereicht. Martin Michel, Gerichtsschreiber der Abteilung Verfassungs- und Verwaltungsrecht, bestätigt entsprechende Informationen der bz, dass in der 10-tägigen Beschwerdefrist eine Einsprache eingegangen ist.

Die Regierung hatte vor drei Wochen im Grundsatz entschieden, dass der Handschlag im Unterricht von Schülerinnen und Schülern eingefordert werden kann; dies im Rahmen der Behandlung einer früheren Beschwerde der Familie S. gegen den Entscheid des Sekundarschulrates Therwil/Ettingen vom 14. September 2016. Die verfügten Disziplinarmaßnahmen gegenüber dem Schüler N.S., der an der Sekundarschule Therwil den Handschlag verweigert hatte, wurden dagegen vom Regierungsrat wegen eines Formfehlers aufgehoben (bz berichtet).

Laut Gerichtsschreiber Michel kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage darüber gemacht werden, wann der Fall vom Kantonsgericht in Liestal behandelt wird. (BOS)

# Kein Bundesgeld für Basel Nord

Container-Grossterminal Zürcher Hochschule meldet kartellrechtliche Bedenken an

VON DANIEL HALLER

Dem geplanten Grossterminalprojekt Gateway Basel Nord droht eine weitere Hürde: Ein gestern Abend in Bern vorgestelltes Gutachten spricht unter anderem davon, es sei «Resultat eines Marktmissbrauchs». Entsprechend empfehlen die Autoren - darunter der ehemalige Vizedirektor der Eidgenössischen Wettbewerbskommission (Weko), Patrick Krauskopf - das Projekt einer «kartellrechtlichen Prüfung zu unterziehen». Die Weko solle unter anderem auf das Bundesamt für Verkehr (BAV) einwirken, mit dem Ziel einer «möglichst dem Wettbewerbsgedanken verpflichteten Weiterentwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz».

Beim Gateway Basel Nord geht es um einen Container-Umlade-Bahnhof auf der heutigen Brache zwischen der Autobahn und den Bahngleisen in Kleinhüningen. Eine erste Ausbaustufe für den Umschlag zwischen Lastwagen und Bahn soll bereits 2019 in Betrieb gehen. Bis 2022 soll die Anlage für den Umschlag von insgesamt 390 000 Standardcontainern (TEU) erweitert werden. Dafür ist für das Umladen der Container vom Schiff auf Bahn und Lastwagen ein neues Hafengebäude geplant.

Grundidee des Projekts ist, den bisher dezentral erfolgenden Containerumschlag zu bündeln. Damit soll es attraktiver wer-

den, die Container ab Basel vermehrt per Bahn in die Schweiz hinein weiter zu transportieren.

### «Marktbeherrschende Stellung»

Diese angestrebte Umgestaltung des Marktes stösst im 110 Seiten umfassenden Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) auf erhebliche Skepsis.

■ Träger des Projekts ist die Gateway Basel Nord AG. Gegründet wurde diese von SBB Cargo, der zur Rhenus-Gruppe gehörenden Contargo AG und Hupac. Dies klassieren die Gutachter als «meldepflichtiges Joint Venture mit kartellrechtlichen Bedenken».

■ «Es bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo, Contargo und Hupac (...) eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen könnte», fassen die Gutachter zusammen. Diese «Wettbewerbsabrede dürfte im Lichte der neuesten bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels nachweisbarer Effizienzgewinne kaum zu rechtfertigen sein.» Mit anderen Worten: Das Gutachten, das auf einer Umfrage bei Unternehmen in der Gütertransportbranche beruht, bezweifelt, ob das Grossterminal so viel effizienter arbeiten werde, dass die Verlagerung auf die Bahn tatsächlich erfolgt.

■ «Es liegen Hinweise vor, dass Gateway Basel Nord das Resultat eines missbräuchlichen Verdrängungswettbewerbs sein könn-

**«Es bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo, Contargo und Hupac (...) eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen könnte.»**

Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

te», fassen die Gutachter unter dem Titel «Resultat eines Marktmissbrauchs» zusammen. Es sei unter anderem «nicht ausgeschlossen, dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistungen selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte».

■ Vor diesem Hintergrund äussern die Autoren der Studie «Wettbewerbspolitische Bedenken gegen Subventionen».

### Partei-Gutachten der Gegner?

Der letztgenannte Punkt dürfte den hinter dem Gateway stehenden Investoren sauer aufstossen: Der Strassen-Schienen-Teil des Terminals könnte mit bis zu 80 Prozent, das neue Hafengebäude 3 mit maximal 50 Prozent Bundes-Subventionen rechnen. Basel-Stadt soll sich zudem am Hafengebäude beteiligen. Ohne diese Zuschüsse wäre das Terminal kaum zu finanzieren.

Freuen dürfte dies hingegen die Inhaber des bisherigen Marktführers der dezentralen Terminal-Landschaft, der in Frenkendorf beheimateten Swissterminal AG. Deren CEO Roman Mayer hat Gateway Basel Nord mehrfach öffentlich kritisiert.

Gegenüber der bz erklärt Mayer, die ZAHW-Studie sei Swissterminal unbekannt. Dass es aber um den Schutz der Interessen eines Baselbieter Unternehmens geht, erschliesst sich nur schon aus dem Auftraggeber der Studie: Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland.

## Syngenta

### Verzicht auf Neubau spart 30 Millionen

Der Agrochemie-Konzern Syngenta baut in Basel nicht weiter aus. Der Konferenzraum aus den Fünfzigerjahren, der am Hauptsitz an der Schwarzwaldallee derzeit zurückgebaut wird, wird nicht durch einen Neubau ersetzt. Grund ist gemäss Syngenta, dass das Unternehmen über genügend Platz verfügt. Man habe in den letzten zehn Jahren auf der Rosentalanlage 210 Millionen Franken in moderne Grosse-Raum-Büros sowie ein neues Konferenzzentrum mit einem neuen Personal- und Gästeraum investiert. Nach dem Bezug der neu gestalteten Räumlichkeiten hätte sich gezeigt, dass diese genügend Platz bieten und «von den Mitarbeitenden gut akzeptiert werden», wie es in einer Medienmitteilung heisst. Zudem fördere Syngenta flexible Arbeitszeitmodelle, was zusätzlich zu einem verringerten Raumbedarf führt. 30 Millionen Franken spart der Konzern so ein.

Gemäss Sprecherin Catherine Duttweiler hat der Entscheid der Geschäftsleitung nichts mit der Übernahme durch Chem China zu tun. Das Marktumfeld habe sich in den fünf Jahren seit der Planung «nicht ganz so gut entwickelt wie erwartet». Unter dem Strich sind in Basel seit der Gründung von Syngenta im Jahr 2000 rund 300 neue Stellen hinzugekommen. (BZ)

INSERAT

rega

Weil Sie wissen,  
was wir tun.



Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844

