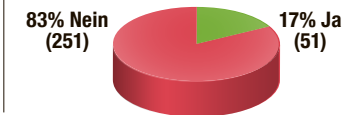


Frage des Tages

Sind die Steuergelder im Basler Hafen gut investiert?

Für den ersten Ausbauschritt des Containerterminals im Rheinhafen hat der Bund 83 Millionen bewilligt. www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:
Ist der Stadtentwickler Lukas Ott in Basel angekommen?



83 Millionen Franken für Hafenausbau

Bundesamt für Verkehr bewilligt Fördermittel für Bau des Containerterminals in Kleinhüningen

Von Patrick Griesser

Basel/Bern. Der neue Containerterminal im Kleinhüninger Rheinhafen nimmt konkrete Formen an: Das Bundesamt für Verkehr hat gestern das Fördergesuch für einen ersten Ausbauschritt positiv beurteilt und unterstützt damit den Strasse-Schiene-Terminal mit 83 Millionen Franken. Es handelt sich um einen ersten Schritt in einem mehrstufigen Ausbauplan. Das ebenfalls beim Bundesamt für Verkehr hängige Verfahren für die Baubewilligung ist unterdessen noch nicht abgeschlossen. Es sind verschiedene Einsprachen eingegangen, wie es in einer Mitteilung heisst. In Basel wird der Förderentscheid des Bundesamtes begrüsst: Sowohl bei der Gateway Basel Nord AG (GNB), der federführenden Planungsgesellschaft, als auch beim Kanton ist die Nachricht gestern positiv aufgefasst worden.

Der Ausbau in Kleinhüningen auf dem ehemaligen Rangierareal der SBB wird in zwei Etappen geplant und soll Ersatz für Anlagen auf dem Westquai schaffen, die 2029 nicht mehr für Güterumschlag zur Verfügung stehen. Gleichzeitig soll ein zentraler Containerterminal entstehen, in dem die Verkehrsflüsse auf Schiene, Strasse und Wasserweg gebündelt werden – in die Schweiz und aus dem Land.

In einem ersten Schritt entsteht ein Terminal, in dem Container zwischen

Zügen und Camions umgeladen werden. Dieser wird von der Gateway Basel Nord AG geplant. Dort vereinen sich die Rhenus-Tochter Contargo AG, die SBB Cargo und die Hupac AG. Dessen Kosten liegen bei geschätzten 130 Millionen Franken. Geplanter Endausbau: bis Ende 2020.

In einem zweiten Schritt wird unter der Regie der Schweizerischen Rheinhäfen ein weiteres Hafenbecken entwickelt, das bis 2023 fertiggestellt und an den bis dahin gebauten Terminal angeschlossen werden soll.

Ehe die Anlage ihren Betrieb aufnehmen wird, fliesst nicht nur im übertragenen Sinne noch viel Wasser den Rhein hinunter. Der Hafenausbau ist ein Grossprojekt, das seit Jahren Befürworter wie Gegner beschäftigt.

Jahrelange Verzögerungen

Auch die Planungsarbeiten ziehen sich dahin: Das nun beantwortete Fördergesuch ist bereits Ende 2015 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht worden. Bei der GNB sieht man sich im Zeitplan. Die Verzögerungen seien zu erwarten gewesen. Zu Beginn des Projekts war noch von einem Start 2018 ausgegangen worden. Zahlreiche Diskussionen und die Erarbeitung einer nationalen Terminalstrategie hatten den Prozess verlangsamt.

Finanziell ist die Gateway mit dem Entscheid des BAV stärker gefordert als

erhofft: Das Bundesamt ist bei seinem Entscheid unter dem Antrag der Gateway Basel Nord geblieben. Beim BAV geht man bei 130 Millionen Franken Gesamtkosten von 110 Millionen Franken aus, die grundsätzlich durch die Berner Behörde förderfähig sind. Dass davon tatsächlich lediglich 75 Prozent statt 80 Prozent vom BAV finanziert werden, hat seinen Grund darin, dass die sogenannte Subventionseffizienz nicht den Höchststand erreicht hat. Diese Messgrösse berücksichtigt, welche Transportmenge zu welchen Kosten erzielt wird, wie ein BAV-Sprecher sagt. Da es sich um ein sehr grosses und teures Projekt handle, habe schliesslich die Förderquote von 75 Prozent resultiert, so der Sprecher.

Die Zwischentöne sind nicht ohne Bedeutung in dieser Hafengeschichte.

Die GNB steuert 47 Millionen Franken bei, wie es dort auf Anfrage heisst. Die Fördergeldzusage des Bundes sei ein zentraler Baustein für die Realisierung des Gateway Basel Nord. Ob sich nun Enttäuschung breitmacht, nachdem der Bund nicht volle Fördermöglichkeiten ausgeschöpft hat? «Man kann mit der Fördersumme leben», antwortet eine Sprecherin auf Anfrage der

BaZ und betont, dass bei der Gateway Basel Nord AG die Beantwortung des Gesuchs als wohlwollend empfunden wird und das Ja zum Terminal ein gutes Signal sei.

Von der Strasse auf die Schiene

Die Zwischentöne sind nicht ohne Bedeutung in dieser Hafengeschichte, die zwischenzeitlich vom Basler Volkswirtschaftsdirektor Christoph Brutschin (SP) als «ausgewachsene Hafenschlägerei» bezeichnet worden ist. Im Hintergrund steht einerseits die unternehmerische sowie verkehrspolitische Frage, wo und von wem die Containerverkehre gebündelt werden. Andererseits treffen sich in den Terminalplänen auch ein wirtschafts- und ein umweltpolitischer Anspruch, der in einem konkreten Verlagerungsziel mündet. In Zahlen: In den ersten zehn Betriebsjahren des Terminals sollen rund 1,9 Millionen Container umgeschlagen werden, davon müssen zuerst 45 und später 50 Prozent auf den Schienen in der Schweiz weiterverteilt werden.

Ein anspruchsvolles Ziel angesichts der im internationalen Vergleich kurzen Entfernungen in der Schweiz. «Wir haben die 50 Prozent als Verlagerungsziel selbst eingegeben und es ist ein wichtiger Punkt für uns, dieses Ziel auch einzuhalten», sagt die Sprecherin der Gateway AG auf Anfrage. Die Bundesgelder für den Terminal seien an die Einhaltung gebunden, weshalb des-

sen Realisierbarkeit im Vorfeld geprüft worden sei. Die Terminalpläne sind in der Vergangenheit unter anderem wegen Zweifeln an der Umsetzung des Verlagerungsziels kritisiert worden.

Bis der Terminal den Beweis seiner Leistungsfähigkeit erbringen kann, muss zuvor unter anderem der erste Ausbauschritt in Bern bewilligt werden. Das Gesuch war 2016 eingegeben worden. Bei der GNB geht man davon aus, dass die Baubewilligung Ende des Jahres vorliegen dürfte. Allerdings seien noch Einsprachen unter anderem von Privatpersonen und Naturschutzverbänden hängig.

Beim Basler Volkswirtschaftsdirektor Brutschin schürt die Zusage aus Bern die Zuversicht, dass es auch mit dem Ausbau des 111 Millionen Franken teuren Hafenbeckens vorangeht: Brutschin plant im Lauf des dritten Quartals, den entsprechenden Ratsschlag in die Regierung einzugeben, mit dem die Finanzierung des Grossprojekts gesichert werden soll.

Stimmen Regierung und Parlament zu, bedarf es nach Informationen der BaZ keines weiteren Fördergesuchs mehr beim BAV, um die erforderlichen Fördermittel des Bundes zu erhalten. Über die Höhe dieser Mittel machte Brutschin gestern keine Angaben.

Die gestern erlassene Verfügung des Berner Bundesamts ist anfechtbar und ein weiteres Kapitel in der Geschichte von Basel Nord daher möglich.

Wettbewerbskommission untersucht Grossterminalprojekt

Späte Meldung von Gateway Basel Nord bei Wettbewerbshütern – Sanktionsverfahren droht

Von Daniel Wahl

Basel. Die Nachricht, dass die Wettbewerbskommission (Weko) nun tatsächlich die kartellrechtliche Zulässigkeit der Gesellschaft Gateway Basel Nord AG überprüft und eine mögliche marktbeherrschende Stellung des Gebildes «SBB Cargo, Hupac AG und Contargo AG» untersucht, sorgt in der Transportbranche für Überraschung. «Also doch! Die Weko nimmt das Gutachten von Patrick Krauskopf, Professor an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ernst», kommentiert beispielsweise Roman Mayer, Geschäftsführer der Swissterminal AG. Das freue ihn.

Gateway Basel Nord AG soll in Basel mit Staatszuschüssen einen neuen Container-Umschlagplatz für Schiff, Camion und Bahn für rund 250 Millionen Franken erhalten. Nebst anderen Warentransporteuren sieht sich besonders das private Familienunternehmen Swissterminal AG wegen der hochsubventionierten Gateway-Gesellschaft im Container-Transportgeschäft bedroht und ausgebootet.

Bundesrat spielt Fall herunter

Während der Bundesrat noch im vergangenen Sommer auf eine parlamentarische Anfrage der Baselbieter Nationalrätin Sandra Sollberger (SVP) antwortete, er erkenne keine Marktverzerrung, klingt das heute bei der Wettbewerbskommission deutlich anders: «Wollen zwei Unternehmen zusammengehen, die je über 100 Millionen Franken Umsatz aufweisen und gemeinsam über 500 Millionen Franken generieren, untersteht es unserer Wettbewerbskontrolle», sagt Patrik Ducrey, Direktor des Weko-Sekretariats. Das ist bei SBB Cargo und Hupac AG sicher der Fall.

Ducrey bestätigt denn auch den Eingang einer Anmeldung des Gemeinschaftsunternehmens Gateway Basel Nord (GNB). Doch die Weko habe das Verfahren noch nicht aufnehmen können. Die Meldung sei nicht vollständig eingetroffen. GNB-Sprecherin Claudia Bracher sagt, das Gesuch sei vor «ein paar Monaten eingereicht worden», man befinde sich nun in einem Frage-Antwort-Prozess. Die späte Anmeldung, längst nach Einreichung von Gesuchen



Noch spielt der Wettbewerb. Im Güterumschlag auf dem Wasser droht in Basel eine Monopolsituation. Foto Nicole Pont

um Bundesfördergelder und weit nach Erstellung von Machbarkeitsstudien, wiederum zeigt, dass die GNB auf dem falschen Fuss erwisch wurde, als Patrik Krauskopf die Öffentlichkeit mit seinen gutachterlichen Erkenntnissen informierte und die künftigen Betreiber eines Grossterminals in Basel damit konfrontierte.

Patrick Krauskopf forderte die dringende kartellrechtliche Untersuchung des Millionengeschäfts. Hatte man eine Anmeldung schlicht vergessen? Oder waren sich die Leute hinter dem GNB, die behaupteten, allen Unternehmen stehe der Zugang zu GNB offen, ihrer Sache zu sicher? Eine Anfrage bei Verwaltungsratspräsident Martin Heller von SBB Cargo blieb unbeantwortet.

Sicher ist, dass die Planungsgesellschaft GNB längst gegründet ist und inzwischen auch operative Aufgaben aufgenommen hat. So sind Aufträge für den Bau von Reptilien-Steinburgen auf dem Areal der SBB erfolgt als Ausgleichsmassnahmen. Dies, obwohl die Weko für das Gebilde bis heute noch kein grünes Licht geben kann. Gesetzlich ist es aber so, dass vor dem Weko-Verdikt eine Fusion nicht vollzogen werden darf.

«Unzulässige Wettbewerbsabrede»

Kenner des Kartellrechts deuten an, dass nun die Weko nebst ihrer Untersuchung der Fusion deswegen auch ein Sanktionsverfahren gegen den GNB eröffnen sollte.

Das geplante Grossterminalprojekt wird bei seiner Realisierung den inter-

nationalen Güterverkehr in die Schweiz und aus dem Land prägen und die Terminallandschaft nachhaltig verändern. Gutachter Krauskopf befragte im Frühling 2017 Unternehmen auf den Gütertransportmärkten und kam zu folgenden Schlüssen: Der Preiswettbewerb beim Güterumschlag im Bereich «maritimer Verkehr» im Raum Basel funktioniert zurzeit. Nach der Fusion wird aber die GNB die Marktführerschaft übernehmen und sogar eine marktbeherrschende Stellung auf vor- und nachgelagerten Märkten verstärken.

Ebenso ortet Krauskopf eine «unzulässige Wettbewerbsabrede» zwischen Contargo, SBB Cargo und Hupac. Sie würden gemeinsam umfangreiche neue Verladekapazi-

täten schaffen, für die sie mit einem gemeinsamen gemachten «Preis» und durch gemeinsame Infrastruktur weitere Marktparameter einheitlich definieren. «Die Wettbewerbsabrede dürfte im Lichte der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels nachweisbarer Effizienzgewinne kaum zu rechtfertigen sein», schreibt er und verweist auf ein Bundesgerichtsurteil zur Elmex-Zahnpasta-Produzentin in Therwil.

Nur ein Verdrängungskampf

Es ist das, was Swissterminal-Chef Roman Mayer auch erkennt: Entgegen allen von der GNB gemachten Prognosen sei der Containermarkt nicht gewachsen. «Deshalb bedeutet der Ausbau der Infrastruktur nur einen Verdrängungskampf, der vom Steuerzahler finanziert wird – das Verdrängen eines Privaten durch einen subventionierten Staatsmonopolisten.»

Krauskopf wird noch deutlicher. Es lägen Hinweise vor, dass GNB das Resultat eines missbräuchlichen Verdrängungswettbewerbs sein könnte. «Es ist nicht ausgeschlossen, dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistung selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte.» Die Gefahr bestehe, dass die SBB Cargo dadurch in ihrem Kerngeschäft, dem Gütertransport auf der Schiene, ihre marktbeherrschende Stellung verstärken und Markteintritte verhindern könnte.

Strenge Auflagen oder gar Verbot

Darum empfiehlt der Züricher Gutachter der Weko und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde, auf eine möglichst dem Wettbewerbsgedanken verpflichtete Weiterentwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz einzuwirken. Das bedeutet nichts anderes als strenge Auflagen oder gegebenenfalls ein Verbot der Betreibergesellschaft GNB.

Wird GNB ihre Meldung vollständig eingereicht haben, wird die Weko das Verfahren eröffnen, wie Ducrey ausführte, und jedenfalls auch die betroffenen Konkurrenten befragen. Familienunternehmen wie die Swissterminal AG dürfen sich also Hoffnungen machen.