

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2018/942](#) von Christoph Buser: «Offene wettbewerbsrechtliche Fragen zum Gateway Basel Nord I»
2018/942

vom 19. Februar 2019

1. Text der Interpellation

Am 15. November 2018 reichte Christoph Buser die Interpellation [2018/942](#) «Offene wettbewerbsrechtliche Fragen zum Gateway Basel Nord I» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Wie in der Landratssitzung vom 25. Oktober 2018 bereits erläutert, ist der Interpellant der beiden Interpellationen [2018/393](#) und [2018/563](#) von deren Beantwortung durch den Regierungsrat enttäuscht. Er stellt fest, dass im Zusammenhang mit Gateway Basel Nord (GBN) unliebsame Fragen mit Allgemeinplätzen ohne stichhaltige Begründung beantwortet werden.

Bezüglich der wettbewerbsrechtlichen Bedenken behaupten der Regierungsrat sowie die Schweizerischen Rheinhäfen SRH, dass das Hafenbecken 3 als öffentliche Hafenanlage allen Unternehmen zur Benutzung offen steht. Sieht man sich die Lage des geplanten Hafenbeckens 3 an, so wird jedoch klar, dass dieses nur von einer Seite her zugänglich ist, welche offensichtlich allein auf die geplante Anlage der Gateway Basel Nord AG ausgerichtet ist. Diese wird von den Unternehmen Contargo, SBB Cargo und Hupac betrieben.

Angesichts des Wissens, erlaubt sich der Votant bezüglich Gateway Basel Nord nochmal nachzufragen:

- 1 Wie stellen die SRH sicher, dass sie ihre kartellrechtlichen Pflichten, wie sie das Gutachten aufführt, einhält?*
- 2 Bekennen sich die SRH einer dem Wettbewerbsgedanken verpflichteten Weiterentwicklung der Terminallandschaft?*
- 3 Beabsichtigen die SRH, den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen und das Projekt Gateway Basel Nord einer fundierten wettbewerbsrechtlichen Analyse zu unterziehen, um mit Massnahmen das Ziel der Wettbewerbsneutralität zu verbessern?*
- 4 Wie stellt sich der Regierungsrat zur Forderung, dass Gateway Basel Nord aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ausgeschrieben und durch einen unabhängigen Dritten betrieben werden müsste?*

2. Einleitende Bemerkungen

Es gelten nach wie vor die einleitenden Bemerkungen der Beantwortung der Interpellation [2018/393](#) von Christoph Buser: «Erfüllen die SRH ihre Pflichten im Zusammenhang mit dem Grossprojekt „Gateway Basel Nord“?»

Die SRH ist für die Bewirtschaftung der öffentlichen Hafenanlagen zuständig und selbst nicht im Markt für Gütertransporte oder Güterumschlag tätig, weshalb diesbezüglich kein kartellrechtlicher Sachverhalt vorliegt. Sie nimmt ausschliesslich die ihr anvertraute Aufgabe der Entwicklung der Hafengebiete und der Erweiterung der öffentlichen Anlagen zu Wasser (Hafenbecken) wahr (vgl. dazu [§5](#) Abs. 1 f. des Rheinhafen-Vertrags). Das Gelände des geplanten Containerterminals Gateway Basel Nord liegt ausserhalb des Hafenperimeters und ist daher nicht im Zuständigkeitsbereich der SRH.

Somit fanden bzw. finden vorliegend keinerlei Vergaben oder Übertragungen von Nutzungsrechten durch die Schweizerischen Rheinhäfen statt. Auch auf Bundesebene fand bereits eine Auseinandersetzung um die vom Interpellanten aufgebrachten wettbewerbsrechtlichen Bedenken statt: die Interpellation Sollberger ([18.3028](#)) wurde im Nationalrat am 15. Juni 2018 auf Antrag des Bundesrats erledigt.

Die Ausführungen des Interpellanten bringen keinen neuen Sachverhalt ein.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie stellen die SRH sicher, dass sie ihre kartellrechtlichen Pflichten, wie sie das Gutachten aufführt, einhält?*

Im gesamten Zusammenhang des interessierenden Projekts für ein trimodales Terminal ist in keiner Weise die Übertragung der Nutzung eines kantonalen Monopols erkennbar, im Gegenteil: das neu zu schaffende Hafenbecken 3, das im Eigentum der Schweizerischen Rheinhäfen bleiben wird, wird diskriminierungsfrei sämtlichen Interessierten zur Benutzung zur Verfügung stehen. Das Terminal selbst wird – wie ebenfalls bereits dargelegt – gestützt auf Art. 5 Abs. 3 sowie Art. 6 der [Gütertransportverordnung](#) diskriminierungsfrei zur Benutzung offenstehen.

Aus den einleitenden Bemerkungen folgt, dass die SRH ein Unternehmen ist, welches zur Erfüllung seiner im Rheinhafenvertrag definierten öffentlichen Aufgaben von den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt staatsvertraglich mit besonderen Rechten ausgestattet worden ist. Eine dieser öffentlichen Aufgaben der SRH besteht in der Erweiterung der Hafenbecken und Umschlagzonen, wie sie beispielsweise mit dem Projekt des Hafenbeckens 3 geplant ist. Auf die Tätigkeit der SRH zur Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe ist die Anwendung des [Kartellgesetzes](#) nicht erkennbar (Art 3 Abs. 1 KG).

2. *Bekennen sich die SRH einer dem Wettbewerbsgedanken verpflichteten Weiterentwicklung der Terminallandschaft?*

Die Antwort zur Interpellation [2018/393](#) (Frage 3) gilt weiterhin: „Ohne Schiffsanschluss an das Terminal der Gateway Basel Nord AG würde die Schifffahrt in Zukunft von der Marktentwicklung abgehängt und diskriminiert, was die Weiterentwicklung der Terminallandschaft und den Wettbewerbsgedanken hemmen würde. Diesem Umstand wirkt die SRH gemäss Rheinhafenvertrag mit dem Hafenbecken III entgegen und schliesst damit die Lücke in der Wasserstrasseninfrastruktur. Die SRH stellen die öffentlichen Hafenanlagen diskriminierungsfrei und für die Marktteilnehmenden zu gleichen Rahmenbedingungen zur Nutzung zur Verfügung.“

Zusätzlich kann unterstrichen werden, dass die Schweizerischen Rheinhäfen die Weiterentwicklung der Terminallandschaft gemäss den Grundsätzen und Zielen aus dem [Gütertransportgesetz](#) unterstützen, welche mit der Güterverkehrs- und Logistikbranche bei der Ausarbeitung des [Konzeptes für den Gütertransport auf der Schiene](#) abgestimmt wurden und als breit abgestimmt bezeichnet werden können.

3. *Beabsichtigen die SRH, den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen und das Projekt Gateway Basel Nord einer fundierten wettbewerbsrechtlichen Analyse zu unterziehen, um mit Massnahmen das Ziel der Wettbewerbsneutralität zu verbessern?*

Die Antwort aus der Interpellation [2018/393](#) (Frage 4) gilt weiterhin: „..., handelt es sich beim Hafenbecken III, welches allen Nutzenden diskriminierungsfrei zur Verfügung steht, um eine öffentliche Hafenanlage gemäss Rheinhafenvertrag. Daher stellen sich im Zusammenhang mit dessen Bau keine der beschriebenen Fragen. Die entsprechenden Beschaffungen von Planungs- und Bauleistungen erfolgten und erfolgen entsprechend den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungsrechts des Kantons BS (vgl. [914.100](#)).“

4. *Wie stellt sich der Regierungsrat zur Forderung, dass Gateway Basel Nord aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ausgeschrieben und durch einen unabhängigen Dritten betrieben werden müsste?*

Die Antwort aus der Interpellation [2018/393](#) (Frage 5) gilt weiterhin: „Die Zuständigkeit für die Frage einer Ausschreibung des Gateway Basel Nord liegt im vorliegenden Fall beim Landeigentümer des geplanten Terminals, der SBB Cargo AG. Der Aspekt einer wettbewerbsrechtlich korrekten Umsetzung der Trägerschaft erfolgt durch die WEKO, wogegen das BAV den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur im Rahmen des entsprechenden Fördergesuchs gemäss Güterverkehrsgesetz beurteilt.“

Liestal, 19. Februar 2019

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich