

Vorlage an den Landrat

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

vom 26. Juni 2018

1. Text der Interpellation

Am 22. März 2018 reichte Christoph Buser die Interpellation [2018-393](#) «Erfüllen die SRH ihre Pflichten im Zusammenhang mit dem Grossprojekt „Gateway Basel Nord“?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Mit dem Grossprojekt „[Gateway Basel Nord](#)“ bauen die Betreiber SBB Cargo, Rhenus/Contargo und Hupac auf Staatskosten (bis zu 80 Prozent der Projektkosten im Umfang von rund 250 Millionen Franken werden subventioniert) massive Überkapazitäten im bi- und trimodalen Containerverlad auf. Im Zusammenhang mit dem Joint Venture für den Gateway Basel Nord bestehen deshalb grösste kartellrechtliche Bedenken.

Die Wirtschaftskammer Baselland hat deshalb Professor Krauskopf der ZHAW mit einem [Gutachten](#) beauftragt, welches die Rolle der SRH im Wirtschafts- und Wettbewerbsgefüge beim Containerumschlag und kombinierten Verkehr untersucht. Dieses Gutachten vom 12. Dezember 2017 kommt zum Schluss, dass die angedachte exklusive Nutzung des Hafenbeckens III eine Vergabe eines staatlichen Monopols nach Art. 2 Abs. 7 BGBM darstellt und öffentlich auszuschreiben ist. Beim Projekt GBN seien die SRH allerdings bisher weitgehend freihändig vorgegangen.

Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen an den Kanton als Miteigentümer der Schweizerischen Rheinhäfen SRH:

- *Wie stellen die SRH sicher, dass die Pflichten zur öffentlichen Vergabe im Rahmen des Projekts Gateway Basel Nord eingehalten werden?*
- *Wie stellen die SRH sicher, dass sie ihre kartellrechtlichen Pflichten, wie sie das Gutachten aufführt, einhält?*
- *Bekennen sich die SRH einer dem Wettbewerbsgedanken verpflichteten Weiterentwicklung der Terminallandschaft?*
- *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?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als öffentlich-rechtliche Anstalt im Eigentum der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstehen dem [Rheinhafenvertrag](#) aus dem Jahre 2007. Die Tätigkeiten der SRH sind öffentlicher und hoheitlicher Natur. Die SRH stellen die Förderung der Grossschifffahrt sicher ([§ 1](#)), sind von den Eignerantonen mit der Entwicklung, Bewirtschaftung und Vermarktung der öffentlichen Hafenanlagen in den Hafengebieten Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz Auhafen zu Wasser und Land (Hafenbecken, Umschlagszonen, Steiger- und Abfertigungsanlagen¹, Areale, Strassen, Konzessionierte Bahnanlagen und Hochbauten), –sofern diese nicht im Eigentum der Gemeinden stehen –, beauftragt worden und sorgen für den Unterhalt, die Instandsetzung, den Ersatz und die Erweiterung der öffentlichen Anlagen ([§ 5](#), Abs. 2). Die Kantone haben den SRH die Hafengebiete – bis auf die öffentliche Infrastruktur wie Hafenbecken, Quais, nicht öffentliche Strassen, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen², Hochbauten sowie sämtliche Anlagen der Konzessionierten Hafenanlagen, die nicht durch Dritte entwickelt, bewirtschaftet oder vermarktet werden können – zur Nutzung übertragen ([§ 2](#) Abs. 2 und 3). Diese Nutzung basiert bei der Bewirtschaftung der Areale auf dem sog. Landlord-Modell (Baurecht-Modell) ([§ 5](#), Abs. 3). Die im Hafen tätigen Unternehmen wiederum nutzen die ihnen im Landlord-Modell zur Verfügung gestellte Areale (Baurechtspartellen) für ihre Zwecke (Umschlag, Transport, Lagerung etc.) und bezahlen dafür marktübliche Baurechtszinsen.

Das Projekt Gateway Basel Nord umfasst zwei separate Vorhaben.

1. Teilprojekt für das trimodale Containerterminal:
Dieses ist nicht Bestandteil der öffentlichen Hafenanlagen und liegt somit nicht im Zuständigkeitsbereich der SRH. Das Teilprojekt wird unter der Federführung der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG, bestehend aus den Firmen SBB Cargo AG, Contargo AG und Hupac AG, privatrechtlich geplant und realisiert. Die SRH sind an der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG nicht beteiligt.
2. Teilprojekt für den Bau des dritten Hafenbeckens (Hafenbecken III):
Hierbei handelt es sich um eine öffentliche Hafenanlage gemäss Rheinhafenvertrag und liegt damit mit vorgenannten Aufgabengebieten im Zuständigkeitsbereich der SRH. Da das Hafenbecken III eine Hafenanlage für den Güterumschlag ist, unterliegt es zudem dem [Gütertransportgesetz](#).

Untenstehende Antworten beziehen sich ausschliesslich auf das Teilprojekt Hafenbecken III der SRH. Fragen zur Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord bezüglich wettbewerbsrechtliche Themen wurden auf Bundesebene mit der [Interpellation](#) 18.3028 beantwortet.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie stellen die SRH sicher, dass die Pflichten zur öffentlichen Vergabe im Rahmen des Projekts Gateway Basel Nord eingehalten werden?*

Die öffentliche und hoheitliche Natur der SRH bewirken, dass diese bei ihren Vergaben zum geplanten Bau des Hafenbeckens III das öffentliche Beschaffungsrecht anwenden (vgl. SGS 420 [§ 4](#), Abs. 1 und 914.100 [§ 4](#), Abs. 1).

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

Die SRH ist, wie ausgeführt, für die Bewirtschaftung der öffentlichen Hafenanlagen zuständig und selbst nicht im Markt für Gütertransporte oder Güterumschlag tätig, weshalb diesbezüglich kein

¹ In der Praxis versteht man darunter Quaianlagen

² In der Praxis versteht man darunter Erschliessungsinfrastrukturen

kartellrechtlicher Sachverhalt vorliegt. Die Wettbewerbsneutralität ist bei den SRH durch das Diskriminierungsverbot im [Gütertransportgesetz](#) sichergestellt.

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

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.

4. *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?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen ausgeführt, 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](#)).

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

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, 26. Juni 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann