

## Vorlage an den Landrat

**Beantwortung der Interpellation [2018/945](#) von Christoph Buser: «Offene Fragen zum Bau und Betrieb von Gateway Basel Nord II»**  
2018/945

vom 19. Februar 2019

### 1. Text der Interpellation

Am 15. November 2018 reichte Christoph Buser die Interpellation [2018/945](#) «Offene Fragen zum Bau und Betrieb von Gateway Basel Nord II» 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.*

*Für den Interpellanten bleiben deshalb diverse Fragen rund um den Bau und den Betrieb von GBN offen. So wird in der öffentlichen Kommunikation rund um GBN das Projekt als gemeinsames Projekt der Gateway Basel Nord AG und der Schweizerischen Rheinhäfen SRH dargestellt. In einem gemeinsamen Faktenblatt steht beispielsweise «Gateway Basel Nord wird aus dem Containerterminal und dem direkt daneben liegenden Hafenbecken 3 bestehen.» Der Regierungsrat hingegen trennt zwischen einem Gateway Basel Nord genannten Containerterminal und dem Hafenbecken 3.*

*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.*

*Der Votant erlaubt sich deshalb bezüglich Gateway Basel Nord nochmal nachzufragen:*

- 1. Wie erklärt sich der Regierungsrat die Differenz zwischen der öffentlichen Kommunikation des Gateway Basel Nord durch die Gateway Basel Nord AG und die Schweizerischen Rheinhäfen SRH und der eigenen Kommunikation?*
- 2. «Gateway Basel Nord wird aus dem Containerterminal und dem direkt daneben liegenden Hafenbecken 3 bestehen.»: Vor diesem Hintergrund nochmal die Frage: Wer ist Bauherr und wer Betreiber von «Gateway Basel Nord»? Wie stehen die beiden Parteien (Gateway Basel Nord AG und SRH) diesbezüglich zueinander? Was wird nun genau unter «Gateway Basel Nord» verstanden? Handelt es sich um eine öffentliche Anlage oder nicht? Welche konkreten Absprachen bestehen zwischen SRH und GBN sowie deren Eigentümern? Wer ist im Lead?*

3. *Wie kann die SRH, als öffentlich-rechtliche Institution, bei der derart engen Zusammenarbeit mit der Gateway Basel Nord AG die nötige Neutralität wahren?*
4. *Angesichts des Verhaltens der Gateway Basel Nord AG Mitbewerbern gegenüber: Wie gelangen die SRH und der Regierungsrat zur Aussage, dass das Hafenbecken 3 allen Unternehmen zur Benutzung frei stehen wird? Wie sollen Dritte einen Containerumschlag im Hafenbecken 3 betreiben können?*
5. *Wie stellen die SRH sicher, dass die Pflichten zur öffentlichen Vergabe des Betriebs im Rahmen des Projekts Gateway Basel Nord eingehalten werden?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Bei allen Hafenanlagen der Schweizerischen Rheinhäfen ist der Wasserweg (Rhein oder Hafenbecken) ebenso wie das Schienen- und Strassennetz eine öffentlich nutzbare Infrastruktur. Die Nutzung dieser Infrastruktur steht allen Logistikern, Reedern oder Spediteuren offen, um an die Terminals (ob Container, Schüttgut oder Flüssiggüter) zu gelangen. Genau gleich verhält es sich bei der Hafenerweiterung mit dem Hafenbecken 3, das als öffentlicher Wasserweg von den Schweizerischen Rheinhäfen als Bauherr erstellt und allen Reedern zur Verfügung stehen wird. Grundlage hierzu ist der [Rheinhafen-Vertrag](#).

Bau und Betrieb des eigentlichen Containerterminals (Krananlage, Abstellflächen, Verladegleise, Terminalstrasse etc.) obliegen der künftigen privatrechtlichen Betreibergesellschaft, der Gateway Basel Nord AG. Die bisherigen Planungen wurden durch eine Planungsgesellschaft aus Contargo, SBB Cargo und Hupac erarbeitet. Der Bund fördert das Gateway aufgrund der Kapazität und des grossen Nutzens für den schweizerischen Schienengüterverkehr als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung (siehe Medienmitteilung des Bundes vom 09.07.2018 „[BAV sichert Mitfinanzierung des Gateway Basel Nord zu](#)“; siehe auch [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene](#), Bundesrat vom 20.12.2017). Mit der Förderung des Bundes gelten auch alle Bestimmungen gemäss Art. 6 der [Gütertransportverordnung](#) für die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs.

Ziel des trimodalen Umschlagterminals - bestehend aus dem Schienen-, Wasser- und Strassenanschluss sowie der Terminalanlage selbst - ist der Umschlag und die Bündelung von Containern, so dass die Hälfte der Verkehre im Vor- und Nachlauf in der Schweiz auf der Schiene erfolgen.

## **3. Beantwortung der Fragen**

1. *Wie erklärt sich der Regierungsrat die Differenz zwischen der öffentlichen Kommunikation des Gateway Basel Nord durch die Gateway Basel Nord AG und die Schweizerischen Rheinhäfen SRH und der eigenen Kommunikation.*

Wie aus den einleitenden Bemerkungen und der Beantwortung der Interpellation [2018/563](#) erkennbar, besteht das trimodale Umschlagsterminal aus einem Teilprojekt Containerterminal – welches durch die Gateway Basel Nord AG geführt wird - sowie aus dem Teilprojekt Hafenbecken 3 (= Schiffsanschluss) der Schweizerischen Rheinhäfen. Der Regierungsrat kann keine Differenz erkennen.

2. *«Gateway Basel Nord wird aus dem Containerterminal und dem direkt daneben liegenden Hafenbecken 3 bestehen.»: Vor diesem Hintergrund nochmal die Frage: Wer ist Bauherr und wer Betreiber von «Gateway Basel Nord»? Wie stehen die beiden Parteien (Gateway Basel Nord AG und SRH) diesbezüglich zueinander? Was wird nun genau unter «Gateway Basel Nord» verstanden? Handelt es sich um eine öffentliche Anlage oder nicht? Welche konkreten Absprachen bestehen zwischen SRH und GBN sowie deren Eigentümern? Wer ist im Lead?*

Als Gateway Basel Nord wird das Projekt des trimodalen Umschlagsterminals bezeichnet, welches aus dem Teilprojekt des Containerterminals sowie dem Teilprojekt Hafenbecken 3 besteht.

Bauherr des Containerterminals wird die künftige Betreibergesellschaft sein, die sich aus der aktuellen Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG gründet. Die Unternehmen Contargo, SBB Cargo und Hupac bilden derzeit die Planungsgesellschaft.

Bauherr und künftiger Eigentümer des Hafenbeckens 3 (Schiffsanschluss) sind - wie heute bei den Hafenbecken 1 und 2 - die Schweizerischen Rheinhäfen.

Das neu zu schaffende Hafenbecken 3, das im Eigentum der Schweizerischen Rheinhäfen bleiben wird, wird diskriminierungsfrei gemäss [Rheinhafen-Vertrag](#) und [Gütertransportverordnung](#) sämtlichen Interessierten zur Benutzung zur Verfügung stehen.

Das Terminal selbst wird - wie mehrfach dargelegt - gestützt auf Art. 5 Abs. 3 sowie Art. 6 der [Gütertransportverordnung](#) ebenfalls jedermann diskriminierungsfrei zur Benutzung offenstehen.

Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Gateway Basel Nord AG stimmen die beiden Teilprojekte Hafenbecken 3 (SRH) und Containerterminal (GBN AG) zur Realisierung gemeinsam ab.

*3. Wie kann die SRH, als öffentlich-rechtliche Institution, bei der derart engen Zusammenarbeit mit der Gateway Basel Nord AG die nötige Neutralität wahren?*

Die SRH nehmen im Rahmen des Hafenbeckens 3 die ihr anvertraute Aufgabe der Entwicklung der Hafengebiete wahr. In diesem Rahmen stellen die SRH die öffentliche Erschliessung bahn-, strassen- und wasserseitig an die privaten Umschlagsterminals und –areale sicher. Beim Terminal des Gateway Basel Nord kommt zu den bestehenden rund 30 Umschlagsstellen lediglich eine weitere dazu. Diese öffentliche Erschliessung ist mit einem öffentlichen Strassenanschluss an private Grundstücke in einer Gemeinde vergleichbar, es kommt dabei zu keinerlei Übertragung von Rechten.

*4. Angesichts des Verhaltens der Gateway Basel Nord AG Mitbewerbern gegenüber: Wie gelangen die SRH und der Regierungsrat zur Aussage, dass das Hafenbecken 3 allen Unternehmen zur Benutzung frei stehen wird? Wie sollen Dritte einen Containerumschlag im Hafenbecken 3 betreiben können?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen und der Beantwortung von Frage 2 hervorgeht, ist der diskriminierungsfreie Zugang via Hafenbecken 3 geregelt. Die diskriminierungsfreie Nutzung des Umschlags im Terminal selber unterliegt den Bestimmungen der [Gütertransportverordnung](#) (Art. 5 Abs. 3 und Art. 6), welche wiederum der Aufsicht der Schiedskommission für Eisenbahnverkehr SKE des Bundes unterliegen.

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

Wie bereits aus der Beantwortung der Interpellation [2018/563](#), den einleitenden Bemerkungen und der Beantwortung der Frage 2 hervorgeht, liegen alle Rechte und Pflichten aus dem Betrieb des Containerterminals bei der Gateway Basel Nord AG. Die SRH haben darauf keinen Einfluss, ihr obliegt einzig und allein der Betrieb und Unterhalt des Hafenbeckens 3 (Schiffsanschluss).

Liestal, 19. Februar 2019

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich