

Seite bazab9
Wirtschaft.

Bund und Hafen in einem Boot

Drittes Hafenbecken wird vom Bund mitfinanziert – Wettbewerbshüter in Beobachterrolle

Von Patrick Griesser

Basel. Endstation Rastatt. Der Unterbruch der Zugstrecke im einstigen Residenzstädtchen zwischen Baden-Baden und Karlsruhe sorgt derzeit in den Rheinhäfen für deutlich mehr Verkehr. Gestern Vormittag – mitten in den brummenden Warenumschiag hinein – erhielten die Rheinhäfen eine lang erhoffte Anerkennung: «Die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen für die Versorgung der Schweiz zeigt sich angesichts des immer noch andauernden Unterbruchs der Rheintalbahn bei Rastatt in aller Deutlichkeit», wird BAV-Direktor Peter Füglistaler in einer gestern versandten Mitteilung von Bund, den beiden Basel und der Schweizerischen Rheinhäfen zitiert. Eine Beteiligung des Bundes an dieser Infrastruktur von nationaler Bedeutung sei deshalb angezeigt.

«Das ist ein Meilenstein», sagte Hafendirektor Hans-Peter Hadorn gestern. Jetzt müsse man in Zukunft nicht mehr über den Stellenwert des Hafens diskutieren, sondern habe das Bekenntnis des Bundes zur nationalen Infrastruktur der Rheinhäfen. «Bislang ist der Hafen als Basler Thema begriffen worden», sagt Hadorn. Seine einzige Relativierung zur Medienmitteilung aus Bern: «Es ist ein Zufall, dass die Mitteilung in dem Moment kommt, wenn auf der Rheintalstrecke nichts mehr geht.» Die Verhandlungen über den Einstieg des Bundes im Hafen seien bereits seit Längerem im Gange gewesen.

Darlehen als Einstiegsticket

Das 2015 in Kraft getretene Gütertransportgesetz war laut Hadorn ein Katalysator, der zur Absichtserklärung geführt habe. Beigetragen habe auch eine veränderte Sichtweise auf den Güterkorridor zwischen Rotterdam und Genua. Der Bund habe die Wasserstrasse als Teil dieses Korridors erfasst.

Das Ja des Bundes zur Mitfinanzierung des Hafenbeckens sei das Einstiegsticket, um Teil der neu zu gründenden Hafeninfrastruktur AG zu werden, einer Tochtergesellschaft der Schweizerischen Rheinhäfen. Geprüft werde auch, wie die Hafenbahn in die AG eingegliedert werden könne, heisst es in einer Mitteilung.

Negative Auswirkungen, dass strategische Absprachen komplexer werden könnten, wenn neben den Rheinhäfen und Kantonen auch Bundesvertreter am Tisch sitzen, erwartet Hadorn nicht. «Der Bund ist sofort im Bild, wenn wir Vorhaben planen», rechnet er vielmehr mit Vorteilen für den Hafen.

Ungewöhnlich ist das Timing, sind doch derzeit gleich zwei Fördergesuche für den Hafenausbau beim BAV hängig: Einmal das Gesuch der Gateway Basel Nord AG für den Terminalausbau von Schiene zu Strasse – als erster Ausbauschiag – und das Gesuch zum Bau des dritten Hafenbeckens. «Der Bund hätte zuerst das Gesuch beantworten können, aber er wollte die Hafenentwicklung längerfristig strategisch absichern», sagte Hadorn, der den Bescheid aus Bern als positives Signal für das Gesamtprojekt wertet: «Wer den zweiten Schritt finanzieren wird, will auch Schritt eins gehen.»

«Wir wissen, dass wir eine Förderung bekommen, haben aber noch keine konkreten Angaben», sagte er zur konkreten

Mitfinanzierung des Hafenbeckens, von welchem der Bund maximal 50 Prozent bezahlt. Die Rheinhäfen gingen bei Gesuchstellung im vergangenen Sommer von 111 Millionen Franken Gesamtkosten für das Hafenbecken aus. Terminals werden mit bis zu 80 Prozent gefördert, wenn sie eine nationale Bedeutung haben.

Der geplante Hafenausbau ist umstritten: Drei Hafenfirmer (Swissterminal, Ultra-Brag und Danser) hatten ein Konkurrenzprojekt in Weil am Rhein lanciert und die Notwendigkeit bezweifelt, dass das dritte Hafenbecken benötigt werde. Aktuell seien Kooperationsgespräche mit diesen Firmen im Gange, sagte Hadorn. Den Förderbescheid für das Hafenbecken erwartet Hadorn bis Ende des Jahres. In Betrieb genommen werden soll das Hafenbecken dann 2022 oder 2023.

Kritik aus dem Baselbiet

Bei der Wirtschaftskammer Baselland stösst die Erklärung aus Bern auf Kritik: «Der Bund will offensichtlich rasch Fakten schaffen», hiess es dort auf Anfrage. «Die Wirtschaftskammer hätte es begrüsst, wenn er die Aussagen aus der von uns bei der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaft ZHAW in Auftrag gegebenen Studie beachtet hätte. Die ZHAW hat gegenüber dem Projekt Gateway Basel Nord, GBN grosse Bedenken.» Die Rede sei von unzulässiger Wettbewerbsabrede und Marktmissbrauch. Das Projekt sei wettbewerbsverzerrend und kartellrechtlich problematisch, stellte demnach Studienleiter Professor Patrick Krauskopf, ehemaliger Vizedirektor der Wettbewerbskommission (Weko), fest. «Darum begrüssen wir, dass die Weko das Projekt weiter beobachtet und bei Anhaltspunkten für unzulässige Wettbewerbsbeschränkungen die nötigen Schritte einleitet, wie sie uns mitgeteilt hat.»

«Wir beobachten den Vorgang rund um den geplanten Hafenausbau mit dem Containerterminal Basel Nord», wie die Vizedirektorin der Wettbewerbskommission, Carole Söhner, auf Anfrage sagte. Zum geplanten Terminal sei eine Anzeige bei der Weko eingegangen. Wenn es sich um einen meldepflichtigen Zusammenschluss handle, müsse dieser der Weko zur Kenntnis gebracht werden. Die Verantwortung dafür liege nun bei den Parteien, also den Unternehmen, die Basel Nord betreiben wollen.

Die Projektgesellschaft Gateway Basel Nord betonte gestern, dass sie als Planungsunternehmen zum heutigen Zeitpunkt nicht verpflichtet sei, die Rechtsform durch die Weko prüfen zu lassen. Vorgesehen und geplant sei die Überprüfung der Betreibergesellschaft durch die Wettbewerbshüter. Diese Betreibergesellschaft solle voraussichtlich 2018 gegründet werden.