

# Grosser Schritt für Gateway Basel Nord

**Logistik** Die Wettbewerbskommission genehmigt den Bau des Containerterminals in Kleinhüningen trotz Nebengeräuschen. Die Gegner des Projektes wollen weiterkämpfen und geben sich siegessicher.

**Kurt Tschan**  
und **Sebastian Briellmann**

Ein grosses Basler Infrastrukturprojekt mit nationaler Strahlkraft nimmt die nächste Hürde: Die Wettbewerbskommission (Weko) erhebt keine Einwände gegen das geplante Joint Venture von SBB, Hupac und Rethmann. Damit kommt der Bau eines nationalen Containerterminals für Schiene, Wasser und Strasse ein sattes Stück voran.

Basel als wichtigste Drehscheibe für den Güterverkehr in der Schweiz kann sich so nicht nur dringend benötigte Kapazitäten sichern, sondern auch ein Projekt realisieren, das nicht nur vom Kanton Basel-Stadt, sondern auch vom Bund unterstützt wird. Bereits vor einem Jahr hatte das Bundesamt für Verkehr das Fördergesuch für einen ersten Ausbauschnitt positiv beurteilt und 83 Millionen Franken für den trimodalen Anschluss gesprochen.

Der Ausbau in Kleinhüningen auf dem ehemaligen Rangierareal der SBB wird in zwei Etappen vollzogen. Er wird Ersatz für Anlagen auf dem Westquai schaffen. Diese werden in zehn Jahren nicht mehr für den Güterumschlag zur Verfügung stehen. Der erste Ausbauschnitt, der 130 Millionen Franken kosten wird, sieht ein Terminal vor, in dem Container zwischen Zügen und Camions umgeladen werden.

Betreiber werden die Rhenus-Tochter Contargo AG, SBB Cargo und die Hupac sein. Die zweite Phase steht unter der Schirmherrschaft der Schweizerischen Rheinhäfen. Diese entwickeln ein zusätzliches Hafenbecken, das mit dem neuen Terminal verbunden sein wird. Das neue Herzstück des Logistikstandorts Basel wird bis 2021 gebaut.

## Weniger Wettbewerb

Ganz ohne Nebengeräusche stimmte die Weko dem Projekt aber nicht zu. So hält die Kommission fest, dass dadurch ein wirksamer Wettbewerb beim Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern im Import- und Exportverkehr «teilweise beseitigt» wird. Betroffen sei namentlich der



Die orange Fläche zeigt das Hafenbecken 3 mit Kränen (Visualisierung).

Umschlag auf der Schiene sowie der Umschlag vom Schiff auf die Schiene. «Jedoch führt Gateway Basel Nord auch zu substanziellen Kosten- und Zeiteinsparungen im kombinierten Verkehr», schreibt die Weko.

Mit Blick auf die gesetzlichen Vorgaben für einen diskriminierungsfreien Zugang sowie die weiteren Auflagen des Bundesamts für Verkehr geht die Weko

jedoch davon aus, dass sich der Wettbewerb im Import- und Exportverkehr auf der Schiene zum Teil verbessern wird. Diese Vorteile überwiegen nach Ansicht der Kommission die Nachteile der marktbeherrschenden Stellung von Gateway Basel Nord im Bereich Umschlagsleistungen. Das Ja der Weko ist zwar wichtig, stellt die Ampel für das Generationenprojekt aber nicht automatisch

auf Grün. Wie das Bundesamt für Verkehr in Bern bestätigt, ist das Plangenehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen.

## Grosser Widerstand

«Zu welchem Zeitpunkt diese Baubewilligung erteilt werden kann, ist heute schwer abschätzbar», sagt Mediensprecher Michael Müller. Vor Bundesverwaltungsgericht hängig sei auch noch die Frage der Mitfinanzierung des Bundes. Gegen die Finanzierungsverfügung hatte die Logistikfirma Swissterminal eine Beschwerde eingereicht.

Für Swissterminal-CEO Roman Mayer ist der Entscheid unverständlich, da die Weko «unserer Argumentation gefolgt ist» – und umso mehr, da sie auf Auflagen verzichte, die einen strukturellen Schutz des Wettbewerbs hätten sicherstellen können. Mayer legt nach: «Die Weko schwächt die privaten Unternehmen in ihrer Existenz.» Swiss-

terminal wird sich weiter mit politischen und juristischen Mitteln gegen die Realisierung zur Wehr setzen. Weiter gibt sich die Logistikerin überzeugt, dass das Projekt bezüglich «Finanzierung, geschlossener und staatsnaher Trägerschaft sowie der negativen Folgen für Mensch und Umwelt» unzulässig ist.

Oliver Balmer, Präsident von Pro Natura Basel, weiss noch nichts vom Entscheid der Weko, als ihn die BaZ am Telefon erreicht. Er sagt aber klar: «Dieser Entscheid überrascht mich nicht.» An der ablehnenden Haltung von Pro Natura hat sich aber nichts geändert, natürlich nicht. Balmer sagt: «Wir staunen einfach, weil diese Fläche den höchstmöglichen nationalen Schutzstatus hat.» Der Kampf gehe darum weiter, notfalls bis vors Bundesgericht. Balmer gibt sich darum überzeugt, dass Gateway Basel Nord in dieser Form nicht kommen wird.



Gesamtansicht von Gateway Basel Nord (Visualisierung).