

## Das SBB-Diktat im Hafen Basel Nord

Von Daniel Wahl. Aktualisiert am 02.09.2015

**Wie die SBB Cargo das Familienunternehmen Swissterminal mithilfe von Bundessubventionen zerstört. Im Vordergrund sprechen Zusammenarbeit.**



Die Parteien sind sich zudem einig, dass die Einbindung der Swissterminal Anlage Frenkendorf in der Zusammenarbeit zu prüfen ist. Swissterminal sichert dazu den Parteien vollständige Transparenz über alle die Anlage betreffenden Sachverhalte zu. Grundsätzlich soll einerseits die Option geprüft werden, die Anlage als Erweiterung von CTH BSN für die Verarbeitung von insbesondere Leercontainern zu nutzen. Andererseits ist die Optionen zur Schliessung der Anlage zu prüfen und das Vorgehen gemeinsam abzustimmen.

Swissterminal wird vor diesem Hintergrund einen Ausbau der Anlage Rekingen nicht unterstützen. Rhenus/ Contargo wird den Ausbau ihrer Anlage am Hafenbecken 2 auf die laufenden Arbeiten am CTH BSN abstimmen und in ein abgestimmtes Gesamtkonzept integrieren.

Kaltgestellt: Die SBB-Regeln, die den Familienbetrieb Swissterminal vom Markt fegen würden.  
Bild: Florian Bärtschiger

### Etwas gesehen, etwas geschehen?



Haben Sie etwas Aussergewöhnliches gesehen, fotografiert oder gefilmt? Ist Ihnen etwas bekannt, das die Leserinnen und Leser von baz.ch/Newsnet wissen sollten? Senden Sie uns Ihr Bild, Ihr Video, Ihre Information per MMS an **4488** (CHF 0.70 pro MMS).

Die Publikation eines exklusiven Leserreporter-Inhalts mit hohem Nachrichtenwert honoriert die Redaktion mit **50 Franken. Mehr...**

### Tellen und kommentieren

### Etwas gesehen, etwas geschehen?



Haben Sie etwas Aussergewöhnliches gesehen, fotografiert oder gefilmt? Ist Ihnen etwas bekannt, das die Leserinnen und Leser von baz.ch/Newsnet wissen sollten? Senden Sie uns Ihr Bild, Ihr Video, Ihre Information per MMS an **4488** (CHF 0.70 pro MMS).

Die Publikation eines exklusiven Leserreporter-Inhalts mit hohem Nachrichtenwert honoriert die Redaktion mit **50 Franken. Mehr...**

Doch das ist nicht alles: Nach dem Motto «Vogel friss oder stirb» wurde gegenüber Swissterminal ein Konkurrenzverbot mit dramatischen Folgen für den Familienbetrieb mit 70 Mitarbeitern verhängt: Das Unternehmen dürfe «einen Ausbau der Anlage Rekingen nicht unterstützen», lautet eine Passage im Papier, das zur Unterzeichnung vorgelegt worden ist.

### Tod der Privatunternehmen

Der ehemalige BLKB-Bankrat und externe Verwaltungsrat von Swissterminal, Urs Baumann, riet der Containerfirma davon ab, zu unterzeichnen: «Das wäre der Tod des Familienunternehmens gewesen.»

SBB-Cargo-Geschäftsführer Nicolas Perrin, Taktgeber dieses «Letter of Intent», bot zwar Swissterminal das Gespräch und somit die Chance an, das Dokument zu korrigieren, um dann nach vier Tagen Swissterminal über die Medien vor vollendete Tatsachen zu stellen. Diese war nicht mehr von Partie.

Am Rande der Veranstaltung vom Montag räumte Hafendirektor Hans-Peter Hadorn gegenüber Dritten ein, vom Inhalt der Absichtserklärung gewusst zu haben. Weshalb er dennoch von

Lange schien es, als sei das von den beiden Basler Regierungen favorisierte Projekt – ein Containerterminal samt neuem Hafenbecken in Kleinhüningen auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der SBB – unter Dach und Fach. Für Branchenkundige war es darum die grosse Überraschung, dass am Montagabend der Basler Gewerbeverband drei privaten Container-Firmen, (Danser AG, Swissterminal AG und Ultra Brag AG) eine Plattform bot, damit diese ihr Konkurrenzprojekt in Weil am Rhein präsentieren konnten, das den Hafen in Basel gefährdet.

Ausgelöst hat dies einige Nervosität aufseiten der protegierten Hafen-Promotoren in Basel: die SBB Cargo, der Rhenus Alpina AG/Contargo AG sowie die Hupac SA, die sich zur Zusammenarbeit im «Terminal Basel Nord» verpflichtet haben (die BaZ berichtete). Schliesslich geht es mit den veranschlagten 180 Millionen Franken Projektkosten und bei zugestanden öffentlichen Geldern in der Höhe von 250 Millionen um sehr viel Geld.

### Zugang ohne Diskriminierung

Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), trat am Montagabend persönlich auf, um die Vorteile des Container-Umschlagplatzes in Kleinhüningen vorzustellen, der nach seinen Angaben ein «strategischer Hub» mit einem Potenzial für das Umladen von jährlich 390 000 Containern hat. Hadorn gab sich deziert konziliant: «Wir sind offen für weitere Projektpartner», «wir sind diskriminierungsfrei», «wir wollen keine Planwirtschaft», sagte er am Abend mehrfach. Dies im Bewusstsein, dass die in Aussicht gestellten Bundessubventionen Steuergelder sind für einen Hafen, der für alle Marktteilnehmer und Interessenten offen zugänglich sein müsste.

So stellte sich bei der Präsentation am Dienstag die grosse Frage, weshalb die drei privaten Schweizer Containerfirmen, die rund 60 Prozent des Containervolumens in den Schweizerischen Rheinhäfen abwickeln, nicht bei dem hochsubventionierten Projekt partizipieren und stattdessen auf eigenes Risiko das Hafenprojekt in Weil am Rhein für die bessere Lösung halten. Mit der Aussage «seit dem Jahr 2005 haben wir mit den Schweizerischen Rheinhäfen eine Lösung gesucht und keine gefunden» sorgte Roman Mayer, Geschäftsführer der in Frenkendorf domizilierten Swissterminal, für grosse Fragezeichen. Ebenso Heinz Amacker, Geschäftsführer von Danser Switzerland AG, der erklärte, es sei nicht gut, wenn ein Unternehmen wie die SBB als Grundstückbesitzerin und Betreiberin der Anlagen gleichzeitig als Verkehrsträger im Hafen operativ tätig sei.

BaZ-Recherchen zeigen nun die Hintergründe auf und entlarven Hadorns Aussagen vom Montagabend, der Hafen sei «diskriminierungsfrei», als leere Phrase. Hinter den Kulissen kämpft nämlich der dominante Staatsbetrieb SBB im Containermarkt mit knallharten Bandagen gegen Private, und diktiert Spielregeln, die an Kartelle und Planwirtschaft erinnern. So hat sich die mit der Hupac SA verbundene SBB Cargo den Schiffer Rhenus Contargo AG ins Boot geholt und einen Vertrag aufgestellt, der die privaten Containerfirmen schlicht kaltgestellt hätte.

### Diktat von SBB Cargo

Deutlich geht dies aus einer Absichtserklärung hervor, welche die Swissterminal am 31. Juli 2014 hätte unterzeichnen müssen. In diesem «Letter of Intent» hätte sich Swissterminal verpflichtet, ihre Anlagen der neuen Betreibergesellschaft Terminal Basel Nord (CHT BSN) zur Verfügung zu stellen oder im Falle einer zu grossen Konkurrenz für das Hafenprojekt gar den 35 bis 40 Millionen Franken teuren Terminal in Frenkendorf zu schliessen. Mit anderen Worten: Swissterminal hätte ihre Verpflichtungen gegenüber Banken und die Subventionensanteile des Bundesamts für Verkehr zur Disposition stellen müssen.

Ein kartellartiges und planwirtschaftliches Vorgehen zeichnet sich auf Seite drei des zwölfseitigen Kontrakts ab: Der Firma Swissterminal werden lediglich «Vorarbeiten», «Vernetzung zu Reedereien» und das Einbringen von «Know-how im Leercontainermanagement» zugestanden, während der private SBB-Partner Rhenus Contargo nebst vielen anderen Aufgaben operativ tätig sein kann. Zum Beispiel wird dieser Firma zugestanden, «alle für die Schweiz bestimmten Züge, wie auch die Züge aus dem süddeutschen Raum» abzuwickeln.

diskriminierungsfreiem Zugang sprach, bleibt sein Geheimnis. Indessen betonen auch die beiden Regierungsräte und obersten Hafeneigner Christoph Brutschin (SP) und Thomas Weber (SVP) faire Bedingungen: «Die Planungsgesellschaft ist offen für weitere Partner. Entscheidend ist dabei der sogenannte diskriminierungsfreie Zugang zum Terminal, gleiche Zugangsregeln für alle Marktteilnehmer», schreiben sie. Und verschleiern gleichzeitig die Dominanz der SBB im Geschäft, die 51 Prozent des Aktienkapitals hält. Gesprochen werden sollen also Bundesmillionen für Bundesbetriebe auf Kosten von Privatunternehmen wie Danser, Swissterminal und Ultra Brag, die auf der Strecke bleiben. (Basler Zeitung)

Erstellt: 02.09.2015, 07:10 Uhr