



Faktenblatt

09.07.2018

Mitfinanzierung der ersten Etappe des Gateway Basel Nord

Beschreibung des Projekts

Die erste Etappe des Gateways Basel Nord ("Baustufe 1.1+") umfasst den Neubau eines Terminals für den Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern zwischen Bahn- und Strassenverkehr ("kombinierter Verkehr") auf einem Perimeter von rund 110'000m². Die erste Etappe beinhaltet folgende Elemente:

- 6 Ladegleise mit einer kranbaren Nutzlänge für Züge bis zu 745 m Länge
- 3 Portalkräne über den 6 Ladegleisen
- 1 nicht kranbares Abstell-/Vorstellgleis
- Seitlich der Gleise mit den Kränen erreichbare Abstellflächen für Wechselbehälter, Sattelaufleger sowie für die Stapelung von bis zu 4 Containern
- 1 Gefahrgutlager für Gefahrgutcontainer
- Fahr- und Ladespuren sowie Parkflächen/Vorstaufflächen für LKW

Die Umschlaganlage ist beidseitig direkt am europäischen Schienengüterverkehrskorridor Rhein-Alpen, der Nord-Süd-Hauptachse der Eisenbahn, angebunden. Mit der Autobahn A2 steht ein leistungsfähiger Strassenanschluss zur Verfügung.

Die erste Etappe des Gateways Basel Nord schafft Umschlagskapazitäten von rund 240'000 TEU pro Jahr (TEU = Normbehälter von rund 6 Metern Länge). In den ersten 10 Betriebsjahren soll im Durchschnitt eine Umschlagsleistung von 188'000 TEU pro Jahr erzielt werden. Die Hälfte der Verkehre im Vor- und Nachlauf in der Schweiz sollen auf der Schiene erfolgen. Aufgrund der Kapazität und des grossen Nutzens für den schweizerischen Schienengüterverkehr wird der Gateway als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft.

Rechtsgrundlagen für Mitfinanzierung

Gemäss [Art. 8 des Gütertransportgesetzes](#) kann der Bund für Vorhaben von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung bis zu 80 Prozent der anrechenbaren Kosten finanzieren. Gemäss [Art. 8 Abs. 3 der Gütertransportverordnung](#) richtet sich die konkrete Beitragshöhe des Bundes nach der Wirkung des Vorhabens auf die Erreichung der verkehrs-, umwelt- und energiepolitischen Ziele des Bundes.

Das Projekt für die erste Bauetappe des Gateway Basel Nord erfüllt diese Kriterien fast vollumfänglich. Bei der Beurteilung der Subventionseffizienz (Verhältnis von anrechenbarer Transportmenge zu anrechenbaren Kosten) erzielt das Vorhaben nicht die Höchstbewertung. Bei der Gesamtbeurteilung erfolgt daher ein Abzug von 5 Prozentpunkten vom Höchstbetrag der Finanzhilfe. Der Beitragssatz wird folglich mit 75 Prozent der anrechenbaren Kosten festgelegt. In der Summe beläuft sich die Finanzhilfe somit auf insgesamt höchstens 82,9 Millionen Franken.

Derzeit sind die Voraussetzungen für die Zusicherung einer konkreten Finanzhilfe für die zweite Etappe (Baustufe 2.0) noch nicht gegeben. Die Projektierungsreife ist dafür noch nicht genügend und damit auch die Kostengenauigkeit. Aus diesem Grund hat das BAV mit einer Verfügung zwar die grundsätzliche Förderwürdigkeit der zweiten Etappe bescheinigt, jedoch noch keine konkrete Finanzierung zugesichert.

Der Entscheid zur Höhe der Mitfinanzierung des geplanten dritten Hafenbeckens, das von den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) projektiert wird und mit der Baustufe 2.2 des Gateway funktional zusammenhängt, wird in einem separaten Verfahren entschieden, sobald der Kanton seinen Finanzierungsbeitrag zugesichert hat. Hier hat der Bund die grundsätzliche Förderwürdigkeit bereits früher bekräftigt (vgl. Absichtserklärung des Bundes, der beiden Basel und der SRH vom 25. September 2017).

Diskriminierungsfreier Zugang

Für die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs gelten die Bestimmungen gemäss [Art. 6 der Gütertransportverordnung](#).

Spezifische Auflagen

Öffnung des Aktionariats

Aufgrund der Grösse, der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung und der hohen Relevanz der Anlage für eine effiziente Transportabwicklung des schweizerischen Import- und Exportverkehr wird die Gateway Basel Nord AG verpflichtet, ein breiteres Aktionariat anzustreben, insofern dies mit den Bestimmungen des Obligationenrechts und Kartellgesetzes vereinbar ist.

Trennung von Funktionen und des Daten- und Informationsmanagements:

Die Gateway Basel Nord AG (GBN) muss die erforderlichen Vorkehrungen treffen, damit ihren Eigentümergesellschaften (Contargo, Hupac und SBB Cargo) keine wettbewerbsrelevanten und nicht allgemein zugänglichen Informationen zukommen. Dies wird unter anderem mit Vorgaben zum Zugang zu Informatik-Systemen und -Zugriffen sichergestellt. Mit diesen Auflagen wird verhindert, dass sich die Eigentümergesellschaften oder ihre Tochterunternehmen ungerechtfertigte wirtschaftliche Vorteile verschaffen können (z. B. Informationen zu

kundenbezogenen Absatzzahlen, Preisen, Preiselementen, Margen und weiteren Konditionen).

Die GBN wird weiter verpflichtet, allen Kunden der Umschlagsanlage die erforderlichen Daten und Informatik-Schnittstellen, welche für eine effiziente Auftragsabwicklung erforderlich sind, in der notwendigen Qualität bereitzustellen.

Reserven zu Wiederbeschaffungszwecken:

Die GBN wird verpflichtet, angemessen für den Fortbestand der Umschlagsanlage Sorge zu tragen. Hierfür muss sie Reserven zu Wiederbeschaffungszwecken gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts bilden. Bis die Reserven vollständig geüfnet sind, sind die Möglichkeiten der Gewinnausschüttung beschränkt.

Das BAV überprüft die Einhaltung der Auflagen regelmässig und kann die Finanzhilfe zurückfordern, falls Auflagen nicht erfüllt werden.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch