

Seite 28friman
 Autor: Daniel Haller
 AZ Fricktal
 Region

Kein Bundesgeld für Basel Nord

Container-Grossterminal · Zürcher Hochschule meldet kartellrechtliche Bedenken an

Dem geplanten Grossterminalprojekt Gateway Basel Nord droht eine weitere Hürde: Ein gestern Abend in Bern vorgestelltes Gutachten spricht unter anderem davon, es sei «Resultat eines Marktmachtmissbrauchs». Entsprechend empfehlen die Autoren – darunter der ehemalige Vizedirektor der Eidgenössischen Wettbewerbskommission (Weko), Patrick Krauskopf – das Projekt einer «kartellrechtlichen Prüfung zu unterziehen». Die Weko solle unter anderem auf das Bundesamt für Verkehr (BAV) einwirken, mit dem Ziel einer «möglichst dem Wettbewerbsgedanken verpflichteten Weiterentwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz».

Beim Gateway Basel Nord geht es um einen Container-Umlade-Bahnhof auf der heutigen Brache zwischen der Autobahn und den Bahngleisen in Kleinhüningen. Eine erste Ausbaustufe für den Umschlag zwischen Lastwagen und Bahn soll bereits 2019 in Betrieb gehen. Bis 2022 soll die Anlage für den Umschlag von insgesamt 390000 Standardcontainern (TEU) erweitert werden. Dafür ist für das Umladen der Container vom Schiff auf Bahn und Lastwagen ein neues Hafenbecken geplant.

Grundidee des Projekts ist, den bisher dezentral erfolgenden Containerumschlag zu bündeln. Damit soll es attraktiver werden, die Container ab Basel vermehrt per Bahn in die Schweiz hinein weiter zu transportieren.

«Marktbeherrschende Stellung»

Diese angestrebte Umgestaltung des Marktes stösst im 110-Seiten umfassenden Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) auf erhebliche Skepsis.

· Träger des Projekts ist die Gateway Basel Nord AG. Gegründet wurde diese von SBB Cargo, der zur Rhenus-Gruppe gehörenden Contargo AG und Hupac. Dies klassieren die Gutachter als «meldepflichtiges Joint Venture mit kartellrechtlichen Bedenken».

· «Es bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo, Contargo und Hupac (...) eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen könnte», fassen die Gutachter zusammen. Diese «Wettbewerbsabrede dürfte im Lichte der neuesten bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels nachweisbarer Effizienzgewinne kaum zu rechtfertigen sein.» Mit anderen Worten: Das Gutachten, das auf einer Umfrage bei Unternehmen in der Gütertransportbranche beruht, bezweifelt, ob das Grossterminal so viel effizienter arbeiten werde, dass die Verlagerung auf die Bahn tatsächlich erfolgt.

· «Es liegen Hinweise vor, dass Gateway Basel Nord das Resultat eines missbräuchlichen Verdrängungswettbewerbs sein könnte», fassen die Gutachter unter dem Titel «Resultat eines Marktmachtmissbrauchs» zusammen. Es sei unter anderem «nicht ausgeschlossen, dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistungen selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte».

· Vor diesem Hintergrund äussern die Autoren der Studie «Wettbewerbspolitische Bedenken gegen Subventionen».

Partei-Gutachten der Gegner?

Der letztgenannte Punkt dürfte den hinter dem Gateway stehenden Investoren sauer aufstossen: Der Strassen-Schiene-Teil des Terminals könnte mit bis zu 80 Prozent, das neue Hafenbecken mit maximal 50 Prozent Bundes-Subventionen rechnen. Basel-Stadt soll sich zudem am Hafenbecken beteiligen. Ohne diese Zuschüsse wäre das Terminal kaum zu finanzieren.

Freuen dürfte dies hingegen die Inhaber des bisherigen Marktführers der dezentralen Terminal-Landschaft, der in Frenkendorf beheimateten Swissterminal AG. Deren CEO Roman Mayer hat Gateway Basel Nord mehrfach öffentlich kritisiert.

Gegenüber der bz erklärt Mayer, die ZAHW-Studie sei Swissterminal unbekannt. Dass es aber um den Schutz der Interessen eines Baselbieter Unternehmens geht, erschliesst sich nur schon aus dem Auftraggeber der Studie: Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland.

«Es bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo, Contargo und Hupac (...) eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen könnte.»

Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

Das geplante Terminal Gateway Basel Nord soll die Transportmittel Schiff, Bahn und Lastwagen verbinden und so die Containerströme bündeln. Visualisierung/zvg