

Seite bazab17
Meinungen und Profile.

Gateway Basel Nord: Ein Beispiel, wie es nicht laufen sollte

Staatsbetriebe ausser Rand und Band

Von Christoph Buser

«Ich mache ihm ein Angebot, das er nicht ablehnen kann.» Das raunte Don Corleone im Film «Der Pate» von Francis Ford Coppola jeweils mit seiner rauhen, leicht unterspannten Stimme, bevor er jemanden in die Zange nehmen liess – was in der Regel für den Betroffenen tödlich endete.

Ein Angebot in dieser Art hat das Frenkendörfer Traditionsunternehmen Swissterminal erhalten (einem Mitglied der Wirtschaftskammer Baselland) – nicht von Don Corleone, sondern von einem von staatlichen und staatsnahen Betrieben beherrschten Konsortium. Die Rede ist von Gateway Basel Nord (GBN). Unter diesem Namen will der Bundesbetrieb SBB Cargo zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen, welche sich im Besitz der Kantone Baselland und Basel-Stadt befinden, in Basel einen neuen Containerterminal inklusive neuem Hafenbecken erstellen. Der Deal, den GBN der Baselbieter Swissterminal angeboten hat: «Ihr könnt mit dabei sein, aber ihr müsst eure eigenen Terminals schliessen.»

GBN ist es ernst. So ernst, dass das Konsortium schon früh sämtliche Hebel in Bewegung gesetzt hat, um möglichst alle politisch relevanten Gruppen mit an Bord zu haben. Man lobbyierte via Bundesbern und instrumentalisierte bestimmte Wirtschaftskreise, die ihrerseits bei Economiesuisse Stimmung machten. Und man seifte die lokale Politik mit der Aussicht auf öffentliche Gelder aus Bern für die Region ein.

Das Hauptproblem aber sprach bisher kaum jemand an, nämlich, dass hier der Staat in einen seit Jahrzehnten funktionierenden Wettbewerb eingreift, die Marktkräfte ausser Kraft setzt und private Anbieter aggressiv verdrängt. Darauf weisen zwei von der Wirtschaftskammer Baselland bei der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Auftrag gegebene Studien hin. Der Studienleiter und ehemalige Vizedirektor der Wettbewerbskommission, Prof. Patrick Krauskopf, schreibt von «unzulässigen Wettbewerbsabreden» und «Marktmissbrauch».

In der Branche ist es schon lange ein offenes Geheimnis, dass die seit Jahren defizitäre SBB Cargo mit ausserordentlich harten Bandagen kämpft. Mit Dumpinglöhnen nimmt der Bundesbetrieb die privaten Anbieter in den Schwitzkasten. Kunden, die ihre Container mit SBB Cargo zu einem Containerterminal der SBB transportieren lassen, bezahlen bis zu 20 Prozent weniger als jene, die ihre Ware zu einem privaten Terminalbetreiber fahren lassen. Der Bundesbetrieb kann sich diese ruinöse Preispolitik leisten: Er ist subventioniert. Und wenn er Verluste einfährt, spielt es keine Rolle. Die Öffentlichkeit steht dafür gerade.

Die Öffentlichkeit zahlt am Ende auch dafür, wenn der Staatsbetrieb ein Projekt durchdrückt, das noch nicht einmal notwendig ist. Das gebetsmühlenartig ins Feld geführte Argument des so dringend notwendigen Kapazitätsausbaus zerfällt, wenn man sich vor Augen führt, dass im Rheinhafen im vergangenen Herbst nach dem Gleisunterbruch in Rastatt 50 Prozent mehr Waren umgeschlagen wurden als üblich –

ganz ohne neues Hafenbecken und überbeuerte staatliche Zusatzinvestitionen.

Die ZHAW-Studien blieben nicht unbemerkt. So reicht die Baselbieter Nationalrätin Sandra Sollberger in Bundesbern im Rahmen der soeben angelaufenen Session einen Vorstoss ein. Sie will wissen, ob sich die Landesregierung der Gefahr des Projekts GBN auf den freien Wettbewerb bewusst ist und hat Fragen im Zusammenhang mit der Vergabe von Subventionsgeldern.

Solche Fragen sind wichtig, denn selten häuften sich die negativen Schlagzeilen zu staatsnahen oder staatlichen Unternehmen wie Postauto, SRG, Swisscom oder eben auch SBB derart. Es scheint, als seien einige Staatsbetriebe ausser Rand und Band. Sie müssen gezähmt werden. Gefordert sind der Bund und die Wettbewerbskommission. Sonst gibt es für unsere KMU womöglich noch viele «Angebote, die sie nicht ablehnen können».

Christoph Buser ist FDP-Landrat und Direktor der Wirtschaftskammer Baselland.