

Seite bazab17
Basel.Stadt.Land.Region.

Wettbewerbskommission untersucht Grossterminalprojekt

Späte Meldung von Gateway Basel Nord bei Wettbewerbshütern – Sanktionsverfahren droht

Von Daniel Wahl

Basel. Die Nachricht, dass die Wettbewerbskommission (Weko) nun tatsächlich die kartellrechtliche Zulässigkeit der Gesellschaft Gateway Basel Nord AG überprüft und eine mögliche marktbeherrschende Stellung des Gebildes «SBB Cargo, Hupac AG und Contargo AG» untersucht, sorgt in der Transportbranche für Überraschung. «Also doch! Die Weko nimmt das Gutachten von Patrick Krauskopf, Professor an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ernst», kommentiert beispielsweise Roman Mayer, Geschäftsführer der Swissterminal AG. Das freue ihn.

Gateway Basel Nord AG soll in Basel mit Staatszuschüssen einen neuen Container-Umschlagplatz für Schiff, Camion und Bahn für rund 250 Millionen Franken erhalten. Nebst anderen Warentransporteuren sieht sich besonders das private Familienunternehmen Swissterminal AG wegen der hochsubventionierten Gateway-Gesellschaft im Container-Transportgeschäft bedroht und ausgebootet.

Bundesrat spielt Fall herunter

Während der Bundesrat noch im vergangenen Sommer auf eine parlamentarische Anfrage der Baselbieter Nationalrätin Sandra Sollberger (SVP) antwortete, er erkenne keine Marktverzerrung, klingt das heute bei der Wettbewerbskommission deutlich anders: «Wollen zwei Unternehmen zusammengehen, die je über 100 Millionen Franken Umsatz aufweisen und gemeinsam über 500 Millionen Franken generieren, untersteht es unserer Wettbewerbskontrolle», sagt Patrik Ducrey, Direktor des Weko-Sekretariats. Das ist bei SBB Cargo und Hupac AG sicher der Fall.

Ducrey bestätigt denn auch den Eingang einer Anmeldung des Gemeinschaftsunternehmens Gateway Basel Nord (GBN). Doch die Weko habe das Verfahren noch nicht aufnehmen können. Die Meldung sei nicht vollständig eingetroffen. GBN-Sprecherin Claudia Bracher sagt, das Gesuch sei vor «ein paar Monaten eingereicht worden», man befinde sich nun in einem Frage-Antwort-Prozess. Die späte Anmeldung, längst nach Einreichung von Gesuchen um Bundesfördergelder und weit nach Erstellung von Machbarkeitsstudien, wiederum zeigt, dass die GBN auf dem falschen Fuss erwischt wurde, als Patrick Krauskopf die Öffentlichkeit mit seinen gutachterlichen Erkenntnissen informierte und die künftigen Betreiber eines Grossterminals in Basel damit konfrontierte.

Patrick Krauskopf forderte die dringende kartellrechtliche Untersuchung des Millionengeschäfts. Hatte man eine Anmeldung schlicht vergessen? Oder waren sich die Leute hinter dem GBN, die behaupteten, allen Unternehmen stehe der Zugang zu GBN offen, ihrer Sache zu sicher? Eine Anfrage bei Verwaltungsratspräsident Martin Heller von SBB Cargo blieb unbeantwortet.

Sicher ist, dass die Planungsgesellschaft GBN längst gegründet ist und inzwischen auch operative Aufgaben aufgenommen hat. So sind Aufträge für den Bau von Reptilien-Steinburgen auf dem Areal der SBB erfolgt als Ausgleichsmassnahmen. Dies, obwohl die Weko für das Gebilde bis heute noch kein grünes Licht geben

kann. Gesetzlich ist es aber so, dass vor dem Weko-Verdikt eine Fusion nicht vollzogen werden darf.

«Unzulässige Wettbewerbsabrede»

Kenner des Kartellrechts deuten an, dass nun die Weko nebst ihrer Untersuchung der Fusion deswegen auch ein Sanktionsverfahren gegen den GBN eröffnen sollte.

Das geplante Grossterminalprojekt wird bei seiner Realisierung den internationalen Güterverkehr in die Schweiz und aus dem Land prägen und die Terminallandschaft nachhaltig verändern. Gutachter Krauskopf befragte im Frühling 2017 Unternehmen auf den Gütertransportmärkten und kam zu folgenden Schlüssen: Der Preiswettbewerb beim Güterumschlag im Bereich «maritimer Verkehr» im Raum Basel funktioniert zurzeit. Nach der Fusion wird aber die GBN die Marktführerschaft übernehmen und sogar eine marktbeherrschende Stellung auf vor- und nachgelagerten Märkten verstärken.

Ebenso ortet Krauskopf eine «unzulässige Wettbewerbsabrede» zwischen Contargo, SBB Cargo und Hupac. Sie würden gemeinsam umfangreiche neue Verladekapazitäten schaffen, für die sie mit einem gemeinsamen gemachten «Preis» und durch gemeinsame Infrastruktur weitere Marktparameter einheitlich definieren. «Die Wettbewerbsabrede dürfte im Lichte der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung mangels nachweisbarer Effizienzgewinne kaum zu rechtfertigen sein», schreibt er und verweist auf ein Bundesgerichtsurteil zur Elmex-Zahnpasta-Produzentin in Therwil.

Nur ein Verdrängungskampf

Es ist das, was Swissterminal-Chef Roman Mayer auch erkennt: Entgegen allen von der GBN gemachten Prognosen sei der Containermarkt nicht gewachsen. «Deshalb bedeutet der Ausbau der Infrastruktur nur einen Verdrängungskampf, der vom Steuerzahler finanziert wird – das Verdrängen eines Privaten durch einen subventionierten Staatsmonopolisten.»

Krauskopf wird noch deutlicher. Es lägen Hinweise vor, dass GBN das Resultat eines missbräuchlichen Verdrängungswettbewerbs sein könnte. «Es ist nicht ausgeschlossen, dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistungen selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte.» Die Gefahr bestehe, dass die SBB Cargo dadurch in ihrem Kerngeschäft, dem Gütertransport auf der Schiene, ihre marktbeherrschende Stellung verstärken und Markteintritte verhindern könnte.

Strenge Auflagen oder gar Verbot

Darum empfiehlt der Züricher Gutachter der Weko und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde, auf eine möglichst dem Wettbewerbsgedanken verpflichtete Weiterentwicklung der Terminallandschaft in der Schweiz einzuwirken. Das bedeutet nichts anderes als strenge Auflagen oder gegebenenfalls ein Verbot der Betreibergesellschaft GBN.

Wird GBN ihre Meldung vollständig eingereicht haben, wird die Weko das Verfahren eröffnen, wie Ducrey ausführt, und jedenfalls auch die betroffenen Konkurrenten befragen.