

Seite 15
 Autor: David Vonplon
 Schweiz

Wettbewerbshüter hebeln Wettbewerb aus

Gegner des neuen Basler Hafenterminals reichen beim Bundesrat eine Aufsichtsbeschwerde ein

David Vonplon

Es ist eines der grössten Infrastrukturprojekte der Schweiz. Bis 2022 wollen die Logistikfirmen SBB Cargo, Hupac und Contargo die Kapazitäten des Verlags von Containern in Basel verdoppeln. In einem ersten Schritt ist geplant, ein Grossterminal für Strassen- und Schienentransporte zu realisieren. Danach soll die Anlage durch ein neues Hafenbecken erweitert werden. Gut 250 Millionen Franken kostet das Vorhaben Gateway Basel Nord insgesamt. Vorgesehen ist, dass der Bund allein in der ersten Etappe 83 Millionen Franken dazu beisteuert – und später noch einmal 40 Millionen Franken.

Gegen das von staatsnahen Unternehmen dominierte Vorhaben wurden von Anfang an Bedenken laut. Gegner des Projekts befürchten, dass SBB Cargo zusammen mit den beiden anderen Anbietern nicht nur massive Überkapazitäten im Containerverlad schafft, sondern dass die Unternehmen mit dem geplanten Hafenterminal auch eine marktbeherrschende Stellung im Containerumschlag erhielten. Das führte dazu, dass heute erfolgreiche private Unternehmen aus dem Basler Rheinhafen verdrängt würden.

Kurioser Entscheid

Die Wettbewerbskommission (Weko) prüfte den Zusammenschluss der drei Unternehmen – und genehmigte ihn im Juni ohne jegliche Auflagen. Der Entscheid ist indes kurios: Die Wettbewerbshüter kamen selber zum Schluss, dass das geplante Hafenterminal den Wettbewerb beim Güterumschlag im Import- und Exportverkehr aushebelt. Weil der Zusammenschluss jedoch nach Ansicht der Behörde zu Effizienzvorteilen führt, erachtet sie ihn als gerechtfertigt. So führe Gateway Basel Nord zu substantiellen Kosten- und Zeiteinsparungen im kombinierten Verkehr.

Gegen diesen Entscheid formiert sich nun Widerstand. Man habe beim Bundesrat eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Weko eingereicht, sagt Roman Mayer, Verwaltungsratspräsident der Basler Firma Swissterminal, die in direkter Konkurrenz zu Gateway Basel Nord steht. Man verlange damit die Aufhebung des Weko-Entschids. Der Basler sieht sonst die Existenz der KMU gefährdet: «Kommt das Grossterminal, werden die bestehenden Marktstrukturen weggeschwemmt. Die privaten Unternehmen gehen unter. Und mit ihnen der Wettbewerb.»

Mayer wirft der Weko vor, sie habe ihren Entscheid ohne die nötigen sachlichen Grundlagen gefällt. «In den von der Weko durchgeführten Hearings mit Fachleuten und Mitbewerbern war die Frage der Effizienz nie ein Thema, ebenso wenig in den an die verschiedenen Akteure verschickten Fragebögen.» Auch bestätigte sich die von den Betreibern des Terminals übernommene Behauptung, das neue Terminal führe zu Kosteneinsparungen, in der Praxis nicht. Die Weko sieht den Effizienzvorteil des neuen Terminals darin, dass auch lange Güterzüge ungeteilt abgefertigt werden können. Laut Mayer sind kürzere Züge im Umschlag jedoch effizienter.

Fachleute teilen Mayers Kritik. Im vorliegenden Fall seien die Wettbewerbsbehörden von Effizienzgewinnen ausgegangen, ohne diese vertieft zu prüfen oder zu belegen, sagt Mark Schelker, Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Freiburg. Es sei äusserst kritisch, wenn staatliche und marktmächtige Unternehmen private Unternehmen in angrenzenden Märkten mit dem Segen der Weko verdrängen dürften. Der ehemalige Weko-Vizedirektor Patrick Krauskopf, der für die Wirtschaftskammer Baselland ein kritisches Gutachten zum Basler Grossprojekt erstellt hat, moniert, dass die Fusionskontrolle in der Schweiz zunehmend zu Makulatur werde.

KMU werden verdrängt

Offenbar führte der Entscheid auch innerhalb der Weko zu Dissonanzen. Darauf deutet jedenfalls hin, dass mit dem Gewerbeverbands-Vizedirektor Henrique Schneider ein aktives Weko-Mitglied die eigene Behörde in einem Artikel in der «Gewerbezeitung» kritisiert. Eigentlich sei das Gesetz dazu da, den Wettbewerb zu schützen, heisst es darin, doch «die Praxis der Weko stellt diese Ordnung auf den Kopf». So werde das Kartellgesetz immer mehr zum Instrument der Wettbewerbsbehörde, um gegen KMU vorzugehen. Gemäss anonymen Quellen hatte das Weko-Sekretariat ursprünglich ein Verbot des Zusammenschlusses gefordert – davon mangels Erfolgchancen in der Kommission jedoch abgesehen.

Weko-Präsident Andreas Heinemann will diese Darstellung weder bestätigen noch dementieren. Das Sekretariat lege jeweils eine vorläufige Beurteilung vor. Auf dieser Grundlage entwickelten sich dann die weitere Abklärung des Sachverhalts und die rechtliche Beurteilung, so der oberste Wettbewerbshüter.

2022 soll das über 250 Millionen Franken teure Containerterminal Gateway Basel Nord gebaut sein.PD