

# Wettbewerbshüter beseitigen Wettbewerb

Die Wettbewerbskommission bewilligt ein Mega-Verladeprojekt von SBB Cargo, obwohl es zu einer Monopolstellung führt. Fachleute können den Entscheid nicht verstehen: Die staatliche Bewilligungsbehörde bevorzuge staatsnahe Betriebe. *Von Philipp Gut*



«Schilbürgerstreich»: Verladeterminale Gateway Basel Nord (Visualisierung).

Die Wettbewerbskommission (Weko) beschreibt ihre Aufgaben auf ihrer Website in wünschenswerter Klarheit: Sie widme sich der «Bekämpfung von schädlichen Kartellen», ihr obliege die «Missbrauchsaufsicht über marktbeherrschende Unternehmen», die «Durchführung der Fusionskontrolle» und die «Verhinderung staatlicher Beschränkungen des Wettbewerbs». Auch über die Bedeutung ihrer Stellung lässt die Weko keine Zweifel offen: Der «Schutz des Wettbewerbs» sei schlicht «die wichtigste ordnungspolitische Aufgabe in einer Marktwirtschaft», schreibt sie.

Umso erstaunlicher ist der Entscheid der Wettbewerbshüter zum Megaprojekt Gateway Basel Nord (GBN). Dabei geht es um einen neuen Verladeterminale, den die SBB Cargo zusammen mit der mit ihr verhandelten Hupac und der deutschen Rethmann realisieren will. In einem weiteren Ausbausritt soll ein neues Hafenbecken gebaut werden. Die Gesamtkosten belaufen sich auf über eine Viertelmilliarde Franken. Die Hälfte davon steuert der Bund bei, und rund ein Viertel der Kanton Baselstadt. Die Weko gab dazu vor den Sommerferien grünes Licht, ohne irgendwelche Auflagen zu erlassen.

Nun kann man Weko-Verfügungen immer irgendwie kritisieren, speziell wenn man davon betroffen ist. Dieser Fall aber ist besonders. Die Weko räumt nämlich selbst ein, der «erste schweizerische Grossterminal mit Gateway-Funktion» vermöge «den wirksamen Wettbewerb beim Umschlag von Containern, Wechsel-

behältern und Sattelauffiegern im Import- und Exportverkehr zu beseitigen». Sie bewilligt also ein Vorhaben, das nach ihrer eigenen Einschätzung genau das bewirkt, was sie eigentlich verhindern müsste. Anders formuliert: Die Wettbewerbshüter eliminieren den Wettbewerb, den sie zu schützen vorgeben. Das hat es – so explizit – selten gegeben.

## Private in Existenz bedroht

Die Bewilligung für das Grossprojekt gefährdet die privaten Unternehmen, die in diesem Bereich tätig sind, in ihrer Existenz. Die bestehenden und bestens funktionierenden Marktstrukturen würden «weggeschwemmt», sagt Roman Mayer, Verwaltungsratspräsident und operativer Chef von Swissterminal. Das Familienunternehmen ist – noch – der Marktleader im Verlad maritimer Container in der Schweiz. Der Weko-Entscheid sei dramatisch für die Branche: «Die privaten Unternehmen gehen unter. Und mit ihnen der Wettbewerb.» Laut Mayer entsteht mit dem GBN ein Monopol. Alle Güter würden dann von SBB Cargo und den mit ihr verbundenen Unternehmen befördert. Zusätzlich würden sie erst noch von Bundessubventionen im dreistelligen Millionenbereich profitieren. «Das ist nicht in Ordnung. Wir verlangen gleich lange Spiesse für alle, nicht mehr und nicht weniger.»

Mayer kritisiert auch, dass der neue Terminal gar nicht nötig sei, denn die bestehenden Kapazitäten seien nicht ausgelastet. Heute würden

über die Basler Rheinhäfen rund 100 000 Container pro Jahr verladen. 90 Prozent davon werden über die Strasse weitertransportiert, 10 Prozent über die Schiene. Der neue Terminal hätte eine Kapazität von 400 000 Containern, also viermal mehr als heute. Die Promotoren geben davon aus, dass dereinst 50 Prozent der Güter über die Schiene transportiert würden. Das hiesse bei voller Auslastung aber auch, dass 200 000 Container per Lastwagen befördert würden. Zum Vergleich: Heute sind es 90 000. Mit dem Versprechen, die Hälfte der Güter durch die Bahn zu befördern, haben SBB Cargo und Partner die links-grünen Kreise auf ihre Seite gezogen. Der massive Mehrverkehr auf der Strasse blieb in den öffentlichen Diskussionen erstaunlicherweise unbeachtet, auch von der lokalen Bevölkerung. Für Swissterminal-Chef Mayer ist das Ganze deshalb ein «Schilbürgerstreich».

Mayer ist mit seiner Kritik nicht allein. Auch Hans-Peter Trachsler, Chef von DB Schenker Schweiz, erzählt, dass seine Firma im Verfahren Bedenken geäussert habe. Den Weko-Entscheid und dessen Begründung halte er für «fragwürdig».

Swissterminal hat am 16. August Aufsichtsbeschwerde beim Bundesrat eingereicht. Darin heisst es, die Weko habe «ohne vertiefte Sachverhaltsabklärung erstmals in ihrer Praxis eine Monopolbildung zugelassen, welche den Wettbewerb beseitigt». Die Weko ihrerseits begründet ihren überraschenden Beschluss damit, «dass sich dank GBN der Wettbewerb im Import- und Exportverkehr auf der Schiene zum Teil verbessert». Da die Bedeutung dieser Formulierung in der offiziellen Medienmitteilung etwas unklar bleibt, hat die *Weltwoche* bei Weko-Präsident Andreas Heinemann nachgefragt. Er verweist auf das Kartellgesetz, Art. 10, Absatz 2, Buchstabe b, demgemäss eine marktbeherrschende Stellung zulässig sei, wenn sie zu Verbesserungen auf anderen Märkten führe. Damit sei der sogenannte Hauptlauf zwischen Rotterdam und Basel gemeint, präzisiert Heinemann. Der Güterumschlag auf dieser Route solle «effizienter und schneller» werden. Letztlich reduziert sich dieses Argument auf den Umstand, dass der neue Terminal 750 Meter lange Züge abfertigen kann – es gehe also um Effizienzgewinne. Genau dies bleibt nach Ansicht von Experten und Betroffenen aber umstritten. Für die Terminalprofis Roman Mayer

und Hans-Peter Trachsler sind solch überlange Züge im Handling nämlich weniger effizient als kürzere.

Zusätzliche Brisanz erhält der Fall durch zwei kritische Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) im Auftrag der Wirtschaftskammer Baselland. Krauskopf ist Professor für Wettbewerbsrecht an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften – und ehemaliger Weko-Vize. In den Gutachten, die der *Weltwoche* vorliegen, kam er zum Schluss, dass erstens eine Meldepflicht für die Fusion des neuen Unternehmens um SBB Cargo bestand, zweitens eine marktbeherrschende Stellung entsteht und drittens der Wettbewerb beseitigt wird. Die Gutachten haben offenbar einiges bewegt – denn SBB Cargo & Co. hielten es zuerst nicht für nötig, den geplanten Zusammenschluss zu melden. Auch in den anderen beiden Punkten folgte die Weko weitgehend der Argumentation des Gutachtens – umso erstaunlicher sei dann aber der gegenteilige Entscheid am Schluss des Verfahrens, so Kraus-



Andreas Heinemann.

kopf. Er habe zwar die Existenz möglicher Rechtfertigungsgründe nicht überprüfen können. Aufgrund der Pressemitteilung der Weko sei die Bewilligung aber nicht ohne weiteres nachvollziehbar: «Wenn der einzige Rechtfertigungsgrund 750 Meter lange Züge sind, dann steht das Ganze auf sehr, sehr schwachen Beinen», sagt der Wettbewerbsjurist.

Ähnlich beurteilt es Professor Mark Schelker von der Universität Freiburg. «Aus ordnungs-



Roman Mayer.

politischer Sicht ist der Entscheid der Weko problematisch. Er nimmt die Beseitigung wirksamen Wettbewerbs im für den Fall relevanten Terminalmarkt explizit in Kauf», meint er. Es sei «äusserst kritisch zu sehen, wenn staatliche und m a r k t m ä c h t i g e Unternehmen private Unternehmen in angrenzenden wettbewerblichen Märkten mit dem Segen der Weko verdrängen dürfen». Tatsächlich lässt der Weko-Entscheid Raum für einen bösen Verdacht: Hat etwa die staatliche Behörde Weko die staatsnahen Betriebe SBB Cargo und Hupac gezielt bevorteilt? Der konkrete Verfahrensablauf

schwächt diese Vermutung jedenfalls nicht. Die Weko teilte ja die Bedenken der Kritiker, sonst hätte sie gar keine vertieften Abklärungen vorgenommen und die Untersuchung nach der sogenannten vorläufigen Beurteilung eingestellt. Dass sie dies nicht tat, und dass sie bis am Schluss daran festhielt, der Wettbewerb werde durch die angestrebte Fusion beseitigt, könnte ein Hinweis darauf sein, dass der (negative) Entscheid in letzter Minute umgestossen wurde.

### Selektive Blindheit

*Weltwoche*-Recherchen im Innern der Weko bestätigen diesen Eindruck: Das Weko-Sekretariat sagte zuerst nein zur Megafusion. Am Schluss aber änderte es seine Meinung und war nun plötzlich dafür. Die stimmberechtigte Kommission sagte dann deutlich ja. Dass das Sekretariat seine Empfehlung um 180 Grad korrigiere, sei absolut ungewöhnlich, sagen Kenner. Manche vermuten sogar eine politische Intervention aus dem zuständigen Departement von Simonetta Sommaruga (SP). Beweisen lässt sich das nicht. Tatsache sei aber, dass die Weko sich praktisch immer auf die Seite des Staates schlage. Prominentes Beispiel ist etwa das Vermarktungsunternehmen Admeira, das neben Ringier aus der SRG und der Swisscom besteht. Im jüngsten Fall profitieren die halbstaatlichen Riesen SBB Cargo und Hupac von der selektiven Blindheit der Wettbewerbshüter. ○

Friedrich Oelenhainz, Detail aus «Porträt des späteren Fürsten Johann I. von Liechtenstein», 1776  
© LIECHTENSTEIN. The Princely Collections, Vaduz-Vienna

VALUES WORTH SHARING

«Meine Bank legt Wert auf Werte.»

Peter Bollmann, LGT Kunde seit 2009



Private  
Banking

lgt.ch/values