

Der Wettbewerb im KV Import-Export funktioniert, denn Schiene und Strasse sind Substitute. Gateway Basel Nord (GBN) erreicht durch Bündelung erhebliche Effizienzgewinne, die der ganzen Wirtschaft sowie den Konsumentinnen und Konsumenten zugute kommen.

Die Eidg. Wettbewerbskommission (WEKO) hat im Rahmen des Fusionskontrollverfahrens (siehe Kasten) den Zusammenschluss der drei Gesellschafter HUPAC, Contargo sowie SBB Cargo zur Gateway Basel Nord AG geprüft und ihn im Mai 2019 ohne Bedingungen und Auflagen zugelassen. Das ausschlaggebende Momentum für die Genehmigung waren die mit dem Terminal erzielbaren Effizienzvorteile für den Transport der Container, welche der gesamten Branche zugute kommen. Kritisch sah die WEKO die vermeintlich zukünftig starke Marktstellung des Terminals.

GBN steigert Effizienz und senkt Kosten für die Wirtschaft

Wird GBN aufgrund seiner Mengen den Markt beherrschen und Preise erhöhen können? Das Gegenteil ist der Fall. Gateway Basel Nord wird im Wettbewerb mit grossen ausländischen Terminals stehen, die zu 100 Prozent subventioniert sind und deren Preisniveau tiefer ist als in der Schweiz. Zudem steht GBN sehr starken Kunden gegenüber: den grossen internationalen Speditions- und Logistikunternehmen, die wissen wie man gute Preise verhandelt. Das Gateway wird deshalb immer marktgerechte Umschlagspreise anbieten, von denen alle Kunden profitieren können. Denn GBN ist von Gesetzes wegen verpflichtet, die Preise transparent und ohne jede Diskriminierung zu gestalten. Aufgrund der Effizienzgewinne im vor- und nachgelagerten Transport profitieren Spediteure und Verlagerer von Kosteneinsparungen im Vergleich zu heute.

Das Fusionskontrollverfahren

Wettbewerbsbehörden nehmen die hoheitliche Aufgabe wahr, den Wettbewerb zu schützen. Über einen funktionierenden Wettbewerb soll insbesondere sichergestellt werden, dass Kunden nicht zu hohe Preise bezahlen, die aufgrund der Marktmacht eines Anbieters durchgesetzt werden können. Planen zwei oder mehr Unternehmen einen Zusammenschluss, führt die WEKO beim Vorliegen bestimmter Kriterien standardmässig eine exakte Überprüfung des Vorhabens durch. Bei GBN waren diese Kriterien erfüllt. Dementsprechend wurde der Zusammenschluss der WEKO gemeldet und durchlief das übliche Fusionskontrollverfahren. In diesem Verfahren hat die WEKO die Auswirkungen auf den Wettbewerb mit einer vertieften Prüfung untersucht und ist zu dem Schluss gekommen, dass der Zusammenschluss ohne Bedingungen und Auflagen zugelassen werden kann.

Funktionierender Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse und Effizienzsteigerung

Für die Versorgung der Schweiz mit Konsum- und Industriegütern und für den Export im Überseeverkehr werden die Transportketten laufend von den Spediteuren überprüft und neu ausgerichtet. Dabei können ganz unterschiedliche Kombinationen der Verkehrsträger Schiene, Schiff und Strasse zum Einsatz kommen, wie Abbildung 1 veranschaulicht. Erfolgt ein Umschlag z.B. von Bahn auf LKW, kann das im Raum Basel, aber genauso gut deutlich weiter nördlich oder südlich erfolgen. Die Kunden sind nicht auf GBN angewiesen.



Abb. 1: Alternative Transportwege Zürich – Nordamerika
— Strasse - - - - - Schiff ······ Schiene

Mit GBN können bis zu 750m lange Züge direkt und ohne kostspielige Rangiermanöver umgeladen werden. Dies senkt Kosten, erhöht die Effizienz und fördert die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Deshalb unterstützt das Bundesamt für Verkehr die Erstellung dieser ersten und einmaligen Terminalinfrastruktur in der Schweiz und führt sie im Güterverkehrskonzept des Bundesrates als Anlage von nationaler Bedeutung auf. GBN wird der Branche diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen, damit alle Kunden von Effizienzvorteilen profitieren können. Dies ist eine Auflage des Bundesamtes für Verkehr.