

VORSTOSS IN BUNDESBERN

Bundesrat soll Stellung nehmen

Lange wurde Gateway Basel Nord (GBN) in der Öffentlichkeit kaum hinterfragt. Doch nach und nach zeigt sich, wie fragwürdig das Projekt aus wettbewerbsrechtlicher Sicht ist, und in welchem Ausmass eine ganze Branche umgepflügt und de facto in die Hände von staatlichen beziehungsweise stark subventionierten Unternehmen übergehen soll.

Diese Entwicklung beobachtet **Sandra Sollberger** mit Sorge. Darum wird die Baselbieter Nationalrätin in der am Montag beginnenden Frühlings-session mit einem parlamentarischen Vorstoss den Bundesrat in die Pflicht nehmen.

Unter anderem will sie wissen, ob sich die Landesregierung der Gefahr des Projekts GBN auf den funktionierenden Wettbewerb beim Terminalverlad bewusst ist und wie bei der Vergabe von Subventionsgeldern sichergestellt wird, dass die Subventionen den Markt nicht ohne gesetzliche Grundlage beseitigen oder zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Keine Subvention ohne WEKO-Prüfung

Im Weiteren will Sollberger sichergestellt wissen, dass der Bund eine kartellrechtliche Prüfung des Projekts GBN durch die Wettbewerbskommission abwartet, bevor entsprechende Subventionsentscheide gefällt werden. Ein weiterer kritischer Punkt ist für die Baselbieter Malermeisterin die Frage nach einem diskriminierungsfreien Zugang für alle Marktteilnehmer. Ausserdem schaffe die vertikale Integration des Projekts GBN in die Konzerne SBB, Rhenus Alpina und Hupac Anreize, die Konkurrenten der Aktionärs-gesellschaften der GBN zu benachteiligen. «Müsste GBN nicht durch einen unabhängigen Dritten betrieben werden?», will Sandra Sollberger vom Bund wissen. Offene Fragen bestünden auch in Bezug auf die Vereinbarkeit von GBN mit dem Landverkehrsabkommen EU-Schweiz.

Daniel Schindler

SANDRA SOLLBERGER – Die Baselbieter Nationalrätin engagiert sich für fairen Wettbewerb.

«WEKO und Bund sind gefordert»

Standpunkt: *Frau Nationalrätin Sollberger, weshalb reichen Sie in der kommenden Session in Bundesbern parlamentarische Vorstösse zum Projekt GBN ein?*

■ **Sandra Sollberger:** Als KMU-Unternehmerin mit einem eigenen Betrieb weiss ich, wie wichtig gleichlange Spiesse für alle sind. Nachdem ich verschiedentlich im Standpunkt der Wirtschaft und in letzter Zeit auch in anderen Zeitungen über die Studien gelesen habe, welche die Wirtschaftskammer Baselland bei der ZHAW in Auftrag gegeben hat, habe ich mich in die Materie vertieft. Ich staunte nicht schlecht, was die entsprechenden Gutachten sehr direkt bemängeln.

Weshalb, zu welchem Schluss sind Sie bei der Lektüre der ZHAW-Studien gekommen?

■ Ich kam zum Schluss, dass das Projekt Gateway Basel Nord höchst fragwürdig ist. Es darf doch nicht sein, dass ein Bundesbetrieb wie die SBB Cargo aggressiv in einen bestehenden Markt eindringt und dort ein traditionelles Familienunternehmen, wie es die Swissterminal aus Frenkendorf ist, einfach aus dem Wettbewerb drängt.

Welche Schritte sind nun aus Ihrer Sicht notwendig?

■ Die Studien der ZHAW werfen wichtige Fragen auf. Diese gilt es zu beantworten. Und zwar bevor wertvolle bestehende Containerterminal-

infrastruktur vernichtet wird und ein Bundesbetrieb den privaten KMU die Luft abwürgt.

Was unternehmen Sie in der Sache konkret?

■ Einerseits werde ich in Bundesbern die entsprechenden Fragen deponieren. Ich will wissen, ob sich die Landesregierung der Problematik bewusst ist und was sie zu Unternehmen gedenkt. Ich bin gespannt, was die zuständige Bundesrätin Doris Leuthard dazu zu sagen hat. Dann habe ich mich auch mit Roman Mayer, dem CEO und Verwaltungs-ratspräsidenten der Swissterminal, in Verbindung gesetzt.

«DIE STUDIEN DER ZHAW WERFEN WICHTIGE FRAGEN AUF. DIESE GILT ES ZU BEANTWORTEN.»

Ziel war es, von einem betroffenen KMU-Unternehmer aus erster Hand zu erfahren, wo der Schuh aufgrund des Projekts GBN drückt. Gemeinsam haben wir kürzlich einen Brief aufgesetzt, den wir der Wettbewerbskommission zukommen liessen.

Was ist der Inhalt des Briefs an die WEKO?

■ Der Brief, der direkt an Andreas Heinemann, den Präsidenten der Wettbewerbskommission gerichtet



Nationalrätin Sandra Sollberger. FOTO ZVG

ist, zeigt auf, dass die Realisierung des von der SBB und vom Bundesamt für Verkehr angestrebten Grossprojekts die heute erfolgreichen privaten Unternehmen in ihrer Existenz bedroht und Hunderte von Arbeitsplätzen gefährdet. Es wird darüber hinaus dargelegt, dass die bestehenden und wesentlich von Privaten getragenen Strukturen durchaus über das Potenzial und die Möglichkeiten verfügen, um die sich abzeichnenden künftigen Marktentwicklungen vollumfänglich aufzunehmen. Und wir sprechen uns gegen die Zerstörung eines solch gut funktionierenden Markts aus, weil dies auch nicht im Interesse der Kundschaft sein kann, die ebenfalls direkt unter der sich abzeichnenden Monopolisierung des Marktes leiden würde. Schliesslich weisen wir darauf hin,

dass wir mit dem Begehren an Frau Bundesrätin Leuthard und die Mitglieder der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen gelangt sind.

«VON DER LANDESREGIERUNG ERWARTET ICH, DASS SIE SICH UNMISSEVERSTÄNDLICH ZUM FREIEN WETTBEWERB BEKENNT.»

Was erwarten Sie nun?

■ Meines Erachtens steht jetzt ausser Diskussion: Die Wettbewerbskommission und der Bund sind gefordert. Von der Landesregierung erwarte ich, dass sie sich unmissverständlich zum freien Wettbewerb bekennt und sich klar dagegen ausspricht, dass staatlich subventionierte Betriebe wie SBB Cargo ganze Branchen zerstören. Und von der Weko erwarte ich, dass sie das Projekt unter die Lupe nimmt. Professor Krauskopf, der Studienleiter und ehemalige WEKO-Vizedirektor ist ja in seiner Analyse unzweideutig: Wie er schreibt, bestehen Hinweise, dass das Zusammenwirken der Konkurrenten SBB Cargo AG, Contargo AG und Hupac SA in der Gateway Basel Nord kartellrechtlich grösste Bedenken weckt. Da darf die WEKO nicht tatenlos zusehen.

Interview: Daniel Schindler