

Ruf nach Wettbewerbskommission

Neue Studie warnt vor unfairen Bedingungen beim geplanten Containerterminal Basel Nord

Von Christian Egli

Basel. Die Kritiker des geplanten Hafenprojekts Basel Nord ziehen einen nächsten Pfeil aus dem Köcher und präsentieren ein Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Die am Dienstag vorgestellte Studie kommt zum Schluss, dass das Containerterminal Gateway Basel Nord (GBN) aus kartellrechtlicher und wettbewerbspolitischer Sicht problematisch sei.

Zur Erinnerung: «Gateway Basel Nord» ist ein Container-Umschlagprojekt in Kleinhüningen, das den Güterumschlag von Strasse-Schiene-Wasser (trimodal) sicherstellen soll. Für die Realisierung schlossen sich 2015 die drei Logistik- und Transportunternehmen Rhenus/Contargo, Hupac und SBB Cargo zusammen und gründeten die Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG. Die Unternehmen beabsichtigen als ersten Schritt eine bimodale Umschlaganlage (Strasse-Schiene) auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der SBB. Anschliessend soll die Anlage mit dem Bau des neuen Hafenbeckens (Hafenbecken III) zur trimodalen Umschlaganlage (Strasse-Schiene-Wasser) ausgebaut werden. Die Inbetriebnahme des trimodalen Güterumschlagprojektes ist auf 2022 terminiert; die Investitionskosten betragen 230 Millionen Franken. Darüber sind Swissterminal, Ultra-Brag und Danser nicht glücklich. In Konkurrenz zum GBN hatten diese drei Firmen Pläne für eine eigene Anlage auf der deutschen Seite in Weil am Rhein vorgestellt.

Auftrieb für die Gegner

Zurück zur Studie: In Auftrag gegeben hatte die ZHAW-Studie die Wirtschaftskammer Baselland. Präsident Andreas Schneider beklagte am Dienstag an einem Anlass in Bern, dass die Meinungen zum Hafenprojekt in Basel bereits gemacht seien. Viele Akteure, darunter die Handelskammer beider Basel wie auch die beiden zuständigen Regierungsräte in Baselland und Basel-Stadt, stünden dem Projekt ebenfalls «extrem unkritisch» gegenüber. «Die Wirtschaftskammer wollte zur Versachlichung der Diskussion aus einer neutralen Sicht eine fundierte, wissenschaftliche Grundlage zum Projekt GBN erhalten», ergänzte Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, in einer Mitteilung.

Tatsache ist auch, dass die Resultate und Empfehlungen der ZHAW-Studie ganz im Sinne der eingangs erwähnten Gegner von Basel Nord ausgefallen sind. Die Autoren warnen vor einem



Umstrittene Fracht. Die Studie warnt vor der trimodalen Umschlaganlage auf Strasse, Schiene und Wasser. Foto Jérôme Depierre

missbräuchlichen Verdrängungswettbewerb, in dem private Firmen gegenüber dem Zusammenschluss dreier Konkurrenten unter der Führung von SBB Cargo das Nachsehen haben werden: ein Quasi-Monopol und langfristig negative Wohlfahrtseffekte drohten. Die ZHAW empfiehlt den beteiligten Unternehmen deshalb, das Hafenprojekt einer kartellrechtlichen Prüfung zu unterziehen. Darüber hinaus wird die Eidgenössische Wettbewerbskommission eingeladen, mit Empfehlungen an das Bundesamt für Verkehr auf eine Weiterentwicklung der Schweizer Terminallandschaft einzuwirken, die dem Wettbewerbsgedanken verpflichtet sei.

Im Zentrum der Kritik steht die Federführerin SBB Cargo. Die hundertprozentige Tochtergesellschaft der SBB, deren alleiniger Aktionär der Bund ist, hält 51 Prozent des GBN-Aktienkapitals und ist ausserdem an Mit-Investor Hupac beteiligt. Gemäss der Studie könne nicht ausgeschlossen werden,

dass SBB Cargo als Nachfragerin der Terminalleistungen selbst die Kontrolle über den Markt für Containerumschlag erlangen könnte. Auch bestünde die Gefahr, dass das Unternehmen dadurch in ihrem Kerngeschäft, dem Güterverkehr auf der Schiene, seine Vormachtstellung ausbaue und Markteintritte verhindere.

Subventionen infrage gestellt

Die GBN AG hat im November 2015 ein Fördergesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht und hofft, in Bälde Subventionen für den Bau des Terminals zu erhalten. Für die ZHAW-Studienverfasser ist hingegen nicht verständlich, weshalb bei so deutlichen Effizienzvorteilen und der möglichen marktbeherrschenden Stellung staatliche Subventionen notwendig seien. Fraglich sei überdies, ob die beantragte Subventionierung durch den Bund mit Regulierungen wie etwa dem Gütertransportgesetz und dem Landverkehrs-

abkommen Schweiz-EU vereinbar sei. Vor einer Woche zeigte sich Hupac-Chef Hans-Jörg Bertschi bezüglich Basel Nord äusserst positiv: «Alles läuft nach Plan.» Seit gestern liegt die Studie auch den im GBN vereinten Firmen vor, wie Hupac auf Anfrage bestätigte. Sie seien weiterhin guten Mutes. Die kartellrechtliche Prüfung durch die Weko für die Betreibergesellschaft des GBN sei eine Selbstverständlichkeit und im Prozess der Gesellschaftsgründung explizit vorgesehen. Die entsprechenden Themen seien in laufender Abklärung.

Für die seit 2015 bestehende Planungsgesellschaft lag gemäss Hupac-Mediensprecherin keine Meldepflicht vor. Für Christoph Buser hingegen ist klar, dass die Wirtschaftskammer aufgrund der Empfehlungen in der Studie diese der Weko zur Verfügung stellen werde. Wie die entsprechenden Forderungen an die Weko konkret aussähen, werde sich in den kommenden Tagen zeigen, so Buser.

Digitalisierung kein Job-Killer

Studie widerlegt Vorurteile

Zürich. Die Digitalisierung hat in der Schweizer Wirtschaft im Zeitraum von 2013 bis 2015 kaum zu Veränderungen beim Personalbestand geführt. Der zunehmende Einsatz von Computertechnologie hat jedoch die Anforderungen an das Personal erhöht. In einer repräsentativen Umfrage der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF) gaben 76 Prozent der Unternehmen an, dass sich aufgrund der Digitalisierung der Personalbestand von 2013 bis 2015 nicht verändert habe. Beim Rest halten sich mit 12 respektive 11 Prozent die Anteile der Unternehmen mit einer Ab- respektive Zunahme die Waage.

Verändert haben sich jedoch in dieser kurzen Zeitspanne die Anforderungen an das Personal. Die Firmen stellen gemäss der gestern veröffentlichten Studie vermehrt Absolventen von Fachhochschulen und Fachschulen sowie Personen mit abgeschlossener Lehre an. Stellen für An- und Ungelernte dagegen haben die Unternehmen reduziert. Diese Entwicklung seien vor allem bei Grossunternehmen zu beobachten, heisst es. Kleinere Unternehmen dagegen stellen vermehrt Personen mit abgeschlossener Berufsausbildung an.

Steigerung der Effizienz

Bei der Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit gaben 35 Prozent der Unternehmen an, dass sich diese mit der Digitalisierung verbessert habe. Insbesondere mittlere und grosse Unternehmen und Firmen im Bereich der modernen Dienstleistungen sehen ihre Marktposition durch die Digitalisierung verbessert.

Die meisten Firmen setzen die Digitalisierung zur Steigerung der Effizienz bei der Produktion ein. Aber auch zur Verbesserung des Kundenkontakts und bei der Beschaffung werden häufig die neuen Technologien eingesetzt, wobei auch hier vor allem Grossunternehmen auf die Digitalisierung setzen.

Die KOF hat für diese Studie im Herbst 2016 insgesamt 1180 Unternehmen in der Schweiz befragt. Die Firmen stammten dabei aus der Industrie, der Bauwirtschaft sowie dem Dienstleistungssektor und beschäftigten mehr als 20 Personen. SDA

Reduzierter Bestand

SNB mit weniger Devisen

Zürich. Die Schweizerische Nationalbank hat vermutlich im Mai weniger am Devisenmarkt interveniert als in den Vormonaten. Die Devisenreserven der Schweizerischen Nationalbank haben jedenfalls im vergangenen Monat abgenommen. Bei der Schweizerischen Nationalbank (SNB) hat sich im Mai der Geldbestand in Fremdwährungen reduziert. Nach 696,6 Milliarden Franken im April weist die SNB per Ende Mai noch Devisenreserven im Umfang von 693,7 Milliarden Franken aus, wie die Nationalbank mitteilt.

Ob und in welchem Ausmass die SNB aktiv ihren Devisenbestand verändert hat, ist wegen der Veränderungen der Devisenkurse aus den Zahlen nicht genau herauszulesen. Die für die SNB wichtigste Währung, der Euro, hat jedoch in diesem Zeitraum leicht an Wert zugelegt. Der US-Dollar dagegen hat sich abgeschwächt.

Veränderung der Sichtguthaben

Insgesamt ist die Reduktion des Devisenbestandes um 2,9 Milliarden Franken ein Hinweis darauf, dass die SNB im Vergleich zu den Vormonaten ihre Interventionen am Devisenmarkt reduziert hat. In den Monaten Februar, März und April stieg der Devisenbestand der SNB noch um 24,15 respektive zwölf Milliarden Franken an.

Ebenfalls ein Hinweis auf reduzierte Interventionen der SNB ist die Veränderung der Sichtguthaben der Geschäftsbanken. Diese sind im Mai um rund 4,5 Milliarden Franken angestiegen. In den Monaten zuvor fiel dieses Wachstum doppelt so hoch aus. SDA

UBS baut in den Niederlanden ab

Vermögensverwaltung verkauft

Zürich. Die Grossbank UBS verkauft ihr Vermögensverwaltungsgeschäft in den Niederlanden an die niederländische Bank Van Lanschot Kempen. Der Richtpreis beträgt 28 Millionen Euro, wie einer gemeinsamen Mitteilung der UBS und der niederländischen Bank zu entnehmen ist. Der endgültige Verkaufspreis hängt davon ab, wie viele Vermögen tatsächlich von der UBS zur neuen Eigentümerin wechseln. Die Transaktion soll im dritten Quartal 2017 abgeschlossen werden. Die Käuferin übernimmt verwaltete Vermögen von 2,6 Milliarden Euro.

Allen 37 UBS-Beschäftigten stehe die Möglichkeit offen, zur Bank Van Lanschot Kempen zu wechseln, hiess es. Die UBS konzentrierte sich bei der Vor-Ort-Betreuung in der Vermögensverwaltung auf grössere Märkte. In kleineren Märkten, wie den Niederlanden, ziehe sich die Grossbank daher Onshore zurück, so der Sprecher weiter. Mit dem Verkauf verabschiedet sich die Bank aber nicht komplett aus dem niederländischen Markt: Die dortigen Kunden werden künftig grenzüberschreitend aus Luxemburg und der Schweiz heraus bedient. SDA

Stadler Rail stärker als der Franken

Währungsschock überwunden, Zahl der Bestellungen auf Rekordhöhe

St. Gallen. Der Thurgauer Hersteller von Schienenfahrzeugen, Stadler Rail, hat die Folgen des Frankenschocks überwunden: 2016 wurde ein Bestellvolumen von 4,9 Milliarden Franken erreicht. 2015 waren es noch 2,1 Milliarden gewesen. Das Unternehmen geht in den nächsten Jahren von steigenden Umsätzen aus. In den letzten Monaten hatte Stadler Rail regelmässig Abschlüsse von neuen Aufträgen gemeldet: Aus dem norwegischen Bergen, aus Limburg in Deutschland, aus St. Petersburg oder Glasgow, aus den USA, aber auch von der Jungfraubahn, den Appenzeller Bahnen oder der Südostbahn (SOB).

Unter dem Strich summierten sich die Bestellungen 2016 zu einem Rekordergebnis von 4,9 Milliarden Franken. Dazu kommen weitere Aufträge, bei denen das Unternehmen zwar den Zuschlag bereits erhalten hat, die aber noch nicht rechtsgültig sind.

Der Unterschied zum Ergebnis für 2015 mit einem Auftragsvolumen von 2,1 Mrd. Franken fällt damit markant aus. Damals wurde das zwischenzeitliche Tief mit den Folgen des Frankenschocks begründet. Man leide zwar weiterhin unter den Nachteilen der hoch

bewerteten Währung, stellte Konzernchef Peter Spuhler an der Jahresmedienkonferenz fest. Das Unternehmen habe aber inzwischen reagiert und vermehrt auf High-End-Produkte gesetzt, für die es in Billiglohnländern weniger Konkurrenz gebe. Zudem wurde bei allen Fahrzeugfamilien ein «Kosten-Redesign» vorgenommen.

Kompromiss um Standorte

Die Firma ist in Familienbesitz und veröffentlicht nur einige wenige Zahlen. Neben dem Auftragsvolumen ist dies jeweils der Gesamtumsatz – 2,1 Milliarden Franken – sowie die Anzahl der Beschäftigten. Sie liegt aktuell bei 7300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Davon sind rund 3000 in der Schweiz angestellt. Das Hoch im Bestellungseingang setzte sich in den ersten Monaten von 2017 fort – und wird sich in den nächsten Jahren auf die Umsätze auswirken. Es sei von eher steigenden Zahlen auszugehen, kündigte Spuhler an. «Wir sind aber nicht umsatzgetrieben, sondern wollen die besten Fahrzeuge bauen und damit Geld verdienen», so der Konzernchef.

In den letzten zwölf Monaten ist das Unternehmen weiter gewachsen. Zwei

neue Gesellschaften sind dazugekommen: Stadler Chemnitz erbringt Engineering-Leistungen unter anderem in den Sparten Konstruktion, Elektrik oder Pneumatik. Im Joint Venture Solaris Tram in Polen werden Wagenkästen gefertigt und lackiert.

Während Spuhler daran glaubt, nun den Einstieg in den Markt für Strassenbahnen in Russland geschafft zu haben und auch in die USA Züge liefern wird, gibt es andere Märkte, in denen das Unternehmen chancenlos bleibt: «In China von Europa aus eine Ausschreibung zu gewinnen, kann man vergessen.» Das Unternehmen plant allerdings nicht nur Montagewerke in den USA oder einen Servicebetrieb in Grossbritannien – auch in der Schweiz wird ausgebaut. Stadler Rail hat angekündigt, die Betriebe am Standort Altenrhein in einen Neubau in St. Margrethen verlegen zu wollen. Nun zeichnet sich dort ein Kompromiss ab: «Wir werden nicht mit Pauken und Trompeten ausziehen», kündigte Spuhler an. Einige Unternehmensteile könnten danach in Altenrhein bleiben. In St. Margrethen soll hingegen eine moderne Fabrik erstellt werden, von der sich das Unternehmen «Effizienzgewinne» erhofft. SDA