

WEKO Zusammenschlussvorhaben SBB / Hupac / Rethmann / GBN vom 27. Mai 2019

WEKO, 2019-05-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/weko_Zusammenschlussvorhaben_SBB___Hupac___Rethmann___GBN

FR: WEKO Zusammenschlussvorhaben SBB / Hupac / Rethmann / GBN du 27 mai 2019

IT: WEKO Zusammenschlussvorhaben SBB / Hupac / Rethmann / GBN del 27 maggio 2019

Erwägungen

E. 1

Am 14. Januar 2019 ist beim Sekretariat der Wettbewerbskommission (nachfolgend: Sekretariat) die vollständige Meldung über ein Zusammenschlussvorhaben (nachfolgend: Meldung) eingegangen. Danach beabsichtigen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (nachfolgend: SBB), Hupac SA (nachfolgend: Hupac) sowie Rethmann SE & Co. KG (nachfolgend: Rethmann), direkt oder indirekt die gemeinsame Kontrolle über die Gateway Basel Nord AG (nachfolgend: GBN) zu erlangen.

E. 2

Die drei Parteien beabsichtigen, gemeinsam eine Umschlagsanlage (Terminal) für den kombinierten Verkehr (nachfolgend: KV) im Raum Basel Nord zu realisieren und zu betreiben.

A.1 Beteiligte Unternehmen

A.1.1 SBB

E. 3

Gemäss Meldung ist die SBB eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft gemäss dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG; SR 742.31) mit Sitz in Bern. Die SBB erbringe Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr – namentlich in der Bereitstellung der Infrastruktur, im Personenfernverkehr, im regionalen Personenverkehr und im Güterverkehr sowie in den damit zusammenhängenden Bereichen (Art. 3 Abs. 1 SBBG). Sie befindet sich vollständig im Besitz der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

E. 4

Im vorliegenden Zusammenschlussvorhaben sei auf Seiten der SBB die Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG (nachfolgend: SBB Cargo) mit Sitz in Olten Vertragspartei. SBB Cargo sei eine 100%-Tochtergesellschaft der SBB. Sie sei primär im Bereich des Bahntransports von Gütern und der damit verbundenen Logistik tätig. SBB Cargo erbringe Gütertransportdienstleistungen für Unternehmen und integrierte logistische Dienste im Schienengüterverkehr, insbesondere in der Schweiz. SBB Cargo biete Leistungen in den folgenden Bereichen an: Wagenladungsverkehr, Ganzzüge, kombinierter Verkehr (KV), bahnahe Logistikdienstleistungen, Services für Bahnunternehmen sowie Flottenmanagement und Instandhaltung. SBB Cargo sei unter anderem an einer Umschlagsanlage in Chavornay beteiligt und betreibe eine betrieblich eigenständige Umschlagsanlage in Basel Wolf. Zudem betreibe SBB Cargo ein regionales Netz an

kleineren Umschlagsanlagen, so in Dietikon, Gossau, Oensingen, Renens, Sion, Lugano, Cadenazzo und St. Triphon.

E. 5

Tochtergesellschaften von SBB Cargo seien die ChemOil Logistics AG sowie die Planungsgesellschaft GBN (vgl. Rz 22 f.). Zudem kontrolliere SBB Cargo (gemeinsam mit Hupac) die SBB Cargo International AG, (gemeinsam mit Hupac und der BLS AG) die RAlpin AG sowie [...]. Ferner halte SBB Cargo Beteiligungen an Terminal Combiné Chavornay SA, Hupac, Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA (in Liquidation), Cargo sous terrain AG und Sibelit AG, [...].

E. 6

In der Meldung werden die Geschäftstätigkeiten von SBB Cargo bzw. deren Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen wie folgt beschrieben:

E. 7

ChemOil Logistics AG (nachfolgend: ChemOil) und ihre Tochtergesellschaft ChemOil Logistics GmbH sind spezialisiert auf die Logistik von Mineralöl und chemischen Produkten. Die Kernkompetenz von ChemOil liege in der Planung und Organisation von Gütertransporten, in erster Linie auf der Schiene mittels Traktionsleistungen der SBB.

E. 7.5

HA (6'500 TEU) und eine Nutzlänge der Gleise von insgesamt 1000 Metern. In beide Hafenanlagen werden neben den relevanten Umschlägen für den Import-/Exportverkehr in und aus der Schweiz Umschläge für den Import-/Export- und Binnenverkehr in Frankreich bzw. Deutschland durchgeführt. Die Meldung geht dabei von einem Anteil der für die Schweiz relevanten Umschläge im KV von [...] % für die Anlage in Ottmarsheim und [...] % für die Anlage in Weil am Rhein aus. Beide Anlagen sind schienenseitig nicht optimal erschlossen und deshalb nicht geeignet für den Umschlag Schiene/Schiene. 498. Zudem befinden sich drei weitere trimodale Umschlagsanlagen in Birsfelden bzw. Muttenz: Die Umschlagsanlage von Swissterminal in Birsfelden verfüge über eine Kapazität von 48'000 TEU (Angaben BAV), 5 Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von jeweils 130 m, eine Abstellfläche für Container von 15'600 m² sowie einen Portalkran und einen Leercontainerstapler. Die Umschlagsanlage von Birsterminal in Birsfelden verfüge über eine Kapazität von 30'000 TEU, 2 Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 400 m, zwei Brückenkräne und diverse Hallenkräne. Die kleine Umschlagsanlage im Auhafen Muttenz von Ultra-Brag verfüge über eine Kapazität von 15'000 TEU, 3 Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 175 Meter sowie 3 Kräne. Für diese drei Anlagen sind keine Ausbaupläne bekannt. 499. Gemein ist diesen trimodalen Anlagen der Wettbewerber, dass sie auf den Umschlag zwischen Binnenschiff und Strasse ausgelegt sind. Ein Umschlag Schiene/Schiene ist zwar möglich, aber zeit- und kostenaufwendiger aufgrund der im Vergleich zu GBN nachteiligen

121 Allerdings kontrastiert dies mit der Aussage des BAV, wonach DUSS Weil am Rhein als Um-

schlagsanlage mit Gateway-Funktion bezeichnet werden kann (vgl. Rz 224).

41-00033/COO.2101.111.7.411297 107 bahnseitigen Anbindung dieser Anlagen, mit einer teils beschränkten Anzahl Gleisen und signifikant kürzerer kranbarer Nutzlänge der

Gleise. Dies bedingt, dass in den Anlagen nur Teilzüge abgefertigt werden können, die anschliessend zu Ganzzügen zusammengestellt werden müssen. 500. Der Bericht Untersuchung möglicher Alternativen zum Hafenbecken III der ETHZ und der SGKV (nachfolgend: ETHZ/SGKV-Bericht) führt anhand der Anlage von Swissterminal in Birsfelden aus, dass aktuell der Rangieraufwand zur Bildung von Ganzzügen hoch ist, da selbst nur Teilzüge abgefertigt werden können.¹²² Die Zusammenstellung von Ganzzügen (bis 600 m Länge) erfolge im Hafenbahnhof Birsfelden. Zudem sind bei diesen Anlagen aufgrund des Layouts und der kurzen Gleislänge die Effizienzvorteile der Bündelung auf der Schiene begrenzt. Dieser Nachteil gegenüber GBN trifft auch auf die anderen trimodalen Umschlagsanlagen zu.

Kosten- und Zeitvergleich 501. Die Zusammenschlussparteien gehen von Kostenersparnissen bei den Umschlagsleistungen von GBN im Vergleich zu bestehenden Schweizer Umschlagsanlagen von ca. [...] % aus. Weitere Kostenersparnisse würden durch den wegfallenden Rangieraufwand auf dem Hauptlauf bzw. Vor- und Nachlauf auf der Schiene resultieren, um lange Güterzüge aufzuteilen, wie dies in den heutigen Schweizer Terminals nötig sei (vgl. hierzu Rz 500). Dank der Bündelungseffekte, die GBN ermöglichen werde, seien zudem Kostenersparnisse bzw. Effizienzvorteile in anderen Bereichen zu erwarten (vgl. Rz 143). 502. Der kumulierte Marktanteil der Zusammenschlussparteien liegt bereits im aktuellen Wettbewerb in der Umschlagsart Schiene/Schiene bei [70-80] %. Es ist geplant, dass die Zusammenschlussparteien bestehende Umschlagsvorgänge anderer Umschlagsanlagen wie Basel Wolf, Hafenbecken 2 von Contargo, Aarau etc. zu GBN verlagern werden (vgl. Rz 159). Zudem hat sich GBN gegenüber dem BAV dazu verpflichtet, längerfristig einen Anteil von 45 % bzw. 50 % zu erzielen (vgl. Rz 444). 503. Der ETHZ/SGKV-Bericht vergleicht die Transportkosten eines Standardtransports von Rotterdam bis zum Empfänger in der Schweiz (Kunde in Orbe bzw. Lausen).¹²³ Bei der Transportkette wurden jeweils verschiedene Optionen bei der Verkehrsmittelwahl bzw. der angefahrenen Umschlagsanlage (Region Basel) berücksichtigt. Der Kostenvergleich zeigt auf, - dass GBN einen signifikanten Kostenvorteil bei den Rangierkosten hat und dieser Vorgang entscheidende Zeitersparnisse gegenüber den Alternativen mit sich bringt; - dass die Kosten für die Transportprozesse in der Feinverteilung in der Schweiz stark vom Anteil des Modal-Split abhängt. Je höher die Anteile der Umschläge auf die Bahn (Modal-Split Bahn), desto günstiger sind die Gesamtkosten eines Standardtransports der Feinverteilung per Shuttle-Zug; - dass die Kosten pro Umschlag der Umschlagsanlage GBN teurer ist als bei den betrachteten Alternativen. 504. Daraus wird ersichtlich, dass die grössten Kostenvorteile aufgrund der optimalen schiene-nenseitigen Anbindung von GBN und der Möglichkeit der Verarbeitung der europäischen Güterzüge in voller Länge entstehen. Zudem zeigt der Kostenvergleich, dass für die Realisierung der Effizienzvorteile ein hoher Anteil des Modal-Split Bahn notwendig ist – also eine Bündelung

¹²² Vgl. ETHZ/SGKV-Bericht (Fn 112), 40.

¹²³ Vgl. ETHZ/SGKV-Bericht (Fn 112), Ergänzungsbericht, 4 ff.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 108 solcher Verkehre auf GBN. Aufgrund der starken Marktstellung auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten und der vorgesehenen Verschiebung von Verkehren ist davon auszugehen, dass das Bündelungspotenzial bzw. der Modal-Split Anteil der Bahn hoch sein wird.

505. Gegenüber den bestehenden Umschlagsanlagen in der Schweiz, welche vom Bund mit- finanziert wurden, ist zudem darauf hinzuweisen, dass grösstenteils zinslose Darlehen gespro- chen wurden im Unterschied zu den A-Fonds-perdu-Beiträgen bei GBN. Dies führt zu verhält- nismässig geringeren jährlichen Abschreibungen im Vergleich zu Anlagen welche eigenfinanziert wurden oder deren Darlehen zurückbezahlt werden müssen. Gleiches gilt auch für den Ausbau bestehender Umschlagsanlagen. Unter Umständen kann sich dies nachteilig auf die Wettbewerbsverhältnisse auswirken. Zwischenfazit 506. Mit Ausnahme der bimodalen Umschlagsanlagen von Hupac in Singen und der DUSS in Weil am Rhein sind die bestehenden Umschlagsanlagen GBN in Bezug auf die Faktoren Kosten und Zeit klar unterlegen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass künftig auch Verkehre von Wettbewerbern in der Umschlagsart Schiene/Schiene zu GBN verlagert werden.

507. Von der Umschlagsanlage in Singen wird kein Wettbewerbsdruck auf GBN ausgehen, da sie von Hupac betrieben wird. Bei der Umschlagsanlage DUSS Weil am Rhein liegt der aktuelle Anteil der Umschlagsart Schiene/Schiene deutlich unter dem Anteil der Umschlagsart Schiene/Strasse beim Import-/Exportverkehr mit der Schweiz (vgl. dazu Rz 450). Mitverant- wortlich für die relativ tiefen Anteile der Umschlagsanlage DUSS Weil am Rhein in der Um- schlagsart Schiene/Schiene im Vergleich zur Umschlagsart Schiene/Strasse ist vermutlich auch die starke Stellung von SBB Cargo in den Märkten für Operateurleistungen und Güter- transport im Binnenverkehr, somit im Vor- und Nachlauf der Verkehrsströme im Import-/Ex- portverkehr auf der Schiene (vgl. Rz 512). Künftige Kapazitäten und Entwicklung der Nachfrage 508. Mit den erwähnten Ausbauten (bereits erfolgt oder zukünftig) werden sich, unter Berücksichtigung der Stilllegung einzelner Anlagen (Basel Wolf und Niederglatt vor 2021, Ha- fenbecken 1 von Swissterminal spätestens 2029), die vorhandenen Kapazitäten der Anlagen im Jahr 2030 im Vergleich zu den vorhandenen Kapazitäten im Jahr 2015 um [40-50] % erhö- hen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2015 einzelne der relevanten Anlagen noch über freie Kapazitäten verfügten, wie beispielsweise die Anlagen von Birsterminal, Swiss- terminal und Ultra-Brag in Birsfelden bzw. Muttenz und das Hochrhein Terminal. Werden die freien Kapazitäten berücksichtigt, ergibt sich ein Anstieg von [50-60] % der Kapazitäten. Hierzu ist anzumerken, dass es sich hierbei um eine konservative Schätzung handelt und nur GBN und die Ausbauten von DUSS Weil am Rhein und Ultra-Brag Basel berücksichtigt wurden, welche bereits abgeschlossen wurden oder in den nächsten 5 Jahren fertiggestellt werden.¹²⁴ 509. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass das prognostizierte Wachstum der im Raum Basel zukünftig umgeschlagenen Container – auf welchem die für GBN vorgesehenen Um- schlagskapazitäten schlussendlich basieren – mit einer gewissen Unsicherheit behaftet ist.

124 So werden bei den berücksichtigten Umschlagsanlagen teilweise auch Umschläge des Binnenver-

kehrs abgewickelt, die künftigen Kapazitäten sind jedoch ausschliesslich für internationale Transporte vorgesehen. Der prozentuale Anstieg würde demnach höher ausfallen. Zudem wurden Ausbaupläne von Anlagen wie Ottmarsheim nicht berücksichtigt, da keine Zahlen vorliegen oder die Planung noch zu wenig weit fortgeschritten ist. Ausserdem sind auch Produktivitätsfortschritte beim Umschlag durch Automatisierung nicht ausgeschlossen die zu einer zusätzlichen Erhöhung der Kapazitäten führen könnte.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 109 Jedoch geht die grosse Mehrheit der Studien von einem Wachstum der Nachfrage nach Um- schlagsleistungen im kombinierten Verkehr aus

(vgl. Rz 478 ff.). Einzig das Unternehmen Swissterminal weist darauf hin, dass die globale Containerisierung der Güter praktisch, d.h. zu 97 %, abgeschlossen sei. Zudem drohe das anstehende Grossprojekt GBN massive Überkapazitäten zu schaffen, welche kaum ausgelastet werden könnten. Swissterminal hat zudem angegeben, dass die Kapazitäten bestehender Anlagen mittels Erweiterung der Öffnungszeiten/Betriebszeiten weiter erhöht werden könnten. Auch das von der Wirtschaftskammer Baselland eingereichte Gutachten bezüglich Marktangebot und Marktnachfrage nach Umschlagsleistungen (vgl. Rz 81) bringt vor, dass mit der Eröffnung des geplanten Hafenbeckens 3 massive Überkapazitäten geschaffen würden. 510. Betreffend mögliche Überkapazitäten der Umschlagsanlage GBN hat das BAV angegeben, dass mit dem Wegfall von Basel Wolf und Hafenbecken 1 von Swissterminal in jedem Fall für 2030 eine Lücke von 120'000 TEU/Jahr entsteht. Die Analyse [des BAV] zeige auf, dass GBN aus rein kapazitiver Betrachtung geeignet sei, die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe zu schliessen. Da das BAV basierend auf den Prognosen des Konzepts für den Gütertransport von einem weiteren Anstieg der Nachfrage nach Umschlagsleistungen ausgeht (vgl. Rz 227) und aufgrund der erwähnten Kapazitätslücke ist zumindest ab 2030 nicht von übermässigen Überkapazitäten auszugehen. Die von Swissterminal geltend gemachte mögliche Erhöhung der Kapazitäten mittels Erweiterung der Öffnungszeiten/Betriebszeiten ist für das BAV nicht nachvollziehbar. So zweifelt das BAV aufgrund bestehender Rahmenbedingungen wie dem gesetzlichen Nachtfahrverbot sowie dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf der Strasse und höherer Kosten aufgrund der Nachtzuschläge bei der Entlohnung das Ausmass der Erweiterungsmöglichkeiten von Swissterminal an. 511. In Anbetracht des erwarteten Anstiegs der Nachfrage nach Umschlagsleistungen von ungefähr 55 % im Import- und Exportverkehr und eines gesamthaften Kapazitätsausbaus der relevanten Umschlagsanlagen (inkl. freie Kapazitäten) von konservativ geschätzten [50-60] %, ist zumindest während der nächsten 10 Jahre von einem genügend grossen Angebot auszugehen. Allerdings sind solche Prognosen mit grosser Unsicherheit verbunden. Vertikale Effekte 512. Bei den Zusammenschlussparteien handelt es sich um vertikal integrierte Unternehmen, welche auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten über sehr hohe Marktanteile verfügen (vgl. Rz 401 ff. sowie Rz 619 ff. nachfolgend). Dank der vertikalen Integration der Unternehmen können Transportangebote im KV aus einer Hand offeriert werden, die doppelte Marginalisierung entfällt, die Auslastung der Umschlagsanlagen kann gesteuert werden und die Unternehmen profitieren von einem besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Transportprozessen. 513. Für die Umschlagsart Schiene/Schiene ist insbesondere die Stellung der SBB Cargo im Schweizer Güterverkehr auf der Schiene zu berücksichtigen, insbesondere als aktuell einziger Anbieter im Einzelwagenladungsverkehr. Mit dem Angebot des Swiss Split wird der Vor- und Nachlauf der Import-/Exportverkehre abgewickelt. Die starke Position von SBB Cargo ermöglicht die Bündelung auf einzelne Umschlagsanlagen mit Gateway-Funktion und das Ausschöpfen der entstehenden Kostenvorteile durch die Bündelung. Die Umschläge vom Hauptlauf auf den Nachlauf auf der Schiene (und umgekehrt) wird SBB Cargo soweit möglich in eigenen Umschlagsanlagen abwickeln. Deshalb ist davon auszugehen, dass SBB Cargo diese Verkehre auf GBN und nicht auf potenzielle Alternativen von Wettbewerbern wie DUSS Weil am Rhein bündeln wird.

Stellung der Marktgegenseite

41-00033/COO.2101.111.7.411297 110 514. Die Parteien bringen vor, dass im internationalen Güterverkehr die Umschlagsdienstleistung lediglich ein kleiner Teil einer gesamten Transportkette sei. Nachfrager dieser Dienstleistungen seien die grossen

internationalen Speditions- und Operateurunternehmen wie Kühne + Nagel, DB Schenker, Panalpina, DHL, Dachser, Maersk, Hapag Lloyd, Transfracht, Lineas, Hannibal etc. Diese würden Transportbedürfnisse ihrer Kunden bündeln und gegenüber den Umschlagsanlagen als Nachfrager auftreten. Dieser Besonderheit des Marktes messe auch die EU-Kommission grosses Gewicht zu, indem sie davon ausgehe, dass der Betreiber einer Umschlagsanlage «mit der Nachfragemacht seiner Kunden konfrontiert» sei. Eine starke Marktgegenseite, die sogar über Nachfragemacht verfüge, spreche klar gegen eine marktbeherrschende Stellung. 515. Hierzu ist anzumerken, dass es sich beim kombinierten Verkehr um eine Teilmenge des Güterverkehrs handelt, bei welchem dem KV-Operateur insbesondere als Organisator des Hauptlaufs auf der Schiene bzw. dem Binnenschiff eine spezielle Rolle zukommt. Gemäss Meldung entwickeln, organisieren und vermarkten die Operateure die Transporte im KV. Dabei würden sie Verträge mit den Frachtführern (Transportunternehmen), mit den Traktionsunternehmen (EVU) und mit den Betreibern von Umschlagsanlagen abschliessen. Die Auftraggeber der KV-Operateure bzw. für Transporte im KV seien in der Regel die Spediteure und Verloader (vgl. Rz 173). Die Analyse der betroffenen Märkte für Operateurleistungen zeigt, dass die Zusammenschlussparteien in diesen Märkten über sehr hohe Marktanteile verfügen (vgl. Rz 401 ff. und Rz 619 ff. nachfolgend). 516. Folglich handelt es sich bei der Marktgegenseite nicht ausschliesslich um grosse international tätige Speditionsunternehmen, sondern hauptsächlich um KV-Operateure sowie Reedereien, Reedereiagenturen, Speditionen etc. Es mag allenfalls zutreffen, dass die grossen international tätigen KV-Operateure und Speditionsunternehmen über eine gewisse Verhandlungs- bzw. Nachfragemacht verfügen. Gemäss schweizerischer und europäischer Praxis kann der Druck der Nachfragemacht allerdings nicht als hinreichend betrachtet werden, wenn nur ein bestimmtes oder begrenztes Kundensegment vor der Marktmacht des marktbeherrschenden Unternehmens geschützt ist.¹²⁵ Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Zusammenschlussparteien selbst eine bedeutende Rolle als Marktgegenseite des künftigen GBN einnehmen werden, was beispielsweise die hohen Marktanteile der Zusammenschlussparteien in den Märkten für Operateurleistungen unterstreichen (vgl. Rz 417 ff.). 517. Die Parteien bringen in der Stellungnahme zur vorläufigen Beurteilung weiter vor, dass die vorläufige Beurteilung die zentrale Rolle der Nichtdiskriminierungspflicht übersehe. Gemäss Art. 8 Abs. 5 GüTG und Art. 6 GüTV seien die Betreiber einer vom Bund geförderten Umschlagsanlage verpflichtet, Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu dieser Anlage zu transparenten Preisen und Bedingungen zu gewähren. Bei Streitigkeiten entscheide die SKE. Das gesetzliche statuierte und behördliche überwachte Diskriminierungsverbot stelle sicher, dass auch allfällige kleinere Nachfrager immer in den Genuss von marktgerechten Preisen und Konditionen kommen werden. Wie erläutert und durch die EU-Kommission bestätigt, würden die grossen Speditions- und Operateurunternehmen über Nachfragemacht verfügen. Mit dieser Nachfragemacht würden sie gegenüber GBN immer marktgerechte Preise und Konditionen durchsetzen können. Aufgrund des Diskriminierungsverbots und der Gleichbehandlungspflicht sei GBN verpflichtet, diese Preise bzw. Konditionen allen Kunden anzubieten, also auch jenen, die über keine Nachfragemacht verfügen würden (z. B. kleinere Kunden, soweit es solche überhaupt gebe).

¹²⁵ Vgl. RPW 2014/4, 682 Rz 91, m.w.H., Preispolitik und andere Verhaltensweisen der SDA.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 111 518. Hierzu ist zunächst Folgendes festzuhalten: Das Bundesverwaltungsgericht hat im Fall Terminierungspreise im Mobilfunk festgehalten, dass es bei der Beurteilung der marktbeherrschenden Stellung nach Art. 4 Abs. 2 KG nicht darum gehen könne zu prüfen, inwiefern der freie Handlungsspielraum der betroffenen Unternehmen durch wirtschaftspolitisch motivierte Eingriffe des Staates in den Marktmechanismus in Form der fernmelderechtlichen ex-post-Marktregulierung eingeschränkt werde. Massgeblich nach Art. 4 Abs. 2 KG könne vielmehr nur sein, inwiefern der Wettbewerb eine disziplinierende Wirkung auf das individuelle Vorteilsstreben der Wirtschaftssubjekte habe. Dazu habe eine Analyse der Wettbewerbssituation auf dem definierten Markt zu erfolgen, das heisse, es sei zu prüfen, ob das fragliche Unternehmen in genügendem Masse disziplinierendem Wettbewerb ausgesetzt sei und sich folglich nicht unabhängig verhalten könne. Die Frage sei, ob tatsächlich oder potenziell konkurrierende Unternehmen in der Lage seien, das betreffende Unternehmen unter Wettbewerbsdruck zu setzen und dadurch zu verhindern, dass es sich in wesentlichem Umfang unabhängig verhalten könne. Entsprechend seien die Wettbewerbskräfte zu ermitteln, um beurteilen zu können, ob diese genügen, um dem betroffenen Unternehmen Schranken zu setzen, das heisse zu verhindern, dass es sich einem wirksamen Wettbewerbsdruck entziehen könne. Davon abweichend seien die von der Beschwerdeführerin angerufenen Einflüsse der fernmelderechtlichen Rahmenordnung auf ihren Verhaltensspielraum nicht auf das freie Spiel der Marktkräfte, sondern auf die sektorspezifisch vorgesehene staatliche Einflussnahme und Lenkung im Bereich der wechselseitig funktionierenden Telekommunikationsnetze zurückzuführen und würden in diesem Sinne kein Kriterium für die Beurteilung der marktbeherrschenden Stellung nach Art. 4 Abs. 2 KG bilden.¹²⁶ 519. Es kann zwar vorliegend davon ausgegangen werden, dass die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs für die vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen im Sinne von Art. 8 Abs. 5 GüTG und Art. 6 GüTV einen Einfluss auf das Verhalten bzw. den Verhaltensspielraum der beteiligten Unternehmen bzw. GBN ausüben wird. Mit Blick auf die obenstehenden Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts bildet die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs nach Art. 8 Abs. 5 GüTG und Art. 6 GüTV indes kein Kriterium für die Beurteilung der Frage, ob das Zusammenschlussvorhaben eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 bzw. eine qualifiziert marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 KG auf den Märkten für Umschlagsleistungen begründet oder verstärkt.⁵²⁰ Zudem kann der Ansicht der Parteien, dass aufgrund des Diskriminierungsverbots auch allfällige kleinere Nachfrager immer in den Genuss von marktgerechten Preisen und Konditionen kommen werden, nicht per se gefolgt werden. Bezüglich der Vorgabe der Nichtdiskriminierung ist darauf hinzuweisen, dass solche Transparenzregeln einem marktmächtigen Unternehmen helfen können, die Preise hoch zu halten, da dadurch das «commitment problem» des Unternehmens gelöst wird. Anstatt den Preiswettbewerb zu fördern, können Diskriminierungsverbote unter Umständen auch dazu führen, dass marktmächtige Unternehmen hohe Preise durchsetzen können.¹²⁷ 521. Schliesslich bleibt anzufügen, dass die Rolle der Nichtdiskriminierungspflicht nicht übersehen wurde, sondern diese bei der Prüfung der vertikalen Effekte des Zusammenschlussvorhabens auf die Bereiche Gütertransport und Operateurleistungen auf der Schiene und der Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in anderen Märkten (Art. 10 Abs. 2 Bst. b KG) berücksichtigt wird (vgl. die nachfolgenden Ausführungen in Rz 619 ff. und 654 ff.).

126 Vgl. Urteil des BVGer, RPW 2010/2, 307 f. E. 10.8, Terminierungspreise im Mobilfunk.

127 Vgl. MOTTA (Fn 117), 343.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 112 Zwischenergebnis 522. Die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien für das Jahr 2017 betragen im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet [70- 80] % im Jahr 2017. Die bestehenden Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien sind zwar nicht Teil des GU GBN, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Umschlagsanlagen nicht im Wettbewerb mit GBN stehen werden. Die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation nach Ausbauphase 1 von GBN hat gezeigt, dass mit einem Zuwachs der Marktanteile aufgrund der grossen Effizienzvorteile beim Umschlag in GBN gegenüber den alternativen Anlagen zu rechnen ist, aufgrund der vorgesehenen Mengenbündelung auf GBN und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf vor- bzw. nachgelagerten Märkten. Aus den dar- gelegten Gründen ist davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künf- tige Betrieb von GBN im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet, eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG begrün- det oder verstärkt.

Ausbauphase 1: Umschlagsart Schiene/Strasse im Import-/Exportverkehr 523. Für die Umschlagsart Schiene/Strasse kommen grundsätzlich die gleichen Umschlags- anlagen wie bei der Umschlagsart Schiene/Schiene in Frage (vgl. Rz 482 ff.). Jedoch ist bei der Beurteilung der Alternativen neben der Schienenanbindung auch die Anbindung der Um- schlagsanlagen an die Strasse wichtig. Hierbei ist insbesondere auch der Aspekt zu berück- sichtigen, dass bei Importen über grenznahe Umschlagsanlagen die Verkehre auf der Strasse mit Ziel in der Schweiz zu europäischen Löhnen durchgeführt werden können (keine Kabo- tage) und deshalb im Vergleich über eine Umschlagsanlage in der Schweiz kostengünstig sind. Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien 524. Die beiden bimodalen Umschlagsanlagen von Hupac in Aarau und in Singen (D) ver- fügen über genügend Gleise und insbesondere Singen ist mit einer Länge von jeweils 650 m und dem Vorteil des kostengünstigeren Transports auf der Strasse auch im Vergleich zu GBN in der Umschlagsart Schiene/Strasse wettbewerbsfähig. Wie bereits erwähnt ist die trimodale Umschlagsanlage im Hafenbecken 2 von Contargo primär auf den schiffseitigen Umschlag Schiff/Strasse ausgelegt, mit einer Anzahl von 7 Gleisen ist natürlich auch der Umschlag Schiene/Strasse möglich. Allerdings wird die Umschlagsart Schiene/Strasse zeit- und kosten- aufwendiger sein als bei einer Umschlagsanlage, die auf den Umschlag Schiene/Schiene und Schiene/Strasse ausgelegt ist (vgl. Rz 499). Bimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 525. Die Umschlagsanlage der DUSS in Weil am Rhein führt aufgrund der Kostenvorteile beim Transport auf der Strasse gegenüber Schweizer Umschlagsanlagen im Import-/Export- verkehr hauptsächlich Umschläge in der Umschlagsart Schiene/Strasse durch. Der DUSS Ter- minal sei ein Grenzzollterminal und könne Verkehre von beiden Ländern abwickeln.128 Mit dem Ausbau der Kapazitäten auf [277'000-308'000] TEU werden entsprechend auch in dieser Um- schlagsart weitere freie Kapazitäten hinzukommen. 526. Die Umschlagsanlage von Swissterminal (Frenkendorf), das Hochrhein Terminal (Rekingen) und von Bertschi (Birrfield) verfügen zwar über kürzere Gleislängen als GBN

128 Vgl. Ratschlag Basel-Stadt (Fn 111), 36.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 113 und Ganzzüge müssen aufgeteilt werden. Da beim Umschlag auf die Strasse die Skalen- und insbesondere die Bündelungseffekte etwas weniger relevant sind als bei der Umschlagsart Schiene/Schiene sind die Vorteile von GBN indes weniger stark ausgeprägt.

Trimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 527. Der landseitige Umschlag Schiene/Strasse ist grundsätzlich auch über trimodale Umschlagsanlagen möglich. 528. Die Umschlagsanlagen der Wettbewerber Swissterminal im Hafenbecken 1 und Ultra-Brag im Hafenbecken 2 (mit geringeren Kapazitäten) sind beide auf den Umschlag Schiff/Strasse ausgelegt und somit vergleichbar mit der Anlage von Contargo in Basel. Wie bereits erwähnt wird die Anlage von Swissterminal spätestens 2029 geschlossen (Rz 34). 529. Die trimodalen Umschlagsanlagen der Rheinhafen Gesellschaft in Weil am Rhein (D) und der Ports de Mulhouse-Rhin in Ottmarsheim (F) sind beide schienenseitig nicht optimal erschlossen (vgl. Rz 497). Beide kommen jedoch auch für den Umschlag Schiene/Strasse in Frage und profitieren als ausländische Anlagen vom kostengünstigeren Transport im Vor- bzw. Nachlauf auf der Strasse.

530. Gemein ist diesen trimodalen Anlagen der Wettbewerber und der Anlage von Contargo im Hafenbecken 2, dass sie auf den Umschlag zwischen Binnenschiff und Strasse ausgelegt sind. Ein Umschlag Schiene/Schiene ist zwar möglich, aufgrund der im Vergleich zu GBN nachteiligen bahnseitigen Anbindung dieser Anlagen, mit einer teils beschränkten Anzahl Gleisen und signifikant kürzerer kranbarer Nutzlänge der Gleise. Dies bedingt, dass in den Anlagen nur Teilzüge abgefertigt werden können, die anschliessend zu Ganzzügen zusammengestellt werden müssen. Kosten- und Zeitvergleich 531. Im Unterschied zur Umschlagsart Schiene/Schiene sind die Effizienzvorteile durch die Bündelung der Transporte im Vor- und Nachlauf auf der Strasse weniger relevant, da LKWs geringere Fixkosten haben und auch die Zeitersparnisse geringer ist. Der Vorteil, dass in GBN längere Züge abgewickelt werden können, führt zu tieferen Kosten als auf Anlagen in denen eine Teilung des Zuges notwendig ist. 532. Als Vorteil von GBN gegenüber den Umschlagsanlagen im Ausland werden die wegfallenden Wartezeiten an den Autobahnzollämtern (Weil am Rhein, Rheinfelden oder Basel St. Louis) genannt. Der direkte Autobahnanschluss der A2 sei aufgrund der hohen Verkehrsdichte in den Spitzenstunden jedoch ein Nachteil gegenüber [den dezentraler gelegenen Umschlagsanlagen in] Birsfelden. Der mit der Realisierung des künftigen Rheintunnels bis spätestens 2040 behoben sein werde. Die trimodalen Umschlagsanlagen der Wettbewerber in Birsfelden bzw. Muttenz hätten aufgrund der dezentralen Lage den Vorteil, dass die Verkehrs- und Pufferflächen für den LKW-Verkehr bereits heute ausreichend gross dimensioniert seien und bei Bedarf erweitert werden können. 129 Künftige Kapazitäten und Entwicklung der Nachfrage 533. Bezüglich der künftig vorhandenen Kapazitäten und die Entwicklung der Nachfrage kann auf die Ausführungen in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 508). Es ist zumindest während der nächsten 10 Jahre von einem genügend grossen Angebot bzw. ausreichenden Umschlagskapazitäten auszugehen.

129 Vgl. ETHZ/SGKV-Bericht (Fn 112), 40 f.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 114 Vertikale Effekte 534. Bezüglich der vertikalen Effekte kann wieder um auf die Ausführungen zur Umschlagsart Schiene/Schiene

verwiesen werden (vgl. Rz 512 f.). Dank der vertikalen Integration der Unternehmen können Transportangebote im KV aus einer Hand offeriert werden, die doppelte Marginalisierung entfällt, die Auslastung der Umschlagsanlagen kann gesteuert werden und die Unternehmen profitieren von einem besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Transportprozessen. 535. Im Unterschied zur Umschlagsart Schiene/Schiene ist jedoch die Stellung der Zusammenschlussparteien auf dem Vor- bzw. Nachlauf auf der Strasse viel weniger stark als auf der Schiene. Deren starke Stellung auf dem Hauptlauf in den Märkten für Operateurleistungen und Gütertransport auf der Schiene kann nichts desto trotz zu einer Verschiebung der Transporte hin zu GBN führen und zu Vorteilen der Bündelung im Hauptlauf.

Stellung der Marktgegenseite 536. Bezüglich der Stellung der Marktgegenseite kann wiederum auf die Ausführungen in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 514 ff.).

Zwischenergebnis 537. Die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien für das Jahr 2017 betragen im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Strasse im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet [30- 40] % im Jahr 2017. Die bestehenden Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien sind zwar nicht Teil des GU GBN, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Umschlagsanlagen nicht im Wettbewerb mit GBN stehen werden. Die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation nach Ausbauphase 1 von GBN hat gezeigt, dass mit einem Zuwachs der Marktanteile der Zusammenschlussparteien zu rechnen ist, aufgrund der Effizienzvorteile beim Umschlag in GBN gegenüber den alternativen Anlagen und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf vor- bzw. nachgelagerten Märkten. Jedoch wirken sich beim Umschlag Schiene/Strasse die Vorteile der Bündelung – im Gegensatz zur Umschlagsart Schiene/Schiene – nur im Hauptlauf auf der Schiene aus. Zudem haben ausländische Umschlagsanlagen Kostenvorteile beim Transport auf der Strasse, und die Stauproblematik ist weniger relevant bei dezentral gelegenen Anlagen. Wie nachfolgend noch aufgezeigt wird, ist letztlich nicht von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs in der Umschlagsart Schiene/Strasse auszugehen (vgl. Rz 562 ff.). Deshalb kann an dieser Stelle offengelassen werden, ob das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Strasse im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet, eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG begründet oder verstärkt. Ausbauphase 2: Umschlagsart Schiff/Schiene im Import-/Exportverkehr 538. Abbildung 13 zeigt die relevanten trimodalen Umschlagsanlagen für den Import-/Exportverkehr der Schweiz. Die künftige Umschlagsanlage Gateway Basel Nord (violett) wird ihren Standort neben den bestehenden Umschlagsanlagen im Hafen Kleinhüningen (Basel) von Contargo (blau) sowie den Wettbewerbern (grün) Swissterminal und Ultra-Brag haben. Weitere trimodale Umschlagsanlagen befinden sich in Birsfelden und im grenznahen Ausland. Zusätzlich sind auch die Verkehrsströme des Güterverkehrs auf der Schiene (blau) und auf der Strasse (rot) angegeben. Abbildung 13: Trimodale Umschlagsanlagen im Import-/Exportverkehr der Schweiz

41-00033/COO.2101.111.7.411297 115 Trimodale Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien 539. Die Umschlagsanlage im Hafenbecken 2 von Contargo ist auf den Umschlag Schiff/Strasse ausgelegt und verfügt als grosser Nachteil gegenüber GBN

über Gleise mit maximaler Länge von 350 m. Zudem sei Leercontainer-Logistik und Abstellflächen für Container im Umfang von [...] vorhanden. Die Anlage werde nach der Inbetriebnahme von GBN weiterhin im Bereich des Leercontainerumschlages und der Leercontainerlagerung tätig sein. Aufgrund der freiwerdenden Kapazitäten dürfte dieser Bereich tendenziell sogar an Bedeutung gewinnen. Trimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 540. Die Umschlagsanlage der Wettbewerber Swissterminal im Hafenbecken 1 und Ultra-Brag im Hafenbecken 2 sind wie die Anlage von Contargo auf die Umschlagsart Schiff-Strasse ausgerichtet. Als Nachteil gegenüber GBN ist wiederum die schlechtere Anbindung an die Schiene aufgrund der geringeren Länge der Anschlussgleise zu erwähnen. Wie bereits erwähnt, wird die Anlage von Swissterminal im Hafenbecken 1 spätestens 2029 geschlossen (Rz 34). 541. In der trimodalen Umschlagsanlage der Rheinhafen Gesellschaft in Weil am Rhein (D) sei Leercontainer-logistik vorhanden, mit einer Interim Storage Capacity von 3'000 TEU und einer Depotkapazität von 1'600 TEU. Gemäss dem ETHZ/SGKV-Bericht sei das Terminal heute nahezu ausschliesslich auf die Umschlagsart Schiff/Strasse ausgerichtet. Die direkte Rheinlage ermögliche jedoch ein einfaches Anfahren des Terminals. Ein weiterer Vorteil sei ein voraussichtlich möglicher Dreischichtbetrieb am Standort. Die Umschlagsanlage der Ports de Mulhouse-Rhin ist schienenseitig ebenfalls nicht so gut erschlossen und weiter weg von der Grenze sowie auf der anderen Seite des Rheins.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 116 542. Zusätzlich befinden sich drei weitere trimodale Umschlagsanlagen in Birsfelden bzw. Muttenz. Gemäss ETHZ/SGKV-Bericht ist der entscheidende Nachteil des Standorts Birsfelden der deutlich schlechtere Wasserstrassen-Anschluss gegenüber den Standorten in Kleinhüningen. Der Rhein sei aufgrund der Höhebeschränkung durch die Mittlere Brücke in Basel bis Birsfelden für Containerschiffe nur zweilagig beladen befahrbar. Zudem sei für die Schiffsführer ein spezielles Hochrheinpatent erforderlich, oder die Schiffe müssten von einem Lotsen begleitet werden. Die Reisezeit pro Weg verlängere sich bis Birsfelden um etwa 6 Stunden gegenüber Kleinhüningen (auch bedingt durch die zusätzliche Schleuse). Bereits bei kleineren Hochwasser-Sperrungen des Rhein-Abschnitts durch Basel sei die Funktion des Standorts beeinträchtigt.¹³⁰ Die Schweizerischen Rheinhäfen geben an, dass die Schifffahrt zu den Containerumschlagsanlagen in Birsfelden sowie im Auhafen Muttenz durch 1/3 geringeres Ladevolumen sowie einen erhöhten Aufwand in der Talfahrt gegenüber den Anlagen unterhalb der Mittleren Brücke beschränkt wird. Für die Fahrt zwischen dem Hafen Kleinhüningen sei in der Bergfahrt mit 1.5 Stunden Fahrzeit zu rechnen. Dies würde eine Schleusenzeit von ca. 20 Minuten ohne Wartezeit an der Schleuse beinhalten.

Kosten- und Zeitvergleich 543. Die Leistungsfähigkeit der künftigen schienenseitigen Anbindung wird von den Schweizerischen Rheinhäfen bei GBN gegenüber den bestehenden trimodalen Umschlagsanlagen in der Region Basel als extrem hoch eingeschätzt. Züge könnten direkt von der Hauptstrecke des Rhein-Alpen-Korridors vor das Terminal fahren und als Ganzzug (ohne Teilvorgang) direkt in das Terminal rangiert werden. Von Süden sei zudem eine Schwungeinfahrt geplant (d.h. der Halt vor dem Terminal entfalle), d.h. die direkte Einfahrt unter den Kran mit der Streckenlok sei möglich. Der Vorteil, dass in GBN längere Züge abgewickelt werden können, führt zu tieferen Kosten als auf Anlagen in denen eine Teilung des Zuges notwendig ist. Analog zur Umschlagsart Schiene/Schiene fallen zudem Effizienzvorteile durch die Bündelung der Trans-

porte im Vor- und Nachlauf auf der Schiene an. Künftige Kapazitäten und Entwicklung der Nachfrage 544. Bezüglich der künftig vorhandenen Kapazitäten und der Entwicklung der Nachfrage kann auf die Ausführungen in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 508). Es ist zumindest während der nächsten 10 Jahre von einem genügend grossen Angebot bzw. ausreichenden Umschlagskapazitäten auszugehen. Vertikale Effekte 545. Bezüglich der vertikalen Effekte kann wiederum auf die Ausführungen zur Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 512 f.). Dank der vertikalen Integration der Unternehmen können Transportangebote im KV aus einer Hand offeriert werden, die doppelte Marginalisierung entfällt, die Auslastung der Umschlagsanlagen kann gesteuert werden und die Unternehmen profitieren von einem besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Transportprozessen. 546. Analog zur Umschlagsart Schiene/Schiene ist insbesondere die Stellung der SBB Cargo im Schweizer Güterverkehr auf der Schiene zu berücksichtigen, insbesondere als aktuell einziger Anbieter im Einzelwagenladungsverkehr. Mit dem Angebot des Swiss Split wird der Vor- und Nachlauf der Import-/Exportverkehre auf der Schiene abgewickelt. Die starke Position von SBB Cargo ermöglicht die Bündelung auf einzelne Umschlagsanlagen mit Gateway-Funktion und das Ausschöpfen der entstehenden Kostenvorteile durch die Bündelung. Die Umschläge vom Binnenschiff (Hauptlauf) auf den Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene wird SBB Cargo

130 Vgl. ETHZ/SGKV-Bericht (Fn 112), 41.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 117 soweit möglich in eigenen Umschlagsanlagen abwickeln. Deshalb ist davon auszugehen, dass SBB Cargo diese Verkehre auf GBN und nicht auf potenzielle Alternativen von Wettbewerbern wie den Häfen in Birsfelden bzw. Muttenz bündeln wird. Zudem verfügt Contargo über ein grosses Netzwerk von Häfen am Rhein. Stellung der Marktgegenseite 547. Bezüglich der Stellung der Marktgegenseite kann wiederum auf die Ausführungen in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 514 ff.). Zwischenergebnis 548. Die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien für das Jahr 2017 betragen im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiff/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet [60-70] % im Jahr 2017. Die bestehende Umschlagsanlage von Contargo im Hafenbecken 2 ist zwar nicht Teil des GU GBN, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Umschlagsanlage nicht im Wettbewerb mit GBN stehen wird. Die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation nach Ausbauphase 2 von GBN hat gezeigt, dass mit einem Zuwachs der Marktanteile der Zusammenschlussparteien zu rechnen ist, aufgrund der grossen Effizienzvorteile beim Umschlag in GBN gegenüber den alternativen Anlagen, der vorgesehenen Mengenbündelung auf GBN im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf vor- bzw. nachgelagerten Märkten. Aus den dargelegten Gründen ist davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiff/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG begründet oder verstärkt. Mögliche Beseitigung wirksamen Wettbewerbs in den Märkten für Umschlagsleistungen im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet 549. Gemäss Bundesgericht liegt Marktbeherrschung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG nur dann vor, wenn ein Unternehmen auf dem fraglichen Markt wirksamen Wettbewerb

beseitigen kann. Es müsse demnach über die Möglichkeit verfügen, bereits vorhandene Konkurrenten aus dem Wettbewerb zu drängen oder zu verhindern, dass sich solche ihm gegenüber weiterhin als Konkurrenten verhalten oder dass neue Wettbewerber auftreten würden. Die entstandene oder verstärkte marktbeherrschende Stellung müsse somit die Gefahr der Beseitigung wirksamen Wettbewerbs mit sich bringen. Ein wettbewerbsrechtliches Eingreifen bei der Zusammenschlusskontrolle setze in diesem Sinne eine mögliche Wettbewerbsbeseitigung durch das Fusionsprojekt voraus. Gerade auf dieses Kriterium habe der Gesetzgeber grosses Gewicht gelegt. Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG verwende mithin bei der Fusionskontrolle im Vergleich mit Art. 7 Abs. 1 KG, wo es um die Verhaltenskontrolle marktbeherrschender Unternehmen durch die Wettbewerbskommission gehe, einen strengeren Begriff der Marktbeherrschung, der höhere Hürden für ein behördliches Eingreifen stelle.¹³¹ 550. Bestehe auf dem fraglichen Markt weder vor noch nach dem Zusammenschluss Wettbewerb und wäre vermehrter Wettbewerb auch nicht zu erwarten, fehle es an der erforderlichen Wettbewerbswirkung des Fusionsvorhabens. Eine Verweigerung des Zusammenschlusses oder die Anordnung von Nebenbestimmungen seien diesfalls unzulässig. Entscheidend sei demnach, ob im massgebenden sachlichen und gegebenenfalls räumlichen Markt aktueller

131 Vgl. BGE 133 II104 E. 6.3 (= RPW 2007/2, 327 f. E. 6.3), Swissgrid/WEKO; Urteil des BGer

2A.327/2006 vom 22.2.2007, RPW 2007/2, 335 E. 6.4, BZ-20 Minuten/WEKO.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 118 oder doch – aus einer dynamischen Sichtweise – wenigstens potenzieller Wettbewerb bestehe.¹³² 551. Das heisst, dass trotz Anhaltspunkten für eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG eine Marktbeherrschung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG gemäss Definition des Bundesgerichts nur dann besteht, wenn festgestellt werden muss, dass durch das Zusammenschlussvorhaben die mögliche Beseitigung wirksamen Wettbewerbs droht. Folglich ist im Rahmen von Art. 33 KG zu prüfen, ob durch die allenfalls marktbeherrschende Stellung der wirksame Wettbewerb beseitigt werden kann (Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG).⁵⁵² Bereits aus der Botschaft KG 1994 geht hervor, dass im Gegensatz zu Art. 7 KG über unzulässige Verhaltensweisen marktbeherrschender Unternehmen in Art. 10 KG der Begriff der marktbeherrschenden Stellung qualifiziert wird. Das Kriterium «entspricht der Absicht, Fusionen nur im Falle einer extrem hohen Konzentration auf dem betreffenden Markt nicht zu genehmigen. Tatsächlich dürfte eine Beseitigung wirksamen Wettbewerbs nur in seltenen Fällen hinreichend voraussehbar sein.»¹³³ 553. Nach der Praxis der WEKO ist aus der erwähnten bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht zu folgern, dass das bloss Vorliegen von Konkurrenz die Möglichkeit der Beseitigung wirksamen Wettbewerbs ausschliesst. Danach kann wirksamer Wettbewerb auf dem fraglichen Markt bereits beseitigt werden, wenn sich die restlichen Marktteilnehmer (Randwettbewerber) nach dem Zusammenschluss nicht mehr als Konkurrenten verhalten können. Somit hat ein marktbeherrschendes Unternehmen selbst bei einem Restwettbewerb die Möglichkeit wirksamen Wettbewerb zu beseitigen. Zur erheblichen Störung der zentralen Funktionen des Wettbewerbs bedarf es keiner gänzlichen Beseitigung von Wettbewerb. In anderen Worten: Für die Möglichkeit der Beseitigung wirksamen Wettbewerbs muss der Wettbewerb nicht vollständig ausgeschaltet werden.¹³⁴ Die Möglichkeit der Beseitigung wirksamen Wettbewerbs kann einerseits eine Handlungsmöglichkeit der Zusammenschlussunternehmen sein, andererseits aber auch

eine Ereignismöglichkeit in dem Sinn, dass der Zusammenschluss sich dermassen auf die Wettbewerbsstruktur auswirkt, dass der Wettbewerb nicht mehr spielt, ohne dass diese Entwicklung von den Zusammenschlussparteien beabsichtigt ist.^{135 554} Die Möglichkeit der Beseitigung wirksamen Wettbewerbs ist nach der Praxis der WEKO gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung jedenfalls dann gegeben, wenn der Zusammenschluss den Unternehmen die Möglichkeit eröffnet, bestehende Wettbewerber aus dem Markt zu drängen oder Marktzutritte zu verhindern. Nicht erforderlich ist hingegen der Nachweis, dass dies tatsächlich (oder schon nur wahrscheinlich) erfolgen wird.^{136 555}. Zudem sind gemäss Art. 10 Abs. 4 KG bei der Beurteilung der Auswirkungen eines Zusammenschlusses auf die Wirksamkeit des Wettbewerbs auch die Marktentwicklung sowie die Stellung der Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu berücksichtigen. Stellungnahme der Parteien 556. Die Parteien machen in der Stellungnahme zur Beschlussbegründung geltend, dass bei jeglicher erdenklichen Marktabgrenzung im Bereich Umschlagsleistungen mehrere taugliche

132 Vgl. BGE 133 II 104 E. 6.4 (= RPW 2007/2, 328 E. 6.4), Swissgrid/WEKO; Urteil des BGer

2A.327/2006 vom 22.2.2007, RPW 2007/2, 335 E. 6.5, BZ-20 Minuten/WEKO. 133 Vgl. BBl 1995 I 468, 583 f. Ziff. 234.2. 134 Vgl. RPW 2015/3, 503 Rz 220, Tamedia/ricardo.ch; RPW 2009/4, 405 Rz 242 ff.,

Post/NZZ/Tamedia und Post/Tamedia; RPW 2008/1, 185 Rz 462, Migros/Denner, 135 Vgl. RPW 2009/4, 405 Rz 244, Post/NZZ/Tamedia und Post/Tamedia;

136 Vgl. RPW 2009/4, 436 f. Rz 395 ff., Post/NZZ/Tamedia und Post/Tamedia;

41-00033/COO.2101.111.7.411297 119 Alternativen zu den bestehenden Anlagen der Parteien und zu GBN bestehen. Dies gelte selbst dann, wenn man den Markt viel zu eng auf die Region Basel beschränke. In unmittelbarer Nähe würden sich nämlich die folgenden Anlagen befinden:

- Weil am Rhein (DUSS): ein modernes, bimodales Terminal mit einer künftigen Kapazität von nahezu 300'000 TEU; - Die trimodalen Terminals in Weil am Rhein und Ottmarsheim (aber auch in Strassburg und Kehl); - Die zahlreichen, überwiegend trimodalen Terminals von Swissterminal; - In nur geringfügig grösserer Distanz zu Basel: die bimodalen Terminals in Rekingen und Birrfeld. 557. Betreffend Umschläge vom/zum Schiff bringen die Parteien in der Stellungnahme zur vorläufigen Beurteilung zudem vor, dass der Zusammenschluss im Bereich Schiff/Schiene bzw. Schiff/Strasse zu keiner kausalen Veränderung der Wettbewerbsverhältnisse führe, da heute allein Contargo über ein Schiff-Terminal verfüge. Weder SBB noch Hupac hätten solche Anlagen, deshalb könne der Zusammenschluss in diesem Bereich die Wettbewerbsverhältnisse auch nicht kausal verändern. Daran ändere auch der geplante Bau des Hafenbeckens 3 nichts. Denn auch mit der Inbetriebnahme des Hafenbeckens 3 in ca. 4 Jahren werde es zu keiner Kombination von Marktanteilen kommen, da weiterhin nur Contargo über ein Schiff-Terminal verfügen werde. Beim Hafenbecken 3 handle es sich um eine gänzlich neue Anlage, die neu in den Wettbewerb eintreten werde und sich erst noch im Markt beweisen müsse. Die durch das Bundesgericht verlangte Kausalität fehle im Bereich «Schiff». 558. Und selbst wenn man sich an der falschen Marktabgrenzung gemäss vorläufiger Beurteilung orientiere (sachlich in Kleinstmärkte segmentiert, geografisch auf einen Radius von 100 km um GBN beschränkt), so resultiere in keinem dieser künstlichen Teilmärkte ein Marktanteil von GBN,

der höher als [60-70] % läge. Damit würden in all diesen Teilmärkten immer Alternativen zu GBN bestehen, was gemäss REKO/WEF und Bundesgericht gerade ausschliesse, dass der Wettbewerb beseitigt werden könnte. 559. Betreffend die Umschläge von/zu Schiene bringen die Parteien vor, dass sich für Umschläge Schiene/Strasse und Schiene/Schiene in unmittelbarer Nähe von GBN – in Weil am Rhein – eine Anlage befinde, die mit 300'000 TEU in Zukunft über eine grössere Kapazität als GBN (240'000 TEU) verfügen werde. Der Betreiber dieser Anlage (DUSS) sei einer der grössten Terminalbetreiber in Europa, der über eine Reihe von Terminals verfüge. Eine marktbeherrschende Stellung von GBN neben DUSS Weil am Rhein sei ausgeschlossen. Auch für eine kollektiv marktbeherrschende Stellung von DUSS und GBN gebe es keine Anhaltspunkte, und die vorläufige Beurteilung erbringe dafür auch keinen Nachweis. 560. Hinzu komme, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ein Zusammenschluss nicht untersagt werden könne, solange neben den Zusammenschlussparteien zumindest eine valable Alternative bestehe. Diese Alternative sei mit DUSS offensichtlich vorhanden. Zusätzlich würden noch verschiedene weitere Terminal für Schienen-Umschläge bestehen (z. B. Ottmarsheim, Frenkendorf, Birrfeld, Rekingen, Strassburg, Kehl, Ulm, Lyon, Dijon). Zudem sei Wolfurt für viele Importe/Exporte eine weitere valable Alternative. 561. Hinsichtlich Art. 10 Abs. 4 KG bringen die Parteien in der Stellungnahme zur Beschlussbegründung vor, dass laut BAV die Umschläge seit Jahren aus der Schweiz zu den Umschlagsanlagen ins Ausland abwandern würden. Grund dafür sei die mangelnde Produktivität und Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Umschlagsanlagen. Mit GBN solle nun in der

41-00033/COO.2101.111.7.411297 120 Schweiz eine Umschlagsanlage gebaut werden, die hinsichtlich Produktivität und Konkurrenzfähigkeit mit den Anlagen im Ausland mithalten könne. GBN werde in direkter Konkurrenz stehen mit den Umschlagsanlagen in Deutschland, Österreich und Frankreich. Damit werde die internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt bzw. erst geschaffen. Mit der Abwanderung der Umschläge ins Ausland sei zudem zwangsläufig eine Zunahme des Schwerverkehrs in die Schweiz verbunden, da ab und zu der Umschlagsanlage praktisch immer per LKW transportiert werde. Entstehe mit GBN eine international konkurrenzfähige Umschlagsanlage in der Schweiz, so werde damit die Voraussetzung geschaffen, dass die Umschläge in die Schweiz zurückgeholt und damit auch das verkehrs- und umweltpolitisch angestrebte Verlagerungsziel erreicht werden könne. Ausbauphase 1 von GBN: Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiene/Strasse 562. Vorliegend ist davon auszugehen, dass die Umschlagsanlagen der Wettbewerber nach dem Bau und der Inbetriebnahme von GBN aufgrund der hohen Kosten- und Zeitvorteile des Umschlags in GBN sich in der Umschlagsart Schiene/Schiene nicht mehr als Konkurrenten zu GBN verhalten können. In der Umschlagsart Schiene/Schiene verfügen die Zusammenschlussparteien bereits heute über einen kumulierten Marktanteil von [70-80] % und die Effizienzvorteile der Bündelung treten sowohl im Hauptlauf als auch im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene auf. Deshalb ist nicht davon auszugehen, dass von diesen Wettbewerbern im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet künftig genügend Wettbewerb ausgeht. 563. Die starke Marktstellung der Zusammenschlussparteien auch auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten – insbesondere die Stellung von SBB Cargo im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene im Binnenverkehr – ermöglicht die Bündelung dieser Umschläge auf der Umschlagsanlage GBN. An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass dies ein entscheidender Vorteil von GBN gegenüber anderen Umschlagsanlagen wie beispielsweise DUSS Weil am

Rhein sein wird. So führt DUSS Weil am Rhein bereits heute hauptsächlich Umschläge in der Umschlagsart Schiene/Strasse durch und die Marktanteile von DUSS sind in der Umschlagsart Schiene/Schiene dementsprechend relativ gering (vgl. Rz 450). Insbesondere vor dem Hintergrund von vertikalen Effekten wird durch den geplanten Zusammenschluss bzw. den künftigen Betrieb von GBN in diesem Markt (Umschlagsart Schiene/Schiene) eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt. 564. In der Umschlagsart Schiene/Strasse ist nach dem Bau und der Inbetriebnahme von GBN ebenfalls mit einem Zuwachs der Marktanteile der Zusammenschlussparteien zu rechnen aufgrund der hohen Kosten- und Zeitvorteile des Umschlags in GBN und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auch auf den vor- bzw. nachgelagerten schiene-nenseitigen Märkten. Allerdings liegen die kumulierten Marktanteile der Zusammenschluss- parteien in der Umschlagsart Schiene/Strasse bei [30-40] %, wohingegen sie in der Um- schlagsart Schiene/Schiene bereits heute [70-80] % betragen. Zudem wirken sich die Vorteile der Bündelung nur im Hauptlauf auf der Schiene aus. Ausserdem haben ausländische Um- schlagsanlagen Kostenvorteile beim Transport auf der Strasse und die Stauproblematik ist weniger relevant bei dezentral gelegenen Anlagen. Aus den dargelegten Gründen ist nicht davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN in der Umschlagsart Schiene/Strasse eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt. Ausbauphase 2 von GBN: Umschlagsart Schiff/Schiene

41-00033/COO.2101.111.7.411297 121 565. Vorliegend ist davon auszugehen, dass die Umschlagsanlagen der Wettbewerber nach dem Bau und der Inbetriebnahme von GBN aufgrund der hohen Kosten- und Zeitvorteile des Umschlags Schiff/Schiene in GBN sich nicht mehr als Konkurrenten zu GBN verhalten können. In dieser Umschlagsart verfügt Contargo bereits heute über einen Marktanteil von [60-70] % und nach der Inbetriebnahme des Hafens Becken 3 werden die Effizienzvorteile der Bündelung im Hauptlauf sowie im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene zum Tragen kommen. Deshalb ist nicht davon auszugehen, dass von Wettbewerbern im Markt für Umschlagsleistungen für Con- tainer, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiff/Schiene im Import-/Ex- portverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet künftig genügend Wettbewerb ausgeht.

566. Den Vorbringen der Parteien betreffend angeblich fehlende kausale Veränderung der Wettbewerbsverhältnisse bei schiffseitigen Umschlagsleistungen (vgl. Rz 557) ist zu entgeg- nen, dass mit dem Zusammenschluss bzw. der Inbetriebnahme von Hafens Becken 3 die aktu- ellen Umschlagskapazitäten der Parteien für Umschlagsarten Schiff/Schiene sowie Schiff/Strasse substantiell erhöht werden. Weiter ist davon auszugehen, dass kein Wettbe- werbsdruck von GBN auf die bestehende Umschlagsanlage von Contargo und umgekehrt aus- gehen wird. [...] Zusätzlich wird mit dem Zusammenschluss implizit [...] der potenzielle Wett- bewerb zwischen den Parteien eingeschränkt (vgl. Rz 739 ff.). Deshalb ist auch bei schiffseitigen Umschlagsleistungen die Kausalität zwischen dem Zusammenschluss und der Veränderung der Wettbewerbsverhältnisse gegeben. 567. Die starke Marktstellung der Zusammenschlussparteien auch auf den vor- bzw. nachge- lagerten Märkten – insbesondere wiederum die Stellung von SBB Cargo im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene im Binnenverkehr – ermöglicht die Bündelung dieser Umschläge auf der Um- schlagsanlage GBN. Insbesondere vor dem Hintergrund von vertikalen Effekten, wird

durch den geplanten Zusammenschluss bzw. den künftigen Betrieb von GBN in diesem Markt (Umschlagsart Schiff/Schiene) eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt. Stellung im internationalen Wettbewerb 568. Zu den Vorbringen der Parteien betreffend die Stellung im internationalen Wettbewerb (Art. 10 Abs. 4 KG) ist vorweg nochmals darauf hinzuweisen, dass in der Zusammenschlusskontrolle nach Kartellgesetz rein wettbewerbliche und keine verkehrs- und umweltpolitischen Aspekte zu prüfen sind. 569. Die Stellung der Unternehmen wird sich insofern verbessern, dass Transportleistungen im Import-/Exportverkehr sowie im Transitverkehr kostengünstiger und zeitsparender angeboten werden können, wenn diese Transporte künftig über GBN umgeschlagen bzw. gebündelt werden können. Es ist demnach damit zu rechnen, dass künftig weitere Transporte, die aktuell noch im nahen Ausland abgewickelt werden, über GBN umgeschlagen werden. Keine Aussage kann jedoch getroffen werden, ob und inwiefern sich die Stellung der Zusammenschlussparteien im internationalen Wettbewerb durch das Zusammenschlussvorhaben in anderen Bereichen verändern wird. Ergebnis 570. Im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet verfügen die Zusammenschlussparteien in den Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiff/Schiene bereits heute über kumulierte Marktanteile von [70-80] % bzw. [60-70] %. In der Umschlagsart Schiene/Strasse liegen die kumulierten Marktanteile im Jahr 2017 bei [30-40] %.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 122 571. Mit dem Zusammenschlussvorhaben bzw. dem Betrieb von GBN wird künftig ein Gross-terminal mit Gateway-Funktion Umschlagsleistungen anbieten mit denen die Umschlagsanlagen der Wettbewerber, bezüglich Kosten- und Zeitvorteile, mit wenigen Ausnahmen nicht mithalten können. Deshalb ist davon auszugehen, dass der geplante Zusammenschluss zu einer marktbeherrschenden Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG in den Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiff/Schiene führen wird. Vor dem Hintergrund der hohen Marktanteile der Zusammenschlussparteien auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten für Operateurleistungen und im Gütertransport auf der Schiene und den damit verbundenen vertikalen Effekten, ist in den genannten Umschlagsarten von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen. 572. In der Umschlagsart Schiene/Strasse ist dagegen nicht von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen.

B.4.4.2.3. Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im alpenquerenden Transitverkehr

573. Tabelle 11 gibt die Angaben der Meldung zu den Marktanteilen der Zusammenschlussparteien und ihrer drei wichtigsten Wettbewerber in den Märkten für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im alpenquerenden Transitverkehr für die relevanten Umschlagsarten wieder. Dabei werden analog zum Import-/Exportverkehr zuerst die für Ausbauphase 1 von GBN relevanten Umschlagsarten angegeben und danach die relevanten Umschlagsarten nach Ausbauphase 2 von GBN mit der Anbindung ans Hafenbecken 3. Tabelle 11: Marktanteile in den Märkten für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im alpenquerenden Transitverkehr, Angaben der Parteien, BAV und Betreiber von Umschlagsanlagen (vgl. Rz 341 ff.)

Relevante Umschlagsarten – GBN als bimodale Umschlagsanlage (Phase 1): Umschlagsart:
Schiene/Schiene Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB
Hupac Reth- DUSS Weil Swiss- Bertschi markt Cargo mann am Rhein terminal 1000
[20-30] 0 [0-5] [0-5] [10-20] [0-5] [0-1] TEU 2017

[20-30] In % 100 % 0% [0-10] % [60-70] % [10-20] % [0-10] % % 1000 [20-30] 0 [0-5]
[0-5] [10-20] [0-5] [0-1] TEU 2016

[20-30] In % 100 % 0% [0-10] % [60-70] % [0-10] % [0-10] % % 1000 [20-30] 0 [0-5]
[0-5] [10-20] [0-5] [0-1] TEU 2015

[20-30] In % 100 % 0% [0-10] % [60-70] % [0-10] % [0-10] % % Umschlagsart:
Schiene/Strasse Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB
Hupac Reth- DUSS Weil Swiss- Bertschi markt Cargo mann am Rhein terminal

41-00033/COO.2101.111.7.411297 123 1000 [70-80] 0 [40-50] [0-5] [20-30] [0-5] [0-1]
2017 TEU [60-70] In % 100 % 0% [0-10] % [20-30] % [0-10] % [0-10] % % 1000 [70-80]
0 [40-50] [0-5] [20-30] [0-5] [0-1] TEU 2016

[60-70] In % 100 % 0% [0-10] % [20-30] % [0-10] % [0-10] % % 1000 [70-80] 0 [40-50]
[0-5] [20-30] [0-5] [0-1] TEU 2015

[60-70] In % 100 % 0% [0-10] % [20-30] % [0-10] % [0-10] % %

Relevante Umschlagsart – GBN als trimodale Umschlagsanlage (Phase 2): Umschlagsart:
Schiff/Schiene Zusammenschlussparteien Wettbewerber Zeit- Wert Gesamt- SBB Hupac
Reth- Ports de n/a raum Rheinhafen- markt Cargo mann Mulhouse- gesellschaft Rhin 1000
[0-1] 0 0 [0-1] [0-1] [0-1] ■ TEU 2017

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [10-20] % ■ % 1000 [0-1] 0 0 [0-1] [0-1] [0-1] ■
TEU 2016

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [10-20] % ■ % 1000 [0-1] 0 0 [0-1] [0-1] [0-1] ■
TEU 2015

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [10-20] % ■ %

574. In den zwei Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiene/Strasse, die für die Ausbauphase 1 von GBN relevant sind, liegen die Marktanteile von Hupac bei [60-70] % (Schiene/Strasse) bzw. [20-30] % (Schiene/Schiene). Auf Rethmann entfallen [0-10] % (Schiene/Schiene) bzw. [0-10] % (Schiene/Strasse). Die Zusammenschlussparteien verfügen somit über einen kumulierten Marktanteil von [60-70] % (Schiene/Strasse) bzw. [20-30] % (Schiene/Schiene). Die Marktanteile der wichtigsten Wettbewerber betragen in der Umschlagsart Schiene/Schiene zwischen [0-10] % und [60-70] %, wobei auf DUSS Weil am Rhein [60-70] %, auf Swissterminal [10-20] % und auf Bertschi [0-10] % entfallen. In der Umschlagsart Schiene/Strasse betragen die Marktanteile der wichtigsten Wettbewerber zwischen [0-10] % und [20-30] %, wobei auf DUSS Weil am Rhein [20-30] % und auf Swissterminal [0-10] % entfallen. 575. Bei der für Ausbauphase 2 relevante Umschlagsart Schiff/Schiene betragen die Marktanteile von Rethmann [60-70] %. Als wichtigste Wettbewerber der Zusammenschlussparteien

41-00033/COO.2101.111.7.411297 124 werden die Rheinhafengesellschaft und Ports de Mulhouse-Rhin genannt, mit Marktanteilen von jeweils [10-20] %. 576. Die Höhe der Umschlagsmengen in Tabelle 11 zeigen jedoch, dass die Umschlagsart Schiff/Schiene mit

einem Gesamtumschlag von [0-1000] TEU im Transitverkehr in der Praxis nur selten vorkommt. Gemäss Meldung werde der alpenquerende Transitverkehr kaum auf dem Rhein transportiert. Auf Basis der Marktbeobachtung würden die Schweizerischen Rheinhäfen davon ausgehen, dass sich der Anteil der Schweiz transitierender Mengen bei beiden Verkehrsmitteln (Bahn und Strasse) auf einzelne Sendungen und damit unter 1 % belaufe. In den Häfen Weil am Rhein oder Ottmarsheim gäbe es praktisch keine Transitsendungen durch die Schweiz, aufgrund der deutlich schlechteren Schienenanbindung. Auch das Swiss Shippers' Council gibt an, dass Transitverkehre für seine Mitglieder nicht relevant seien. 577. Bei einer aggregierten Betrachtung der Umschläge im Bereich alpenquerender Transitverkehr über alle Umschlagsarten hinweg betragen die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien für 2017 [50-60] %. Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens bzw. des Betriebs von GBN

578. Die Marktanteile der Zusammenschlussparteien beziehen sich auf bestehende Umschlagsanlagen. Erst mit der Fertigstellung von Phase 1 wird GBN Umschlagsleistungen anbieten können. Voraussichtlich 2023 wird mit dem Bau des Hafenbeckens 3 und dem Ausbau von GBN zu einer trimodalen Umschlagsanlage dann auch der trimodale Umschlag über GBN möglich sein. Der schiffseitige KV ist jedoch gemäss Meldung im Bereich Transitverkehr weniger relevant (vgl. Rz 575). 579. Gemäss Meldung ist das Marktvolumen des KV im Transitverkehr wachsend und dürfte nach der Eröffnung des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels sowie Fertigstellung des „4-Meter-Korridors“ noch weiter erheblich zunehmen. Hinzu komme, dass sich die EU in ihrem Weissbuch zum Verkehr 2011 zum Ziel gesetzt habe, ab 2030 30 % des Strassenverkehrs über 300 km auf die alternativen Verkehrsträger Schiene oder Schiff zu verlagern. Diese Verlagerungsstrategie werde sich auch auf die Transitverkehre durch die Schweiz auswirken. So gehen die Zusammenschlussparteien davon aus, dass der Anteil der Umschläge im alpenquerenden Transitverkehr dank der neuen Terminalinfrastruktur von GBN zunehmen wird und dass dank GBN Transitverkehr vermehrt in der Schweiz umgeschlagen wird. Sie gehen von einem künftigen Transitanteil von [...] % bei der Umschlagsanlage GBN aus. 580. Auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) rechne für die kommenden Jahre generell mit einer stark steigenden Nachfrage im KV. Dies sei auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: einerseits auf die politisch gewollte Förderung des KV, andererseits aber auch auf das kontinuierlich steigende internationale Handelsvolumen und den damit einhergehenden massiven Ausbau der Containerterminals in den Seehäfen (z.B. in Rotterdam). 581. Bezüglich Kosten des Marktzutritts und vorgesehener Ausbauten oder bestehender Umschlagsanlagen wird an dieser Stelle auf die Angaben zum Import-/Exportverkehr verwiesen (vgl. Rz 462 ff.). Im Unterschied dazu ist jedoch insbesondere der Standortfaktor bzw. eine gute Anbindung an den Rhein-Alpen-Korridor zu berücksichtigen. Ausbauphase 1: Umschlagsart Schiene/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr 582. Abbildung 14 zeigt die relevanten Umschlagsanlagen für den alpenquerenden Transitverkehr durch die Schweiz. Die künftige Umschlagsanlage Gateway Basel Nord (violett) wird ihren Standort neben den bestehenden Umschlagsanlagen von Contargo (blau) sowie dem Wettbewerber DUSS Weil am Rhein (grün) haben. Weitere Umschlagsanlagen befinden sich in Birrfeld, Frenkendorf und Niederglatt sowie im grenznahen Ausland. Zusätzlich sind auch

41-00033/COO.2101.111.7.411297 125 die Verkehrsströme des Güterverkehrs auf der Schiene (blau) angegeben. Der Rhein-Alpen-Korridor verläuft durch die Alpen (rot).

Abbildung 14: Umschlagsanlagen im alpenquerenden Transitverkehr

Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien 583. Die Umschlagsanlage von Hupac in Singen ist mit jeweils 650 m langen Gleisen gut für die Umschlagsarten Schiene/Schiene bzw. Schiene/Strasse ausgelegt. Die Meldung geht dabei von einem Anteil der für die Schweiz relevanten Umschläge im KV von [...] % aus, wovon [...] % auf den Transitverkehr fallen (also ca. [...] %). Die Anlage sei ein wichtiger Knotenpunkt auf der Nord-Süd-Achse mit täglichen Verkehren nach Italien und Deutschland sowie Verbindungen zu den Seehäfen via Duisburg.¹³⁷ 584. Zusätzlich sind rein landseitige Umschläge auch über trimodale Umschlagsanlagen, wie das Hafenbecken 2 von Contargo möglich. Diese Anlage ist jedoch primär auf den schiffseitigen Umschlag Schiff/Strasse ausgelegt (vgl. Rz 524).

137 Vgl. <<http://www.hupac.com/DE/Terminal-Singen-f5ca6700>> (25.2.2019).

41-00033/COO.2101.111.7.411297 126 Bimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 585. Ähnlich wie die Anlage in Singen ist die Umschlagsanlage der DUSS in Weil am Rhein auf die Umschlagsarten Schiene/Schiene bzw. Schiene/Strasse ausgelegt und verfügt über mehrere Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von 645 m. Die Anlage werde aktuell ausgebaut. Wegen seiner geografischen Lage gelte das DUSS-Terminal als wichtige logistische Drehscheibe für alpenquerende KV-Transporte in und aus der Schweiz, für den Transit nach Italien sowie ins benachbarte Frankreich. 586. Die Umschlagsanlagen der Wettbewerber Swissterminal in Frenkendorf und Bertschi in Birrfeld verfügen beide über kürzere Gleise, was eine Aufteilung der Ganzzüge nötig macht und die Umschlagskosten erhöht. Beide Standorte liegen auf dem Rhein-Alpen-Korridor und sind auch gut an die Strasse angeschlossen. Trimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber

587. Der landseitige Umschlag Schiene/Schiene und Schiene/Strasse ist grundsätzlich auch über die trimodalen Umschlagsanlagen der Ports de Mulhouse-Rhin in Ottmarsheim (F) und der Rheinhafen Gesellschaft in Weil am Rhein (D) möglich. Wie bereits erwähnt, ist ein Umschlag Schiene/Schiene zwar möglich, aber zeit- und kostenaufwendiger aufgrund der im Vergleich zu GBN nachteiligen bahnseitigen Anbindung dieser Anlagen, mit einer teils beschränkten Anzahl Gleisen und signifikant kürzerer kranbarer Nutzlänge der Gleise (vgl. Rz 497 und 499). Kosten- und Zeitvergleich 588. Betreffend den Kosten- und Zeitvorteilen von GBN gegenüber den relevanten Umschlagsanlagen kann auf die entsprechenden Ausführungen bei den Märkten für Umschlagsleistungen im Import-/Exportverkehr verwiesen werden (vgl. Rz 501). 589. Zusätzlich ist im alpenquerenden Transitverkehr die Distanz von der Umschlagsanlage zum relevanten Gütertransport-Korridor (vorliegend der Rhein-Alpen-Korridor) relevant bzw. deren schienenseitige Anbindung an den Korridor. Dies zeigt auch Abbildung 14 mit den aktuell im alpenquerenden Transitverkehr tätigen Umschlagsanlagen. Entweder befinden sie sich direkt neben dem Rhein-Alpen-Korridor oder sie sind wie Singen auf der Nord-Süd-Achse für die täglichen Verkehre zwischen Italien und Deutschland sowie zu den Seehäfen via Duisburg ausgelegt. 590. Die Parteien gehen davon aus, dass über GBN künftig vermehrt Umschläge Schiene/Schiene aufgrund der Modalsplit Vorgaben des BAV durchgeführt werden und auch neue Transporte hinzukommen. Gemäss Prognose der Parteien hinsichtlich des künftigen Anteils dieser Umschlagsart, würden in Zukunft mehr Umschläge Schiene/Schiene in GBN abgewickelt als aktuell alle relevanten Umschlagsanlagen im alpenquerenden Transitverkehr in der Umschlagsart Schiene/Schiene zusammen umschlagen. Die Zusammenschlussparteien gehen demnach davon aus, dass

dank den Kosten- und Zeitvorteilen beim Umschlag in GBN gegenüber anderen bestehenden Umschlagsanlagen auch die Marktanteile der Zusammenschlussparteien steigen werden. Künftige Kapazitäten und Entwicklung der Nachfrage 591. Bezüglich der künftig vorhandenen Kapazitäten und der Entwicklung der Nachfrage kann auf die Ausführungen im Import-/Exportverkehr verwiesen werden (vgl. Rz 508). Es ist zumindest während der nächsten 10 Jahre von einem genügend grossen Angebot bzw. ausreichenden Umschlagskapazitäten auszugehen. Vertikale Effekte

41-00033/COO.2101.111.7.411297 127 592. Bezüglich der vertikalen Effekte kann wieder um auf die Ausführungen zum Import-/Exportverkehr in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 512 f.). Dank der vertikalen Integration der Unternehmen können Transportangebote im KV aus einer Hand offeriert werden, die doppelte Marginalisierung entfällt, die Auslastung der Umschlagsanlagen kann gesteuert werden und die Unternehmen profitieren von einem besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Transportprozessen.

593. Auch im alpenquerenden Transitverkehr verfügen die Zusammenschlussparteien über eine starke Position in den vor- und nachgelagerten Märkten. Die starke Position von SBB Cargo und Hupac ermöglicht die Bündelung auf einzelne Umschlagsanlagen mit Gateway-Funktion und das Ausschöpfen der entstehenden Kostenvorteile durch die Bündelung. Wiederrum ist davon auszugehen, dass SBB Cargo und Hupac aber auch die Rhenus Gruppe diese Verkehre auf GBN und nicht auf potenzielle Alternativen von Wettbewerbern wie DUSS Weil am Rhein bündeln werden. Kollektive Marktbeherrschung 594. Der Wettbewerber DUSS in Weil am Rhein verfügt im Jahr 2017 über einen Marktanteil von [60-70] % im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr. Mit der Inbetriebnahme von GBN und dem Ausbau der Umschlagsanlage der DUSS in Weil am Rhein (vgl. Rz 467) könnten – aufgrund der Dimension und Ausgestaltung (Gateway-Funktion, vgl. Rz 224) der beiden Anlagen sowie des Standorts direkt auf dem Rhein-Alpen-Korridor – künftig in diesem Markt zwei sehr starke Player entstehen und es könnte sich auch die Frage einer allfälligen kollektiven Marktbeherrschung stellen. 595. Mit der Inbetriebnahme von GBN und dem Ausbau der Umschlagsanlage der aktuellen Marktführerin DUSS in Weil am Rhein (vgl. Rz 467) könnten – aufgrund der Dimension und Ausgestaltung der beiden Anlagen sowie des Standorts direkt auf dem Rhein-Alpen-Korridor – künftig in diesem Markt zwei sehr starke Player entstehen, weshalb auch die Möglichkeit einer künftigen kollektiven Marktbeherrschung zu prüfen ist. 596. Die Analyse der Märkte, in denen DUSS und die Zusammenschlussparteien tätig sind, hat jedoch ergeben, dass die Ausrichtung der DUSS inkl. der anderen Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn sich klar von der Ausrichtung von GBN und den Zusammenschlussparteien unterscheidet. Erstens befinden sich sämtliche Umschlagsanlagen der DUSS in Deutschland. So zählt DUSS gemäss eigenen Angaben zu den grössten Betreibern von Umschlagsanlagen in Deutschland.¹³⁸ Zweitens sind alle Umschlagsanlagen der DUSS auf dem Umschlag zwischen Schiene und Strasse ausgerichtet. Im Unterschied dazu wird GBN nach Ausbauphase 2 auch schiffseitige Umschläge anbieten und Contargo bietet solche Umschlagsleistungen bereits heute an. Drittens ist insbesondere die Umschlagsanlage DUSS Weil am Rhein auf den Umschlag zwischen Schiene und Strasse ausgerichtet, wohingegen GBN einen hohen Anteil von Umschlägen von Schiene auf Schiene anstrebt (vgl. Rz 444). Demnach ist nicht von ausgeprägten Symmetrien – einem

der zentralen Indikatoren bei der Prüfung, ob Unternehmen über eine kollektiv marktbeherrschende Stellung verfügen – zwischen den beteiligten Unternehmen auszugehen. Auf die Prüfung anderer relevanter Kriterien wurde vorliegend verzichtet, und es ist nicht von einer künftigen kollektiven Marktbeherrschung von DUSS Weil am Rhein und den am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen in der Umschlagsart Schiene/Schiene im alpenquerenden Transit auszugehen.

138 Vgl. <https://www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/unternehmen/daten_fakten-714334> (3.5.2019).

41-00033/COO.2101.111.7.411297 128 Stellung der Marktgegenseite 597. Bezüglich der Stellung der Marktgegenseite kann wiederum auf die Ausführungen zum Import/Exportverkehr in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 514 ff.). Zwischenergebnis 598. Die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien betragen im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr derzeit [20-30] %. Die bestehenden Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien sind zwar nicht Teil des GU GBN, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Umschlagsanlagen nicht im Wettbewerb mit GBN stehen werden. Die Parteien gehen jedoch davon aus, dass über GBN künftig vermehrt Umschläge Schiene/Schiene durchgeführt werden und aufgrund der Kosten- und Zeitvorteile auch die Marktanteile der Zusammenschlussparteien steigen werden (vgl. Rz 590). Die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation nach Ausbauphase 1 von GBN hat gezeigt, dass mit einem Zuwachs der Marktanteile zu rechnen ist aufgrund der grossen Effizienzvorteile beim Umschlag in GBN gegenüber den alternativen Anlagen, der vorgesehenen Mengenbündelung auf GBN und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf vor- bzw. nachgelagerten Märkten. Gleichzeitig ist mit DUSS Weil am Rhein jedoch ein Wettbewerber tätig, der bereits heute über Marktanteile von [60-70] % verfügt und dessen Anlage aktuell ausgebaut wird. Wie nachfolgend noch dargelegt wird, ist letztlich nicht von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs in der Umschlagsart Schiene/Schiene auszugehen (vgl. Rz 614 ff.). Deshalb kann an dieser Stelle offengelassen werden, ob das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr, künftig eine (einzel-)marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG begründet oder verstärkt. Ausbauphase 1: Umschlagsart Schiene/Strasse im alpenquerenden Transitverkehr 599. Für die Umschlagsart Schiene/Strasse kommen grundsätzlich die gleichen Umschlagsanlagen wie bei der Umschlagsart Schiene/Schiene in Frage (vgl. Rz 583 ff.). Jedoch ist bei der Beurteilung der Alternativen neben der Schienenanbindung auch die Anbindung der Umschlagsanlagen an die Strasse wichtig. Im Unterschied zum Import-/Exportverkehr spielt der Aspekt der tieferen Transportkosten (keine Kabotage) im alpenquerenden Transitverkehr nur eine untergeordnete Rolle, da der Vor- bzw. Nachlauf aus dem Ausland (z.B.: Süddeutschland oder dem Elsass) kommt. Der Transport kann demnach zu grenznahen Umschlagsanlagen sowie den Umschlagsanlagen in der Schweiz zu europäischen Löhnen durchgeführt werden. Kosten- und Zeitvergleich 600. Analog zum Import/Exportverkehr sind die Effizienzvorteile durch die Bündelung der Transporte im Vor- und Nachlauf auf der Strasse weniger relevant als in der Umschlagsart Schiene/Schiene, da LKWs geringere Fixkosten haben und auch die Zeitersparnisse

geringer ist. Der Vorteil, dass in GBN längere Züge abgewickelt werden können, führt zu tieferen Kosten als auf Anlagen in denen eine Teilung des Zuges notwendig ist. 601. Als Vorteil von GBN gegenüber den Umschlagsanlagen im Ausland werden von den befragten Marktteilnehmern die wegfallenden Wartezeiten an den Autobahnzollämtern (Weil am Rhein, Rheinfelden oder Basel St. Louis) genannt. Künftige Kapazitäten und Entwicklung der Nachfrage

41-00033/COO.2101.111.7.411297 129 602. Bezüglich der künftig vorhandenen Kapazitäten und der Entwicklung der Nachfrage kann auf die Ausführungen im Import-/Exportverkehr verwiesen werden (vgl. Rz 508). Es ist zumindest während der nächsten 10 Jahre von einem genügend grossen Angebot bzw. ausreichenden Umschlagskapazitäten auszugehen. Vertikale Effekte 603. Bezüglich der vertikalen Effekte kann wiederum auf die Ausführungen zur Umschlagsart Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr verwiesen werden (vgl. Rz 512 f.). Dank der vertikalen Integration der Unternehmen können Transportangebote im KV aus einer Hand offeriert werden, die doppelte Marginalisierung entfällt, die Auslastung der Umschlagsanlagen kann gesteuert werden und die Unternehmen profitieren von einem besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Transportprozessen. 604. Analog zur Umschlagsart Schiene/Schiene ist insbesondere die starke Stellung der Zusammenschlussparteien auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten im Bereich Operateurleistungen und Gütertransport auf der Schiene zu berücksichtigen. Die starke Position von SBB Cargo und Hupac ermöglicht die Bündelung auf einzelne Umschlagsanlagen mit Gatewayfunktion und das Ausschöpfen der entstehenden Kostenvorteile durch die Bündelung. Deshalb ist davon auszugehen, dass SBB Cargo und Hupac die Verkehre des Hauptlaufs auf GBN und nicht auf potenzielle Alternativen von Wettbewerbern wie DUSS Weil am Rhein bündeln wird. Stellung der Marktgegenseite 605. Bezüglich der Stellung der Marktgegenseite kann wiederum auf die Ausführungen in der Umschlagsart Schiene/Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 514 ff.). Zwischenergebnis 606. Die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien betragen im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Strasse im alpenquerenden Transitverkehr [60-70] %. Die bestehenden Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien sind zwar nicht Teil des GU GBN, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Umschlagsanlagen nicht im Wettbewerb mit GBN stehen werden. Die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation nach Ausbauphase 1 von GBN hat gezeigt, dass mit einem Zuwachs der Marktanteile der Zusammenschlussparteien aufgrund der grossen Effizienzvorteile beim Umschlag in GBN, der vorgesehenen Mengenbündelung auf GBN und der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf vor- bzw. nachgelagerten Märkten zu rechnen ist. Wie nachfolgend noch dargelegt wird, ist letztlich nicht von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs in der Umschlagsart Schiene/Strasse auszugehen (vgl. Rz 614 ff). Deshalb kann an dieser Stelle offengelassen werden, ob das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Strasse im alpenquerenden Transitverkehr eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 KG begründet oder verstärkt. Ausbauphase 2: Umschlagsart Schiff/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr 607. In der Umschlagsart Schiff/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr verfügt Rethmann über einen Marktanteil von [60-70] %. Bei einem Vergleich der jährlichen Umschläge in der Umschlagsart Schiff/Schiene wird jedoch ersichtlich, dass diese Umschlagsart mit nur [0-

1'000] TEU pro Jahr kaum vorkommt. Der Anteil am gesamten Umschlag des alpenquerenden Transitverkehrs beträgt somit weniger als [0-10] %.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 130 608. Der Swiss Shippers' Council, die Verladorganisation der Schweiz, gibt an, dass Umschläge vom Binnenschiff auf die anderen Verkehrsträger im alpenquerenden Transitverkehr für seine Mitglieder nicht relevant sind. Auch Spedlogswiss, der Verband der international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz, gibt an, dass keine Transit-Relationen für den Umschlag von der Rheinschiffahrt auf die Schiene bzw. Strasse (und umgekehrt) über GBN in Frage kommen und sie sehen auch derzeit keine Bedeutung.

609. Zudem schätzen die Zusammenschlussparteien den künftigen Anteil der Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiff/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr nach Ausbaustufe 2 auf nahezu [0-10] % (in % der Kapazität von GBN). Damit wird die Umschlagsart Schiff/Schiene auch mit dem Betrieb von GBN in der Praxis sehr selten vorkommen bzw. eine Ausnahme bleiben, worauf die Parteien zu behaupten sind.

610. Aus diesem Grund wird im vorliegenden Zusammenschlussverfahren auf eine eigenständige Analyse dieses Marktes verzichtet. Mögliche Beseitigung wirksamen Wettbewerbs in den Märkten für Umschlagsleistungen im alpenquerenden Transitverkehr 611. Die Parteien bringen vor, dass laut BAV die Umschläge seit Jahren aus der Schweiz zu den Umschlagsanlagen ins Ausland abwandern würden. Grund dafür sei die mangelnde Produktivität und Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Umschlagsanlagen. Mit GBN solle nun in der Schweiz eine Umschlagsanlage gebaut werden, die hinsichtlich Produktivität und Konkurrenzfähigkeit mit den Anlagen im Ausland mithalten könne. GBN werde in direkter Konkurrenz stehen mit den Umschlagsanlagen in Deutschland, Österreich und Frankreich. Damit werde die internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt bzw. erst geschaffen. Mit der Abwanderung der Umschläge ins Ausland sei zudem zwangsläufig eine Zunahme des Schwerverkehrs in die Schweiz verbunden, da ab und zu der Umschlagsanlage praktisch immer per LKW transportiert werde. Entstehe mit GBN eine international konkurrenzfähige Umschlagsanlage in der Schweiz, so werde damit die Voraussetzung geschaffen, dass die Umschläge in die Schweiz zurückgeholt und damit auch das verkehrs- und umweltpolitisch angestrebte Verlagerungsziel erreicht werden könne. 612. An dieser Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass in der Zusammenschlusskontrolle nach Kartellgesetz rein wettbewerbliche und keine verkehrs- und umweltpolitischen Aspekte zu prüfen sind. 613. Die Stellung der Unternehmen wird sich insofern verbessern, dass Transportleistungen im Import-/Exportverkehr sowie im Transitverkehr kostengünstiger und zeitsparender angeboten werden können, wenn diese Transporte künftig über GBN umgeschlagen bzw. gebündelt werden können. Es ist demnach damit zu rechnen, dass künftig weitere Transporte, die aktuell noch im nahen Ausland abgewickelt werden, über GBN umgeschlagen werden. Keine Aussage kann getroffen werden, ob und inwiefern sich die Stellung der Zusammenschlussparteien im internationalen Wettbewerb durch das Zusammenschlussvorhaben in anderen Bereichen verändern wird. Ausbauphase 1 von GBN: Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiene/Strasse 614. Aktuell verfügen die Zusammenschlussparteien über kumulierte Marktanteile von [20- 30] % in der Umschlagsart Schiene/Schiene und von [60-70] % in der Umschlagsart Schiene/Strasse. Die grossen Effizienzvorteile und der optimale Standort von GBN am Rhein-Alpen-Korridor erlaubt künftig grosse Vorteile bei der Bündelung im

Hauptlauf sowie im Vor- bzw. Nachlauf auf der Schiene. Die Parteien erwarten bei GBN einen Anteil von [...] % Umschlagsleistungen im Transitverkehr, der mit zunehmender Betriebszeit zunehmen dürfte.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 131 Dank der neuen Terminalinfrastruktur von GBN werde die Bedeutung des KV-Transitverkehrs zunehmen und vermehrt in der Schweiz umgeschlagen. Werden die von den Parteien geschätzten Anteile der Umschlagsleistungen für die Umschlagsart Schiene/Schiene zugrunde gelegt, liegt dieser Wert deutlich über den gegenwärtigen Umschlagskapazitäten des Gesamtmarkts. Deshalb ist, auch aufgrund der starken Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten, welche die Bündelung von Umschlägen auf der Umschlagsanlage GBN ermöglicht, zumindest in der Umschlagsart Schiene/Schiene von einem deutlichen Anstieg der Marktanteile der Parteien nach der Inbetriebnahme von GBN auszugehen. Mit Ausnahme der Umschlagsanlage DUSS Weil am Rhein ist in der Umschlagsart Schiene/Schiene im alpenquerenden Transitverkehr nicht davon auszugehen, dass sich die Umschlagsanlagen der Wettbewerber als Konkurrenten zu GBN verhalten können. 615. In der Umschlagsart Schiene/Schiene beträgt der Marktanteil der aktuellen Marktführerin DUSS Weil am Rhein [60-70] % im Jahr 2017. Im Unterschied zum Import-/Exportverkehr, bei dem die schienenseitige Ausrichtung für die Feinverteilung in der Schweiz und damit die vertikale Integration der Zusammenschlussparteien wichtiger sind, ist im Transitverkehr jedoch nicht von einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen. 616. In der Umschlagsart Schiene/Strasse sprechen die hohen Kosten- und Zeitvorteile des Umschlags in GBN, der optimale Standort von GBN und die starke Marktstellung der Zusammenschlussparteien auf den vor- bzw. nachgelagerten schienenseitigen Märkten ebenfalls für einen Zuwachs der Marktanteile der Zusammenschlussparteien nach dem Bau und der Inbetriebnahme von GBN. Allerdings wirken sich die Vorteile der Bündelung nur im Hauptlauf auf der Schiene aus. Zudem haben ausländische Umschlagsanlagen Kostenvorteile beim Transport auf der Strasse und die Stauproblematik ist weniger relevant bei dezentral gelegenen Anlagen. Aus den dargelegten Gründen ist nicht davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben bzw. der künftige Betrieb von GBN in der Umschlagsart Schiene/Strasse eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt. Ergebnis 617. Im Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im alpenquerenden Transitverkehr verfügen die Zusammenschlussparteien in den Umschlagsarten Schiene/Strasse bereits heute über kumulierte Marktanteile von [60-70] %. In der Umschlagsart Schiene/Schiene liegen die kumulierten Marktanteile im Jahr 2017 bei 28 %. Die Marktanteile von DUSS betragen in dieser Umschlagsart im Jahr 2017 [60-70] %. Jedoch gehen die Zusammenschlussparteien davon aus, dass sich aufgrund der optimalen Lage von GBN sowie den Kosten- und Zeitvorteilen beim Umschlag über GBN die Nachfrage künftig erhöhen wird. 618. Mit dem Zusammenschlussvorhaben bzw. dem Betrieb von GBN wird künftig ein Grossterminal mit Gateway-Funktion Umschlagsleistungen anbieten mit denen die Umschlagsanlagen der Wettbewerber bezüglich Kosten- und Zeitvorteilen, mit Ausnahme von DUSS Weil am Rhein, im alpenquerenden Transitverkehr nicht annähernd mithalten können. Trotz der hohen Marktanteile der Zusammenschlussparteien auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten für Operateurleistungen und im Gütertransport auf der Schiene und den damit verbundenen vertikalen Effekten, ist aber insgesamt nicht davon auszugehen, dass der geplante

Zusammen- schluss im alpenquerenden Transitverkehr in der Umschlagsart Schiene/Schiene oder in der Umschlagsart Schiene/Strasse zu einer möglichen Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG führt.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 132 B.4.4.3 Bereich Operateurleistungen

B.4.4.3.1. Operateurleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger auf der Schiene (Binnenverkehr, Import-/Exportverkehr, Transitverkehr)

619. Die Marktanteile der Zusammenschlussparteien und ihrer drei grössten aktuellen Wettbewerber präsentieren sich wie folgt: Tabelle 12: Marktanteile in den Märkten für Operateurleistungen für Container, Wechselbehäl- ter und Sattelaufleger auf der Schiene

Operateurleistungen auf der Schiene Binnenverkehr Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB Hupac Reth- RailCare Post* BLS markt mann 1000 [300-325] [175-200] [40-50] ■ [20-30] [20-30] [5-10] TEU 2017

In % 100 % [50-60] % [10-20] % 0 % [0-10] % [0-10] % [0-10] % 1000 [275-300] [150-175] [40-50] ■ [20-30] [20-30] [5-10] TEU 2016

[10-20] In % 100 % [50-60] % [10-20] % 0 % [0-10] % [0-10] % % 1000 [275-300] [150-175] [40-50] ■ [20-30] [20-30] [5-10] TEU 2015

[10-20] In % 100 % [60-70] % [10-20] % 0 % [0-10] % [0-10] % % Import-/Exportverkehr Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB Hupac Rethmann Transfracht Schweizer- Hannibal markt zug** 1000 [150-175] ■ [100-125] [20-30] [10-20] [5-10] [5-10] TEU 2017

In % 100 % 0% [60-70] % [10-20] % [0-10] % [0-10] % [0-10] % 1000 [200-225] ■ [125-150] [20-30] [30-40] [20-30] [5-10] TEU 2016

In % 100 % 0% [50-60] % [10-20] % [10-20] % [0-10] % [0-10] % 1000 [225-250] ■ [125-150] [20-30] [30-40] [20-30] [10-20] TEU 2015

In % 100 % 0% [50-60] % [0-10] % [10-20] % [0-10] % [0-10] % Transitverkehr Zusammenschlussparteien Wettbewerber Zeit- Wert Gesamt- SBB Hupac Reth- Ambrogio raum Inter Ferry Shuttlewise markt mann Trasporti Boats nv BV SpA

41-00033/COO.2101.111.7.411297 133 1000 [1'350- ■ [825-850] ■ [90-100] [50-60] [40-50] 2017 TEU 1'400] In % 100 % 0% [60-70] % 0% [0-10] % [0-10] % [0-10] % 1000 [1'400- ■ [850-875] ■ [125-150] [50-60] [40-50] TEU 1'450] 2016

In % 100 % 0% [60-70] % 0% [0-10] % [0-10] % [0-10] % 1000 [1'400- ■ [750-775] ■ [100-125] [50-60] [50-60] 52015

TEU 1'450] In % 100 % 0% [50-60] % 0% [0-10] % [0-10] % [0-10] % * Bei der Post wurden nur Operateurleistungen berücksichtigt, welche sie Dritten anbietet; ** Gemäss Meldung bis 2015 IMS Rail Switzerland AG. 620. Im Markt für Operateurleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger auf der Schiene im Binnenverkehr verfügt im Jahr 2017 SBB über einen Marktanteil von [50-60] % und Hupac über einen solchen von [10-20] %. SBB und Hupac verfügen somit über einen kumulierten Marktanteil von [70-80] %. Die wichtigsten Wettbewerber RailCare, Post und BLS halten Marktanteile von [0-10] %, [0-10] % bzw. [0-10] %. Im Markt für Operateurleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger auf der Schiene im Import-/Exportverkehr ver- fügt Hupac über einen Marktanteil von [60-70] % und Rethmann über einen solchen von [10-

20] %. Hupac und Rethmann verfügen somit über einen kumulierten Marktanteil von [80-90] %. Die Wettbewerber Transfracht, Schweizerzug und Hannibal halten Marktanteile von [0-10] %, [0-10] % bzw. [0-10] %. Auf dem Markt Operateurleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger auf der Schiene im Transitverkehr verfügt Hupac über einen Marktanteil von [60-70] %. Die wichtigsten Wettbewerber Inter Ferry Boats, Shuttlewise und Ambrogio Trasporti halten Marktanteile von [0-10] %, [0-10] % bzw. [0-10] %.

621. Gemäss den Angaben in der Meldung werden die Geschäftstätigkeiten von SBB, Hupac und Rethmann im Bereich Operateurleistungen durch das vorliegende Zusammenschlussvorhaben nicht tangiert. Sie würden unabhängig voneinander weitergeführt und nicht zusammengelegt werden. Demzufolge könnten die Marktanteile der Zusammenschlussparteien für die Analyse der Wettbewerbssituation auf den Märkten für Operateurleistungen nicht einfach addiert werden.

622. Allerdings sind bei der Betrachtung der vertikalen Effekte/Auswirkungen auf die Märkte für Umschlagsleistungen die kumulierten Marktanteile der Muttergesellschaften zugrunde zu legen.

623. In der Stellungnahme zur Beschlussbegründung bringen die Parteien weiter vor, dass durch GBN auch keine negativen vertikalen oder konglomeraten Effekte resultieren würden. GBN werde den Wettbewerb im Bereich Operateurleistungen nicht beschränken, sondern im Gegenteil verstärken. Der Grund liege darin, dass GBN die Voraussetzungen schaffen werde, dass die gesamte Transportkette effizienter werde. Von den Effizienzsteigerungen würden vor allem die KV-Operateure als Nachfrager von Umschlagsleistungen profitieren. Dank GBN könnten längere Züge der Operateure rasch und kostengünstig umgeschlagen werden. Verzögerungen und Wartezeiten würden vermieden. Die Container-Laufzeiten würden damit verkürzt und die Kosten reduziert. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Schweiz namentlich für ausländische Schienen-Operateure im Import-/Exportverkehr, aber auch im Transitverkehr künftig an Bedeutung gewinnen werde. Dank GBN dürften künftig deutlich mehr Mengen umgeschlagen und mehr Operateure auf Platz sein als in den heutigen kleinen Schweizer Terminals. Dies gelte nicht nur für den internationalen, sondern auch für den Binnenverkehr. Hinzu komme, dass die Marktzutrittsschranken tief seien. GBN werde somit in 41-00033/COO.2101.111.7.411297 134 allen drei Teilbereichen (Import-/Export-, Transit- und Binnenverkehr) zu weiteren Marktzutritten von Operateuren und damit zu sinkenden Marktanteilen der heutigen Operateure führen. Da GBN allen Marktteilnehmern zur gleichberechtigten Nutzung zu nichtdiskriminierenden Bedingungen offenstehe müsse, führe der Zusammenschluss auch nicht zu Marktverzerrungen auf den Operateurmärkten. Jeder Operateur werde zu gleichen Bedingungen in GBN umschlagen können. Die Parteien würden deshalb keine Möglichkeit haben, das eigene Operateurgeschäft zu bevorzugen oder Marktzutritte zu behindern.

624. Negative Auswirkungen des vorliegenden Zusammenschlussvorhabens auf die Märkte für Operateurleistungen und den Bereich Gütertransport auf der Schiene können aufgrund der Schlüsselfunktion von Umschlagsanlagen im KV nicht a priori ausgeschlossen werden. So benötigen KV-Operateure und damit auch EVU den Zugang zu Umschlagsanlagen für die Erbringung ihrer Dienstleistungen. Wie in den Ausführungen zur künftigen Marktstellung von GBN ausgeführt wurde, verfügt GBN gegenüber alternativen Umschlagsanlagen in den betrachteten relevanten Märkten in verschiedenster Hinsicht über wesentliche Vorteile. Aus

Sicht von KV-Operateuren auf der Schiene und EVU ist dabei insbesondere die Tatsache hervorzuheben, dass GBN die einzige Umschlagsanlage in der Schweiz sein wird, welche Züge mit einer Länge von 750 m ohne zeit- und kostenaufwändige Rangiervorgänge abfertigen kann. Vor diesem Hintergrund wäre es für den Wettbewerb auf den Märkten für Operateurleistungen auf der Schiene problematisch, wenn die Parteien deren Wettbewerbern auf diesen Märkten die Nutzung von GBN verweigern würden. Ebenso wäre es aus Sicht des Wettbewerbs problematisch, wenn die Parteien anderen KV-Operateuren bzw. EVU zwar den Zugang zu GBN gewähren würden, diese aber beispielsweise hinsichtlich Preisen, Kapazitätszuteilungen oder hinsichtlich der Priorisierung bei Störungen und Verspätungen benachteiligen würden. 625. Gemäss der Verfügung des BAV vom 4. Juli 2018 betreffend das Gesuch um Investitionsbeiträge muss allerdings gewährleistet sein, dass GBN allen Marktteilnehmern zur gleichberechtigten Nutzung zu nichtdiskriminierenden Bedingungen offensteht (vgl. Art. 6 GüTV). Aufgrund der Grösse, der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung und der hohen Relevanz der Anlage für eine effiziente Transportabwicklung des schweizerischen Import- und Exportverkehrs werde GBN zudem verpflichtet, ein breiteres Aktionariat anzustreben, soweit dies mit den Bestimmungen des Obligationenrechts und Kartellgesetzes vereinbar sei. GBN müsse zudem die erforderlichen Vorkehrungen treffen, damit die Eigentümergesellschaften keine wettbewerbsrelevanten und nicht allgemein zugänglichen Informationen zukommen. Dies werde unter anderem mit Vorgaben zum Zugang zu Informatiksystemen und –zugriffen sichergestellt. Mit diesen Auflagen solle verhindert werden, dass sich die Eigentümergesellschaften oder ihre Tochterunternehmen ungerechtfertigte wirtschaftliche Vorteile verschaffen können (z. B. Informationen kundenbezogenen Absatzzahlen, Preisen, Preiselementen, Margen und weiteren Konditionen). GBN werde weiter verpflichtet, allen Kunden der Umschlagsanlage die erforderlichen Daten und Informatik-Schnittstellen, welche für eine effiziente Auftragsabwicklung erforderlich seien, in der notwendigen Qualität bereitzustellen. GBN werde schliesslich auch verpflichtet, angemessen für den Fortbestand der Umschlagsanlage Sorge zu tragen. Hierfür müssten Reserven zu Wiederbeschaffungszwecken gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts gebildet werden. Bis diese Reserven vollständig geäuft seien, seien die Möglichkeiten der Gewinnausschüttung beschränkt. 139 626. Zusammenfassend ist aufgrund der vertikalen Integration der Zusammenschlussparteien und deren Marktstellung auf diversen GBN vor- und nachgelagerten Märkten – insbesondere den Märkten für Operateurleistungen auf der Schiene – von erheblichen vertikalen Effekten auszugehen. Gestützt auf die Ausführungen der Parteien sowie mit Blick auf die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu GBN und die weiteren vom BAV

139 Vgl. Medienmitteilung BAV (Fn 113); Faktenblatt des BAV (Fn 106), 3.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 135 verfügten Auflagen (namentlich Trennung von Funktionen und des Daten- und Informationsmanagement, Reservebildung zu Wiederbeschaffungszwecken) ist jedoch nicht davon auszugehen, dass das Zusammenschlussvorhaben zu erheblichen negativen Wettbewerbswirkungen im Bereich Operateurleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger auf der Schiene führt. Entsprechend ist unter Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen auch nicht von der Möglichkeit einer Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen. 627. Wie bereits erwähnt, wird eine allfällige Koordinierung

zwischen den Muttergesellschaften im Bereich Operateurleistungen nach Art. 5 KG beurteilt (vgl. Rz 414 f.).

628. Hinsichtlich allfälliger positiver Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens auf die Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Operateurleistungen wird auf die Ausführungen unter B.4.5 (Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt) verwiesen.

B.4.4.3.2. Operateurleistungen für begleiteten KV auf der Schiene im Transitverkehr 629. Im Markt für Operateurleistungen für begleiteten KV auf der Schiene im Transitverkehr ist gemäss Meldung nur RAlpin (Gemeinschaftsunternehmen von SBB Cargo, Hupac und BLS AG) tätig und verfügt entsprechend über einen Marktanteil von [90-100] %. 630. Gemäss den Angaben der Parteien betreibt RAlpin die rollende Autobahn/Landtrasse (RoLA) im alpenquerenden Güterverkehr gestützt auf eine Leistungsvereinbarung mit dem BAV. Der Betrieb von RoLA sei 2009 vom BAV für die Zeit von 2012 bis 2018 ausgeschrieben und RAlpin vergeben worden. 2018 habe das BAV mit RAlpin eine Rahmenvereinbarung über die Fortführung des bestehenden RoLa-Angebots bis 2023 abgeschlossen. Daran werde sich durch GBN nichts ändern. 631. Es seien auch keine vertikalen oder konglomeraten Effekte in diesem Markt zu befürchten. Zwar könnte BKW auch in GBN umgeschlagen werden, weil dafür ausser einer einfachen Rampe, damit die LKW auf die Bahnwagen fahren könnten, keine weitere Infrastruktur notwendig sei. Die Investitionen für eine solche Rampe und deren Platzbedarf seien gering. Allerdings sei es sehr unwahrscheinlich, dass künftig BKW in GBN umgeschlagen werde: Erstens werde GBN als Umschlagsanlage für den UKV geplant, konzipiert und realisiert. Zweitens biete RAlpin im begleiteten KV gemäss der Rahmenvereinbarung mit dem BAV Verbindungen zwischen Freiburg und Novara an. Basel werde nicht angefahren. Drittens nutze RAlpin bestehende moderne Verladeanlagen in diesen beiden Ausgangs- und Zieldestinationen. Es würden somit keine Berührungspunkte zwischen dem BKW und GBN bestehen, worauf die Parteien zu behaupten sind.

632. Art. 10 Abs. 2 KG bedingt, dass eine marktbeherrschende Stellung durch den Zusammenschluss begründet oder verstärkt wird. Das Zusammenschlussvorhaben muss für die mögliche Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs kausal sein. Besteht auf dem fraglichen Markt weder vor noch nach dem Zusammenschluss Wettbewerb und wäre vermehrter Wettbewerb auch nicht zu erwarten, fehlt es gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts an der erforderlichen Wettbewerbswirkung des Zusammenschlussvorhabens.¹⁴⁰ 633. Vor diesem Hintergrund ist mit Blick auf den in der Meldung ausgewiesenen Marktanteil von [90-100] % der RAlpin sowie gestützt auf die voranstehenden Ausführungen der Parteien nicht davon auszugehen, dass der Zusammenschluss im Bereich Operateurleistungen für begleiteten KV auf der Schiene im Transitverkehr eine marktbeherrschende Stellung im Sinne

140 Vgl. BGE 133 II 104 E. 6.4 (= RPW 2007/2, 328 E. 6.4), Swissgrid/WEKO; Urteil des BGer

2A.327/2006 vom 22.2.2007, RPW 2007/2, 335 E. 6.5, BZ-20 Minuten/WEKO.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 136 von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt.

B.4.4.4 Bereich Gütertransport

B.4.4.4.1 Einzelwagenladungsverkehr auf der Schiene

634. Gemäss Meldung dürfte der Marktanteil der SBB bzw. SBB Cargo in den Verkehrsarten Transitverkehr, Import-/Exportverkehr und Binnenverkehr jeweils nahezu [90-100] % betragen. Die Marktanteile der SBB bzw. SBB Cargo seien in den letzten Jahren konstant und andere Anbieter seien jeweils nicht bekannt, ausser im Binnenverkehr, wo noch einzelne, regional tätige Privatbahnen tätig seien. Im Transitverkehr spiele der Einzelwagenladungsverkehr praktisch keine Rolle. 635. In der Stellungnahme zur Beschlussbegründung machen die Parteien geltend, dass der Einzelwagenladungsverkehr im KV vor allem den Vor- und Nachlauf betreffe. Es handle sich deshalb überwiegend um Binnenverkehr. Die SBB würde im Moment als einziges EVU in der Schweiz Einzelwagenladungsverkehr anbieten. Einzelwagenladungsverkehr setze ein Netz von Bedienpunkten voraus und der Aufbau eines zweiten Netzes in der Schweiz wäre angesichts des rückläufigen Volumens kaum wirtschaftlich. 636. Nach Einschätzung der beteiligten Unternehmen dürfte GBN Drittanbietern den Markteintritt eher erleichtern. Dank GBN werde es für Drittanbieter eher einfacher sein, Angebote für den Bahnnachlauf in der Schweiz – also den Transport der Ladeeinheiten von GBN zu den regionalen Terminals und direkt zu den Kunden mit eigenen Anschlussgleisen (und umgekehrt) – zu lancieren. Heute würden wegen der Zersplitterung der Verkehre auf viele kleine KV-Terminals und wegen der fehlenden Umschlagsressourcen in der Schweiz Markteintrittshürden für Drittanbieter bestehen. Dank GBN dürften diese Markteintrittshürden gesenkt werden. 637. Wie erwähnt, bedingt Art. 10 Abs. 2 KG, dass eine marktbeherrschende Stellung durch den Zusammenschluss begründet oder verstärkt wird. Das Zusammenschlussvorhaben muss für die mögliche Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs kausal sein. Besteht auf dem fraglichen Markt weder vor noch nach dem Zusammenschluss Wettbewerb und wäre vermehrter Wettbewerb auch nicht zu erwarten, fehlt es gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts an der erforderlichen Wettbewerbswirkung des Zusammenschlussvorhabens.¹⁴¹ 638. Vor diesem Hintergrund ist mit Blick auf die in der Meldung ausgewiesenen Marktanteile von SBB Cargo von jeweils nahezu [90-100] % nicht davon auszugehen, dass der Zusammenschluss in den Märkten für Einzelwagenladungsverkehr auf der Schiene eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt. 639. Hinsichtlich allfälliger positiver Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens auf die Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Einzelwagenladungsverkehr auf der Schiene wird wiederum auf die Ausführungen unter B.4.5 (Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt) verwiesen.

141 Vgl. BGE 133 II 104 E. 6.4 (= RPW 2007/2, 328 E. 6.4), Swissgrid/WEKO; Urteil des BGer

2A.327/2006 vom 22.2.2007, RPW 2007/2, 335 E. 6.5, BZ-20 Minuten/WEKO.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 137 B.4.4.4.2. Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene

640. Gemäss Meldung präsentieren sich die Marktanteile der Zusammenschlussparteien und ihrer drei grössten aktuellen Wettbewerber wie folgt:

Tabelle 13: Marktanteile in den Märkten für Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene in der Schweiz

Binnenverkehr Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert raum SBB* SBB Hupac* Reth- BLS Widmer Swiss Rail Cargo Int mann Rail Traffic 2017 In % [70-80] %

[0-10] % 0% 0% [10-20] % [0-10] % [0-10] % 2016 In % [70-80] % [0-10] % 0% 0%
 [0-10] % [0-10] % [0-10] % 2015 In % [70-80] % [0-10] % 0% 0% [0-10] % [0-10] %
 [0-10] % Import-/Exportverkehr Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert raum
 SBB* SBB Hupac* Reth- BLS Widmer DB Cargo Cargo Int mann Rail 2017 In % [50-60]
 % [0-10] % 0 % 0% [20-30] % [10-20] % [0-10] % 2016 In % [50-60] % [0-10] % 0 % 0%
 [20-30] % [10-20] % [0-10] % 2015 In % [50-60] % [0-10] % 0 % 0% [20-30] % [10-20] %
 [0-10] % Transitverkehr Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert raum SBB*
 SBB Hupac* Reth- BLS DB Cargo n/a Cargo Int mann 2017 In % [30-40] % [40-50] % 0
 % 0% [20-30] % [10-20] % ■ 2016 In % [30-40] % [40-50] % 0 % <[0-10] % [10-20] %
 [10-20] % ■ 2015 In % [30-40] % [30-40] % 0 % <[0-10] % [10-20] % [10-20] % ■ * Die
 Marktanteile von SBB und Hupac werden jeweils ohne deren GU SBB Cargo Internatio-
 nal ausgewiesen. 641. Im Markt für Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene im
 Binnenverkehr ver- fügen SBB bzw. SBB Cargo International im Jahr 2017 über einen
 Marktanteil von [70-80] % bzw. [0-10] %, zusammen [80-90] %. Die Wettbewerber BLS,
 Widmer Rail und Swiss Rail Traffic halten Marktanteile von [10-20] % und je [0-10] %. Im
 Markt für Ganzzüge im Wagen- ladungsverkehr auf der Schiene im Import-/Exportverkehr
 verfügen SBB bzw. SBB Cargo In- ternational über einen Marktanteil von [50-60] % bzw.
 [5-10] %, zusammen [60-70] %. Die Wettbewerber BLS, Widmer Rail und DB Cargo
 halten Marktanteile von [20-30] %, [10-20] % und [0-10] %. Im Markt für Ganzzüge im
 Wagenladungsverkehr auf der Schiene im Transitver- kehr verfügen SBB und SBB Cargo
 International über Marktanteile von [30-40] % bzw. [40-50] %, zusammen [70-80] %. Die
 einzigen Wettbewerber BLS und DB Cargo halten Marktanteile von [20-30] % bzw.
 [10-20] %.

642. Die Parteien machen in der Stellungnahme zur Beschlussbegründung geltend, dass
 Ganzzüge im KV heute überwiegend für den Hauptlauf auf der Schiene zur Anwendung
 kom- men würden. Sie würden dabei in der Regel zwischen den Seehäfen und den
 Import-/export-

41-00033/COO.2101.111.7.411297 138 Umschlagsanlagen oder zwischen diesen
 Import-/Export-Umschlagsanlagen verkehren. Nach Schätzung der Parteien hätten die SBB
 im Import-/Exportverkehr im Bereich des KV einen Marktanteil von rund [60-70] %. Nach
 Schätzung der Parteien hätten die SBB im Transitver- kehr im Bereich des KV einen
 Marktanteil von rund [40-50] %. 643. Es sei ausgeschlossen, dass GBN negative
 Auswirkungen auf den Markt für Güterver- kehr haben könne.

644. Erstens werde GBN nicht durch SBB alleine kontrolliert. Die beiden anderen
 beteiligten Unternehmen hätten kein Interesse daran, dass die SBB mittels ihrer Beteiligung
 an GBN ver- suchen würden, den Traktionsmarkt zu dominieren. Selbst wenn es eine
 Strategie der SBB gäbe, die auf die Behinderung von Wettbewerbern abzielen würde (was
 nicht der Fall sei), würden die Miteigentümer von GBN niemals dazu Hand bieten, dass
 GBN diese Strategie unterstützen würde. Hupac und Rethmann seien als Operateure
 Nachfrager von Traktionsleis- tungen und wären damit selbst von einer solchen Strategie
 nachteilig betroffen. 645. Zweitens und vor allem gewährleiste das Diskriminierungsverbot,
 dass keine Wettbe- werber von SBB als Kunden von GBN benachteiligt oder gar
 ausgeschlossen würden. Die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs entspreche
 nicht nur der klaren Absicht der Parteien und sei deshalb auch in den Verträgen vorgesehen.
 Sie sei auch mehrfach regulato- risch abgesichert. Gemäss Art. 8 Abs. 5 GüTG und Art. 6
 GüTV seien die Eigentümer und Betreiber einer vom Bund geförderten Umschlagsanlage

verpflichtet, Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu dieser Anlage zu transparenten Bedingungen und Preisen zu gewähren. Zusätzlich sei der diskriminierungsfreie Zugang zur KV-Umschlagsanlage in der Verfügung des BAV explizit als Auflage vorgesehen. 646. Im Rahmen der Marktbefragung haben die Wettbewerber BLS und DB Cargo Schweiz angegeben, dass sie grundsätzlich keine Nachteile durch GBN erwarten, falls der diskriminierungsfreie Zugang gewährleistet sei und zusätzlich ausgeführt, in Bezug auf welche Kriterien (z.B.: Preis, Zuteilung von Kapazitäten) die Nichtdiskriminierung jeweils sichergestellt sein sollte. 647. Auch in den vorliegend betrachteten Märkten für Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene ist aufgrund der vertikalen Integration der Zusammenschlussparteien und deren Marktstellung auf diversen GBN vor- und nachgelagerten Märkten von erheblichen vertikalen Effekten auszugehen. So wären insbesondere negative Wettbewerbswirkungen einer Verweigerung oder Diskriminierung hinsichtlich des Zugangs zu GBN grundsätzlich denkbar.¹⁴² Aufgrund der Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs gemäss der Gütertransportgesetzgebung und der weiteren vom BAV verfügbaren Auflagen (vgl. Rz 626) ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Zusammenschluss zu erheblichen negativen Wettbewerbswirkungen in den Märkten für Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene führt. Analog zu den Märkten für Operateurleistungen ist unter Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen auch in diesem Bereich nicht von der Möglichkeit einer Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen. 648. Hinsichtlich allfälliger positiver Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens auf die Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene wird wiederum auf die Ausführungen unter B.4.5 (Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt) verwiesen.

¹⁴² Vgl. hierzu die analogen Überlegungen zum Markt für Operateurleistungen in Rz 624.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 139 B.4.4.4.3. Kombiniertes Verkehr auf der Schiene

649. Gemäss Meldung präsentieren sich die Marktanteile der Zusammenschlussparteien und ihrer drei grössten aktuellen Wettbewerber wie folgt:

Tabelle 14: Marktanteile im Kombinierten Verkehr auf der Schiene

Binnenverkehr	Zusammenschlussparteien	Wettbewerber	Zeitraum	Wert SBB*	SBB
Hupac* Reth- BLS RailCare n/a Cargo Int mann	2017	In %	[60-70]	%	[0-10]
		%	[10-20]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
2016	In %	[60-70]	%	[0-10]	%
		%	[10-20]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
2015	In %	[60-70]	%	[0-10]	%
		%	[10-20]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
Import-/Exportverkehr	2017	In %	[50-60]	%	[0-10]
		%	[20-30]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
2016	In %	[50-60]	%	[0-10]	%
		%	[20-30]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
2015	In %	[50-60]	%	[0-10]	%
		%	[20-30]	%	0%
		%	[10-20]	%	0%
Transitverkehr	2017	In %	[40-50]	%	0%
		%	[30-40]	%	0%
		%	[0-10]	%	0%
2016	In %	[40-50]	%	[0-10]	%
		%	[30-40]	%	0%
		%	[0-10]	%	0%
2015	In %	[30-40]	%	[0-10]	%
		%	[20-30]	%	0%
		%	[0-10]	%	0%

650. Im Markt für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene im Binnenverkehr verfügen SBB und SBB Cargo International über einen Marktanteil von [60-70] % bzw. [0-10] %,

zusammen 70 %. Die einzigen Wettbewerber BLS und RailCare halten einen Marktanteil von je [10-20] %. Im Markt für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene im Import-/Exportverkehr verfügen SBB und SBB Cargo über Marktanteile von [50-60] % bzw. [0-10] %, zusammen [60-70] %. Die Wettbewerber BLS, RailCare und SNCF Lines verfügen über Marktanteile von [20-30] % bzw. je [10-20] %. Im Markt für den Kombinierten Verkehr auf der Schiene im Transitverkehr verfügen SBB und SBB Cargo International über einen Marktanteil von [10-20] % bzw. [40-50] %, zusammen [50-60] %. Die wichtigste Wettbewerberin BLS hält einen Marktanteil von [30-40] %, DB Cargo und SNCF Lines halten je [0-10] %. 651. Auch in den vorliegend betrachteten Märkten für kombinierten Verkehr auf der Schiene ist aufgrund der vertikalen Integration der Zusammenschlussparteien und deren Marktstellung

41-00033/COO.2101.111.7.411297 140 auf diversen GBN vor- und nachgelagerten Märkten von erheblichen vertikalen Effekten auszugehen. So wären insbesondere negative Wettbewerbswirkungen einer Verweigerung oder Diskriminierung hinsichtlich des Zugangs zu GBN grundsätzlich denkbar.¹⁴³ Betreffend die entsprechenden Auswirkungen von GBN auf die Märkte für den kombinierten Verkehr auf der Schiene kann auf die entsprechenden Ausführungen bei den Märkten für Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene verwiesen werden (vgl. Rz 647). Analog zu den Märkten für Operateurleistungen ist unter Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen auch in diesem Bereich nicht von der Möglichkeit einer Beseitigung des wirksamen Wettbewerbs im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG auszugehen.

652. Hinsichtlich allfälliger positiver Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens auf die Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Ganzzüge im Wagenladungsverkehr auf der Schiene wird wiederum auf die Ausführungen unter B.4.5 (Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt) verwiesen.

B.4.4.5 Fazit

653. Zusammenfassend wird durch das Zusammenschlussvorhaben auf folgenden Märkten eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG, durch die wirksamer Wettbewerb beseitigt werden kann, begründet oder verstärkt: - Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet; - Markt für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger für den Umschlag Schiff/Schiene im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet.

B.4.5 Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt

654. Ergibt die Prüfung, dass ein Zusammenschluss eine qualifizierte marktbeherrschende Stellung gemäss Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG begründet oder verstärkt, wie es vorliegend der Fall ist, ist die zweite Eingriffsvoraussetzung zu prüfen. Diese ist erfüllt, wenn der Zusammenschluss zu keiner Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt führt, welche die Nachteile einer marktbeherrschenden Stellung überwiegt (Art. 10 Abs. 2 Bst. b KG). 655. Art. 10 Abs. 2 Bst. b KG wird auch als negative Eingriffsvoraussetzung bezeichnet, weil auf dieser Grundlage ein Zusammenschluss zugelassen werden kann, obwohl er eine marktbeherrschende Stellung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Bst. a KG begründet oder verstärkt.¹⁴⁴ 656. Die mit Art. 10 Abs. 2 Bst. b KG vorgeschriebene Abwägung trägt dem Verhältnismässigkeitsprinzip Rechnung.¹⁴⁵ 657. Als «anderer Markt» kommt jeder räumlich oder sachlich zu dem beherrschten Markt

verschiedene Markt in Frage; allerdings muss es sich dabei aufgrund von Art. 2 Abs. 2 KG um die Schweiz berührende Märkte handeln. Als «anderer Markt» kommen insbesondere auch

143 Vgl. hierzu die analogen Überlegungen zum Markt für Operateurleistungen in Rz 624. 144 Vgl. FELIX PRÜMMER, in: DIKE-Kommentar zum Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbe-

werbsbeschränkungen, Zäch/Arnet/Baldi/Kiener/Schaller/Schraner/Spühler (Hrsg.), 2018, N 162 zu Art. 10 KG. 145 PRÜMMER (Fn 144), in: DIKE-Kommentar KG, N 163 zu Art. 10 KG.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 141 die vor- und nachgelagerten Märkte bei einer vertikalen Integration sowie verbundene Märkte bei konglomeraten Auswirkungen in Betracht.146 Vor dem Hintergrund von Art. 10 Abs. 4 KG, wonach auch die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auf internationaler Ebene zu berücksichtigen ist, kommen dabei auch über die Schweiz hinausgehende Märkte (z.B. ein Weltmarkt) in Betracht, solange ein Bezug zur Schweiz besteht.147 658. Die «Wettbewerbsverhältnisse» auf einem anderen Markt können auf vielfältige Weise verbessert werden; das Gesetz sieht keine Einschränkungen vor. Realisiert der Zusammenschluss Effizienzvorteile, können solche Vorteile zu einer Intensivierung des Wettbewerbs beitragen.148 Das Vorliegen von Effizienzvorteilen per se ist indes nicht ausreichend; diese müssen vielmehr auch zu einer Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in einem anderen Markt führen. Die WEKO kann diese Effekte im Rahmen von Art. 10 Abs. 2 Bst. b KG berücksichtigen, sofern sie auf einem anderen Markt als dem beherrschten eintreten.149 Zudem muss der Zusammenschluss für die Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse auf einem anderen Markt ebenfalls kausal sein.150 659. Hat die WEKO eine Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse auf einem anderen Markt identifiziert, hat sie eine Abwägung vorzunehmen: die Verbesserung muss die Nachteile der Begründung oder Verstärkung einer qualifizierten marktbeherrschenden Stellung durch den Zusammenschluss überwiegen. Gemäss Botschaft kann eine Marktbeherrschung auf einem stagnierenden Markt oder «absterbenden Markt» mit einer Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse auf einem dynamischen Markt und zukunftssträchtigen Markt aufgewogen werden.151 660. Die REKO/WEF führt zur Abwägung von Art. 10 Abs. 2 Bst. a und b KG aus, dass diese eine Gewichtung der Nachteile (Möglichkeit der Wettbewerbsbeseitigung auf dem relevanten Markt) und der Vorteile (Verbesserungen auf anderen Märkten) verlange. Geeignete und einigermassen objektive Messgrössen würden keine existieren. Ab welchem Punkte eine Verbesserung in einem anderen Markt die Nachteile überwiege, sei unklar. Dieser Wertungsentscheid sei daher sehr anspruchsvoll. Die Literatur biete dabei keine Hilfestellungen; sie konkretisiere die Grundsätze der Wertung in keiner Weise. Die Behörde sei bei der Abwägung somit auf pflichtgemässes Ermessen verwiesen. Sie müsse aufgrund nachvollziehbarer Überlegungen gewichten.152 661. Nachfolgend wird vorab auf die durch GBN erzielten Effizienzvorteile eingegangen. Danach wird die Frage beantwortet, ob diese Effizienzvorteile zu einer Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse in anderen Märkten führen, welche die Nachteile der marktbeherrschenden Stellung von GBN im Bereich Umschlagsleistungen überwiegt.

146 PRÜMMER (Fn 144), in: DIKE-Kommentar KG, N 164 f. zu Art. 10 KG. 147 Vgl. PRÜMMER (Fn 144), in: DIKE-Kommentar KG, N 164 zu Art. 10 KG; vgl. MARCEL

MEINHARDT/ASTRID W ASER/JUDITH BISCHOF, in: Basler Kommentar, Kartellgesetz, Amstutz/Reinert (Hrsg.), 2010, Art. 10 N 157 und 161 ff., m.w.H. 148 Vgl. PRÜMMER (Fn 144), in: DIKE-Kommentar, N 166 zu Art. 10 KG. 149 Vgl. RPW 2009/4, 439, Rz 411, Post/NZZ/Tamedia; PRÜMMER (Fn 144), in: DIKE-Kommentar KG, N 166 zu Art. 10 KG. 150 Vgl. Entscheid der REKO/WEF, RPW 2006/2, 319 f. E.5.1; RPW 2010/3, 559 Rz 406, France Télé-

lécom SA/Sunrise Communications AG. 151 Vgl. Botschaft zu einem Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen,

Kartellgesetz, KG; BBl 1995 I S. 585. 152 Entscheid der REKO/WEF, RPW 2006/2, 319 f. E.5.1, Swissgrid/WEKO.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 142 B.4.5.1 Effizienzvorteile durch die Umschlagsanlage GBN

662. Nach Ansicht der Zusammenschlussparteien wird mit GBN erstmals in der Schweiz eine grosse und entsprechend effiziente Umschlagsanlage gebaut. Diese Verladeinfrastruktur schaffe die Voraussetzung, dass Spediteure bzw. KV-Operateure via GBN neue Transportketten bilden und ihren Kunden anbieten könnten. Während die Spediteure bzw. KV-Operateure heute für den Umschlag häufig auf Umschlagsanlagen im Ausland ausweichen würden, würden sie neu ihren Kunden auch eine Transportkette mit einem kostengünstigen Umschlag in Basel anbieten können. Gleichzeitig werde mit dem GBN eine trimodale, moderne, effiziente und für die heutigen internationalen Güterzüge von 700 Metern Länge konzipierte Umschlagsanlage geschaffen. In einer solchen Anlage könnten Umschläge nicht nur kostengünstiger, sondern vor allem auch schneller abgewickelt werden. Da die Zeit (sprich: Transportdauer) im internationalen Transportgeschäft ein wichtiger Faktor sei, könnten die Spediteure bzw. KV-Operateure ihren Kunden dank GBN auch ein qualitativ besseres Produkt – kürzere Transportdauer – anbieten. Laut den Parteien dürfte sich die Transportdauer im Vergleich zum Transport über eine bestehende Schweizer Umschlagsanlage um bis zu rund einem Drittel reduzieren. 663. Die Parteien prognostizieren aufgrund der Bündelung von Verkehren in GBN gegenüber der heutigen dezentralen Terminalstruktur erhebliche Effizienzverbesserungen. Diese sollen weniger im Bereich Umschlagsleistungen selbst, sondern vielmehr im Gesamtsystem des KV realisiert werden. 664. Das BAV äussert sich folgendermassen bezüglich der Umschlagsanlage GBN und deren volkswirtschaftlichen Mehrwert: Eine Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion zeichne sich dadurch aus, dass hier die Bündelung der Verkehre zwischen Haupt- und Vor-/Nachlauf erfolge. Anders als bei herkömmlichen Anlagen erfolge also auch eine Bündelung für die Zu- resp. Weiterführung der Transporte im Vor- und Nachlauf. Keine der bestehenden Anlagen nehme bisher in massgeblichem Umfang eine Gateway-Funktion wahr. Die Bewertung des GBN könne nur unter Einbezug der Wirkungen auf die gesamte Logistikkette und nicht unter singulärer Betrachtung der reinen Umschlagstätigkeit erfolgen. Das BAV kommt zum Ergebnis, dass GBN aufgrund der Vermeidung kapazitiver Engpässe, der höheren Produktivität und Leistungsfähigkeit und der effizienteren Infrastrukturnutzung wesentliche volkswirtschaftliche Vorteile mit sich bringe und zeigt auf, in welchen Bereichen solche auftreten. 665. Zu den Vorbringen der Parteien ist vorab nochmals darauf hinzuweisen, dass nicht von Wettbewerb zwischen verschiedenen Transportketten auszugehen ist. Auch die Aussage, dass heute für den Umschlag häufig ins Ausland ausgewichen werde, ist zu relativieren. So konnte eine

Abwanderung von Umschlägen durch die Marktbefragung nur ansatzweise plausibilisiert werden (vgl. Rz 457). 666. Laut den Angaben der Parteien kommt es insbesondere aufgrund der Steigerung der Zuglänge im Hauptlauf, der Reduktion des Rangieraufwands und dank der Bündelung der Verkehre (Erhöhung der Sendungsgrösse, Steigerung der Wiederbeladungsquote und höhere Verdichtung durch die Drehscheibenfunktion von GBN) zu Kosteneinsparungen (vgl. Rz 436). 667. Die mit dem Güterumschlag verbundenen Rangiervorgänge der Züge sind gemäss Zusammenschlussparteien nicht Teil der eigentlichen Umschlagsleistung. Sie werden als Traktionsleistung von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbracht und die Kosten werden vom KV-Operator getragen. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass diese Kostenersparnisse durch den wegfallenden Rangieraufwand demnach nicht im Bereich Umschlagsleistungen realisiert werden, sondern auf den vor- bzw. nachgelagerten Märkten.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 143 668. Gemäss dem von den Parteien im Rahmen der Prüfung in Auftrag gegebenen Gutachten [...] zu den Effizienzgewinnen durch ein trimodales Terminal «Gateway Basel Nord» (nachfolgend: [...] Gutachten) erlaubt GBN signifikante Effizienzverbesserungen bei der Umschlagsleistung. Ein Grossteil der Verbesserungen komme dabei den übrigen Elementen der Transportkette zu Gute. Dabei werden folgende neun Effizienzhebel, die zu Kostenreduktionen im KV führen, aufgeführt: Skaleneffekte im Overhead, optimierte Nutzung der Krananlage, Reduktion der Zufahrtszeit zu Hauptstrecken, Beschleunigte Abfertigung von LKWs, Ausnutzung der vollen Zuglänge im Hauptlauf, Reduktion de

E. 8

SBB Cargo International AG (nachfolgend: SBB Cargo International) und ihre Tochtergesellschaften in Deutschland (SBB Cargo Deutschland GmbH) und Italien (SBB Cargo Italia

41-00033/COO.2101.111.7.411297 4 S.r.l.) böten Traktionsleistungen für den KV und für Ganzzüge auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Norditalien an. Eine weitere Tochtergesellschaft von SBB Cargo International sei die RT&S Lokführer-Akademie GmbH. Diese habe zum Ziel, Lokführer zu rekrutieren, auszubilden und für Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen.

E. 9

RAAlpin AG (nachfolgend: RAAlpin) betreibe die rollende Autobahn/Landstrasse (RoLa) im alpenquerenden Güterverkehr gestützt auf eine Leistungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Das Angebot von RAAlpin sei dem begleiteten KV zuzuordnen, bei dem der gesamte Lastwagen (inkl. Zugmaschine) auf den Zug verladen und zum Bestimmungsterminal transportiert werde.

E. 10

Xrail SA sei eine Allianz von sechs europäischen Güterbahnen (CFL Cargo [Luxemburg], DB Cargo [Deutschland], Green Cargo [Schweden], Rail Cargo Austria [Österreich], SBB Cargo und Lineas [Belgien]). Ziel sei es, die Pünktlichkeit und die Information der Kunden im europäischen Wagenladungsverkehr zu stärken.

E. 11

Terminal Combiné Chavornay SA (nachfolgend: TERCO) betreibe die KV-Umschlagsanlage in Chavornay. An TERCO seien neben SBB Cargo die Planzer-Gruppe

([...] %), Contargo [...] %) sowie [...] Kleinaktionäre (Beteiligungshöhe von [...] %) beteiligt. Bei diesen Kleinaktionären handle es sich einerseits um in der Region ansässige Privatpersonen und branchenfremde Unternehmen, andererseits aber auch um Unternehmen, die ebenfalls im Bereich des KV tätig seien.

E. 12

Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA sei ein Logistikdienstleister gewesen, der auf den unbegleiteten KV in Europa spezialisiert gewesen sei. Die Gesellschaft sei nicht mehr operativ tätig und befinde sich in Liquidation.

E. 13

Cargo sous terrain AG bezwecke die Planung, den Bau und den Betrieb eines unterirdischen Tunnelsystems für den Güterverkehr. Ziel des Projektes sei es, möglichst viel Güterverkehr unter die Erde zu bringen.

E. 14

Sibelit SA verfolge das Ziel, auf der linksrheinischen Achse Muizen (Belgien) – Basel (Schweiz) eine qualitativ hochstehende Produktion der Güterzüge herzustellen und die Produktionskosten zu senken. Sibelit SA sei kein eigenständiges Bahngüterunternehmen, sondern solle dazu dienen, die Ressourcen der vier Güterbahngesellschaften Lineas (Belgien), SNCF Fret (Frankreich), CFL (Luxemburg) und SBB Cargo optimal einzusetzen.

A.1.2 Hupac

E. 15

Gemäss Meldung ist Hupac die Muttergesellschaft eines Unternehmens, das primär im Bereich des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz auf der Schiene tätig ist. Die Hupac-Gruppe bestehe aus 17 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Das Aktienkapital werde zu 72 % von Logistikunternehmen und zu 28 % von Bahnen gehalten. SBB halte eine Beteiligung von 23,85 % an Hupac, [...] (vgl. auch Rz 5 vorstehend).

E. 16

Hupac sei insbesondere im Bereich des KV tätig. Die Hupac-Gruppe transportiere sowohl ganze Sattelzüge (begleiteter KV) als auch Sattelaufleger und Container ohne Zugfahrzeug (unbegleiteter KV). Hupac betreibe eine betrieblich eigenständige Umschlagsanlage in Basel Wolf. Daneben betreibe Hupac in der Schweiz bzw. dem angrenzenden Ausland die folgenden Umschlagsanlagen oder sei an diesen beteiligt: Aarau, Chiasso, Singen (Deutschland), Busto Arsizio und Piacenza (beide Italien).

41-00033/COO.2101.111.7.411297 5 17. In der Meldung werden die Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen (ohne Kontrollrechte) von Hupac mit Geschäftstätigkeiten in der Schweiz bzw. mit Bezug zur Schweiz wie folgt angegeben:

Gesellschaft Geschäftstätigkeit Kontrollverhältnisse

Hupac Intermodal SA Intermodale Operateurin und Betreiberin der Tochter von Hupac (100 %) (HISA) Terminals Aarau, Chiasso und Basel Wolf

Termini SA Immobiliengesellschaft Tochter von Hupac (100 %)

Hupac Spa Terminalbetreiberin in Busto Arsizio (Italien) Tochter von Hupac (100 %)

Termini Spa Eigentümerin der Terminalanlage in Busto Arsiz - Tochter von Hupac (100 %) zio (Italien)

Centro Intermodale Eigentümerin der Terminalanlage in Piacenza Tochter von Hupac (100 %) Spa (Italien)

Terminal Piacenza Betreiberin einer Terminalanlage in Piacenza Tochter von Hupac (100 %) Intermodale Spa (Italien)

Hupac Intermodal NV Terminalbetreiberin in Rotterdam (Holland) Tochter von Hupac (100 %)

Hupac Intermodal Terminalbetreiberin und Eigentümerin der Terminalanlage in Antwerpen (Belgien) BVBA

ERS Railways B.V. Holländische Gesellschaft, welche als Operateurin im maritimen Verkehr tätig ist. Tochter von Hupac (100 %)

Terminal Singen TSG Terminalbetreiberin in Singen (Deutschland) [...] von Hupac und der Deutschen Bahn GmbH

Terminal Alptransit Investitions- und Projektgesellschaft für die Beteiligung von Hupac (42 %) Srl neue Terminal Milano Smistamento und Brescia (Italien)

Rail Terminal Terminalbetreiberin in Geleen (Holland) Beteiligung von Hupac (40 %) Chemelot BVBA

Combinant NV Terminalbetreiberin in Antwerpen (Belgien) Beteiligung von Hupac (35 %)

Mercitalia Intermodal Intermodale Operateurin Beteiligung von Hupac (34,5 %) Spa

Kombi-Terminal Terminalbetreiberin in Düsseldorf (Deutschland) Beteiligung von Hupac (33,3 %) Düsseldorf GmbH

RAIPIN Betreiberin der Rollenden Landstrasse (vgl. Rz Gemeinschaftsunternehmen von 9 vorstehend) SBB Cargo, Hupac und BLS AG

SBB Cargo Eisenbahnunternehmen (vgl. Rz 8 vorstehend) Gemeinschaftsunternehmen von International SBB Cargo und Hupac

GBN Künftige Terminalbetreiberin in Basel Beteiligung von Hupac (24,5 %)

41-00033/COO.2101.111.7.411297 6 KTL Kombi Terminal Terminalbetreiberin in Ludwigshafen (Deutschland) Beteiligung von Hupac (15 %) Ludwigshafen GmbH

DIT Duisburg Intermodal Terminalbetreiberin in Duisburg (Deutschland) Beteiligung von Hupac (10 %) dal Terminal GmbH

E. 18

[...].

A.1.3 Rethmann

E. 19

Gemäss Meldung ist Rethmann (Deutschland) die Muttergesellschaft der Rethmann-Gruppe, welche die Teilkonzerne Rhenus (Logistik), Remondis (Wasser- und Kreislaufwirtschaft) und Saria (Verarbeitung von tierischen Nebenprodukten und organischen Reststoffen) umfasst.

E. 20

Im vorliegenden Zusammenschlussvorhaben sei auf Seiten von Rethmann die Contargo AG mit Sitz in Basel Vertragspartei. Contargo sei eine [...] %-Tochtergesellschaft der Rhenus Alpina AG, die Teil der Rhenus-Gruppe sei. Die Rhenus-Gruppe sei ein weltweit operierender Logistikdienstleister, der unter anderem auf Container-Hinterlandtransporte spezialisiert sei und ein Netz von Hinterlandterminals zwischen den Westhäfen am Rhein (und seinen Nebenflüssen bis in die Schweiz), den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland sowie Schiffs- und Bahnlinien betreibe. In der Schweiz betreibe Contargo eine Umschlagsanlage in Basel und sei – neben SBB Cargo und der Planzer-Gruppe – an einer Umschlagsanlage in Chavornay beteiligt (vgl. Rz 11). Im näheren Ausland sei Contargo an KV-Umschlagsanlagen in Würth, Karlsruhe, Ludwigshafen und Mannheim (alle Deutschland) beteiligt.

E. 21

In der Meldung werden die Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen (ohne Kontrollrechte) der Rhenus-Gruppe mit Geschäftstätigkeiten in der Schweiz bzw. mit Bezug zur Schweiz wie folgt angegeben:

Gesellschaft Geschäftstätigkeit Kontrollverhältnisse

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

Cargologic AG Dienstleistungen im Bereich Luftfracht Tochter von Rhenus ([...] %)

Contargo AG Nationale und internationale Transportgeschäfte im Bereich Intermodal Tochter von Rhenus ([...] %)

Rhenus Project Besorgung nationaler und internationaler Tochter von Rhenus ([...] %)
Logistics AG Transporte Land, See, Luft

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

Rhenus Logistics AG Dienst- und Beratungsleistungen im Bereich Speditions- und Transportlogistik Tochter von Rhenus ([...] %)

41-00033/COO.2101.111.7.411297 7 Bonafide Logistics Logistikdienstleistungen im Bereich Tochter von Rhenus ([...] %) AG Transport und Lagerung

Rhenus Gottardo Dienstleistungen im Bereich Speditions- Tochter von Rhenus ([...] %)
Ruffoni S.A. und Transportlogistik

Rhenus Port Dienstleistungen im Bereich Logistik und Tochter von Rhenus ([...] %)
Logistics AG Recycling

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

[...] [...] Tochter von Rhenus ([...] %)

Crossrail AG1 Organisation, Vermarktung und Bewirtschaftung von Güterzugsverbindungen Tochter von Rhenus ([...] %)

[...] [...] Beteiligung von Rhenus ([...] %)

Terminal Chavornay Terminalbetrieb für KV Beteiligung von Rhenus ([...] %) SA (TERCO)

GBN Künftige Terminalbetreiberin in Basel Beteiligung von Rhenus (24.5 %)

A.1.4 GBN

E. 22

Gemäss Meldung ist GBN im Juli 2015 von SBB Cargo, Hupac und Contargo als reine Planungsgesellschaft für die Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr (KV) im Raum Basel Nord gegründet worden.

E. 23

Aktuell halte SBB Cargo 51 % des Aktienkapitals von GBN, Hupac und Contargo würden je 24.5 % des Aktienkapitals halten. GBN stehe heute unter der alleinigen Kontrolle der SBB (vgl. Rz 5).

A.2 Das Zusammenschlussvorhaben

E. 24

Gemäss Meldung beabsichtigen SBB Cargo, Hupac und Contargo, gemeinsam eine Umschlagsanlage (Terminal) für den kombinierten Verkehr (KV) im Raum Basel Nord zu realisieren.

E. 25

Dazu hätten die drei Parteien 2015 GBN als Planungsgesellschaft gegründet, deren Zweck es sei, das Fördergesuch für Investitionsbeiträge für KV-Umschlagsanlagen gemäss Gütertransportgesetz beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzureichen und die Baugenehmigung für die Umschlagsanlage in einem Plangenehmigungsverfahren (PGV) des Bundes zu erlangen. GBN stehe heute unter der alleinigen Kontrolle der SBB. Als reine Planungsgesellschaft ohne Marktaktivitäten habe GBN bisher keinen Umsatz erzielt. Die Gesellschaft verfüge bis heute weder über eigene Ressourcen noch über eigenes Personal, die ihm eine Geschäftstätigkeit ermöglichen würden.

E. 26

Die heutige Planungsgesellschaft soll nun zu einer Betreibergesellschaft umgestaltet werden, welche die Umschlagsanlage realisieren und später operativ betreiben werde. GBN werde die betrieblichen und personellen Mittel erhalten, die für eine selbständige, auf Dauer

1 Die Crossrail AG wurde laut den Angaben der Parteien 2018 aufgelöst und aus dem Handelsregister

gelöscht.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 8 angelegte Geschäftstätigkeit, nämlich den Betrieb der Umschlagsanlage, erforderlich seien (vgl. Rz 153). In der Betreibergesellschaft sollen SBB Cargo, Hupac und Contargo nach erfolgter Kapitalerhöhung künftig je einen Drittel der Aktien von GBN halten und das Unternehmen gemeinsam kontrollieren (vgl. Rz 146).

E. 27

Die beteiligten Unternehmen beabsichtigen, GBN in mehreren Ausbaustufen zu realisieren, um damit in der Schweiz eine Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion zu schaffen. In einer ersten Stufe soll eine bimodale Umschlagsanlage Strasse-Schiene und in einer zweiten Stufe der Ausbau zu einer trimodalen Umschlagsanlage Strasse-Schiene-Wasser erreicht werden. Das Hafenbecken 3 für den direkten Anschluss von GBN an den Rhein werde nicht durch GBN selber realisiert. Die Realisierung des neuen Hafenbeckens für die zweite Ausbaustufe werde durch die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) erfolgen. GBN werde dieses nutzen und die Anbindung des Schiffs an die Verkehrsträger Schiene und Strasse sicherstellen (siehe Abbildung 1). Abbildung 1: Die zwei Ausbaustufen von GBN

E. 28

Mit GBN soll ein Grossterminal geschaffen werden, das als Drehscheibe für den Import-/Export- und den Transitverkehr dienen soll (Gateway-Funktion). Es soll über genügend lange Umschlagsgleise unter Kran verfügen, um einen modernen, 740 m langen Güterzug ohne zeit- und kostenaufwändige Trennung des Zuges in einzelne Wagengruppen verarbeiten zu können. Eine solche Umschlagsanlage (Terminal) mit Gateway-Funktion existiere in der Schweiz bislang nicht. Zur zukünftigen Geschäftstätigkeit von GBN wird im Weiteren auf die Ausführungen im Rahmen der Marktabgrenzung verwiesen (vgl. Rz 182 ff.).

E. 29

Gemäss Meldung ist das Zusammenschlussvorhaben auch in der EU meldepflichtig und wird deshalb auch der EU-Kommission gemeldet.

Investitionsbeiträge durch den Bund

E. 30

Gemäss Meldung hätten die beteiligten Unternehmen Investitionsbeiträge an den Bau der Umschlagsanlage gemäss Art. 8 Abs. 1 GüTG² beantragt und ein entsprechendes Förder-
2 Gemäss Art. 8 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 25. September 2015 über den Gütertransport durch

Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG; SR 742.41) kann der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen leisten. Gemäss Art. 8 Abs. 2 GüTG darf der Investitionsbeitrag des Bundes 60 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 9 gesuch beim BAV eingereicht. Das BAV habe mit Verfügung vom 4. Juli 2018 dem Fördergesuch entsprochen und als Höchstbetrag eine Finanzhilfe von rund CHF 83 Mio. in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen zugesichert. Das BAV stufe die geplante Umschlagsanlage damit als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung ein. Die Gewährung der Finanzhilfe werde vom BAV an eine Reihe von Auflagen geknüpft (vgl. dazu Rz 443 ff.). Gegen diese Verfügung sei von einem Konkurrenten Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht erhoben worden.

E. 31

In einer zweiten Verfügung habe das BAV eine weitere Finanzhilfe für die Realisierung der zweiten Ausbaustufe zu einer trimodalen KV-Umschlagsanlage in Aussicht gestellt.

E. 32

Die für die Realisierung des neuen Hafenbeckens zuständige SRH (vgl. Rz 27) hätten ebenfalls ein Gesuch um Investitionsbeiträge an den Bau der Hafenanlage gemäss Art. 8 Abs. 6 GüTG³ beim BAV eingereicht. Gemäss Medienmitteilung des BAV hat der Bund die grundsätzliche Förderwürdigkeit des Hafenbeckens³ bekräftigt.
Diskriminierungsfreier Zugang

E. 33

Gemäss Meldung soll GBN allen Marktteilnehmern zur gleichberechtigten Nutzung offenstehen. Dies entspreche nicht nur der klaren Absicht der Parteien, sondern werde auch durch Art. 8 Abs. 5 GüTG und Art. 6 GüTV⁴ gewährleistet. Demnach seien die Eigentümer und Betreiber einer vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlage verpflichtet, Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Bei Streitigkeiten entscheide die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE; Art. 40abis 1 1 Bst. d EBG⁵). Mit GBN werde somit eine Infrastruktur geschaffen, die von allen Marktteilnehmern zu den gleichen Bedingungen genutzt werden könne.

A.3 Gründe für das Zusammenschlussvorhaben Fehlende Umschlagskapazitäten in der Schweiz

E. 34

Gemäss Meldung steht aktuell eine Kapazität von ca. 613'000 TEU-Umschlägen⁶ pro Jahr für den Import- und Exportverkehr zur Verfügung. Künftig würden verschiedene Umschlagsanlagen aus raumplanerischen oder unternehmerischen Gründen wegfallen. Dies gelte etwa für die Umschlagsanlagen «Westquai im Rheinhafen Kleinhüningen», wo die Flächen der heutigen Umschlagsanlagen voraussichtlich ab 2029 städtebaulich umgenutzt würden und «Basel Wolf», deren Umschlagskapazitäten zum Zeitpunkt der Realisierung von GBN für den Import- und Exportverkehr komplett wegfielen. Damit würden in der Schweiz nur noch Kapazitäten von ca. 443'000 TEU-Umschlägen pro Jahr verbleiben.

E. 35

Die aktuellen und in absehbarer Zukunft vorhandenen Umschlagskapazitäten würden somit nicht ausreichen, um die vom BAV geforderte Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene und prognostizierte Mengenzunahme zu bewältigen. Es fehle eine Kapazität von über 200'000 TEU-Umschlägen pro Jahr, wobei die Nachfrage nach Umschlagskapazitäten

³ Gemäss Art. 8 Abs. 6 GüTG kann der Bund Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für

den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. ⁴ Verordnung vom 25. Mai 2016 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

(Gütertransportverordnung, GüTV; SR 742.411). ⁵ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

⁶ TEU steht für «Twenty-foot Equivalent Unit» und wird als standardisiertes Mass für Kapazitäten von

Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen verwendet.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 10 im alpenquerenden Transitverkehr hier noch nicht berücksichtigt sei. Zudem dürften die Rhein- hafen-Terminals im Raum Basel bereits 2019 ihre Kapazitätsgrenze für den Containerum- schlag erreichen.

E. 36

Würden die Umschlagskapazitäten künftig nicht in der Schweiz angeboten, müsste – aufgrund der fehlenden Umschlagsleistung in der Schweiz – der KV für die Schweiz weiterhin vermehrt auf Umschlagsanlagen im Ausland zurückgreifen. Denn ausländische Umschlags- anlagen würden schon heute Umschlagsleistungen für den KV mit Ziel- oder Abgangsort Schweiz wie auch im alpenquerenden Transitverkehr erbringen. Deshalb könnten insbeson- dere die im umliegenden Ausland bestehenden und künftigen Umschlagsanlagen die Schwei- zer Umschlagsanlagen ergänzen oder ersetzen. Eine zu grosse Abhängigkeit von ausländi- schen Kapazitäten sei indessen einerseits versorgungspolitisch unerwünscht, weshalb die Politik den Ausbau der Kapazitäten in der Schweiz begrüsse, andererseits aber auch verkehrs- politisch ungewollt, weil die Verkehrsströme von ausländischen Terminals nicht gelenkt wer- den könnten.

E. 37

Deshalb würden die Parteien und das BAV davon ausgehen, dass der Bedarf für eine leistungsstarke Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion in der Schweiz gegeben sei, um die Verlagerungsziele des Bundes erreichen zu können. Die geplante Umschlagsanlage, die im Endausbau eine maximale Kapazität von 390'000 TEU-Umschlägen pro Jahr erreichen soll, sei vor diesem Hintergrund nicht überdimensioniert, weil sich erstens abzeichne, dass in der Schweiz bereits bis 2030 Umschlagskapazitäten von über 200'000 TEU-Umschläge pro Jahr fehlen werden, und weil zweitens Umschlagsvorgänge, die in den letzten Jahren ins Ausland «abgewandert» seien, im Interesse des Verlagerungsziels zurück in die Schweiz «geholt» wer- den sollten. Standort Basel Nord

E. 38

In Basel Nord bestehe in der Schweiz die einmalige Gelegenheit, die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Binnenschifffahrt am gleichen Standort effizient miteinander zu verknüp- fen. GBN erhalte durch den Bau des Hafenbeckens 3 den direkten Schiffsanschluss an den Rhein. Es werde über den direkten Anschluss an die Eisenbahnlinie Basel-Mannheim (Rhein- talbahn) verfügen, die ein Teil der Hauptachse Rotterdam-Genua (Rhein-Alpen-Korridor) via Gotthard-Basistunnel sei, und sei auch strassenseitig optimal an die Autobahn A2 angeschlos- sen, welche Teil der Europastrasse 35 (E 35) sei, die von Amsterdam über Frankfurt am Main und Basel bis nach Rom führe.

E. 39

Im «Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene» des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sei GBN bereits vorgesehen. Auch in der Botschaft des Bundesrates vom 30. April 2014 zur Totalrevision des Gütertransportge- setzes sei GBN bereits als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft. Gemäss Meldung realisieren die beteiligten Unternehmen somit ein Projekt, dessen verkehrs- politische Notwendigkeit vom Bundesrat, UVEK und BAV als erwiesen betrachtet werde und auf dessen Realisierung der Bund folglich seine Infrastrukturplanung seit Jahren ausrichte.

A.4 Ziele des Zusammenschlussvorhabens

E. 40

Die beteiligten Unternehmen erwarten durch die Realisierung von GBN markante Effizienzsteigerungen im KV, was insbesondere dem Ziel des Bundes zugutekomme, den grenz- überschreitenden Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern (Verlagerungsziel). Effizienzsteigerungen würden sich aus der Lage der Umschlagsanlage in unmittelbarer Nähe der relevanten Verkehrsträger ergeben. Zudem erlaube die Grösse der Anlage, Güterzüge von 740 Metern Länge ohne Trennen und Rangieren umzuschlagen. Dies sei in der Schweiz bisher nicht möglich. Ferner erlaube die durch den Gateway-Charakter erzielte Mengenbündelung

41-00033/COO.2101.111.7.411297 11 eine bessere Auslastung der eingesetzten Verkehrsmittel über alle Verkehrsträger hinweg. Diese Effizienzgewinne liessen sich durch die geplante, grosse Umschlagsanlage realisieren. Diese Sichtweise werde auch vom BAV geteilt. Wie bereits erwähnt, soll GBN allen Marktteil- nehmern zur gleichberechtigten Nutzung offenstehen und damit ein diskriminierungsfreier Zu- gang gewährt werden (vgl. Rz 33).

A.5 Verfahren

A.5.1 Verfahrensgeschichte

E. 41

Mit Schreiben vom 7. Juni 2017 informierten die Parteien das Sekretariat über den aktuellen Stand des Projekts Gateway Basel Nord und kündigten an, dass voraussichtlich im Herbst 2017 ein Meldungsentwurf zum Projekt eingereicht werde.

E. 42

Am 16. August 2017 liess die Wirtschaftskammer Baselland dem Sekretariat ein von ihr in Auftrag gegebenes Gutachten zum Projekt im Sinne einer Anzeige zukommen. Das Sekretariat informierte die Wirtschaftskammer Baselland mit Schreiben vom 21. September 2017 über das weitere Vorgehen.

E. 43

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2017 liess der Dorfverein pro Kleinhüningen dem Präsidenten der Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) Unterlagen im Zusammenhang mit dem Projekt Gateway Basel Nord zur Information und Auswertung zukommen.

E. 44

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2017 wurde beim Sekretariat ein Meldungsentwurf zum vorliegenden Zusammenschlussvorhaben eingereicht.

E. 45

Am 21. Dezember 2017 nahm das Sekretariat zum Meldungsentwurf Stellung, unterrichtete die Parteien über die Unvollständigkeit der Meldung und verlangte zusätzliche Angaben nach Art. 15 VKU.

E. 46

Mit Schreiben vom 9. Januar 2018 liess die Wirtschaftskammer Baselland dem Sekretariat ein Schreiben zukommen und stellte diverse Anträge im Zusammenhang mit dem Projekt Gateway Basel Nord. Am 22. Januar 2018 antwortete das Sekretariat auf dieses Schreiben.

E. 47

Am 12. Februar 2018 wandten sich die Wirtschaftskammer Baselland und die Swissterminal AG mit separaten Schreiben an den Präsidenten der WEKO und äusserten ihre Bedenken hinsichtlich des Projektes Basel Gateway Nord. Am 16. Februar 2018 antwortete das Sekretariat im Auftrag des Präsidenten auf die beiden Schreiben.

E. 48

Am 22. Juni 2018 reichten die Parteien eine (erleichterte) Meldung gemäss Art. 9 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG; SR 251) in Verbindung mit Art. 9 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 17. Juni 1996 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (VKU; SR 251.4) ein, die beim Sekretariat am 25. Juni 2018 einging.

E. 49

Mit Schreiben vom 4. Juli 2018 teilte das Sekretariat den Parteien die Unvollständigkeit der Meldung mit und verlangte weitere Angaben und Unterlagen nach Art. 15 VKU.

E. 50

Prozent betragen. Mit der Zusicherung eines Investitionsbeitrages an GBN werden vom BAV folgende Ziele betreffend die Umschlagsleistung und dem Schienenanteil an zu- und wegführenden Transporten in der Schweiz (Modalsplit) gesetzt: - In den [...] Betriebsjahren Umschläge in der Höhe von [...] TEU und ein Modalsplit im jährlichen Mittel von 45 % ([...] TEU). - In den [...] Betriebsjahren Umschläge in der Höhe von [...] TEU und ein Modalsplit im jährlichen Mittel von 50 % ([...] TEU). Diskriminierungsfreier Zugang: 445. GBN habe den diskriminierungsfreien Zugang zur KV-Umschlagsanlage gemäss Art. 6 GüTV zu gewährleisten. Vor Auszahlung der Finanzhilfe habe GBN dem BAV Leitlinien zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs vorzulegen. Das BAV fordere Investitionsbeiträge ganz oder teilweise zurück, wenn die geförderte Anlage nicht diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden würde.

Öffnung des Aktionariats: 446. Aufgrund der Grösse, der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung und der hohen Relevanz der Anlage für eine effiziente Transportabwicklung des schweizerischen Import- und Exportverkehrs werde die Gateway Basel Nord AG verpflichtet, ein breiteres Aktionariat anzustreben, insofern dies mit den Bestimmungen des Obligationenrechts und Kartellgesetzes vereinbar sei. Trennung von Funktionen und des Daten- und Informationsmanagements: 447. GBN habe alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit den Eigentümergesellschaften von GBN keine wettbewerbsrelevanten und nicht allgemein zugänglichen Informationen aus der Geschäftstätigkeit von GBN zukommen. Namentlich dürfen den Eigentümergesellschaften keine Informationen zu kundenbezogenen Absatzzahlen, Preisen, Preiselementen, Margen und weitere Konditionen zugänglich gemacht werden. Entsprechend habe GBN für eine getrennte IT-Struktur zu sorgen. Reserven zu Wiederbeschaffungszwecken: 448. GBN sei verpflichtet, angemessen für den Fortbestand der Umschlagsanlage Sorge zu tragen. Hierfür seien Reserven zu Wiederbeschaffungszwecken gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts zu bilden. Bis die Reserven vollständig geäuft seien, seien die Möglichkeiten der Gewinnausschüttung beschränkt. 113

113 Vgl. zum Ganzen Medienmitteilung «BAV sichert Mitfinanzierung des Gateway Basel Nord zu»

vom 9.7.2018,

<<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-71518.html>> (3.5.2019) und Faktenblatt des BAV (Fn 106), 3.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 95 B.4.4.2.2. Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet 449. Tabelle 10 gibt die Angaben der Meldung zu den Marktanteilen der Zusammenschlussparteien und ihrer drei grössten aktuellen Wettbewerber in den Märkten für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import- und Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet für die betroffenen Umschlagsarten wieder. Dabei werden zuerst die für Ausbauphase 1 von GBN relevanten Umschlagsarten angegeben und danach die relevanten Umschlagsarten nach Ausbauphase 2 von GBN mit der Anbindung ans Hafenbecken 3.

Tabelle 10: Marktanteile in den Märkten für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet, Angaben der Parteien, BAV und Betreiber von Umschlagsanlagen (vgl. Rz 387 ff.)

Relevante Umschlagsarten – GBN als bimodale Umschlagsanlage (Phase 1): Umschlagsart: Schiene/Schiene Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB Hupac Reth- Swiss- Hochrhein DUSS Weil markt Cargo mann terminal Terminal am Rhein 1000 [70-80] [10-20] [20-30] [5-10] [5-10] [5-10] [5-10] TEU 2017

[20-30] [30-40] [10-20] In % 100 % [10-20] % [0-10] % [0-10] % % % 1000 [70-80] [10-20] [20-30] [5-10] [5-10] [5-10] [5-10] TEU 2016

[20-30] [30-40] [10-20] In % 100 % [0-10] % [0-10] % [0-10] % % % 1000 [70-80] [10-20] [20-30] [5-10] [5-10] [5-10] [5-10] TEU 2015

[20-30] [30-40] [10-20] In % 100 % [0-10] % [0-10] % [0-10] % % % Umschlagsart: Schiene/Strasse Zusammenschlussparteien Wettbewerber Zeit- Wert Gesamt- SBB Hupac Reth- DUSS Swiss- Hochrhein raum markt Cargo mann Weil am terminal Terminal Rhein 1000 [400- [30-40] [90-100] [10-20] [90-100] [80-90] [70-80] TEU 425] 2017

[0-10] [20-30] In % 100 % [0-10] % [20-30] % [20-30] % [10-20] % % % 1000 [375- [30-40] [90-100] [10-20] [90-100] [70-80] [70-80] TEU 400] 2016

[0-10] [20-30] In % 100 % [0-10] % [20-30] % [10-20] % [10-20] % % % 1000 [375- 201 [30-40] [90-100] [10-20] [90-100] [70-80] [70-80] TEU 400] 5

41-00033/COO.2101.111.7.411297 96 [0-10] [20-30] In % 100 % [0-10] % [20-30] % [10-20] % [10-20] % % %

Relevante Umschlagsarten – GBN als trimodale Umschlagsanlage (Phase 2): Umschlagsart: Schiff/Schiene Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB Hupac Reth- Swiss- Ultra-Brag Rheinhafen- markt Cargo mann terminal gesellschaft* 1000 [20-30] 0 0 [10-20] [5-10] [0-5] [0-5] TEU 2017

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [0-10] % [0-10] % % 1000 [20-30] 0 0 [10-20] [5-10] [0-5] [0-5] TEU 2016

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [0-10] % [0-10] % % 1000 [20-30] 0 0 [10-20] [5-10] [0-5] [0-5] TEU 2015

[60-70] In % 100 % 0% 0% [10-20] % [0-10] % [0-10] % % Umschlagsart:
Strasse/Strasse** Zeit- Zusammenschlussparteien Wettbewerber Wert Gesamt- raum SBB
Hupac Reth- Swiss- Ultra- Rheinhafen- markt Cargo mann terminal Brag gesellschaft*
1000 [100- [0-1] [0-1] [10-20] [40-50] [10-20] [5-10] TEU 125] 2017

[0-10] [10-20] In % 100 % [0-10] % [30-40] % [10-20] % [0-10] % % % 1000 [100- [0-1] [0-1] [10-20] [40-50] [10-20] [5-10] TEU 125] 2016

[0-10] [10-20] In % 100 % [0-10] % [30-40] % [10-20] % [0-10] % % % 1000 [100- [0-1] [0-1] [10-20] [40-50] [10-20] [5-10] TEU 125] 2015

[0-10] [10-20] In % 100 % [0-10] % [30-40] % [10-20] % [0-10] % % % * Ports de
Mulhouse-Rhin kommt auf gleich hohe Marktanteile wie die Rheinhafengesellschaft. **
Hauptsächlich Umschläge von Leercontainern vom LKW ins Containerdepot (und
umgekehrt).

450. In den zwei Umschlagsarten Schiene/Schiene und Schiene/Strasse, die für die Ausbauphase 1 von GBN relevant sind, liegen folgende Marktanteile vor: In der Umschlagsart Schiene/Schiene liegen die Marktanteile von Hupac bei [30-40] %, die von SBB Cargo bei [20- 30] % und die von Rethmann bei [10-20] %. Der kumulierte Marktanteil der Zusammenschluss- parteien liegt somit bei [70-80] %. Die Marktanteile der wichtigsten Wettbewerber betragen zwischen [0-10] % und [10-20] %, wobei auf Swissterminal [10-20] %, auf das Hochrhein Ter- minal [0-10] % und die DUSS Weil am Rhein [0-10] % entfallen. In der Umschlagsart Schiene/Strasse liegen die Marktanteile von Hupac bei [20-30] %, die von SBB Cargo bei [0- 41-00033/COO.2101.111.7.411297 97 10] % und die von Rethmann bei [0-10] %. Die Zusammenschlussparteien verfügen somit über einen kumulierten Marktanteil von [30-40] %. Die Marktanteile der wichtigsten Wettbewerber betragen für das Jahr 2017 zwischen [10-20] % und [20-30] %, wobei auf DUSS Weil am Rhein [20-30] %, auf Swissterminal [20-30] % und auf das Hochrhein Terminal [10-20] % entfallen. Durch die Wiederaufnahme des Betriebs der Umschlagsanlage in Niederglatt im Jahr 2017, unterscheiden sich die Marktanteile im Jahr 2017 von den Marktanteilen der Jahre 2015 und 2016. 451. Wie bereits erwähnt, schätzten die Zusammenschlussparteien die Marktanteile aus den Kapazitäten der Umschlagsanlagen. Diese müssen jedoch nicht mit den tatsächlichen Um- schlägen (der IST-Umschlag) der Umschlagsanlagen übereinstimmen. So variiert die Auslas- tung (IST-Umschlag/Kapazität) der Umschlagsanlagen zwischen 13 % und über 100 %. Hierzu ist anzumerken, dass bei einer Auslastung an oder über der Kapazitätsgrenze der Betrieb der Umschlagsanlagen unwirtschaftlich wird, weil das zu einer Zunahme von unproduktiven Hügen führt. Bei einer Betrachtung der Marktanteile basierend auf IST-Umschlägen sind demzufolge andere Marktanteile möglich. Die tatsächlichen Umschläge der berücksichtigten Umschlags- anlagen sind somit ein weiterer wichtiger Indikator, um die Auswirkungen des Zusammen- schlussvorhabens auf den Wettbewerb zu beurteilen. Zudem kann auch eine Veränderung der Marktanteile über die Zeit nicht ausgeschlossen werden.

452. Bei den für die Ausbauphase 2 relevanten Umschlagsarten Schiff/Schiene und Strasse/Strasse liegen folgende Marktanteile vor: In der Umschlagsart Schiff/Schiene ist von den Zusammenschlussparteien nur Rethmann tätig, die mit einem Marktanteil von [60-70] % über eine sehr starke Stellung in dieser Umschlagsart verfügt. Als wichtigste

Wettbewerber der Zusammenschlussparteien werden Swissterminal, Ultra-Brag sowie die Rheinhafengesellschaft und Ports de Mulhouse-Rhin genannt, mit Marktanteilen von [10-20] % für Swissterminal, [0-10] % für Ultra-Brag und jeweils [0-10] % für die anderen beiden Wettbewerber. Die in der Umschlagsart Strasse/Strasse zusammengefassten Umschläge betreffen hauptsächlich Umschläge von Leercontainern vom LKW ins Containerdepot (und umgekehrt). Hier liegt der Marktanteil von Rethmann bei [10-20] %, die Marktanteile von SBB Cargo und Hupac gehen gegen [0-10] %. Als wichtigste Wettbewerber werden Swissterminal, die Rheinhafengesellschaft und Ports de Mulhouse-Rhin genannt, mit Marktanteilen von [30-40] % für Swissterminal, [10-20] % für Ultra-Brag und jeweils [0-10] % für die anderen beiden Wettbewerber. 453. Bei einer aggregierten Betrachtung der Umschläge im Bereich Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet über alle Umschlagsarten hinweg betragen die kumulierten Marktanteile der Zusammenschlussparteien für 2017 [30-40] %. Stellungnahme der Parteien 454. Die Parteien bringen in der Stellungnahme zur Beschlussbegründung vor, dass sich für die beteiligten Unternehmen bei einer alternativen Marktabgrenzung mittels Radius und Einzelfallbetrachtung tiefere Marktanteile ergeben würden (vgl. Rz 283 ff.). Selbst bei einer zu engen sachlichen und räumlichen Marktabgrenzung erweise sich der Zusammenschluss somit als unproblematisch. 455. Zu diesen Vorbringen ist zunächst auf die Ausführungen zur räumlichen Marktabgrenzung (vgl. Rz 272 ff.) und zur Marktanteilsberechnung (vgl. Rz 387 ff.) zu verweisen. Es kann weder der alternativen Marktabgrenzung der Parteien gefolgt werden noch der Aussage, dass der Zusammenschluss somit unproblematisch sei. 456. Die Parteien machen zudem geltend, dass der Markt für Umschlagsleistungen in den kommenden Jahren stark wachsen werde. Dieses Marktwachstum impliziere eine hohe Marktdynamik, was gegen eine marktbeherrschende Stellung spreche. Hinzu komme, dass

41-00033/COO.2101.111.7.411297 98 dieses Marktwachstum u.a. durch das verkehrs- und umweltpolitische Verlagerungsziel getrieben werde. Die Politik im In- und Ausland werde in den kommenden Jahren mit verschiedenen Massnahmen (z. B. Schwerverkehrsabgaben, Fahrverbote, Anreize etc.) die Verlagerung forcieren. Diese exogenen Massnahmen würden sich ebenfalls im Markt disruptiv auswirken, was ebenfalls gegen stabile Marktverhältnisse spreche. Und schliesslich würden die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass sich die Transportketten neue Wege suchen würden, sofern das Preis-Leistungs-Verhältnis der Umschlagsanlagen in Basel nicht stimme. So bestätige das BAV, dass in den vergangenen Jahren ein substantieller Teil der Umschläge wegen mangelnder Produktivität/Konkurrenzfähigkeit von Basel nach Weil am Rhein, Ulm, Karlsruhe und Wolfurt abgewandert seien. Diese – amtlich bestätigte – Marktdynamik werde in Zukunft noch zunehmen. Die Flexibilität der Transportketten Sorge für zusätzliche Marktdynamik und spreche klar gegen eine marktbeherrschende Stellung. Auch das [...] Gutachten (vgl. Rz 210) komme zum Schluss, dass sich GBN in einem intensiven Wettbewerb befinden werde und dass eine marktbeherrschende Stellung oder gar eine Beseitigung des Wettbewerbs ausgeschlossen sei.

457. Die Parteien machen zudem geltend, dass – falls die WEKO wider Erwarten dem in der Beschlussbegründung skizzierten Ansatz mit dem fixen Radius folgen würde – zumindest bei der Beurteilung der Marktstellung berücksichtigen müsse, dass die Transportbranche in Transportketten denke und der Wettbewerb zwischen den Transportketten stattfinde. Dies impliziere, dass von Umschlagsanlagen, die entlang

anderer Transportketten lägen, zumindest ein gewisser Wettbewerbsdruck ausgehe, auch man sie fälschlicherweise aus dem Markt ausschliesse. Gerade die vom BAV festgestellten Verlagerungen der Umschläge von Basel nach Ulm, Karlsruhe und Wolfurt würden beweisen, dass dieser Wettbewerbsdruck in der Wirklichkeit bestehe, auch wenn diese Umschlagsanlagen weiter als 100 km von Basel entfernt seien. Die Flexibilität der Transportketten Sorge für zusätzliche Marktdynamik und spreche klar gegen eine marktbeherrschende Stellung. 458. Hierzu ist anzumerken, dass mit Blick auf die Ergebnisse der Marktbefragung eine Abwanderung der Verkehre von Basel ins Ausland nur für die Umschlagsanlagen in Weil am Rhein und Singen plausibel erscheint. Die Antworten der Betreiber der Umschlagsanlagen in Ulm und Wolfurt stützen die Aussage der Parteien, dass diese vermutete Abwanderung ebenso für Ulm und Wolfurt gelte, wenn überhaupt, dann nur sehr beschränkt (vgl. Rz 367 f.). Auf die Vorbringen der Parteien hinsichtlich Wettbewerb zwischen den Transportketten wird auf die Ausführungen zur bisherigen Praxis der WEKO und anderer Wettbewerbsbehörden (vgl. Rz 217) sowie die weiteren Ausführungen im Rahmen der räumlichen Marktabgrenzung verwiesen (vgl. Rz 311 ff. sowie Rz ff.), wonach nicht von einem Wettbewerb der Transportketten auszugehen ist. Auf die Vorbringen der Parteien bezüglich neuer Marktzutritten und Ausbauplänen, freier Kapazitäten und Marktzutrittsschranken wird nachfolgend im Kapitel Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens bzw. des Betriebs von GBN (vgl. Rz 459 ff.) Stellung genommen. Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens bzw. des Betriebs von GBN 459. Die zuvor betrachteten Marktanteile der Zusammenschlussparteien beziehen sich auf bestehende Umschlagsanlagen. Wie bereits erwähnt wird das Zusammenschlussvorhaben jedoch erst mit der Aufnahme des Betriebs von GBN – also in der Zukunft – direkte Auswirkungen auf den Wettbewerb haben. So wird GBN erst mit der Fertigstellung von Phase 1 eigene Umschlagsleistungen anbieten können. Voraussichtlich 2023 wird mit dem Bau des Hafenterrassens 3 und dem Ausbau von GBN zu einer trimodalen Umschlagsanlage dann auch der trimodale Umschlag über GBN möglich sein.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 99 460. Wie sich der Anteil von GBN und den Zusammenschlussparteien an den vorhandenen Umschlagskapazitäten verändern wird, hängt jedoch auch davon ab, wie hoch die Marktzutrittsschranken beim Bau eines Grossterminals sind bzw. ob Marktzutritte und Ausbauten (oder Austritt und Rückbauten) der Wettbewerber bzw. Betreiber von Umschlagsanlagen schon in Planung oder wahrscheinlich sind. 461. Deshalb wird nachfolgend auf den potenziellen Wettbewerb und die Marktzutrittsschranken im Bereich Umschlagsleistungen eingegangen. 462. Gemäss Meldung hängen die effektiven Kosten für den Bau einer Umschlagsanlage von Faktoren wie der Baugrundbeschaffenheit, Anforderungen bezüglich Verkehrsträgeranschlüsse, Art der Umschlagsgeräte ab und sind für jeden Standort bzw. jede Umschlagsanlage unterschiedlich. Die Anschaffungskosten eines mobilen Umschlagsgeräts lägen bei CHF [...] bis CHF [...] und die einer Portalkrananlage, wie sie bei Grossterminals zum Einsatz kämen, im Bereich von [...] bis [...] Mio. CHF. Kleine oder mittlere Umschlagsanlagen (Schiene/Strasse) auf einer bereits erschlossenen Fläche könnten bereits mit Investitionssummen unter 10 Mio. CHF gebaut werden. Bei grossen Umschlagsanlagen, bei denen Strassenzüge und Gleisbilder erst gebaut werden müssen, würden jedoch erhebliche Kosten für die Erschliessung anfallen. Die wasserseitige Erschliessung sei nochmals komplexer und teurer. Zudem leiste der Bund Investitionsbeiträge an den Bau der Umschlagsanlage gemäss Art. 4 Abs. 1 GüTG, was die Marktzutrittsschranken senke. 463.

In der Stellungnahme zur Beschlussbegründung wiederholen die Parteien, dass keine grossen Marktzutrittschranken bestehen würden. Zusätzlich zu den bereits in der Meldung erwähnten tiefen Investitionskosten für eine kleine bzw. mittlere Umschlagsanlage, seien selbst die Kosten eines Wasseranschlusses bei einer Lage direkt am Gewässer meist verhältnismässig tief. Ein Beispiel dafür sei das geplante trimodale Terminal von Swissterminal in Weil am Rhein. Mit einer geplanten Umschlagskapazität von über 150'000 TEU werde das Terminal zu den grösseren Anlagen gehören und über einen Wasseranschluss verfügen. Den- noch gehe Swissterminal lediglich von einem Investitionsvolumen von EUR 15 bis 20 Mio. aus. Nur bei grossen Anlagen und Anlagen mit komplexem Wasseranschluss sei von höheren Re- alisierungskosten auszugehen. 464. Als weiteren Faktoren, die die Wahrscheinlichkeit eines Marktzutritts beeinflussen, nennt die Meldung die Schwierigkeit, einen geeigneten Standort bei der Realisierung einer Um- schlagsanlage zu finden. 465. In der Stellungnahme zur Beschlussbegründung weisen die Parteien nochmals darauf hin, dass der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im KV ge- währe. Deshalb seien die Marktzutrittskosten selbst für grosse Anlagen verhältnismässig tief. Dies gelte auch für Umschlagsanlagen, die im Ausland realisiert würden. Für Umschlagsanla- gen im Ausland, die dem alpenquerenden Transitverkehr dienen, bezahle der sogar der Bund Investitionsbeiträge (Art. 8 Abs. 4 GüTG). Und vor allem würden auch umliegenden Länder die bei ihnen errichteten bzw. erweiterten Umschlagsanlagen grosszügig fördern (z. B. in Deutschland bis zu 90 %). 466. Dazu ist anzumerken, dass zwischen den ersten Plänen, der Stellung eines Gesuchs um Investitionsbeiträge, der Sprechung der Investitionsbeiträge, dem Bau und dem darauffol- genden Betrieb einer grossen Umschlagsanlage teils Jahrzehnte vergehen. Zudem muss dazu auch die Anbindung an das Schienen- und Strassennetz ermöglicht werden, was bei grösse- ren Projekten entsprechende raumplanerische und verkehrspolitische Entscheide der jeweils zuständigen Behörden erfordert bevor mit dem Bau begonnen werden kann (vgl. Rz 468). Laut

41-00033/COO.2101.111.7.411297 100 BAV sind in der Schweiz keine Planungen für weitere Umschlagsanlagen mit Gateway-Funk- tion bekannt und die Standortwahl aufgrund der Trimodalität eingeschränkt. Investitionsbei- träge durch den Bund für ein Import/Export-Gateway im Ausland seien zudem nicht möglich. Anlagen im Ausland könnten gemäss Gütertransport nur für den alpenquerenden KV Investi- tionsbeiträge der Schweiz in Anspruch nehmen. Dies zeigt, dass bis zur Realisierung einer von den Dimensionen her mit GBN vergleichbaren Umschlagsanlage angesichts der langen Planungshorizonte und der für den Bau bzw. die Anbindung notwendigen raumplanerischen und verkehrspolitischen Entscheide Jahre oder gar Jahrzehnte vergehen können. Demnach ist in den nächsten Jahren nicht mit dem Neubau einer weiteren grossen Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion in der Schweiz zu rechnen. 467. Die Meldung erachtet weitere Marktzutritte und/oder Ausbauten bestehender Um- schlagsanlagen aufgrund einer stark steigenden Nachfrage in den nächsten Jahren als sehr wahrscheinlich. Die Zusammenschlussparteien würden davon ausgehen, dass grosse Aus- /Neubauten ganz überwiegend im Ausland stattfinden werden, auch aufgrund der Platzver- hältnisse in der Schweiz. So plane DUSS den Ausbau der bimodalen Umschlagsanlage in Weil am Rhein mit einer Kapazitätssteigerung von ca. 105'000 TEU (Zeithorizont der Realisie- rung ab 2025).114 468. In der Stellungnahme zur Beschlussbegründung wird zudem der Neubau einer trimoda- len Umschlagsanlage in Weil am Rhein durch Swissterminal aufgelistet.

Gemäss Swissterminal sei jedoch der Bau von neuen Anlagen weder in der Schweiz noch im Ausland geplant. Auch sei ein Ausbau nicht realistisch. Aufgrund der gegenwärtigen und zu erwartenden Marktsituation wäre dies wirtschaftlich nicht sinnvoll. Zudem drohe das anstehende Grossprojekt GBN massive Überkapazitäten zu schaffen, welche kaum ausgelastet werden könnten. Vor diesem Hintergrund sei es fraglich, ob Investitionen in neue oder bestehende Anlagen ökonomisch zweckmässig seien. Eine allfällige Anbindung eines Neubaus in Weil am Rhein an das deutsche Autobahnnetz wurde zudem nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich folgendermassen zu Ausbauplänen am Standort Weil am Rhein geäussert: An einem Standort Weil am Rhein (D) könne selbst unter bestmöglichen Ausbauszenarien kein Gateway-Konzept für die Schweiz realisiert werden. Es sei weder ein konkretes Projekt von Dritten vorhanden noch unter den gegebenen Randbedingungen zur Planung bereit. Die Stadt Weil am Rhein plane keine Umnutzung des dazu notwendigen Waldgrundstücks, das in einer Landschaftsschutzzone liege.¹¹⁵ 469. Die Parteien gehen davon aus, dass der künftige Marktanteil (grobe Schätzung) von GBN für 2021 über alle Teilmärkte bei ungefähr [10-20] % liegen und bis 2024 auf [20-30] % steigen wird. Für die Umschlagsart Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr würden die künftigen Marktanteile von GBN von [40-50] % im Jahr 2021 auf [60-70] % im Jahr 2024 steigen. In den anderen Umschlagsarten lägen die geschätzten Marktanteile von GBN mit zwischen [10-20] % (Schiene/Strasse) und [40-50] % (Schiff/Schiene) tiefer. Generell sei zu beachten, dass solche Schätzungen für die Zukunft ausserordentlich schwierig vorzunehmen und deshalb mit erheblichen Unsicherheiten verbunden seien.⁴⁷⁰ Die Parteien weisen darauf hin, dass diese künftigen Marktanteile von GBN nicht zu den bisherigen Marktanteilen der beteiligten Unternehmen addiert werden dürften. Die beteiligten Unternehmen würden grosse Teile der Verkehre ihrer bestehenden Umschlagsanlagen nach

114 Vgl. Zudem bestünden Pläne für einen Ausbau für die Umschlagsanlagen in Ulm, Genf, Rheinhaf-

entterminal in Weil am Rhein, Lauterbourg und neue Standorte würden in Villingen-Schwennigen und Lahr diskutiert. 115 Vgl. Ratschlag Basel-Stadt (Fn 111), 26.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 101 GBN verlagern. Daraus resultiere kein Zuwachs an Marktanteilen, sondern lediglich deren Verschiebung zu GBN. 471. Aufgrund der erwarteten Effizienzgewinne und der beabsichtigten Mengenbündelung (vgl. Rz 40) sowie den Befürchtungen der Wettbewerber und den Äusserungen der Marktgegenseite (vgl. Rz 472 f. nachfolgend) kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass künftig nicht nur Verkehre der Zusammenschlussparteien sondern auch der Wettbewerber nach GBN verlagert werden. 472. Die befragten Wettbewerber gehen davon aus, dass der Betrieb von GBN zu Änderungen bei der Nachfrage und Spezialisierungen auf Umschlagsarten führen wird. So rechnen Swissterminal und die Hochrhein Terminal AG mit Rückgängen bei den Umschlägen.¹¹⁶ Bertsch sieht keine Veränderung der Nachfrage und hebt den Vorteil der Entlastung der Umschlagsanlage Birrfeld durch die entstehenden Ausweichmöglichkeiten hervor. Ultra-Brag geht von keinen Volumenverlusten aus, jedoch weiterem Druck auf die Marge. DUSS Weil am Rhein rechnet zwar mit negativen Auswirkungen auf die Nachfrage durch den Betrieb von GBN, geht jedoch davon aus, dass die Gesamtnachfrage im Resultat steigen wird. Birsterminal geht davon aus, dass künftig «der Vor- und Nachlauf über die Strasse schwerpunktmässig an den Terminals in Birsfelden und Auhafen stattfinden wird,

der Vor- und Nachlauf auf der Schiene hingegen bei GBN».

473. Von der Marktgegenseite wurde verschiedentlich geäußert, dass es sich bei den bestehenden Umschlagsanlagen nur bedingt um gleichwertige Substitute zu GBN handelt. Beispielsweise gibt ein grosses Schweizer Transport- und Logistikunternehmen mit Fokus auf Paket- und Stückgutlogistik an, dass es keine gleichwertigen Alternativen sieht und dass mit dem Zusammenschluss mehrere Anbieter und heutige Marktteilnehmer distanziert werden. In Bezug auf schiffseitige Umschläge wurde die Gefahr einer Monopolisierung geäußert: Laut der Schweizer Niederlassung eines in der Containerlogistik tätigen europäischen Unternehmens bestehe im Bereich Containerumschlag die Gefahr einer Monopolisierung. GBN würde im Hafen Basel Kleinhüningen (nach Wegfall der Umschlagskapazitäten im HB1) rund 85 % der wasserseitigen Umschlagskapazitäten (GBN und Terminals Contargo der Rethmann- Gruppe) für Container auf sich vereinigen. Auch eine Schweizer Reedereiagentur erwartet aufgrund der aktuellen Planungslage für das Lagern/Umschlagen/Reparieren von Containern eine Monopolsituation im Basler Rheinhafen verbunden mit den entsprechenden Nachteilen. Sie erwartet auch eine Kapazitätsreduktion in Bezug auf Leercontainerlagerung und Depot- funktion im Basler Rheinhafen aufgrund des zu erwartenden Wegfalls der Kapazitäten der Fa. Swissterminal. Die schweizerische Niederlassung eines international tätigen Speditions- und Logistikunternehmens sieht einerseits Vorteile für die Benutzer von GBN, die von einer neuen und leistungsfähigen Infrastruktur profitieren können. Als Nachteil sieht sie die Verringerung der Auswahlmöglichkeiten bedingt durch zu erwartende Marktverdrängung zu Lasten bestehender Anbieter sowie die Gefahr eines Flaschenhals-Effekts, falls der Betrieb im Grossterminal einmal nicht mehr funktionieren sollte und es keine Ausweichmöglichkeiten gibt. 474. Nachfolgend wird die künftige Wettbewerbssituation für Umschlagsleistungen auf den einzelnen Märkten für Umschlagsleistungen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet analysiert. Dazu werden die Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien und der Wettbewerber näher betrachtet und bezüglich Kapazität, Eigenschaften, Standortqualität mit der künftigen Umschlagsanlage

116 Swissterminal rechnet damit, dass «die Nachfrage [...] massiv zurückgehen wird, da GBN mit Tiefst-

preisen starten wird und muss. Dies, um die riesigen Kapazitäten zu decken und den Markt zu gewinnen».

41-00033/COO.2101.111.7.411297 102 GBN für die Analyse der künftigen Wettbewerbssituation verglichen. Dabei werden auch vorgesehene Marktzutritte, Ausbaupläne bzw. Stilllegungen von den Betreibern der relevanten Umschlagsanlagen sowie der erwartete Anstieg der Nachfrage nach Umschlagsleistungen berücksichtigt. Den zwei Phasen des Ausbaus von GBN folgend, wird zuerst auf die relevanten Umschlagsarten von Ausbauphase 1 gefolgt von den relevanten Umschlagsarten für Ausbauphase 2 eingegangen.

Künftige Entwicklung der Nachfrage nach Umschlagsleistungen 475. Für die Beurteilung der zukünftigen Wettbewerbssituation nach Inbetriebnahme von GBN sind freie verfügbare Kapazitäten bei den vorhandenen Umschlagsanlagen ein wichtiger Aspekt, die abhängig von der künftigen Nachfrage nach und dem Angebot an Umschlagsleistungen im Import-/Exportverkehr aber auch im alpenquerenden Transitverkehr sein wird. 476. Bevor

nachfolgend auf die künftige Nachfrage nach Umschlagsleistungen und die vorhandenen Umschlagskapazitäten eingegangen wird, ist bezüglich des Einflusses der Kapazitäten auf die Wettbewerbssituation auf folgende Aspekte hinzuweisen: - Bei beschränkten Kapazitäten bzw. einer bestehenden Kapazitätslücke ist davon auszugehen, dass dies die Wettbewerbsintensität zwischen den Unternehmen senkt, was häufig mit höheren Preisen einhergeht. Dies ist insbesondere der Fall bei bestehenden Markteintrittsschranken, die die Wahrscheinlichkeit von Marktzutritten senkt und damit den potenziellen Wettbewerb einschränkt. - Sind genügend Kapazitäten vorhanden bzw. verfügen die Unternehmen über entsprechende freie Kapazitäten, ist eine wichtige Voraussetzung für Wettbewerb zwischen den Unternehmen gegeben. Dazu ist anzufügen, dass mehrere Unternehmen über freie Kapazitäten verfügen sollten bzw. die Möglichkeit haben, bestehende Kapazitäten günstig auszuweiten, damit sich ein Leistungswettbewerb entfalten kann. So geht von Umschlagsanlagen, die bereits an oder über der Kapazitätsgrenze wirtschaften, nicht der gleiche Wettbewerbsdruck aus wie von Umschlagsanlagen, die über freie Kapazitäten verfügen. Beispielsweise kann nicht die Rede von einem funktionierenden Wettbewerb sein, falls die Umschlagsanlagen aller Wettbewerber voll ausgelastet sind und somit die Möglichkeit ausgeschlossen ist, weitere Umschläge der Konkurrenten hinzuzugewinnen. Für funktionierenden Preis- bzw. Leistungswettbewerb ist es deshalb neben anderen Faktoren wichtig, dass freie Umschlagskapazitäten von verschiedenen Unternehmen vorhanden sind. - Demgegenüber kann bei einem Unternehmen mit substantiellen Überkapazitäten, beispielsweise wenn ein Betreiber von Umschlagsanlagen die gesamte Marktnachfrage alleine befriedigen könnte, ein Verdrängungswettbewerb von Wettbewerbern nicht ausgeschlossen werden. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen einer Preisunterbietung als Ausdruck von Leistungswettbewerb und sachlich nicht gerechtfertigten Niedrigpreisen. Bei letzterem versucht das Unternehmen die Wettbewerber mit Kampfpreisen (sog. «predatory pricing») aus dem Markt zu drängen.¹¹⁷ Betreffend Kampfpreise bzw. einer allfälligen Verdrängungsstrategie von Wettbewerbern eines marktbeherrschenden Unternehmens bleibt anzufügen, dass dies eine unzulässige Verhaltensweise im Sinne von Art. 7 KG darstellen würde.⁴⁷⁷ Demzufolge sind beschränkte Kapazitäten bzw. Kapazitätslücken aber auch substantielle Überkapazitäten neben den anderen relevanten Wettbewerbsfaktoren eher hinderlich für funktionierenden Wettbewerb.

117 Vgl. beispielsweise MASSIMO MOTTA, *Competition Policy – Theory and Practice*, Cambridge University Press, 2004, 411 ff. m.w.H.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 103 478.

Bezüglich der künftigen Nachfrage nach Umschlagsleistungen fasst die INFRAS-Studie Entwicklungen des UKV in der Schweiz die Ergebnisse bzw. Prognosen von Studien zur Entwicklung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs in der Schweiz zusammen. Sie zeigt, dass es zwischen den Studien grosse Unterschiede beim erwarteten Anstieg des UKV in der Schweiz gibt. So liegt der Bereich der Veränderung des UKV von 2015 bis 2030 zwischen einem Anstieg von 21 % und 80 % des Umschlagsbedarfs im Import und Export. Bei den schiffseitigen Containerumschlägen über den Rhein liegen die Prognosen des Anstiegs zwischen 22 % und 71 %.¹¹⁸ Ob es künftig Überkapazitäten geben wird oder nicht, hängt demzufolge auch davon ab, wie hoch der Anstieg der Nachfrage nach Umschlagsleistungen tatsächlich ausfallen wird.⁴⁷⁹ Die INFRAS-Studie geht von einem Anstieg des Umschlagsbedarfs und der dadurch

benötigten Umschlagskapazitäten für das Jahr 2030 von 55 % bei den bahnseitigen Umschlägen im UKV im Import- und Exportverkehr gegenüber 2015 aus. Für den schiffseitigen Umschlag im UKV im Import- und Exportverkehr werde mit einem Anstieg der benötigten Kapazitäten von 48 % gegenüber 2015 gerechnet. Im UKV Binnenverkehr wird zudem mit einem Anstieg der benötigten Kapazitäten von 35 % gerechnet. Für das Jahr 2040 sind die jeweils benötigten Umschlagskapazitäten entsprechend höher. Die Verfasser der Studie merken an, dass ihre Abschätzungen eher am unteren Rand der Entwicklung des UKV zu liegen kommen, da mit einem zusätzlichen Umschlagsbedarf gerechnet werden müsse.¹¹⁹ 480. Hierzu ist anzumerken, dass sich der Umschlagsbedarf auf den gesamten Import- und Exportverkehr des UKV bezieht und nicht nur auf die im Rahmen des vorliegenden Zusammenschlussvorhabens relevanten Verkehrsströme. Zudem beschränkt sich die Studie auf den Bedarf im Binnenverkehr und Import-/Exportverkehr. Die Veränderung des Umschlagsbedarfs im Transitverkehr durch die Schweiz wird also nicht analysiert.

481. Zudem rechnen die Zusammenschlussparteien damit, dass die Operateure vermehrt Züge von 700 bis 750 m anstreben werden. Es sei zu erwarten, dass dies schrittweise erfolgen und primär von der Nachfrage – und im alpenquerenden Transitverkehr auch durch das Verlagerungsziel – bestimmt sein werde. Entsprechende Prognosen seien schwierig. Der hohe Kostendruck im Transportbereich dürfte aber erfahrungsgemäss dazu führen, dass jede Möglichkeit zur Erhöhung der Effizienz und zur Senkung der Kosten auch genutzt werde. Ausbauphase 1: Umschlagsart Schiene/Schiene im Import-/Exportverkehr 482. Abbildung 12 zeigt die relevanten Umschlagsanlagen für den Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet der Schweiz. Die künftige Umschlagsanlage GBN (violett) wird ihren Standort neben den bestehenden Umschlagsanlagen im Hafen Kleinhüningen (Basel) von Contargo (blau) sowie den Wettbewerbern (grün) Swissterminal und Ultra-Brag haben. Direkt im Anschluss an GBN befindet sich die Umschlagsanlage des Wettbewerbers DUSS in Weil am Rhein (D). Die Umschlagsanlagen Aarau und Singen werden von Hupac betrieben. Bimodale Umschlagsanlagen von Wettbewerbern werden in Birrfeld, Frenkendorf und Rekingen betrieben. Weitere trimodale Umschlagsanlagen von Wettbewerbern befinden sich in Birsfelden bzw. Muttenz sowie im grenznahen Ausland. Der Standort Wolfurt ist grau markiert.

118 Vgl. INFRAS, Schlussbericht Entwicklung des UKV in der Schweiz – Vertiefende Betrachtungen

vom 24.8.2017, im Auftrag des BAV (nachfolgend: INFRAS-Studie Entwicklung UKV), <<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/gueterverkehr-auf-der-schiene/konzept-fuer-den-guetertransport-auf-der-schiene.html>> (3.5.2019). 119 Vgl. INFRAS-Studie Entwicklung UKV (Fn 118), 49 f.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 104 Abbildung 12: Relevante Umschlagsanlagen für den landseitigen Umschlag im Import-/Exportverkehr vom bzw. ins Rheineinzugsgebiet

483. Die Dichte an Umschlagsanlagen in Basel und Umgebung unterstreicht die Wichtigkeit des Standorts Basel für die Transport- und Logistikbranche. Zusätzlich sind auch die Verkehrsströme des Güterverkehrs auf der Schiene (blau) und auf der Strasse (rot) angegeben.¹²⁰ Die Stärke der Linien gibt die Menge der transportierten Güter wieder bzw. die Wichtigkeit der verschiedenen Verkehrsströme. Auch hier zeigt sich, dass der Raum Basel, insbesondere für den Verkehrsträger Schiene, für den Import- und

Exportverkehr aber auch den alpenqueren- den Transitverkehr von grosser Bedeutung ist. Umschlagsanlagen der Zusammenschlussparteien 484. Die bimodale Umschlagsanlage von Hupac in Aarau verfüge über eine Kapazität von [70'000-80'000] TEU, 4 Gleisen mit einer jeweiligen Länge von 300 m, ein Gleis mit einer Länge von 200 m sowie 3 Mobilkräne. Diese Anlage führe [...] mit einem Anteil von [...] % Schiene/Schiene. 485. Die bimodale Umschlagsanlage von Hupac in Singen (D) verfüge über eine Kapazität von [175'000-200'000] TEU, 4 Gleise mit einer jeweiligen Länge von 650 m sowie 2 Portalkräne und einen Mobilkran. Zudem sei Leercontainer-Logistik mit einer grossen Abstellfläche für Container vorhanden. Der Anteil der für die Schweiz relevanten Umschläge im KV betrage [...] %. Dabei handle es sich mehrheitlich um [...] (vgl. Rz 583).

120 Quelle: BFS – GEOSTAT; ARE – Verkehrsmodellierung (VM-UVEK), INFOPLAN, <<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/publikationen.assetde-tail.3222239.html>> (3.5.2019).

41-00033/COO.2101.111.7.411297 105 486. Zusätzlich sind rein landseitige Umschläge auch über trimodale Umschlagsanlagen, wie das Hafenbecken 2 von Contargo möglich. Diese Umschlagsanlage verfüge über eine Kapazität von 90'000 TEU, 7 Gleise mit einer jeweiligen Länge von 350 m sowie 2 Portalkräne und einen Mobilkran. Diese Anlage ist primär auf den schiffseitigen Umschlag Schiff/Strasse ausgelegt (vgl. Rz 539). 487. Mit Ausnahme der Anlage in Singen, die über 650 m Gleise verfügt, müssen bei diesen Anlagen Ganzzüge aufgeteilt werden, was zu wesentlichen Produktivitätsverlusten im Bahnumschlagsverkehr im Verhältnis zu GBN führt. Bimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 488. Die Umschlagsanlage der DUSS in Weil am Rhein verfüge über eine Kapazität von 200'000 TEU, 4 Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von 645 m und 2 Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von 550 m sowie 3 Portalkräne. Der Anlage ist der Rangierbahnhof Weil am Rhein der Umschlagsanlage nördlich vorgelagert, weshalb diese Anlage etwas besser an das deutsche als das schweizerische Schienennetz angeschlossen ist. Die Anlage werde aktuell ausgebaut. Wegen seiner geografischen Lage gelte das DUSS-Terminal als wichtige logistische Drehscheibe für alpenquerende KV-Transporte (vgl. Rz 585). Im Zielzustand werde diese ab dem Jahr 2024 eine Umschlagskapazität von rund [277'000-308'000] TEU ([180'000- 200'000 LE) haben. 489. Die Umschlagsanlage von Swissterminal in Frenkendorf verfüge über eine Kapazität von 77'000 TEU (Angaben BAV), 3 Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von jeweils 220 m Länge, eine Abstellfläche für Container von 65'000 m² (Lagerkapazität 7'000 TEU) sowie zwei Portalkräne und zwei Leercontainerstapler. Der Standort liege exakt auf dem Rhein-Alpen-Korridor und sei ideal für die Strassen- und Bahnanbindung in der Schweiz. Es seien keine Ausbaupläne der Anlage bekannt. 490. Die Umschlagsanlage von Hochrhein Terminal in Rekingen verfüge über eine Kapazität von 80'000 TEU, 5 Gleise mit einer jeweiligen Länge von 300 m sowie einem Portalkran. Der Betrieb der Umschlagsanlage werde – zumindest in den kommenden drei Jahren – mit den bestehenden Kapazitäten betrieben. Ein im Jahre 2014 erarbeitetes Erweiterungsprojekt sei gestoppt worden. Aufgrund der aktuell tiefen Auslastung, bestehen jedoch noch relativ hohe freie Kapazitäten (vgl. Rz 451). 491. Die Umschlagsanlage Birrfeld von Bertschi verfüge über eine Kapazität von 51'000 TEU, 3 Gleise mit einer Länge von 240 m, 100 m bzw. 85 m sowie 3 Portalkräne. Es seien keine Veränderung der Umschlagkapazitäten dieser Anlage vorgesehen. Die Anlage sei auf die Umschlagsart Schiene/Strasse ausgerichtet. Gemäss Bertschi beträgt der Anteil der Um-

schlagsleistungen, die für Dritte durchgeführt werden, weniger als 10 %. 492. Mit Ausnahme der Umschlagsanlage DUSS Weil am Rhein, die über 645 m lange kranbare Gleise verfügt und noch ausgebaut wird, müssen auch bei den bimodalen Anlagen der Wettbewerber Ganzzüge aufgeteilt werden, was zu wesentlichen Produktivitätsverlusten im Bahnumschlagsverkehr im Verhältnis zu GBN führt. Unter diesen bahnseitigen Randbedingungen ist es fraglich ob auf diesen Anlagen die notwendigen Skalen- und Bündelungseffekte für eine Verlagerung auf die Schiene realisiert werden können.

41-00033/COO.2101.111.7.411297 106 493. Gemäss der aktuellen Einschätzung des BAV erfüllt zudem die Anlage DUSS Weil am Rhein und deren Ausbauprojekt nicht die Funktionalität eines Gateways und kann daher nicht an die Stelle von GBN treten.121

Trimodale Umschlagsanlagen der Wettbewerber 494. Der landseitige Umschlag Schiene/Schiene und Schiene/Strasse ist grundsätzlich auch über trimodale Umschlagsanlagen möglich. Auf die schiffseitige Anbindung dieser Anlagen wird im Abschnitt Ausbauphase 2 Umschlagsart Schiff/Schiene eingegangen (siehe Rz 540 ff.). 495. Die Umschlagsanlage des Wettbewerbers Swissterminal im Hafenbecken 1 verfügt über eine Kapazität von 54'000 TEU (Angaben BAV), 3 Gleise mit einer kranbaren Nutzlänge von jeweils 150 m Länge, eine Abstellfläche für Container von 12'000 m² sowie einen Portalkran und einen Leercontainerstapler. Wie die Anlage von Contargo in Basel sind sie eher auf die Umschlagsart Schiff-Strasse ausgerichtet. Wie bereits erwähnt, wird diese Anlage spätestens 2029 geschlossen, da das Land städtebaulich umgenutzt werde (Rz 34). 496. Zusätzlich werde im Hafen Kleinhüningen noch eine kleine Umschlagsanlage von Ultra-Brag im Hafenbecken 2 mit einer Kapazität von vormals 10'000 TEU, 6 Gleise mit jeweils einer kranbaren Nutzlänge von 75 m und einem Portalkran betrieben. Die Kapazität wurde Ende Jahr auf eine Gesamtkapazität von 30'000 TEU ausgebaut und ein weiterer Ausbau auf 60'000 TEU könne gemäss Ultra-Brag im Jahr 2020 realisiert werden. 497. Im nahen Ausland wird in Weil am Rhein (D) eine trimodale Umschlagsanlage von der Rheinhafen Gesellschaft mit einer Kapazität von 45'000 TEU betrieben. Die Anlage verfüge über ein 300 m langes Gleis, einen Portal- und einen Mobilkran. Zudem wird in Ottmarsheim (F) eine Umschlagsanlage durch die Ports de Mulhouse-Rhin mit einer Kapazität von 90'000 TEU in 24 km Entfernung zu GBN betrieben. Sie verfüge über 2 Kräne, eine Abstellfläche von

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.