



**Kanton Basel-Stadt | Regierungsrat**  
**Kanton Basel-Landschaft | Regierungsrat**

Staatskanzlei, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel  
Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

[Absenderadresse eingeben](#)

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bundesamt für Verkehr  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen

Basel/Liestal 16. Februar 2023

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport**  
Stellungnahme der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung vom 2. November 2022 zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Gerne äussern wir uns wie folgt.

**Generell**

Der Gütertransport auf der Schiene ist in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft von grosser Bedeutung. Nebst dem alpenquerenden Güterverkehr, der die Kantone auf den NEAT-Zulaufstrecken quert, nimmt der Schienengüterverkehr in der Fläche trotz seiner heute vorhandenen Mängel eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaft ein. Er ist ein wichtiger Zu- und Wegbringer für die schweizerischen Rheinhäfen und trägt als Grundpfeiler im Gesamtverkehr wesentlich zur Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens in den Kantonen bei. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre der Strassengüterverkehr nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftssystems gilt es, den Gütertransport gesamthaft zu stärken und wo dies sinnvoll ist, auch aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt insbesondere auch für die vernetzte Anbindung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Voraussetzung dafür sind jedoch effiziente Produktionsbedingungen und gute Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger.

Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Aus Sicht der Regierungsräte von Basel-Stadt und Basel-Landschaft kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1 dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der beiden Regierungen nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Auch wenn die beiden Regierungen die Variante 1 unterstützen, fordern sie mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage innovativ ausgestaltete Instrumente. So müssten die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, der stärkeren Bündelungseffekte mit längeren und schnelleren Güterzügen und dem positiven Nutzen der digitalisierten, automatischen Kuppelung (DAK) auf die Streckenkapazitäten auch im Fall der Variante 1 zu einem tendenziell geringeren Bedarf an bzw. einer besseren Auslastung der Gütertrassen führen. Diese wiederum bieten mit der Vorlage die Möglichkeit, bei den Instrumenten Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan eine Flexibilisierung der Trassenzuteilung, beispielsweise für vereinzelte Spitzenverkehrsleistungen beim Personenverkehr vorzusehen, ohne damit die Kapazität für den Schienengüterverkehr einzuschränken.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Die Regierungsräte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erwarten, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel die Förderung von Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform.

### **Entwicklung der Rheinhäfen**

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind als Eigner der Schweizerischen Rheinhäfen im Speziellen von der Weiterentwicklung des Gütertransportsystems in der Schweiz betroffen. Die beiden Kantone stellen heute mit den Hafenableitungen in Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz eine Fläche von rund 1,5 Mio. m<sup>2</sup> Land für den Umschlag von 5 bis 6 Mio. Tonnen Güter von der Rheinschifffahrt auf die Landverkehrsträger zur Verfügung. Dies bietet rund 80 Unternehmen der Logistik Raum, um die nationale Anbindung an die Handelsketten über den Rhein und die Nordseehäfen sicherzustellen. Die Rheinhäfen sind damit eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für die Landesversorgung und von nationaler Bedeutung. Um dies sicherzustellen, sind umfangreiche Hafeninfrastrukturen, wie z.B. Hafenbecken, Quaianlagen, Schiffsliedplätze, Leitzentrale usw. notwendig. Hinzu kommt die entsprechende Organisation für Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Bis anhin ist der Bund nur indirekt in die Entwicklung der Rheinhäfen eingebunden.

Geplant ist mit den geplanten Veränderungen, die Rheinhäfen noch besser in die Entwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen einzubeziehen, die Einbindung der Rheinschifffahrt in die nationalen und internationalen Warenströme zu fördern und die Rheinhäfen als Logistikstandort und Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern weiter zu stärken.

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt halten ein Engagement des Bundes zur Stärkung der Häfen und damit der schweizerischen Landesversorgung über den leistungsfähigen Verkehrsträger der Rheinschifffahrt für sehr wichtig. Der Bund anerkennt damit erstmals öffentlich die Rheinhäfen als nationale Aufgabe. Für die gemeinsame und nach der Absichtserklärung vom 25. September 2017 konsequent weitergeführte Zusammenarbeit, die zu den vorliegenden Gesetzesvorschlägen geführt hat, bedanken sich unsere Kantone und unterstützen die künftige Mitwirkung des Bundes an den Rheinhäfen voll und ganz.

Zur Vernehmlassungsvorlage nehmen wir nachfolgend detailliert entsprechend dem Aufbau des Fragebogens Stellung.

## Zielsetzungen

*Frage 1: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Wie einleitend dargelegt besteht aus Sicht der Regierungen Handlungsbedarf, wobei sie mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage eine innovativere Ausgestaltung der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan erwarten. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt begrüssen angesichts der Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie der Landesversorgung die Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein. Hingewiesen sei auch auf den sich abzeichnenden Fachkräftemangel. Dieser dürfte sich auf den Strassengüterverkehr trotz Fortschritten in der Dekarbonisierung besonders stark auswirken, zumal autonom fahrende Lastwagen zumindest in den nächsten 10 bis 15 Jahren kaum realistisch sein dürften. Dank ihrer Eignung zum Transport grösserer Gütermengen können der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt wesentlich zur Erreichung der genannten Ziele beitragen.

Die Verlagerung auf die Schiene im Schweizer Alpenransit ist ein Erfolgsmodell. Im Gegensatz zu den Nachbarländern wird der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mehrheitlich über die Schiene abgewickelt: 2021 wurden 75 % der Nettotonnen per Bahn durch die Alpen transportiert. Für die verbleibenden 25 % Nettotonnen waren gleichwohl 860'000 Lastwagen-Fahrten erforderlich. Damit wird das Ziel von jährlich höchstens 650'000 Lastwagen-Fahrten durch die Alpen weiterhin klar verfehlt. Auch sind die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik. Insbesondere als Region, die viele Lasten im Gütertransport auf der Strasse für die Schweiz übernimmt, ist es für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt von zentraler Bedeutung, dass sich möglichst viele Verkehre für die Verteilung in die ganze Schweiz auf der Schiene bündeln lassen. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes in der Region Basel – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar. Es ist daher richtig und wichtig, Förderungen und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, welche multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen und den Güterverkehr auf der Schiene halten.

Als Eignerkantone der Schweizerischen Rheinhäfen begrüssen wir es zudem ausdrücklich, dass die nationale verkehrspolitische Bedeutung der Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport Eingang in der Vorlage gefunden hat. Der Vorschlag einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Mitwirkung an den und die Mitfinanzierung der Hafeninfrastrukturen wurde in Konsens mit dem BAV erarbeitet. Mit diesem Instrument kann die zwischen Bund und den Kantonen BS und BL abgestimmte Anbindung der Schweiz an die Rheinschifffahrt langfristig sichergestellt werden.

*Frage 2: Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützen die Variante 1 «Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung der Schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt». Die Steuerung des Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr wird begrüsst, damit das Transportangebot auf der Schiene auch im Binnen- und Import/Exportverkehr gestärkt werden kann.

Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der Regierungen von BS und BL nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

### **Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:**

*Frage 3: Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Die Erläuterungen zur Nutzung der technischen Möglichkeiten der digitalen, automatischen Kupplung im Bereich der Automatisierung sind im Rahmen des Gesamtkonzeptes schlüssig. Die automatische Kupplung wäre schon längst fällig. Sie hätte bereits vor 50 Jahren europaweit eingeführt werden sollen. Die Potenziale zur Effizienzsteigerung (vor allem auch bezüglich einer Erhöhung der Zuglängen und Geschwindigkeiten, was sich wiederum positiv auch auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstrecken auswirken wird) sind überzeugend und es können positive Effekte auf die Flächen in der Region Basel (Rangierbahnhof Muttenz oder Hafengebäude Kleinmünchen und Birsfelden/Auhafen) durch die Automatisierung der Produktion antizipiert werden. Zudem besteht die Gefahr, dass die Schweiz vor allem im Import- und Exportverkehr nicht mehr kompatibel ist, wenn die digitalisierte, automatische Kupplung (DAK) im übrigen Europa eingeführt würde, in der Schweiz aber nicht.

Wir können diese Massnahme daher nachvollziehen, allerdings technisch und betrieblich nicht abschliessend beurteilen. Wir unterstützen die Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs zur Effizienzsteigerung mit einer positiven Kosten-Nutzen-Betrachtung, ohne vertieft auf die Fragen unter Frage 4 eingehen zu können.

*Frage 4: Sind Sie einverstanden*

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Grundsätzlich erachten es die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt als sinnvoll, die Digitalisierung und insbesondere die automatische Kupplung durch den Bund mitzufinanzieren. Die meisten Netzanbieter im Einzelwagenladungsverkehr verfügen heute nicht über die finanziellen Mittel, um zum einen die DAK bis zur Serienreife zu testen und zum anderen die Migration beim Rollmaterial (Güterwagen und Lokomotiven) innert einer kurzen Frist vornehmen zu können. Zu den genauen Modalitäten (Teilfinanzierung, Staffelung, etc.) nehmen wir keine Stellung.

Voraussetzung ist jedenfalls, dass die innovative, aber komplexe Technologie bei der DAK ausgereift ist, bevor sie auf dem Markt eingeführt wird.

*Frage 5: Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Träger der Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen die vorgeschlagene Stärkung ausdrücklich. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Mosel, Neckar, Donau-Staaten). Als trimodale Umschlagsplattform Rhein-Schiene-Strasse sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein Paradebeispiel für die Bündelung grosser Gütermengen und deren Vernetzung zu multimodalen Logistikketten. Heute werden jährlich rund 6 Mio. Tonnen Schiffumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Arealen der Schweizerischen Rheinhäfen auf den Kantonsgebieten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgewickelt. Die Rheinhäfen stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule in der schweizerischen Landesversorgung dar. Dabei sind moderne und effiziente Infrastrukturen für eine Verzahnung der Verkehrsträger mit Fokus auf Schiff und Schiene von grosser Bedeutung. Diese stellen sicher, dass die Schweiz die Rheinschifffahrt für ihre multimodalen Transportketten nutzen kann.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind heute die grössten Förderer der Rheinschifffahrt, indem sie die notwendigen Hafeninfrastrukturen und das Land für die Umschlagsbetriebe vorhalten, um die hier entstehenden multimodalen Logistikketten (Container- und Massengut) mit der Schweiz zu vernetzen. Zentral dafür sind der im Gang befindliche Aufbau des Gateway Basel Nord mit dem geplanten neuen Hafenbecken 3. Aufgrund der nationalen Tragweite ist für die Kantone die Stärkung der Hafeninfrastrukturen durch den Bund von grosser Wichtigkeit.

*a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja. Die vorgesehene Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen unterstützen die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt ausdrücklich. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die gewünschte nationale Bedeutung. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es, dass die Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung durch den Bund gefördert und unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung nach festgelegten Zielen aus Bundesmitteln mitfinanziert werden können.

*Frage 6: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja. Mit dem Schaffen einer gesetzlichen Grundlage zur finanziellen Unterstützung klimaneutraler Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützt wird. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat der Bund bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

## **Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:**

*Frage 7: Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr*

Ja. Als dichtbesiedelte Agglomeration mit einer hohen Dichte an Industrie- und Gewerbegebieten und als die Logistikregion, über die eines der grössten Güterverkehrsaufkommen der Schweiz auf Schiene und Strasse abgewickelt wird<sup>1</sup>, sind wir darauf angewiesen, dass die Verkehrsträger bestmöglich zusammenspielen, ihre Stärken dort einsetzen, wo sie den grössten Nutzen stiften. Es ist daher unabdingbar, den Schienengüterverkehr so zu fördern, dass er maximal und in idealer Kombination mit den anderen Verkehrsträgern genutzt wird und zuverlässig die heutigen und zukünftigen Gütermengen aufnehmen kann. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützen daher die vorgeschlagene Förderung. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass noch mehr schlecht (bis sogar überhaupt nicht) genutzte Trassen reserviert werden, sondern es sollen, wie dies auch ausgeführt wird, die Potenziale der Flexibilisierung der schienenseitigen Produktion genutzt werden. Anstelle starrer Bedienstruktur soll die Produktion, ähnlich wie dies in der Strassenlogistik üblich ist, in effizienten, gut ausgelasteten Touren, beziehungsweise als gut ausgelastete Trassen erfolgen.

### *a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Die Logistikregion Basel ist bereits heute Standort von zahlreichen multimodalen Umschlagsplattformen in unterschiedlichster Grösse und Ausprägung. Die Kantone und die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn sich diese Umschlagsplattformen multimodal vernetzen. Mit einem breiten Angebot an multimodalen Transportketten können die Verkehrsinfrastrukturen optimal ausgelastet, die Robustheit im Verkehrssystem gesteigert und letztlich auch der wertvolle Raum schonend genutzt werden.

### *b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Ohne diese kann kein entsprechendes Angebot für den Schienengüterverkehr generiert werden. Die Ausweitung der Förderung von Umschlagsanlagen im kombinierten Verkehr auf Umschlags- und Verladeanlagen in Anschlussgleisen, Hafenanlagen oder auch multimodale Umschlagsplattformen in den Agglomerationen (u.a. für City-Logistik-, Baustoffrecycling-Konzepte) ist daher folgerichtig und findet unsere Unterstützung.

### *c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

Ein effizientes Bahnangebot lebt von der Bündelung von Verkehren. Das Setzen von Anreizen für einen multimodalen Transport ist sinnvoll.

#### *1. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag als geeignet?*

Der vorgeschlagene Umschlags- und Verladebeitrag setzt an der zentralen Schnittstelle der Transportketten an: Hier wird der Entscheid für die Multimodalität und für den Weg der Sendungen getroffen. Wichtig ist dabei ein Aufkommen über einem Schwellenwert, damit sich

---

<sup>1</sup> Siehe (zweite) Abbildung 4 im Erläuternden Bericht

die Schaffung eines Angebotes lohnt. Es ist aus unserer Sicht zweckmässig, gezielt an dieser Stelle Anreize zu setzen, um Mengen auf multimodale Transportketten zu lenken. Der positive Effekt beim Setzen einer Mindestmenge kann jedoch nicht nachvollzogen werden. Mit der Regelung der Mindestmengen sind verzerrte Wettbewerbsbedingungen vorprogrammiert, zumal bereits im Erläuterungsbericht Ausnahmen aufgeführt werden. Sind die Anlagen zum Verlad erstmalig gebaut und vorhanden – bei der Investitionsförderung erscheinen die Mindestmengen sinnvoll – sollte deren Beitrag an der Verlagerung von Mengen auch ab dem ersten Wagen belohnt werden.

*II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Durch die geografische Lage Basels liegt in unserer Region häufig der Anfang oder das Ende des nationalen Teils der internationalen Import- oder Export-Logistikketten im Nord-Süd-Verkehr. Für unsere Kantone ist es daher von Interesse, dass langlaufende Verkehre gebündelt auf der Bahn in die Region zum Umschlag und Weitertransport kommen. Heute sehen wir Fehlanreize, wenn KV-Sendungen über grosse Distanzen auf der Strasse durch die Schweiz zu den Umschlagsanlagen nach Basel transportiert werden. Unabhängig vom Verhältnis der transportierten Distanz auf Strasse und Schiene sind diese Transporte voll LSVA-rückerstattungs berechtigt, obwohl insgesamt nur wenige Kilometer auf der Schiene zurückgelegt werden. Hier könnte ein Pauschalbetrag entgegenwirken, damit kurze Transportwege auf Schweizer Strassen belohnt werden.

Es ist ausserdem davon auszugehen, dass von der LSVA befreite Fahrzeugtypen (z.B. Motorwagen mit elektrischem Antrieb oder Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von unter 3.5 Tonnen) zukünftig vermehrt in direkter Konkurrenz zum Schienengüterverkehr stehen. Es gilt daher zusätzlich sicherzustellen, dass für Strassenfahrzeuge, welche heute keine LSVA entrichten, ebenfalls Bedingungen bestehen, damit in geeigneter Weise Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Die Kantone unterstützen in diesem Sinne die Diskussion über einen abgestimmten Mechanismus zwischen LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr und neuem Umschlags- und Verladebeitrag. Mittelfristig ist eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt

*d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen*

Eine Vereinfachung der Bestimmungen für die private Wirtschaft, die Anschlussgleisanlagen in ihren Betrieben integrieren und den Schienengüterverkehr gezielt nutzen, begrüssen wir.

*Frage 8: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?*

Ja. Auf den grossen Anlagen des Schienengüterverkehrs der Region Basel, u.a. Rangierbahnhof Muttenz, Hafenbahnhöfe BS und BL, Güterareal Wolf, werden heute noch vielfach Diesel-Traktoren eingesetzt. Demgegenüber sind im Personenverkehr die Rangierlokomotiven bereits so gut wie vollständig auf Elektro- oder Hybrid-Antrieb (Akku) umgestellt. Die Kantone sehen klar Handlungsbedarf, hier Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe zu schaffen.

## **Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des Schweizerischen Güterverkehrs:**

*Frage 9: Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL V als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Die Agglomeration der Region Basel verfügt über eine hohe Dichte an Anschlussgleisen in den Industrie- und Gewerbearealen. Allein die Hafenanlagen und das Industrieareal Schweizerhalle sind jährlich Quelle und Ziel von Gütern im Umfang von rund 2 Mio. Tonnen, welche im EWL V System abgewickelt werden. Neben den bestehenden Verkehren im EWL V entstehen weitere Potenziale durch Umschlagsplattformen mit City-Logistik-Konzepten oder für Baustoff-Kreisläufe. Weder für die beiden Basler Kantone noch für die angrenzenden Regionen ist es opportun, dass die heutigen Gütermengen und auch die zukünftigen Potenziale vollständig auf die Strasse verlagert werden. Deshalb unterstützen wir die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs.

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel die Förderung von Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform. Auf die Detailfragen unter lit a bis c gehen wir nicht näher ein.

*Frage 10: Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes*

Ja. Wir begrüssen die Bemühungen des Bundes, Logistikflächen und deren Anschluss an die Schienennetze in der Raumplanungspolitik zu verankern. Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft berücksichtigen bereits heute in ihren raumplanerischen Instrumenten den Erhalt und die Weiterentwicklung von Arealen für multimodale und logistische Nutzungen. Wir erachten es als folgerichtig, wenn sich kantonale räumliche Konzepte und Strategien für den Güterverkehr mit entsprechenden Festlegungen des bundesrätlichen Gütertransportkonzepts verzahnen und mit diesem wiederum kantonsübergreifend abgestimmt werden. Das Instrument der Sachpläne des Bundes ist hierfür das geeignete. Es gilt zu berücksichtigen, dass die Bemühungen insbesondere bei der Anschlussgleiserschliessung auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen stossen. Insbesondere sind grundeigentümergebundene Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

### **Rechtsanpassungen**

*Frage 11: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen*

Ja. Die im Gütertransportgesetz (Variante 1) vorgeschlagenen Anpassungen, insbesondere für die Hafeninfrastrukturen, werden von den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützt.

Speziell:

- Art. 3 Abs. 5: Die Kantone sollen das Konzept für den Gütertransport in ihrer Richtplanung berücksichtigen.

Die konkrete Nennung im Gesetz wird begrüsst.



- Art. 12 Abs. 2: Massnahmen der Raumplanung, mit denen die Kantone für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen sorgen, müssen neu in den Richtplänen festgelegt werden.

Diese Ergänzung wird grundsätzlich begrüsst. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Kantone und Gemeinden bereits heute die Pflicht haben, wenn wirtschaftlich vertretbar, für Anschlussgleise zu sorgen. Dies wird allerdings nur unzureichend umgesetzt. Daher erhofft man sich, mit der Festlegung von Massnahmen in der Richtplanung, dass der schienenseitige Anschluss geeigneter Gebiete besser funktioniert. Die Kantone sind aber alleine bzw. ohne Einbezug aller beteiligten und betroffenen Akteure teilweise nicht in der Lage, die besten Standorte für Anschlussgleise zu bestimmen. Der Transportbedarf innerhalb von Arbeitsplatzgebieten kann innerhalb Jahre sehr stark schwanken. Dies erschwert die Festlegung von Anschlussgleisen (dynamische Wirtschaftsentwicklung vs. langfristige Infrastrukturmassnahmen). Sowohl die Evaluation wie auch die Umsetzung erfordern mehr, als allein mit dem Instrument des Richtplans erreicht werden kann.

ANTRAG:

Seitens Bund sollte anhand von Beispielen geprüft und aufgezeigt werden, wie solche Massnahmen innerhalb der Richtplanung und das Zusammenspiel mit dem Konzept aussehen können. Eventuell ist der Leitfaden zur Richtplanung zu ergänzen.

- Art. 19a Abs. 3: wie eingangs bereits beschrieben, begrüssen die Kantone die Ergänzung des Konzepts um das Festlegen von KV- Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung.

ANTRÄGE:

Es wird eine Konkretisierung der Begrifflichkeit «nationale Bedeutung» gewünscht. Ab wann gilt eine Anlage als national bedeutend?

Die Festlegung dieser Standorte sollte in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgen, daher beantragen wir folgende Ergänzung:

«Der Bundesrat legt in Zusammenarbeit mit den Kantonen im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.».

- Art. 19a Abs. 4: Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung

Diese neu präzisierende Bestimmung wird begrüsst.

## Weitere Bemerkungen

*Frage 12: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Zum Erläuternden Bericht sei generell erwähnt, dass er die aktuelle Situation im Güterverkehr in der Schweiz und den sich ihm bietenden künftigen Handlungsspielraum ausgezeichnet darlegt. Allerdings geht er mancherorts stark in die Tiefe, speziell im Kap. 4. Dabei werden auch Möglichkeiten aufgezeigt, die nach unserer Einschätzung zumindest heute noch nicht spruchreif sind wie z.B. die Einführung eines Bonus an Verlader in Form eines Verbilligungsbeitrages (siehe Seiten 60/61

des Berichts). Für eine nachfolgende Botschaft als Grundlage einer Gesetzesrevision sollten die Ausführungen vereinfacht werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anträge.

Freundliche Grüsse

Im Namen der Regierungsräte der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt

Kathrin Schweizer  
Regierungspräsidentin

Beat Jans  
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin