

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

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

Liestal, 29. März 2022  
KK-Nr. 47076

## **Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu Änderungen des Güterverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss des Zahlungsrahmens für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

Der Kanton BL begrüsst die Weiterführung der nationalen Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterschwerverkehr. Er teilt die Meinung des Bundes, wonach die Zukunft vor allem beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) liegt. Der Ausbau der NEAT und vor allem des 4-Meter-Korridors am Gotthard hat die Speditions- und Transportunternehmen dazu bewogen, verstärkt auf den UKV zu setzen. Die Fortführung des Angebots des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rol-lende Landstrasse «RoLa») bis 2028 sowie den Prüfauftrag für die Identifikation möglicher weiterer Verlagerungsmassnahmen begrüsst der Kanton BL. Es handelt sich dabei um wichtige Massnahmen zur langfristigen Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs.

Für die Weiterführung einer erfolgreichen Verlagerungspolitik ist entscheidend, dass in den Schweizerischen Rheinhäfen die Umschlagsanlagen entsprechend ausgebaut werden können und die Finanzierung dafür rechtzeitig gesichert wird. So bleibt gewährleistet, dass der Verlad auf die Schiene, welcher ab 2028 möglicherweise nicht mehr in bestehender Form über die RoLa erfolgen kann, weiterhin effizient abgewickelt wird.

Um ein vielschichtiges, alternatives Angebot zum Strassengütertransport langfristig fortzusetzen, sollte eine Aufrechterhaltung der RoLa in geeigneter Form und auf geeigneten Relationen allerdings auch nach 2028 nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Der Kanton BL beantragt daher, dass der Bund seine Politik für den Schienengüterverkehr möglichst technologieneutral ausrichtet und dabei den Möglichkeitsraum sowohl für sämtliche bestehende Produktionsformen als auch für dringend notwendige Innovationen im Güterbahnverkehr offenhält.

Kurzfristige pandemiebedingte Nachfragerückgänge dürfen bei der langfristigen Angebotsplanung der RoLa keine Rolle spielen. Einige Entwicklungen im Güterverkehr sprechen trotz temporär rückläufiger Mengen für einen längerfristigen Erhalt des begleiteten kombinierten Verkehrs nach 2028: So ermöglicht die RoLa im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr auch bei zunehmendem Mangel an Fahrpersonal einen niederschweligen Zugang zum Bahnverlad, indem nur ein einziger Fahrer/ eine einzige Fahrerin entlang der Gesamtstrecke eingesetzt werden muss. Potenziale bestehen weiterhin auch bei Fahrzeugtypen ohne kranbare Auflieger oder für Spezialtransporte wie nicht-kranbare Gefahrguttransporte. Zudem bleibt fraglich, ob bis 2028 tatsächlich alle alpenquerenden LKW-Auflieger bereits durch kranbare Systeme ersetzt werden können, da deren Lebensdauer diese Frist teilweise weit übersteigt. Auch wenn sich der unbegleitete kombinierte Verkehr derzeit dynamischer entwickelt, erachten wir aus den genannten Gründen eine längere Übergangsfrist für den begleiteten kombinierten Verkehr als prüfenswert.

Der Kanton BL ist erstaunt ob der Aussage, dass auf der deutschen Rheintalstrecke, der wichtigsten nördlichen NEAT-Zulaufstrecke, bereits bis 2028 zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden sollen, was attraktive Transportangebote im UKV ermögliche (Ziff. 1.1.3 Erläuterungsbericht in Verbindung mit Ziff. 5.3.2 des Berichts über die Verkehrsverlagerung vom November 2021). Soweit uns bekannt ist, wird in diesem Zeithorizont der viergleisige Ausbau Karlsruhe–Basel bestenfalls knapp zur Hälfte realisiert sein, so dass die Leistungsfähigkeit dieser Strecke bis ca. 2040 beschränkt bleiben wird. Sollte diese neue und bislang durch die deutsche Seite nicht mitgeteilte Zeitplanung bestätigt werden, würde dies bedeuten, dass sich auch Massnahmen im Personenverkehr weitaus früher realisieren liessen als bisher geplant. Hierzu zählen im Fernverkehr der im Rahmen des Deutschland-Takts geplante integrale Halbstundentakt zwischen Mannheim und Basel und insbesondere namhafte Angebotsverbesserungen bei der trinationalen S-Bahn Basel im südlichen Abschnitt Freiburg i. Br. – Basel.

Darüber hinaus möchten wir noch anmerken, dass aus Sicht des Kantons BL eine erfolgreiche Verlagerungs- und Klimapolitik des Bundes künftig auch Güterverkehrsrelationen im Binnen-, Import- und Exportverkehr in den Verlagerungszielen berücksichtigen muss. Um übergeordnete Klimaziele zu erreichen, müssen neue, attraktive Bahnangebote insbesondere auch für kürzere Gütertransportstrecken ermöglicht werden. Dafür sind Innovationen im Güterbahnverkehr dringend notwendig.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll

Thomas Weber  
 Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich  
 Landschreiberin