



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.bs.ch/regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Per E-Mail an:
Gueterverkehr@bav.admin.ch

Basel, 8. September 2026

Regierungsratsbeschluss vom 8. September 2026

Konzept für den Gütertransport; Gesamtrevision; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Juni 2026 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat begrüsst die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport in seinen wesentlichen Punkten. Es schafft eine kohärente Grundlage für die Sicherung und Weiterentwicklung eines integrierten und nachhaltigen Güterverkehrssystems und trägt der Bedeutung der Hafeninfrastrukturen angemessen Rechnung.

Von besonderer Bedeutung ist dem Kanton Basel-Stadt die Festlegung der Umschlagsanlage Gateway Basel Nord als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung. Das Projekt ist ein Schlüsselement für die Weiterentwicklung der Rheinhäfen und für die Stärkung der internationalen Anbindung der Schweiz. Es ermöglicht eine effiziente Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Schiene, und leistet einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätssteigerung und Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in der Schweiz. Der Regierungsrat begrüsst daher insbesondere die im Konzept formulierten Festlegungen zu den Umschlags- und Verladeanlagen sowie zu den Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport auf dem Rhein.

2. Anträge

2.1 Kapitel 3: Instrumente

Antrag:

Wir beantragen in Kapitel 3 im Unterkapitel «Instrumente zur Planung und Sicherung der Anlagen und Trassen» eine Aussage, wie bzw. mit welchem Instrument bei Bedarf konkret Flächen insbesondere für zentrumsnahe Güterverkehrs- und Logistikflächen beibehalten bzw. geschaffen werden können.

Begründung:

Zentrumsnahe Güterverkehrs- und Logistikflächen sind langfristig zu sichern. Ein Eintrag im Anlagenverzeichnis allein genügt nicht. Gerade im urbanen, dicht besiedelten Raum stehen solche Flächen unter einem hohen Nutzungs- und Verwertungsdruck.

Trotz formeller Sicherung kann eine Anlage schrittweise ihre Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit verlieren, wenn einzelne Gleise zurückgebaut, Zufahrten erschwert oder betriebliche Kapazitäten reduziert werden. Die planerische Sicherung muss deshalb sämtliche für den Betrieb erforderlichen Flächen, Erschliessungen, Kapazitäten bzw. Funktionen umfassen.

Es fehlt ein schweizweit abgestimmtes Umsetzungs- und Koordinationskonzept, welches die übergeordneten planerischen Festlegungen auf der nachgelagerten operativen Ebene konkretisiert. Dieses ist unter Einbezug der zuständigen Bundesstellen, insbesondere des BAV und des ASTRA, sowie der betroffenen kantonalen Behörden und Wirtschaftsverbänden zu erarbeiten. Darin sind die Zuständigkeiten, Prozesse und Finanzierungsmechanismen für Planung, Projektierung und Umsetzung verbindlich festzulegen und aufeinander abzustimmen.

Ohne eine solche übergeordnete Koordination besteht die Gefahr, dass ein fachlich anerkannter Handlungsbedarf trotz formeller Sicherung nicht umgesetzt wird, weil die Zuständigkeiten ungeklärt bleiben oder die beteiligten Stellen wechselseitig auf die Initiative beziehungsweise Finanzierung durch andere Akteure verweisen.

Antrag:

Wir beantragen in Kapitel 3 im Unterkapitel «Finanzierungsinstrumente» eine Ergänzung, wie neue Freiverlade, der Umbau bestehender Annahmegleise und zusätzliche City-Logistik-Funktionen finanziert werden sollen.

Begründung:

Die öffentliche Bahninfrastruktur kann grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Für ergänzende Bündelungs-, Umschlags-, Zwischenlagerungs- und Feinverteilungsflächen bestehen jedoch Finanzierungslücken. Ebenso ungeklärt ist, wie die Differenz zwischen marktüblichen Boden- und Mietpreisen und einer für Logistikunternehmen wirtschaftlich tragbaren Nutzung ausgeglichen werden kann.

Neben der planerischen Sicherung braucht es deshalb geeignete Finanzierungsinstrumente, damit Logistikenutzungen mit ausgewiesenem öffentlichem Interesse gegenüber finanziell rentableren Nutzungen bestehen können.

Zudem genügen Investitionen in die Infrastruktur nicht, wenn der spätere Betrieb nicht langfristig tragfähig ist. Neben den Baukosten sind deshalb auch die Kosten für Bedienung, Rangierleistungen, Unterhalt und Flächennutzung zu berücksichtigen. Dabei ist auch die SBB als Eigentümerin zahlreicher bahn- und logistikrelevanter Flächen stärker einzubeziehen und aufgefordert, diese langfristig für den Güterverkehr zu sichern, bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und zu wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen bereitzustellen und zu bedienen. So ist zu verhindern, dass notwendige Modernisierungen aufgrund anderer Prioritäten aufgeschoben werden und Anlagen später nur noch mit unverhältnismässig hohem Aufwand betrieben oder bahnseitig bedient werden können. Abgeltungen für den Einzelwagenladungsverkehr und Beiträge pro Bahnwagen können den Betrieb unterstützen. Sie lösen jedoch weder die Standort- und Flächenproblematik noch die Frage, wie logistisch notwendige, aber nicht vollständig eigenwirtschaftliche Leistungen dauerhaft finanziert werden können.

2.2 Kapitel 4: Anlagenkategorien

Antrag:

Wir beantragen, in Kapitel 4 die Abb. 3 zum Handlungsbedarf bei Freiverladeanlagen im Raum Basel zu ergänzen.

Begründung:

Freiverladeanlagen ermöglichen eine flächeneffiziente, von mehreren Unternehmen gemeinsam nutzbare Bahnerschliessung und bieten damit höhere Nutzungspotenziale als proprietär genutzte Anlagen, die starken Auslastungsschwankungen unterliegen oder infolge betrieblicher Umstellungen ungenutzt bleiben können. Angesichts der weiter zunehmenden Güterverkehrsfahrten auf der Strasse sind leistungsfähige Freiverladeanlagen ein wichtiges Element, um die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte zu sichern und zusätzliche Verlagerungspotenziale auf die Schiene zu erschliessen. Freiverladeanlagen entsprechen zudem der Mobilitätsstrategie Basel-Stadt, die eine effiziente Flächennutzung und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene anstrebt.

Der einzige Freiverlad in der Stadt Basel ist beim Basel SBB GB (Wolf). Um noch mehr Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen, ist mittelfristig ein Freiverlad im Norden der Stadt Basel wünschbar. Überlegungen hierzu gibt es im Bereich Hafen im Rahmen der Weiterentwicklung der Hafenbahn und am bestehenden Bahnhof St. Johann. Beim Bahnhof St. Johann sind dessen langfristige Verfügbarkeit und leistungsfähige Bahnanbindung aktuell trotz Eintrag im Anlagenverzeichnis als Annahmehaus nicht gesichert. Ein Freiverlad könnte zur Weiterentwicklung des Standorts beitragen und durch eine effiziente Flächennutzung Verladekapazitäten ersetzen.

Antrag:

Wir beantragen, in Kapitel 4 die Abb. 4 zum Handlungsbedarf bei Bahnhöfen des Güterverkehrs anzupassen. Wir beantragen, das Symbol «Lücke in der Erschliessung» zu definieren.

Begründung:

Es ist nicht klar, um was es sich bei der «Lücke in der Erschliessung» im Raum Basel handelt. Wir gehen davon aus, dass es sich bei dem Eintrag um das noch nicht realisierte Gateway Basel Nord handelt. Diesen Eintrag begrüssen wir, beantragen aber eine entsprechende Präzisierung in der Abbildung und/oder im Text. Hier möchten wir generell darauf hinweisen, dass die Aussagen der Abbildungen zu den Handlungsbedarfen schwierig nachzuvollziehen sind, da die Grundlagen hierzu nicht bekannt sind.

2.3 Weitere Anträge

Antrag:

Wir beantragen, dass der Prozess, wie eine Entscheidungsfindung zur Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft herbeigeführt wird, schematisch mittels einer Abbildung im Konzept dargelegt wird.

Begründung:

In Kapitel 1 auf der Seite 5 wird im zweiten Absatz dargelegt, dass gewisse Abstimmungsfragen nur im Rahmen einer Interessenabwägung geklärt werden können. Dies unterstützen wir. Des Weiteren wird beschrieben, dass das Konzept aufzeige, wie die Prozesse aussehen, die eine Entscheidungsfindung zur Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft unterstützen. Allerdings werden diese Prozesse lediglich im Rahmen der Festlegungen beschrieben. Es wäre sehr begrüssenswert, wenn diese schon auf Konzeptstufe schematisch z.B. im Rahmen einer Ablaufgrafik dargestellt werden könnten.

Antrag:

Wie beantragen, die Begriffe zu Verladeanlagen zu definieren.

Begründung:

Im geltenden Konzept werden in Kapitel 4 auf der Seite 17 mittels einer Tabelle übersichtlich die Bezeichnungen für die verschiedenen Verladeanlagen dargelegt. Leider ist die Übersicht im überarbeiteten Dokument nicht mehr enthalten. Insbesondere der Begriff des «Freiverlads» wird nun nicht mehr im Konzept definiert.

Antrag:

Wir beantragen, den Begriff «uneingeschränkte Erreichbarkeit» zu definieren.

Begründung:

Der im Konzept in Kapitel 2 beim Planungsgrundsatz X (Seite 14) bzw. in Kapitel 4 (Seite 20) verwendete Begriff «uneingeschränkte Erreichbarkeit» wird nicht näher definiert. Es bleibt offen, ob damit lediglich die funktionale Erreichbarkeit einer Güterverkehrsanlage oder auch ein Anspruch auf bestimmte Strassenkapazitäten, Fahrzeuggrössen und Betriebszeiten verbunden ist.

Gerade in einem dicht besiedelten städtischen Raum muss die Erreichbarkeit mit den Anforderungen des Umwelt- und Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit, der Wohnqualität sowie des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden. Die Formulierung ist deshalb zu präzisieren und durch «bedarfsgerechte, zuverlässige sowie stadt-, klima- und umweltverträgliche Erreichbarkeit» zu ersetzen. Verkehrsmanagement, Zufahrtsregelungen und zeitliche Beschränkungen müssen weiterhin möglich bleiben. Aus dem Konzept darf keine automatische Verpflichtung zum Ausbau der Strassenkapazität entstehen.

Antrag:

Wir beantragen, eine Definition zur «City-Logistik» aufzunehmen.

Begründung:

Der im Konzept verwendete Begriff «City-Logistik» wird nicht hinreichend definiert. Insbesondere bleibt offen, welche Transport-, Umschlags- und Verteilprozesse darunterfallen, welche räumlichen Gebiete erfasst werden und welche Anforderungen entsprechende Anlagen und Angebote erfüllen müssen. Für eine einheitliche Umsetzung ist der Begriff deshalb zu präzisieren und gegenüber dem konventionellen Güterverkehr abzugrenzen.

Die Definition sollte insbesondere die Bündelung und Feinverteilung von Sendungen im urbanen Raum, die Nutzung geeigneter Umschlags- und Logistikflächen sowie stadt-, klima- und umweltverträgliche Zustellkonzepte umfassen. Gestützt auf diese Definition sind geeignete Finanzierungsinstrumente zur Förderung und Umsetzung von City-Logistik-Konzepten zu erarbeiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne folgende Mitarbeitenden zur Verfügung:

- Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Herr Luca Olivieri, luca.olivieri@bs.ch, Tel. +41 61 267 82 97
- Bau- und Verkehrsdepartement, Städtebau & Architektur, Frau Bettina Rahuel, bettina.rahuel@bs.ch, Tel. +41 61 267 67 70
- Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Generalsekretariat, Herr Samuel Bänziger, samuel.baenziger@bs.ch, Tel. +41 61 267 07 11.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin