



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)

Per E-Mail an:
p-secretariat@bakom.admin.ch

Basel, 11. August 2026

Regierungsratsbeschluss vom 11. August 2026

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes sowie zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen sowie den beantragten Zahlungsrahmen. Die Weiterführung der Förderung des alpenquerenden Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs schafft die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit für die Branche und leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des verfassungsmässigen Verlagerungsauftrags.

Die schweizerische Verlagerungspolitik ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik und hat wesentlich dazu beigetragen, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Mit der NEAT, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Förderung des kombinierten Verkehrs konnte der Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr im europäischen Vergleich auf ein Spitzenniveau gesteigert werden. Gleichzeitig zeigt sich, dass die verfassungsmässigen Verlagerungsziele noch nicht erreicht sind und die jüngste Entwicklung Handlungsbedarf erkennen lässt. Wir teilen deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass die vorliegende Revision einen wichtigen Beitrag dazu leistet, die Verlagerungspolitik zu stabilisieren und einer Rückverlagerung auf die Strasse entgegenzuwirken.

Für den Kanton Basel-Stadt ist die Vorlage auch aus Sicht der Landesversorgung von besonderer Bedeutung. Die Schweizerischen Rheinhäfen bilden das zentrale Eingangstor der Schweiz für den internationalen Güterverkehr und verbinden Schiff, Schiene und Strasse zu leistungsfähigen trimodalen Logistikketten. Ein erheblicher Teil der alpenquerenden Güterströme beginnt oder endet in den Rheinhäfen. Eine erfolgreiche Verlagerungspolitik setzt deshalb leistungsfähige Hinterlandanbindungen, eine moderne Hafenbahninfrastruktur sowie ausreichende Kapazitäten auf den

internationalen Güterverkehrskorridoren voraus. Gleichzeitig leisten die Rheinhäfen einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit sowie zur Stabilität der schweizerischen Lieferketten.

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, wonach die derzeitigen Herausforderungen des Schienengüterverkehrs in erster Linie auf die eingeschränkte Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der internationalen Zulaufstrecken zur NEAT zurückzuführen sind. Insbesondere Baustellen, Streckensperrungen und die daraus resultierende fehlende Planungssicherheit für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verlagerer sowie die derzeit noch ungenügende Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erheblich. Gerade für den Logistikstandort Basel unterstreicht dies die Bedeutung leistungsfähiger und zuverlässiger internationaler Güterverkehrskorridore. Ebenso entscheidend ist jedoch, dass auf Schweizer Seite ausreichend leistungsfähige Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Der Ausbau des Bahnknotens Basel ist deshalb eine wichtige Voraussetzung, um die vorhandenen und künftigen Kapazitäten auf den internationalen Güterverkehrskorridoren effizient nutzen und die Anbindung der Schweizerischen Rheinhäfen langfristig sicherstellen zu können.

Wir begrüßen deshalb ausdrücklich, dass der Bundesrat die Förderung des Kombinierten Verkehrs fortführen und gleichzeitig die Förderinstrumente flexibler ausgestalten will. Damit können vorübergehend verschlechterte Produktionsbedingungen besser berücksichtigt und Rückverlagerungen auf die Strasse vermieden werden. Ebenso begrüßen wir, dass der Bundesrat die Schaffung zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten auf den ausländischen Zulaufstrecken, speziell linksrheinisch in Frankreich, als zentrale Voraussetzung für den langfristigen Erfolg der Verlagerungspolitik bezeichnet.

Die vorliegende Revision stellt eine konsequente Weiterführung der seit Annahme der Alpeninitiative im Jahr 1994 verfolgten Verlagerungspolitik dar. Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Während sich die Verlagerungspolitik in erster Linie auf den alpenquerenden Schwerverkehr konzentriert, wird das Wachstum des Güterverkehrs heute zunehmend durch andere Segmente geprägt. Insbesondere der Onlinehandel, die Paketlogistik, kürzere Lieferfristen sowie steigende Anforderungen an die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft führen zu einer deutlichen Zunahme des Lieferwagenverkehrs und der regionalen Verteilerverkehre in den Agglomerationen. Die Güterströme werden kleinteiliger, zeitkritischer und stärker auf die Feinverteilung ausgerichtet. Gerade in urbanen Wirtschaftsräumen gewinnen damit leistungsfähige und nachhaltige Logistiklösungen für die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft zunehmend an Bedeutung.

Die schweizerische Verlagerungspolitik hat bis vor kurzem den alpenquerenden Schwerverkehr erfolgreich reduziert. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Belastung der Nationalstrassen in den urbanen Räumen heute zunehmend durch den nationalen und regionalen Wirtschafts- und Verteilerverkehr sowie den grenzüberschreitenden Import- und Exportverkehr geprägt wird. Die Weiterentwicklung der Güterverkehrspolitik sollte dieser Entwicklung künftig vermehrt Rechnung tragen und neben dem alpenquerenden Transitverkehr auch die Anforderungen an die gesamte Güterlogistik berücksichtigen.

Wir anerkennen, dass sich die vorliegende Revision aufgrund des verfassungsmässigen Alpenschutzauftrags zu Recht auf den alpenquerenden Güterschwerverkehr beschränkt. Aus unserer Sicht sollte die nächste Etappe der schweizerischen Güterverkehrspolitik jedoch die nachhaltige Organisation der gesamten Güterlogistik in den Blick nehmen. Dazu gehören neben der Stärkung der Schweizerischen Rheinhäfen als nationales Logistikkreuz auch geeignete nationale Rahmenbedingungen für die Umsetzung effizienter Logistikkonzepte in Städten und Agglomerationen, leistungsfähige und robuste Verkehrs- und Umschlaginfrastrukturen im In- und Ausland bzw. Massnahmen zur langfristigen Sicherung der Landesversorgung.

Für den Kanton Basel-Stadt ist entscheidend, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht allein von der schweizerischen Infrastruktur abhängt. Ebenso wichtig sind leistungsfähige internationale Güterverkehrskorridore. Der Bund sollte deshalb seine Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten sowie den europäischen Infrastrukturbetreibern weiter verstärken, damit die Leistungsfähigkeit der internationalen Zulaufstrecken zur NEAT langfristig sichergestellt und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nachhaltig gestärkt werden kann.

Wir begrüßen die vorliegende Revision ausdrücklich und verbinden damit die Erwartung, dass der Bund die Güterverkehrspolitik zeitnah und angepasst an die veränderten Anforderungen von Logistik, Landesversorgung und urbanen Wirtschaftsräumen weiterentwickelt. Dabei sollten insbesondere die strategische Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen sowie leistungsfähige internationale Güterverkehrskorridore als wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreiche und zukunftsfähige Güterverkehrspolitik angemessen berücksichtigt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin