



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Basel, 9. Dezember 2015

Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 2015

Anhörungsverfahren zu den Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche (Vo-GVidF)

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 20. Oktober 2015 haben Sie uns die Verordnungsentwürfe, insbesondere denjenigen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV) samt erläuterndem Bericht zur Anhörung zugestellt. Dafür danken wir Ihnen bestens. Sehr gerne möchten wir die Gelegenheit nutzen und uns zu den Vorlagen wie folgt äussern:

1. Grundsätzliches

Als nördliches Haupteingangstor zur Schweiz und bedeutender Logistikstandort sowie durch die Lage am europäischen Rhein-Alpen-Korridor zwischen den Nordseehäfen und Italien ist der Kanton Basel-Stadt im besonderen Masse vom Güterverkehr auf Wasser, Schiene und Strasse betroffen. Deshalb hat der Güterverkehr in der kantonalen Verkehrspolitik einen besonderen Stellenwert. Der Regierungsrat hat ein grosses Interesse an einem effizienten Zusammenwirken der Verkehrsträger in der Güterversorgung. Deshalb unterstützt er dezidiert die Planungen der Schweizerischen Rheinhäfen und der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord AG (SBB Cargo, Hupac und Contargo) für das bi-/trimodale Terminal Basel Nord.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt beinhaltet die total revidierte GüTV alle relevanten Themenbereiche. Speziell im Bereich der Hafenanlagen und Rheinschifffahrt besteht allerdings noch Erklärungs- bzw. Änderungsbedarf. Diesen legen wir Ihnen in den folgenden Kapiteln dar.

Die **zentralen Anliegen** des Kantons Basel-Stadt zur GüTV sind:

- **Konsequente Gleichbehandlung der Schifffahrt gegenüber Bahn und Strasse,**
- **gleicher Finanzierungsmodus für den Bau von Hafenanlagen wie für den Bau von KV-Umschlagsanlagen Schiene/Strasse,**
- **Verhältnismässigkeit in der Anwendung der Sicherheitsbestimmungen für den Betrieb von Anschlussgleisen und den darauf durchgeführten Gütertransporten.**

2. Anträge zu den Verordnungen

2.1 Gütertransportverordnung (GüTV)

2. Abschnitt: Investitionsbeiträge

Art. 4 Beiträge und Darlehen

Anträge

- Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen: „Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung oder die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen und den Bau von Hafenanlagen im Inland in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen.“
- Abs. 4 ist zu streichen.

Begründung:

Mit dem Beschluss der Eidgenössischen Räte vom 25. September 2015, im totalrevidierten Gütertransportgesetz (GüTG) die Schifffahrt gegenüber den Verkehrsträgern Bahn und Strasse gleichzustellen (Art. 8, Abs.1 und 7 GüTG) und den Bau von Hafenanlagen (Art 8, Abs. 6 GüTG) wie die KV-Umschlagsanlagen mit Investitionsbeiträgen zu finanzieren, sind klare Rahmenbedingungen geschaffen worden.

In Art. 4 der GüTV soll dagegen bei den Investitionsbeiträgen zwischen Beiträgen und Darlehen unterschieden werden. Während an den Bau, die Erweiterung oder Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen im Inland A-Fonds-perdu-Beiträge geleistet werden sollen, sollen gemäss Art. 4 Abs. 4 gesondert Beiträge an den Bau von Hafenanlagen in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen erfolgen können. Im erläuternden Bericht wird auf Seite 8 diese spezifische Regelung lediglich mit der „*besonderen Einbettung in der Verkehrsinfrastruktur*“ begründet. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt ist dieses Argument weder stichhaltig noch nachvollziehbar noch entspricht es den Beschlüssen und der Absicht des Gesetzgebers Eine Sonderbehandlung der Hafenanlagen gegenüber den KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen ist keineswegs gerechtfertigt. Der Regierungsrat lehnt daher eine solche Sonderfinanzierung ab.

7. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen

Art. 30 Sicherheit

Abs. 2

Antrag:

Um die Sicherheit beim Betrieb von Anschlussgleisen und bei den darauf durchgeführten Gütertransporten zu gewährleisten, soll nicht in jedem Fall konsequent nach Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 und den Anhängen II und III der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 vorgegangen werden. Dies ermöglicht es, je nach Umfang und spezifischer Nutzung der Anlagen in weniger strengen Fällen die Verantwortung weiterhin bei den Anschlussgleisbesitzern zu belassen.

Begründung:

Anschlussgleise sind in der Regel Quelle und Ziel des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Durch das auch vom Kanton Basel-Stadt gestützte verkehrspolitische Ziel der Vorhaltung und Nutzung von Anschlussgleisen durch die Wirtschaft wird aktiv der Schienengüterverkehr in der Schweiz gefördert. Neben der Finanzierung ist ein angemessener institutioneller Rahmen für den Betrieb und Unterhalt der Anlagen notwendig. Es gilt hier aber den Umfang der notwendigen Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit mit Augenmass und nach Art und spezifischer Nutzung der jeweiligen Anlage zu definieren. Werden hier konsequent durch pauschale Anforder-

rungen zu hohe Standards gesetzt, kann dies unter Umständen für private Betreiber einen unverhältnismässig hohen Aufwand an den Anschlussgleisanlagen bedeuten und die Wirtschaftlichkeit gefährden, was sich letztlich kontraproduktiv im Hinblick auf das eigentliche verkehrspolitische Ziel, eine Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, auswirken könnte. Vor diesem Hintergrund erscheint es als unverhältnismässig, den Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 und die Anhänge II und III der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 als allgemein gültig zu erklären und konsequent anzuwenden.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt stellt sich die Frage, ob es nicht zielführender wäre, es in der Verantwortung der Anschlussgleisbesitzer zu belassen, darüber zu entscheiden, welche Prozesse und Abläufe sie benötigen, um einen sicheren Betrieb der Gleisanlage zu gewährleisten. Es bleibt dem BAV dabei unbenommen, als Aufsichtsbehörde die Wirksamkeit der Massnahmen zu überprüfen oder überprüfen zu lassen.

11. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 40 Übergangsbestimmungen: Baubewilligungen, Investitionsbeiträge, Zusicherungsverfügungen

Antrag:

Abs. 1:

Für Gesuche, die vor Inkrafttreten der GüTV beim Bund eingereicht wurden, soll die Wahlmöglichkeit bestehen, ob die Gesuche noch nach altem oder nach neuem Recht behandelt werden, es sei denn, eine Zusicherungsverfügung ist bereits erfolgt.

Begründung:

Sollten diejenigen Gesuche, die bereits vor Inkrafttreten der GüTV eingereicht worden sind, auch nach neuem Recht behandelt werden, ist ein daraus resultierender Stau beim Bund nicht ausgeschlossen. Um einen solchen zu vermeiden, soll die Möglichkeit bestehen darüber zu entscheiden, ob das Gesuch nach altem oder neuem Recht behandelt werden soll, es sei denn, eine Zusicherungsverfügung ist bereits erfolgt.

Die Gateway Basel Nord AG hat das Fördergesuch zur Bauphase 1.1 eingereicht, der die weiteren Bauphasen inklusive Hafenanlage folgen werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass eine Splittung der Rechtsverhältnisse im gleichen Projekt für die involvierten Parteien nicht die notwendige Rechts- und Planungssicherheit schaffen würde. In diesem Punkt unterstützt der Regierungsrat die Schweizerischen Rheinhäfen, die er als Mitverantwortliche der Projektentwicklung des trimodalen Gateway Basel Nord zum Mitbericht eingeladen hat.

2.2 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Hierzu haben wir keine Anträge.

3. Weitere Anmerkungen zur GüTV

Art. 8 Bemessung (der Investitionsbeiträge)

Abs. 3:

- Gemäss Bst. a. können die möglichen Höchstbeiträge nur erreicht werden, wenn das Vorhaben insbesondere dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Art. 3 GüTG entspricht. Die Arbeiten zu diesem Konzept (nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes) haben unseres Wissens aber erst im Herbst dieses Jahres begonnen, so dass aus heutiger Sicht

nicht unbedingt sicher ist, ob ein solches Konzept bereits auf den Zeitpunkt der Inkraftsetzung der GüTV Mitte 2016 vorliegen wird. Was für Konsequenzen es in einem solchen Fall auf diese Bestimmung haben könnte, geht auch aus dem erläuternden Bericht nicht hervor.

- Gemäss Bst. e ist für denselben Zweck „eine optimale Anbindung (des Vorhabens) an die Eisenbahn-, Hafen- oder Strasseninfrastruktur“ Bedingung. Für uns stellt sich die Frage, was unter dem Begriff „optimal“ genau zu verstehen ist und nach welchen Kriterien die Qualität der Anbindung definiert wird? Im erläuternden Bericht wird diese Frage nicht beantwortet.

Abs. 4:

Hierzu nehmen wir in den Erläuterungen mit Befremden zur Kenntnis, wonach durch die Verlagerung der Güterverkehrsanlagen in Basel für Stadt und Kanton angeblich aus Gründen der Stadtentwicklung erhebliche Vorteile entstünden, „so dass es stossend wäre, wenn die profitierenden Drittparteien nicht in die Finanzierung eingebunden wären“. Der Regierungsrat weist mit Nachdruck darauf hin, dass es sich beim trimodalen Gateway Basel Nord nicht um eine Verlagerung einer bestehenden Güterverkehrsanlage handelt, die durch den Kanton Basel-Stadt initiiert worden ist. Vielmehr wird das Konzept des trimodalen Gateways Basel Nord sowohl durch die Projekteigner (Gateway Basel Nord AG, Schweizerische Rheinhäfen) als auch – basierend auf den Ergebnissen der Mediation – von der Schweizer Güterverkehrsbranche und dem BAV getragen. Der Kanton bietet mit einer namhaften Mitfinanzierung der Hafenanlage bereits einen hohen Beitrag, damit sich der Hafen von nationaler Bedeutung und der KV generell in der Zukunft optimal entwickeln können. Das Auslaufen der Baurechte auf der Westquai-Insel steht hier in keinem direkten Zusammenhang. Darüber hinaus ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sicher, ob dereinst aus der zeitlich nachgelagerten Umnutzung ein finanzieller Nutzen resultieren wird.

Der Regierungsrat stellt klar, dass er für das Projekt trimodales Gateway Basel Nord keine Anwendung von Abs. 4 sieht und somit auch nicht mit der Begründung im erläuternden Bericht einverstanden ist.

Wir danken nochmals bestens, zur Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben und zählen darauf, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin