

Stellungnahme

Basel, 12. August 2025

Totalrevision der Gütertransportverordnung

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich. Es gilt mit den Verordnungsbestimmungen die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums im inländischen Schienengüterverkehr zu erreichen. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme von economiesuisse sowie in Bezug auf die Anlagen auf dem Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen auf die Position der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS).

Ausgangslage

Die Logistikcluster Region Basel ist die wichtigste Logistikkreuzung der Schweiz. Rund 13'000 Erwerbstätige erwirtschaften ca. 1.6 Milliarden Franken Bruttowertschöpfung. Es werden 7.2 Milliarden Tonnen Güter umgeschlagen. 63 Prozent der Schweizer Schienenexporte rollen durch den Bahnknoten Basel. Die Handelskammer beider Basel hat als Stimme des Wirtschaftsstandorts Basel deshalb ein bedeutendes Interesse an einem zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Entsprechend unterstützen wir die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Die kürzlich vom Parlament beschlossene Totalrevision des Gütertransportgesetzes ist mit grossen Hoffnungen verbunden. Nicht nur soll sie den Digitalisierungsrückstand und die Wettbewerbsnachteile zur Strasse ausgleichen, sondern auch für einen eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr sorgen, der künftig mehr Güter anzieht. Diese Ambition ist hoch, was sich auch im finanziellen Rahmen von rund über einer halben Milliarde Franken widerspiegelt. Die Signale aus dem Markt sind derweil angespannt. Vereinzelt zeigen sich mitunter aufgrund der Preispolitik von SBB Cargo Rückverlagerungstendenzen auf die Strasse, noch bevor die Revision des GüTG voll greifen kann. Dies beobachten wir weiterhin mit Besorgnis.

Nun gilt es, auch die Verordnungsebene auf die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums auszurichten, insbesondere durch eine zielgerichtete, diskriminierungsfreie Aufrüstung der DAK. Ebenso müssen in den Leistungsvereinbarungen für die künftige Abgeltung des EWLV gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für attraktive und kostengünstige Angebote sorgen.

Unsere Position

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich. Wir schliessen uns der Position unseres Dachverbandes an und verweisen auf das Schreiben von economiesuisse ans Bundesamt für Verkehr vom 31. März 2025 bezgl. Richtlinie über die

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel
T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Da die Umsetzung von Art. 13 GüTG über die Leistungsvereinbarungen erfolgt und keine dazugehörigen Ausführungsbestimmungen in der GüTV vorgesehen sind, möchten wir an dieser Stelle auf einige Anliegen hinweisen:

- **Zielorientierter Einsatz der Fördermittel:** Der zielgerichtete Einsatz der Fördermittel ist zweifellos ein Kernziel für die Leistungsvereinbarungen. Bei den Spielräumen für die Preisentwicklung besteht allerdings ein Spannungsfeld. Die LV sollte Kostenwahrheit bei den Preisen anstreben, aber auch verhindern, dass Leistungserbringer ihre Kosten übermässig auf die Kunden abwälzen können. Anders formuliert muss die LV die Preisthematik so angehen, dass auch Effizienzanreize für die Leistungserbringer entstehen. Dieser disziplinierende Effekt ist für die Attraktivität des EWLV insgesamt sehr wichtig. Preiserhöhungen sollen nur dann zulässig sein, wenn die EVUs einen transparenten und nachvollziehbaren Nachweis erbringen können, dass die bisherigen Subventionen in einem wesentlichen Umfang zur Steigerung der Effizienz führen.
- **Sanktionen, Controlling, Monitoring:** Art. 13 Abs. 8 GüTG verpflichtet das BAV zur periodischen, öffentlichen Berichterstattung über die Entwicklung des Angebots sowie der Kosten und Erträge im EWLV. Wir sind der Ansicht, dass diese Berichterstattung im Rahmen eines schlanken Quartalsreportings erfolgen sollte, ähnlich der Strommarktberichte der Elcom. Dadurch ist eine bessere Steuerung und eine granulare Verfolgbarkeit der Entwicklung möglich. Dies stärkt das Vertrauen in das Fördersystem zugunsten des EWLV. Ergänzend sollten in den LV griffige Sanktionsmechanismen bei Verfehlen der Eigenwirtschaftlichkeitsziele vorgegeben werden.
- **Gemeinsame Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene:** Im Hinblick auf eine zweite Vierjahresperiode der LV sollte die Branche innerhalb der Begleitgruppe Schienengüterverkehr versuchen, neue Leitlinien zu entwickeln, die den neuen Prämissen des revidierten Art. 5 GüTG gerecht werden (Art. 5 Abs. 1 lit. b «Wettbewerb stärken» und lit. d «Abschluss von Leistungsvereinbarungen und laufende Beobachtung»). Der Ideenwettbewerb und ein Wachstum der Mengen zwecks besserer Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes sollten dabei im Fokus stehen.

Betreffend die Anlagen auf dem Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen verweisen wir zusätzlich auf die Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS). Wir unterstützen die Bitte des SVS um Klärung der offenen Fragen sowie ihre Forderung, eine gleichberechtigte Förderung der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen zu gewährleisten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.