

Stellungnahme

Basel, 20. Oktober 2023 sb

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Vorlage. Kontinuierliche Investitionen in den Unterhalt der Bahninfrastruktur sind aus Sicht der Wirtschaft zwingend. Auch die Bundesbeiträge an private Güterverkehrsanlagen sind angesichts der Verlagerungsziele des Bundes und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit notwendig. Insbesondere die Berücksichtigung der Grossprojekte Gateway Basel Nord mit Hafenbecken 3 befürworten wir als zentrale Versorgungsinfrastrukturen der Schweiz ausdrücklich.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur erfolgt alle vier Jahre über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit einem Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Die Systemaufgaben sollen, wie bereits vor vier Jahren, über denselben Zahlungsrahmen finanziert werden. Konkret beabsichtigt der Bundesrat, für beides einen Zahlungsrahmen von 15,1 Milliarden Franken für die Jahre 2025 – 2028 zu beantragen. In absoluten Zahlen werden gegenüber der vorherigen Periode 700 Millionen Franken mehr vorgesehen. Aufgrund der Inflation und der höheren Strompreise fallen die Mittel jedoch in realen Preisen gemäss erläuterndem Bericht geringer aus. Der vorgesehene Zahlungsrahmen kann aus dem BIF finanziert werden und die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte bleibt laut Bundesrat aus finanzieller Sicht gewährleistet.

Zusätzlich beantragt der Bundesrat in der Vorlage einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028. Dieser dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Güterverkehrsverlagerung. Die Finanzierung der Güterverkehrsanlagen erfolgt nicht 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

Mittel des BIF, sondern über die sogenannte «Spezialfinanzierung Strassenverkehr». Die Kosten für private Güterverkehrsanlagen werden grundsätzlich von der Infrastrukturbetreiberin getragen. Der Bund kann sich jedoch finanziell daran beteiligen. Konkret kann der Bund gemäss Gütertransportgesetz Investitionsbeiträge an den Bau, die Erneuerung und die Erweiterung von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und von Anschlussgleisen leisten. Er kann auch den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr mit Investitionsbeiträgen unterstützen. Die Investitionsbeiträge des Bundes dürfen je nach Voraussetzungen 50, 60 oder 80 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Im beantragten Verpflichtungskredit ist namentlich auch die Vervollständigung des trimodalen Güterterminals Gateway Basel Nord (GBN) und der Bau des Hafenbeckens 3 vorgesehen, welche als Teil der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) in Basel Kleinhüningen geplant sind.

Forderungen

Kontinuierliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind für die Standortattraktivität zentral, da sie ein sicheres und leistungsfähiges Verkehrssystem ermöglichen. Entsprechend unterstützen wir die Stossrichtung der Vorlage. Anhaltende Investitionen in unser Bahnsystem sind aus Sicht der Wirtschaft unverzichtbar.

Auf eine detaillierte Stellungnahme zum geforderten Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts sowie der Systemaufgaben im Bereich der Bahninfrastruktur verzichten wir jedoch und verweisen für diesen Teilbereich der Vorlage auf die Stellungnahme von economiesuisse, welche wir vollumfänglich teilen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Auch im Binnenland Schweiz nehmen die durch die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» finanzierbaren Hafenanlagen eine zentrale Rolle in der Versorgung des Landes ein. Die Bedeutung der Schweizerischen Rheinhäfen für die Versorgungssicherheit wurde insbesondere während der Covid-19-Pandemie sowie der drohenden Energiemangellage deutlich. Mengenmässig werden 10 Prozent aller Importe in die Schweiz über die SRH abgewickelt. Bei den Mineralölerzeugnissen ist es gar jeder dritte eingeführte Liter. Bestehende Kapazitäten, die perspektivisch für Produktion, Umschlag und Lagerung von grünem Wasserstoff zur Verfügung stehen. Ab 2028 soll das GBN zudem zu einer der wichtigsten Güterverkehrsdrehscheiben entlang des Rhein-Alpen-Korridors werden und jährlich rund 400'000 TEU (Zwanzig-Fuss-Standardcontainer) umschlagen. Seit September 2023 liegt die Plangenehmigung vor, womit die Bundesbehörden dem Projekt bescheinigen, dass alle Anforderungen – insbesondere auch hinsichtlich des Naturschutzes – erfüllt sind. Die Weiterentwicklung der SRH in Form des GBN mit Hafenbecken 3 erachten wir als zentral, um die Klima- und Energieziele des Bundes zu erreichen und die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten.

Wir befürworten die Schaffung von multimodalen Umschlagplattformen und stellen uns nicht grundsätzlich gegen eine finanzielle Beteiligung des Bundes, wo diese, wie etwa im Fall von GBN, angezeigt ist. Beim GBN ist diese unter anderem deshalb angezeigt, da das Projekt einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des Verlagerungsauftrages im alpenquerenden Verkehr leisten wird. GBN setzt sich zum Ziel, dass 50 Prozent der Containerverkehre von und nach der Schweiz auf der Schiene durchgeführt werden. Damit werden mehr als 100'000 LKW-Fahrten pro Jahr eingespart. Dies ist nicht nur aus klimapolitischer Sicht bedeutsam – rund 10'000 Tonnen CO₂ können so jährlich vermieden werden. Durch die eingesparten Fahrten werden auch die bereits heute überbeanspruchten Strassenkapazitäten entlastet. Ohne die entsprechende Unterstützung durch den Bund wäre der Bau des GBN mit Hafenbecken 3 nicht finanzierbar.

Mit anderen Worten kann eine Beteiligung durch den Bund an Infrastrukturen dort sinnvoll sein, wo ein klarer gesetzlicher Auftrag – beim alpenquerenden Güterverkehr in Form des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes – existiert, eine wesentliche Verbesserung und Modernisierung im Schienengüterverkehr ermöglicht wird, ein zentraler Beitrag zur Versorgungssicherheit des Landes geleistet wird und der Markt gleichzeitig an seine Grenzen stösst – etwa aufgrund von Effizienzproblemen im Einzelwagenladungsverkehr. Es muss jedoch jeweils genau geprüft werden, welche Relevanz eine Anlage für die Versorgung der Schweiz hat und ob diese nicht auch mit rein privaten Mitteln finanziert werden könnte. Ebenfalls ist zu vermeiden, dass bestehende Strukturen konkurrenziert werden, wenn dadurch kein attraktiveres und innovatives Angebot geschaffen werden kann.

Im Falle des GBN und des Hafengebäudes 3 befürworten wir also eine Beteiligung durch den Bund. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass die Mittel für diese Projekte im Verpflichtungskredit 2025 – 2028 in ausreichender Höhe eingeplant werden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund eines langwierigen und kostenintensiven Plangenehmigungsverfahrens sowie deutlich gestiegener Baukosten.

Weitere Informationen zur Positionierung der Handelskammer beider Basel in dieser Sache können Sie dem beiliegenden Fragebogen entnehmen.