



An den Grossen Rat

25.5385.02

BVD/P255385

Basel, 19. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. November 2025

## Schriftliche Anfrage Béla Bartha betreffend «Güterverkehr quer durch Basel und korrelierende Emissionen»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Béla Bartha dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«97% Anteil hat der Verkehr auf der Strasse am Total der Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Die anderen Verkehrswege sind: Wasser 0.8 %, Luft 0.5 %, Schiene 0.2 % und übrige 1 % (vgl. litra.ch). Der Hauptteil der Emissionen kommt von PKWs, aber auch der Güterverkehr hat einen wesentlichen Einfluss auf die Belastung durch Emissionen. Seit Anfang der 90er Jahre wird eine Verlagerung der alpenquerenden Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene anvisiert (NEAT). Dieses Grossprojekt ist seither erfolgreich und hat einen positiven Einfluss auf die Menge der ausgestossenen Emissionen in Basel, das an einer wichtigen Nord-Süd-Verkehrsachse liegt.

- Im Jahr 2025 ist der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene zum ersten Mal seit Jahrzehnten leicht rückläufig. (vgl. litra.ch)
- Per 2025 muss R Alpin den Betrieb einstellen. Auf der Nord-Süd-Achse hatte R Alpin jährlich Kapazitäten von ca. 100 000 Lastwagentransporten auf der Schiene (Begleiteter Gütertransport oder Huckepack genannt). Die durchschnittliche Auslastung lag bei ca. 80 %, d.h. es handelt sich also jährlich um bis zu 80 000 Lastwagenfahrten, die von der Strasse weg auf die Schiene umgelagert wurden. R Alpin stand für jährliche Einsparungen von ca. 30 000 t CO<sub>2</sub>. Die Strecke führt von Freiburg im Breisgau in Deutschland, über Basel bis Novara in Italien. (vgl. ralpin.com)
- Ebenfalls 2025 wurde von SBB Cargo angekündigt, dass 65 Stellen gestrichen werden und dass im Tessin 8 von 10 Verladestationen geschlossen werden. (vgl. SRF News 20.05.25) Auch diese Massnahmen haben einen Einfluss auf den alpenquerenden kombinierten Güterverkehr Nord-Süd und somit auch auf den Güterverkehr quer durch Basel.

Der alpenquerende Transport von Gütern auf der Schiene steht an einem kritischen Punkt. Bei den Importen und Exporten von Gütern, beim Binnentransport und beim Transit von Gütern ist Basel ein wichtiger Akteur und das «wie» der Transporte hat u.a. wesentlichen Einfluss auf die Emissionen und die Lebensqualität in unserer Stadt. Der Güterverkehr wird weiter zunehmen und es gilt eine ökologische und nachhaltige Zukunft mitzugestalten. Als Lösung bietet sich an, gemeinsam mit anderen Akteuren dazu beizutragen, dass die kritischen Punkte in der Verkehrsentwicklung, überwunden und die Emissionen weiter reduziert werden können. Dies kann über ein Verkehrsmonitoring und nachfolgender Analyse, mit Emissionsanalysen und lokalen Projekten zur Entwicklung nachhaltiger Lösungen geschehen.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hat sich der Strassenverkehr punkto LKWs und Lieferwagen (<3.5 t), Quer durch Basel, in Zahlen entwickelt?
2. Welche Methoden für ein Monitoring werden eingesetzt, um den potentiellen Anstieg der LKWs und Lieferwagen durch das Wegfallen von R Alpin 2026 zu erfassen?
3. Welche Faktoren können mit obigen Instrumenten gemessen werden, um die unmittelbaren und mittel- bis langfristigen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsfluss und die Bevölkerung selbst zu erfassen bzw. abzuschätzen?
4. Wie schätzt der RR die Auswirkungen der geplanten Umlagerung des LKW-Verkehrs von der Schiene auf die Strasse für das Projekt Gateway Basel Nord ein?
5. Welche Optionen sieht der RR für Basel, die Umlagerung zu verhindern und welche Möglichkeiten sieht die Regierung, sich auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, damit der Gütertransport auf der Schiene, weiter gestärkt und gefördert wird und der angestrebte Modalsplit für eine nachhaltige, ökologische Verkehrszukunft eingehalten wird?
6. Das Projekt S-Bahn (Herzstück) zielt u.a. darauf ab, Personenverkehr und Güterverkehr voneinander zu entflechten. Welche Auswirkung hätte die verstärkte Umlagerung des Gütertransports von der Schiene auf die Strasse auf dieses Projekt?

Béla Bartha»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Kombinierte Verkehr (KV)<sup>1</sup> auch künftig ein zentraler Hebel bleibt, um das Wachstum im Güterverkehr klimafreundlich und effizient zu bewältigen. Auch wenn einzelne unwirtschaftliche Angebote eingestellt werden müssen, bleibt der KV insgesamt die tragende Säule der Verlagerungspolitik. Bund und Kantone investieren kontinuierlich in eine moderne, zukunftsfähige Infrastruktur, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse zu sichern und den Handlungsspielraum für einen nachhaltigen Gütertransport zu vergrössern.

Das jährliche Volumen von RAlpin mit bis zu 80'000 jährlichen LKW-Fahrten ist im Vergleich zum gesamten kombinierten Verkehr überschaubar. So wurden im Jahr 2021 im unbegleiteten KV rund 1,4 Millionen Ladeeinheiten transportiert. Der Bund plant deshalb, die freiwerdenden Mittel aus der Förderung der Rollenden Landstrasse (Rola), also des begleiteten kombinierten Verkehrs, in den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) zu investieren. Dies umfasst zusätzliche Betriebsabgeltungen für Transporte, die von der Rola auf den UKV übergehen, um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern. Für das Jahr 2026 wurden bereits zusätzliche Fördermittel für den UKV bereitgestellt. Der Nationalrat hat einer entsprechenden Motion in der Herbstsession zugestimmt. Das Geschäft befindet sich momentan zur Beratung in der ständerätlichen Kommission.

Der Regierungsrat sieht dennoch einen unmittelbaren Handlungsbedarf, da die angekündigte Schliessung mehrerer regionaler Container-Terminals durch SBB Cargo – darunter auch Basel-Wolf – das kombinierte Verkehrsnetz schwächt. Ein funktionierendes, flächendeckendes Terminalnetz ist für die Drehscheibenfunktion des Gateway Basel Nord und die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene essenziell. Aus diesem Grund fordert der Regierungsrat auf verschiedenen Ebenen nachdrücklich die Stärkung des Schienengüterverkehrs.

---

<sup>1</sup> Im begleiteten kombinierten Verkehr (BKV) fährt der LKW samt Fahrer über Schiene mit während beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) lediglich die Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger etc.) ohne Fahrzeug und Fahrer umgeschlagen werden

## 1. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie hat sich der Strassenverkehr punkto LKWs und Lieferwagen (<3.5 t), Quer durch Basel, in Zahlen entwickelt?*

Die eigentliche Dynamik im städtischen Strassengüterverkehr entsteht weniger durch den Schwerverkehr, sondern vor allem durch die zunehmende Zahl an Lieferwagen. In Basel – wie auch in anderen Städten – nimmt die Anzahl der Fahrten mit kleinen Güterfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht kontinuierlich zu. Im Gegensatz dazu bleiben die LKW-Fahrten (Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) auf den Nationalstrassen weitgehend konstant und sind auf den Kantonsstrassen teilweise sogar rückläufig. Sie werden durch Instrumente wie die LSVA, Nachtfahrverbote und weitere Instrumente stark reguliert.

Schwerer Güterverkehr DTV*	2020	2021	2022	2023	2024
A2 Basel/ Muttenz	7'681	8'069	8'133	7'874	8'080
Wettsteinbrücke	144	137	126	124	124

\*Durchschnittlicher Tagesverkehr

Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (Schwerer Güterverkehr) – Beispiele für eine National- sowie eine Kantonsstrasse

Die Abbildung 1 veranschaulicht anhand zweier exemplarischer Querschnitte die Entwicklung des schweren Strassengüterverkehrs. Das Bundesamt für Strassen ASTRA weist Lieferwagen-Statistiken in den Verkehrserhebungen nicht separat aus. Der Anteil an Lieferwagen nimmt jedoch kontinuierlich zu: Bereits heute entfallen mit 3.2 Mrd. Fahrzeugkilometern rund zwei Drittel der Fahrleistungen im Güterverkehr auf den Nationalstrassen auf Lieferwagen.<sup>2</sup> Die Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung ARE gehen von einem Wachstum +58% Lieferwagenfahrten bis 2040 aus.

2. *Welche Methoden für ein Monitoring werden eingesetzt, um den potentiellen Anstieg der LKWs und Lieferwagen durch das Wegfallen von R Alpin 2026 zu erfassen?*

Für den Transitverkehr auf Nationalstrassen ist der Bund zuständig. Mit der Güterverkehrsstatistik, LSVA-Daten und Nationalstrassenzählungen liegen dem Bund umfassende Datenbestände vor.<sup>3</sup> Zusätzlich erfassen kantonale Zählstellen den Verkehr auf den Kantonsstrassen automatisch und nach Fahrzeugtyp differenziert (z.B. Personenwagen, Lastwagen, Lieferwagen).<sup>4</sup>

3. *Welche Faktoren können mit obigen Instrumenten gemessen werden, um die unmittelbaren und mittel- bis langfristigen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsfluss und die Bevölkerung selbst zu erfassen bzw. abzuschätzen?*

Mit den vorhandenen Instrumenten lassen sich sowohl unmittelbare als auch mittel- und langfristige Auswirkungen erfassen. Dazu gehören beispielsweise:

- Anzahl und Entwicklung der LKW- und Lieferwagenfahrten (nach Fahrzeugtyp differenziert)
- Veränderungen im Verkehrsfluss (Transit auf Nationalstrassen vs. mögliche Ausweichrouten z.B. im städtischen Strassennetz)
- Auswirkungen auf Verkehrsbelastung und Kapazitäten an Knotenpunkten
- Exposition der Bevölkerung durch zusätzliche Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe)
- Veränderungen im Modal-Split

<sup>2</sup> Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen

<sup>3</sup> Güterverkehr | Bundesamt für Statistik - BFS

<sup>4</sup> Verkehrszählungen motorisierter Individualverkehr — Kanton Basel-Stadt

4. *Wie schätzt der RR die Auswirkungen der geplanten Umlagerung des LKW-Verkehrs von der Schiene auf die Strasse für das Projekt Gateway Basel Nord ein?*

Mittel- bis langfristig kann ein Grossteil der bisherigen Rola-Transporte auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr verlagert werden. Zwingende Voraussetzung hierfür ist, dass die benötigten Infrastrukturen – insbesondere ausreichende Kapazitäten an Terminals und Gleistrassen – rechtzeitig bereitgestellt werden. Die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs hängt massgeblich vom Erfolg des Projekts Gateway Basel Nord (GBN) ab. Nur durch eine koordinierte und nachhaltige Strategie kann der Güterverkehr auch ohne die Rola auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert und gleichzeitig die Strasseninfrastruktur entlastet werden. Das GBN leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung der Verkehrsströme und zur Stärkung der Schiene im Güterverkehr.

Die zeitnahe Umsetzung des GBN sowie die Aufrechterhaltung eines flächendeckenden Terminal-Netzes sind dabei vor allem aus folgenden Gründen wichtig:

- Schwächung des KV-Netzes: Die angekündigte Schliessung von acht regionalen Container-Terminals durch SBB Cargo im Binnenverkehr, darunter auch Basel-Wolf, schwächt das schweizweite KV-Netz erheblich.
- Wegfall der Bedienung zahlreicher Wirtschaftszentren: Ab Januar 2026 bedient SBB Cargo viele wirtschaftliche Zentren nicht mehr im kombinierten Verkehr. Dies führt dazu, dass die Koordination und Bündelung von Transporten wegfallen.
- Abhängigkeit vom gesamten Terminal-Netz: Als zentrale Drehscheibe ist das GBN auf ein gut ausgebautes Netz von Terminals in der ganzen Schweiz angewiesen. Ohne Netz kann der angestrebte Modal-Split von 50% auf der Schiene nicht erreicht werden.

5. *Welche Optionen sieht der RR für Basel, die Umlagerung zu verhindern und welche Möglichkeiten sieht die Regierung, sich auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, damit der Gütertransport auf der Schiene, weiter gestärkt und gefördert wird und der angestrebte Modalsplit für eine nachhaltige, ökologische Verkehrszukunft eingehalten wird?*

Grundsätzlich ist die Verlagerungspolitik Aufgabe des Bundes. Mit dem neuen Gütertransportgesetz (GüTG) hat das Bundesparlament am 21. März 2025 ein umfassendes Massnahmenpaket zur Stärkung des Schienengüterverkehrs auf den Weg gebracht, um den Anteil des Binnenverkehrs auf der Schiene zu halten. Der Bund als Eigentümer könnte SBB Cargo verbindliche Vorgaben machen, so dass – neben dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit im Wagenladungsverkehr zu erreichen – ein Kernnetz im Kombinierten Verkehr aufrechterhalten wird, bis die Massnahmen des GüTG greifen. Hierzu hat Ständerätin Eva Herzog am 25. September 2025 die Motion «Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr»<sup>5</sup> eingereicht. Der Regierungsrat unterstützt die Forderungen der Motion vollumfänglich und wird sich auf nationaler Ebene für eine Annahme einsetzen.

Darüber hinaus haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam mit anderen Grenzkantonen im Rahmen des Bahnkongresses Bahn25, der am 16. Mai 2025 in Basel stattfand, eine Resolution verabschiedet, in der sie den Bundesrat auffordern, den Ausbau der grenzüberschreitenden Bahninfrastruktur zügig voranzutreiben. Dies soll die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr erhöhen und eine effiziente Verlagerung des Verkehrs ermöglichen.

Des Weiteren ist der Regierungsrat in folgenden Bereichen aktiv:

- Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft fordern im Rahmen der aktuellen Überlegungen des Bundes zur weiteren Entwicklung der nationalen Verkehrsinfrastruktur mit Nachdruck den Ausbau des Bahnknotens Basel. Dieser bleibt langfristig unerlässlich, um die benötigten Kapazitäten für den Schienengüterverkehr bereitzustellen.

---

<sup>5</sup> [25.4147 | Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

- Zusätzlich engagieren sich die beiden Kantone im Komitee Lötschberg-Achse. Das Komitee fordert gezielte Massnahmen, um das volle Potenzial der Lötschberg-Achse als Nord-Süd-Verbindung für den Güterverkehr zu nutzen.
  - Der Kanton Basel-Stadt vertritt ausserdem im Gotthard-Komitee die Interessen eines nachhaltigen alpenquerenden Güterverkehrs mit Nachdruck.
6. *Das Projekt S-Bahn (Herzstück) zielt u.a. darauf ab, Personenverkehr und Güterverkehr voneinander zu entflechten. Welche Auswirkung hätte die verstärkte Umlagerung des Gütertransports von der Schiene auf die Strasse auf dieses Projekt?*

Der Regierungsrat geht davon aus, dass eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse weder im Interesse des Bundes noch der Kantone liegt – nicht zuletzt, weil die Nationalstrassen vielerorts bereits an ihren Belastungsgrenzen sind. Sollte die Gesamtbelastung des Strassennetzes aufgrund Rückverlagerungen des Güterverkehrs aber langfristig steigen, erhöht sich die Notwendigkeit, das S-Bahn-Netz auszubauen.

Die Planungen betreffend dem Bahnausbau in Basel gehen langfristig von einer Verdoppelung der Güterverkehrs-Trassen aus. In diesen Prognosen ist neben dem generellen Wachstum des Güterverkehrs auch der Anteil berücksichtigt, der aufgrund der angestrebten stärkeren Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erwarten ist. Die Planungen berücksichtigen somit bereits, dass der Güterverkehr noch deutlich verstärkt auf der Schiene abgewickelt werden soll.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin