



Einspruch **Die Verlagerungspolitik nicht infrage stellen**

Claude Janiak

Präsident der Verkehrskommission des Ständerates
Seit der Volksabstimmung über die Alpeninitiative ist die Schweizer Politik, den Transitverkehr von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die Strassen zu entlasten, vom Gesetzgeber mehrfach bestätigt worden. Sie wird von einer deutlichen Mehrheit der Bevölkerung getragen.

Parlament und Bundesrat haben Massnahmen erarbeitet, um dies zu bewerkstelligen. Der Bundesrat hat klar festgehalten, dass es zusätzliche Umschlagsterminals in der Schweiz braucht, um Güter von der Strasse auf die Schiene zu verladen. Es ist zentral, dass das trimodale Terminal Gateway Basel Nord an der Schnittstelle von Wasser, Strasse und Schiene realisiert werden kann. Nur so kann die Schweiz durch die Verladung auf die Schiene pro Jahr rund 100 000 Lastwagenfahrten sparen. Basel-Nord ist der einzige Standort in der Schweiz, der für ein derart leistungsfähiges trimodales Terminal infrage kommt.

Gateway Basel Nord durchläuft ein Fusionskontrollverfahren bei der Eidgenössischen Wettbewerbskommission (Weko). Dies überrascht, denn im Transportmarkt herrscht

intensiver Wettbewerb. Im kombinierten Verkehr ist die Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse Realität. Gateway Basel Nord kann aufgrund seiner Grösse keine marktbeherrschende Stellung einnehmen und wird mit grossen ausländischen Drehscheiben konkurrieren. Diese sind häufig vollumfänglich subventioniert, und ihr Preisniveau ist tiefer als in der Schweiz. Bereits heute können in der Schweiz ansässige Unternehmen ihre Importe und Exporte sowohl in einem Umschlagterminal im Raum Basel als auch weiter nördlich oder südlich verladen. Da die bestehenden Schweizer Terminals nicht mit den Preisen der Konkurrenz im Ausland mithalten können, schlagen die Unternehmen ihre Güter zunehmend im Ausland von der Bahn oder vom Schiff auf Lastwagen um. Die Güter werden somit letztlich auf den Schweizer Strassen transportiert.

Es ist wichtig, dass die Weko den Volkswillen nicht ignoriert, indem sie mit Gateway Basel Nord ein Projekt von nationaler Bedeutung verzögert oder gar verhindert. Wenn Gateway Basel Nord nicht realisiert wird, bilden sich noch mehr Transportketten über ausländische Terminals. Dies untergräbt nicht nur die Verlagerungspolitik des Bundes, sondern belastet auch die bereits heute stark befahrenen Schweizer Autobahnen zusätzlich.