

Schriftliche Anfrage betreffend Güterverkehr quer durch Basel und korrelierende Emissionen

25.5385.01

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 CO₂. 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