



Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 20. Dezember 2012

## **Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nutzen diese anhand des Fragenkatalogs gerne wie folgt.

### **Grundsätzliche Zielsetzung**

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage – der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern – einverstanden?

- **Ja, denn nur mit der Bereitstellung der für die Verlagerung notwendigen Kapazitäten mit hoher Angebotsqualität kann der Schwerverkehr auf die Schiene verlagert werden.** Die SP unterstützt deshalb die Schaffung des 4-Meter-Korridors für die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern im kombinierten Verkehr auf den hochprofiligen Trassen und den damit verbundenen Ausbau des Lichtraumprofils auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel auf das Profil EBV 3. Damit könnten alle heute europaweit im Einsatz befindlichen Umschlagsbehältnisse im kombinierten Verkehr verladen werden. Heute können nur Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 3,84 Metern transportiert werden (etwa ein Fünftel der Sattelaufleger). **Diese Einschränkung ist aus ökologischen wie auch aus wirtschaftlichen Gründen schädlich.**
- Die Gotthard-Achse ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Güterverkehrskorridors und somit eine **Verkehrsachse mit internationaler Bedeutung**. Das mit dem neuen Artikel 23a EBG verbundene Ziel, die Gotthard-Achse den europäischen Anforderungen anzupassen, ist deshalb folgerichtig und entspricht der Richtlinie 96/53/EG11, die von der Schweiz mit dem Landverkehrsabkommen übernommen wurde. Die Anpassung sichert die Einbindung der schweizerischen Verkehrspolitik in Europa und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Das ist umso entscheidender, als der Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zu demjenigen auf der Strasse im grenzüberschreitenden Verkehr benachteiligt ist. Der Ausbau des Lichtraumprofils auf der Brenner-Achse oder am Simplon zeigt, wie wirkungsvoll diese Massnahme ist.

- **Mit der Annahme der Alpeninitiative (Art. 84 BV) hat sich eine Mehrheit des Volkes und der Kantone für die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs ausgesprochen und damit ein klares Bekenntnis zum Schutz sensibler Gebiete, zum Schutz vor Lärm sowie für mehr Verkehrssicherheit abgegeben.** Mit der Verabschiedung des Verkehrsverlagerungsgesetzes und der Güterverkehrsvorlage wurden die entsprechenden Massnahmen verankert. **Diese zeigen Wirkung: Die Anzahl Fahrten schwerer Güterfahrzeuge über die Schweizer Alpen nahm - verglichen mit 2000 – um 10,5% ab.** Dennoch wird das Verlagerungsziel von jährlich 650'000 Fahrten mit 1'258'000 weit überschritten mit entsprechenden Schäden für Mensch und Umwelt.
- Im Verlagerungsbericht ist zudem nachzulesen, dass das Verlagerungsziel auch bis 2018 nicht erreicht werden kann, sofern nicht zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Auch wenn der Gotthard-Basistunnel zu einem Verlagerungseffekt führen wird, wird die Anzahl von Fahrten über die Alpen gemäss Verlagerungsbericht nur zu einer Stabilisierung auf heutigem Niveau führen. Aus diesem Grund hat das Parlament mit der Motion 12.3401 „Stärkung der Anreize für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs“ auch einen entsprechenden Auftrag erteilt, der u.a. den beschleunigten Ausbau der Gotthardachse zu einem durchgängigen 4-Meter-Korridor vorsieht.
- **Die Schaffung weiterer Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern ist ein wichtiger Schritt. Weitere Massnahmen – insbesondere die rasche Einführung einer Alpentransitbörse - sind aber unumgänglich, um die Verfassungsbestimmung umzusetzen.**

## Massnahmen

### 2. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden?

- **Ja, insbesondere auch deshalb, weil diese Massnahmen die Produktivitätspotenziale der NEAT steigern und somit zu einer Erhöhung von deren Verlagerungswirkung führen.** Die durch die Infrastrukturausbauten der NEAT 2020 geschätzten ca. 70'000 zusätzlich vermiedenen Schwerverkehrsfahrten auf der Strasse sind positiv zu vermerken. Festzuhalten ist aber auch, dass die Gesamtmarktentwicklung den „NEAT-Effekt“ weitgehend kompensieren dürfte. Selbst bei der durchgehenden Erweiterung der Gotthard-Achse auf einen 4-Meter-Korridor wird 2020 noch mit über 1,3 Millionen Fahrten gerechnet. **Aus diesem Grund sind weitere Massnahmen nötig, wie bei Antwort auf Frage 1 ausgeführt. Insbesondere muss die Chance genutzt werden, die mit der Schaffung der Voraussetzungen für eine schienenseitige Flankierung der Alpentransitbörse verbunden ist. Der Bundesrat ist gemäss Art. 6 GVVG ermächtigt, völkerrechtliche Verträge zur Einführung dieses wirtschaftlichen Verlagerungsinstruments abzuschliessen und wir fordern mit Nachdruck die rasche Aufnahme von diesbezüglichen Verhandlungen.**
- Wir begrüssen es auch, dass ab 2013 bei Sanierungen auf der Gotthard-Achse Ausweitungen des Lichtraumprofils vorgenommen werden (via Leistungsvereinbarung SBB), um auch so die Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors 2020 realisieren zu können. Im Rahmen dieser Sanierungen sollen so viele Synergien wie möglich mit Blick auf den Korridor genutzt werden.

### 3. Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vor-zufinanzieren?

- **Grundsätzlich Ja, die Vorfinanzierung muss aber an klare Bedingungen geknüpft werden.** Aktuell existiert in Italien mit Ausnahme der Linie nach Novara keine für den Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern geeignete Infrastruktur. Auch künftig scheint Italien darin keine Priorität zu sehen. Dies im Gegensatz zu Deutschland, Niederlande, Dänemark, Belgien und Luxemburg, wo die

Streckencodes der Zulaufstrecken den Transport hochprofiliger Sattelaufleger ermöglichen. Auch die NEAT-Basistunnels von Gotthard und Ceneri sowie Lötschberg sind für eine maximale Eckhöhe von 4,2 Metern konzipiert.

- **Für die Schweizer Verlagerungspolitik ist aber die Leistungsfähigkeit aller Nord-Süd-Achsen elementar.** Italien hat sich in den bisherigen Verhandlungen aber gegen den Profilausbau des Ranzo–Luino–Asts der Gotthard-Achse, auf dem über 70% der kombinierten Verkehre der Gotthard-Achse nach Italien verkehren, ausgesprochen. **Somit ist gemäss aktuellen Verhandlungen mit Italien ein zeitgerechter Profilausbau auf den Strecken zur Fortsetzung der NEAT in Italien und somit auch die Erreichbarkeit der Terminals Busto-Arsizio und Gallarate nicht gesichert.** Diese Terminals sind die Basis für die Abwicklung eines Grossteils des heutigen Angebots im alpenquerenden kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Sie sind auch nach **Eröffnung der NEAT** entscheidend, da sie einen grossen Teil der notwendigen Terminalkapazitäten bereitstellen. **Der in die Diskussion eingebrachte Verpflichtungskredit von 230 Millionen Franken, der als rückzahlbares, variabel verzinsliches Darlehen an den italienischen Staat ausgestaltet würde, kann eine Möglichkeit sein, den Profilausbau auf den genannten Streckenabschnitten voranzutreiben.**
- Eine weitere Schwierigkeit hinsichtlich der länderübergreifenden Planung besteht aber auch darin, dass Ausbauten in Italien im Allgemeinen kurzfristig finanziert werden. Auch das führt dazu, dass die Realisierung der Projekte in Frage gestellt sein könnte. **Die am 5. März 2012 von Bundesrätin Doris Leuthard und dem italienischen Verkehrsminister beschlossene Erarbeitung einer Absichtserklärung muss deshalb verbindlich so ausgestaltet werden, dass die Vorfinanzierung durch die Schweiz die Realisierung der Ausbauten in Italien (Unterstützung der Terminalausbauten in Norditalien, Sicherstellung der notwendigen Qualität der Zulaufstrecken) in jedem Fall voraussetzt. Ohne eine entsprechende verlässliche Regelung könnten wir der Vorfinanzierung nicht vorbehaltlos zustimmen.**
- Die Koordination von Massnahmen zwischen der Schweiz und Italien ist auch entscheidend, was die maximalen Zugslängen angeht (bis 2020 650m auf der Lötschberg-Simplon-Achse zwischen Basel–Domodossola–Novara via Borgomanero bzw. 750m via Arona).

#### 4. Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?

- Der Anteil der Bahn beim Gütertransport lag 2011 bei 64%. Der Anteil des kombinierten Verkehrs wuchs bis 2011 auf 44,3%. Dabei wurden 90% der Güter unbegleitet transportiert. Eine steigende Nachfrage ist wahrscheinlich, dennoch können wir keine Voraussage machen. Auch der Vernehmlassungsbericht geht diesbezüglich nur von Annahmen aus. Da Analysen aber von einem Wachstum an Transporten im alpenquerenden kombinierten Verkehr bis 2030 von über 50% gegenüber 2011 ausgehen, ist anzunehmen, dass auch die Nachfrage nach hochprofiligem kombiniertem Verkehr steigen dürfte.
- Wir halten fest, dass es ein politischer Entscheid ist, welche Transportform favorisiert werden soll. In diesem Sinne ist es für uns entscheidend, dass, wie bei bereits ausgeführt, die Verlagerungswirkung auf die Verfassungsbestimmung auszurichten ist. Deshalb sollen die mit dieser Vorlage vorgesehenen Anpassungen dazu führen, dass das **Szenario „Maximal“ realisiert werden kann. Im Vernehmlassungsbericht heisst es dazu:** *„Um die logistischen Abläufe im kombinierten Verkehr möglichst zu vereinfachen und dem Transportmarkt eine möglichst hohe Flexibilität zu bieten, sollten alle Züge des kombinierten Verkehrs auf einer für hochprofilige Sendungen geeigneten Infrastruktur geführt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Sendungen nicht nach ihrem Profilbedarf auf bestimmte Züge verteilt werden müssen, was eine Reduktion des logistischen Aufwands zur Folge hat. Damit stellt die Grösse von 1,47 Mio. Sendungen die maximale Nachfrage dar.“*

- **Auch der Vernehmlassungsbericht hält fest, dass mit dem Bau des 4-Meter-Korridors Kapazitäten zur Befriedigung der Nachfrage gemäss Szenario „Maximal“ zur Verfügung gestellt werden sollten.** Mit den Kapazitäten gemäss Szenarien „Mittel“ oder „Tief“ stiege der logistische Aufwand an, was die Rentabilität der Massnahmen in Frage stellen und die Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials einschränken würde.

### Weitere Massnahmen

5. Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt?

- **Ja, wir teilen diese Einschätzung. Mit innovativem Rollmaterial (wie CargoBeamer oder Modalohr) kann und soll, soweit zielführend, eine Ergänzung zum 4-Meter-Korridor geschaffen werden, die auch bei gegebenem Lichtraumprofil den Transport von Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe erlaubt.** Mit der Förderung dieser Technologien wäre in der Einschätzung des BAV die Verlagerung von rund 100'000 Sattelaufliegern im herkömmlichen UKV oder im Horizontalverlad möglich. **Eine entsprechende Prüfung durch das BAV hinsichtlich Umsetzbarkeit, Marktakzeptanz, Verlagerungspotenzial und Förderwürdigkeit erachten wir als sinnvoll. Allfällige Massnahmen können aber, wie ausgeführt, nicht als Ersatz für den Ausbau des 4-Meter-Korridors dienen.**

6. Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?

- **Ja, wir fordern ein umfassendes Massnahmenpaket, das die Erreichung des Ziels bei der Verkehrsverlagerung gemäss Verfassung bzw. GVG ermöglicht. Dazu gehört insbesondere die rasche Einführung einer Alpentransitbörse. Dazu gehören aber auch Massnahmen zur Förderung des Güterverkehrs in der Fläche. Insbesondere aber ist die vom Bundesrat vorgesehene zweite Gotthardröhre entschieden abzulehnen, falls nötig in einer Referendumsabstimmung.** Eine solche „Sanierungsmassnahme“ wäre nicht nur ökologisch und ökonomisch gesehen eine Fehlinvestition, sondern würde auch die Rentabilität der NEAT in Frage stellen, die ja gerade mit dem 4-Meter-Korridor gefördert werden soll. Hier beisst sich die Katze in den Schwanz.
- **Auch die LSWA ist eine entscheidende Massnahme zur Zielerreichung.** Den immer wiederkehrenden Versuchen, dieses wirkungsvolle Instrument, das zur notwendigen Internalisierung externer Kosten führt, zu schwächen, ist entschieden entgegenzutreten.
- Eine weitere Massnahme, die im Rahmen von **FABI** zu beschliessen ist, ist die **Verankerung besserer Trassen für den Güterverkehr.**

### Finanzierung

7. Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?

- **Wir unterstützen die Rückfallebene, fordern aber eine stärkere finanzielle Beteiligung der Strasse, das heisst eine „Rückfallebene plus“.** Der 4-Meter-Korridor dient insbesondere der Entlastung der Strasseninfrastruktur und des Strassenverkehrs durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Der Bundesrat beantragt für die Finanzierung des 4-Meter-Korridors 940 Millionen Franken (inkl. Vorfinanzierung des Ausbaus in Italien) über den FinöV-Fonds bzw. den Bahninfrastrukturfonds (BIF). **Dieser Finanzierungsvariante können wir nicht zustimmen. Auch die „Rückfallebene gemäss Bundesrat“, das heisst die Finanzierung von 1/3 der Kosten über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (basierend auf Artikel 21 MinVG), ermöglicht keine nachhaltige Finanzierung.**

- Der 4-Meter-Korridor ist ein Eisenbahngrossprojekt auf den NEAT-Basislinien. Ein Teil der Gesamtaufwendungen wird aus der Mineralölsteuer gedeckt. Diese Regelung gilt, bis der BIF den FinöV-Fonds ablöst. Danach speisen gemäss Vorschlag der FABI-Vorlage 9% der Mineralölsteuermittel den BIF (maximal 310 Millionen Franken pro Jahr). Auch wenn der erste Ausbauschnitt von FABI auf 6,4 Milliarden Franken erhöht wird, besteht die Gefahr, dass die Finanzierung des Korridors andere politisch gewollte Projekte unter Druck bringt.
- Konkret würden in der Variante „Rückfallebene gemäss Bundesrat“ ein Drittel der Mittel durch Mineralölsteuermittel und zwei Drittel aus dem FinöV-Fonds bzw. dem BIF gedeckt. **Wir beantragen eine „Rückfallebene plus“, die beinhaltet, dass das Verhältnis umgekehrt ist: 1/3 FinöV-Fonds bzw. BIF, 2/3 Mineralölsteuer.** An dieser Stelle sei auf die Finanzierung des 4-Meter-Korridors auf der Lötschberg-Simplon-Achse (Projekt „Huckepackkorridor“ 1994–2001) verwiesen. Dieses Projekt wurde zu 100% aus Mitteln der zweckgebundenen Mineralölsteuer finanziert.

#### 8. Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?

- Eine alleinige Finanzierung aus dem FinöV-Fonds bzw. BIF würde die im Rahmen von FABI zu beschliessenden Massnahmen konkurrenzieren, was aus sachlichen wie auch aus politischen Gründen unerwünscht ist. Damit würde auch dem Umstand, dass der 4-Meter-Korridor primär eine strassenseitige Massnahme ist, nicht Rechnung getragen. Auch die „Rückfallebene“ berücksichtigt diesen Umstand nicht angemessen.
- **Die notwendige Gesamtsicht auf das System Güterverkehr, das weiter oben skizziert wurde (Verlagerung des Transitverkehrs gemäss GVG, Förderung Binnengüterverkehr, möglichst hohe Rentabilität der NEAT und somit keine zweite Strassenröhre am Gotthard), fehlt somit, mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Rentabilität des Gesamtsystems sowie die Ökologie.**

#### **Auswirkungen**

#### 9. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?

- Ja, wir können die gemachten Ausführungen zur Wirkung nachvollziehen. Hervorheben möchten wir an dieser Stelle die im Bericht genannte **Auswirkung auf den Personenverkehr**, die es ebenfalls zu würdigen gilt. Da das aktuelle Lichtraumprofil auf der Gotthard-Achse südlich von Zug und Rotkreuz nur den Verkehr einstöckiger Züge zulässt und die Attraktivität des Angebots aufgrund der Eröffnung der NEAT-Basistunnel steigen dürfte, reichen die Sitzplatzkapazitäten nicht aus. Eine Profilerhöhung im Rahmen des 4-Meter-Korridors ermöglicht die Verwendung von Doppelstockzügen.

#### 10. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

- Ja, wir verweisen auf unsere Ausführungen zum „**Gesamtsystem Verkehrsverlagerung**“. Der 4-Meter-Korridor ist ein wichtiges Element in diesem Puzzle und darf nicht als isolierte Massnahme gesehen werden. Der indirekte bzw. sekundäre Nutzen einer erfolgreichen Verlagerungspolitik muss ebenfalls gewürdigt werden. Zu nennen sind insbesondere vermiedene Umweltschäden (weniger Lärm und Emissionen) und weniger Unfälle.

#### **Rechtsanpassungen**

#### 11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

- Grundsätzlich Ja. Es sei aber auf unsere vorangehenden Bemerkungen zur Vorfinanzierung sowie zu den Finanzierungsvarianten verwiesen.

### **Erkenntnisstand**

12. Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?

- **Nein, das Projekt ist aus den oben genannten Gründen als dringlich zu betrachten.** Selbstverständlich ist aber auf eine Einhaltung der Kosten zu achten. Ziel muss die Inbetriebnahme bis spätestens 2020 sein, das heisst, dass der Finanzierungsentscheid zum Bau des 4-Meter-Korridors 2014 in Kraft treten müsste.
- Eine Verzögerung der Tunnelausbauten zum 4-Meter-Korridor wäre nur schon deshalb nicht opportun, da dies den Druck für die Umsetzung der Massnahmen in Italien minimieren würde mit nicht absehbaren Folgen für das Gesamtprojekt.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz