

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Bern, 21. Dezember 2012

## **Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse**

### **Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse – konkret zur Änderung des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) sowie zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – Stellung nehmen zu können, und äussern uns im Kontext des vorgegebenen Fragenkatalogs wie folgt:

## Fragenkatalog

### **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? *siehe Kapitel 1.1*

Ja, wir sind mit dieser generellen Zielsetzung grundsätzlich einverstanden.

### **Massnahmen**

2. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden? *siehe Kapitel 1.2.1.1*

Ja, damit sind wir einverstanden. Die vorgeschlagenen Massnahmen erscheinen uns plausibel und nachvollziehbar.

3. Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vorzufinanzieren? *siehe Kapitel 1.2.1.2*

Nein. Angesichts der zahlreichen anstehenden Infrastrukturinvestitionen in der Schweiz bzw. insbesondere vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen um deren Finanzierung (FABI, Strasseninfrastrukturfonds) sowie der von Bundesseite präsentierten schlechten Entwicklungsperspektiven, die mittelfristig eine Verknappung der finanziellen Mittel vor allem bei der Strasse verorten, erachten wir finanzielle Vorleistungen als nicht angebracht. Sie lassen sich weder ordnungs- noch finanz- oder staatspolitisch rechtfertigen – zumal die Erfahrung lehrt, dass es sich beim vorgeschlagenen Darlehen kaum um eine so genannte Vorleistung, sondern letztlich vielmehr um einen A-fonds-perdu-Beitrag handeln dürfte.

In der Tat sind unsere Bedenken und Vorbehalte bereits bestätigt worden, hat doch die Vorsteherin des Eidgenössischen Verkehrsdepartements am 17. Dezember 2012 dem italienischen Minister für wirtschaftliche Entwicklung, Infrastruktur und Verkehr in einem so genannten Memorandum of Understanding den Betrag von 230 Millionen Franken gemäss Medienberichten offenbar bereits à-fonds-perdu zugesichert. Dass eine derartige Absichtserklärung während des laufenden Vernehmlassungsverfahrens erfolgt, löst bei **strasseschweiz** nicht nur Missbehagen aus, sondern stösst auch auf Unverständnis.

4. Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen? *siehe Kapitel 1.1.5.1*

Diese Frage mutet u.E. insofern einigermaßen seltsam an, als der erläuternde Bericht (S. 23 f) den Ausbau der Gotthard-Achse zum 4-Meter-Korridor zwar als ein neues Element der schweizerischen Verlagerungspolitik anpreist, zugleich aber festhält, dass die Gesamtmarktentwicklung den NEAT-Effekt weitgehend kompensiere. Für das Jahr 2020 würden trotz Inbetriebnahme der durchgehenden Flachbahn immer noch bis zu 1,5 Millionen schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren. Bei der durchgehenden Erweiterung der Gotthard-Achse auf einen 4-Meter-Korridor würden es noch ca. 1,35 bis 1,4 Millionen in den Jahren 2020 und 2030 sein. Mit anderen Worten: Obwohl die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in Betrieb und ein 4-Meter-Korridor erstellt ist, werden 2030 rund das Doppelte des gesetzlich vorgeschriebenen und zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels zu erreichenden Ziels von 650'000 Güterfahrzeugen die Schweizer Alpen auf der Strasse transitieren.

Aufgrund dieser Tatsache, die manifestiert, dass die Verlagerungspolitik – zumindest in ihrer engeren ideologischen Ausprägung – gescheitert ist, erübrigt sich u.E. eine Antwort auf die gestellte Frage. Sowieso betrachten wir die Bereitstellung eines 4-Meter-Korridors nicht als verlagerungs-, sondern vielmehr als güterverkehrspolitische Massnahme und somit als eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit. Positiv werten wir indes, dass gemäss erläuterndem Bericht (S. 25) die Verfügbarkeit eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse in allererster Linie dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) dienen soll und dass die Rollende Landstrasse (Rola) dank eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse offenbar kostengünstiger angeboten sowie voraussichtlich zusätzliche Nachfragepotenziale erschlossen werden können.

### **Weitere Massnahmen:**

5. Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt? *siehe Kapitel 1.2.1.5*

Ja, die im erläuternden Bericht (S. 39 ff) gemachten Aussagen sind nachvollziehbar, plausibel und entsprechend unserem Wissensstand korrekt.

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

Nein. Angesichts der zig Milliarden Franken, die im Zuge der Verlagerungspolitik bereits in die Schieneninfrastruktur investiert worden sind und dem daraus resultierenden doch eher bescheidenen Nutzen, der u.E. in keinem Verhältnis zu den getätigten Investitionen steht, erachten wir unter dem Vorbehalt neuer Erkenntnisse jegliche weiteren Massnahmen derzeit weder als zielführend noch als gerechtfertigt.

## Finanzierung

7. Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene? *siehe Kapitel 1.2.2*

Wir befürworten die Lösung, den Bau eines 4-Meter-Korridors über den FinöV-Fonds bzw. über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Allerdings lehnen wir die im Rahmen der Vorlage betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgeschlagene, bis ins Jahr 2030 befristete Weiterverwendung von Mineralölsteuermitteln ab (vgl. erläuternder Bericht S. 44). Folgerichtig bedeutet dies, dass wir auch eine Mitfinanzierung des 4-Meter-Korridor-Baus durch Mineralölsteuermittel via den BIF zurückweisen müssten. Der Grund dafür liegt darin, dass die Mineralölsteuermittel, sobald sie für ein Viertel der NEAT-Basislinien aufgekommen sind, umgehend wieder in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) fliessen müssen. Auch dort werden ab dem Jahr 2016 offensichtlich dringend finanzielle Mittel benötigt, wie dies der erläuternde Bericht (S. 46 f) eindrücklich und ausführlich darlegt.

Die Rückfallebene, die im Sinne einer Mischfinanzierung vorsieht, dass ein Drittel der Gesamtaufwendungen eines 4-Meter-Korridors durch Mineralölsteuermittel aus der SFSV und die restlichen zwei Drittel der Aufwendungen aus dem FinöV-Fonds bzw. aus dem BIF gedeckt werden sollen (vgl. erläuternder Bericht S. 45), weisen wir aufgrund der prekären Situation, in der sich die SFSV mittelfristig befinden wird, strikt zurück. Ebenso gehen wir davon aus, dass alle künftigen Ausbauvorhaben der NEAT bzw. auf deren Zulaufstrecken im Inland (z.B. Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels oder notwendige Ausbauten im Kanton Tessin südlich von Lugano) und allenfalls im Ausland über den BIF (ohne Beteiligung der Mineralölsteuer) und auf gar keinen Fall über die SFSV finanziert werden. Gerne würden wir diesbezüglich in der entsprechenden Botschaft eine explizite Aussage bzw. Bestätigung lesen.

8. Sehen Sie weitere, im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen? *siehe Kapitel 1.2.2*

Ja (siehe Antwort zu Frage 7).

## Weitere Fragen

### Auswirkungen:

9. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden? *siehe Kapitel 3*

Nicht ganz. Im erläuternden Bericht (S. 54) wird konstatiert, dass die Erstellung eines 4-Meter-Korridors einen bedeutenden Schritt hin zur Erreichung des gesetzlich verankerten Verlagerungsziels – 650'000 schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Transit – darstelle. Diese Bemerkung steht u.E. im klaren Widerspruch zur Aussage (S. 24), wonach die Gesamtmarktentwicklung den NEAT-Effekt weitgehend

kompensiere. Trotz durchgehender Erweiterung der Gotthard-Achse auf einen 4-Meter-Korridor sollen in den Jahren 2020 und 2030 noch ca. 1,35 bis 1,4 Millionen schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren.

10. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen? *siehe Kapitel 3*

Wird der BIF ab seinem geplanten Inkrafttreten per Anfang 2017 wie derzeit vorgesehen bis Ende 2030 weiterhin mit Mineralölsteuermitteln alimentiert, um den Bahninfrastrukturausbau (inkl. 4-Meter-Korridor) zu finanzieren, trägt dies zu einem nicht unwesentlichen Teil zur prognostizierten Finanzierungslücke der SFSV bei (vgl. erläuternder Bericht S. 46 f). Deshalb können wir die – wenn auch befristete – Weiterverwendung von Mineralölsteuermitteln im BIF nicht unterstützen. Besagte Lücke wird mit einer beträchtlichen Erhöhung der Treibstoffabgaben gedeckt werden müssen, was wir unter den gegebenen Vorzeichen klar ablehnen. Zudem dürfte sich vorgenannte Erhöhung in nicht unerheblichem Ausmass dämpfend auf die hiesige Volkswirtschaft auswirken.

### **Rechtsanpassungen:**

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen? *siehe Kapitel 2*

Grundsätzlich könnten wir die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen unterstützen, sofern unsere ablehnende Haltung bezüglich Finanzierung (Einbezug von Mineralölsteuermitteln in den BIF) berücksichtigt wird. Solange dies nicht der Fall ist, müssen wir konsequenterweise auch die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen zurückweisen.

### **Erkenntnisstand:**

Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage stellt den derzeitigen Stand des Wissens dar. Aufgrund der Dringlichkeit – die Finanzierung muss ab dem Jahr 2014 in Kraft treten, um eine Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors im Jahr 2020 zu ermöglichen – wird die Vernehmlassung vor Abschluss des Vorprojekts der SBB zum 4-Meter-Korridor durchgeführt. Durch den Erkenntnisgewinn aus dem Vorprojekt kann die Vorlage noch Änderungen in Bezug auf Alternativen, Kosten und den Zeitpunkt der Inbetriebnahme erfahren.

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

Nein, an unserer Haltung würde sich grundsätzlich nichts ändern. Sollte sich die Realisierung eines 4-Meter-Korridors verteuern, dürften diese Zusatzkosten auf gar keinen Fall zu einem Griff in die „Strassenkasse“ führen, sondern müssten durch anderweitige Finanzquellen aufgebracht werden.

## **Bemerkungen**

### 13. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unter dem Titel „Finanzierung über FinöV-Fonds bzw. Bahninfrastrukturfonds“ kann dem erläuternden Bericht (S. 44) entnommen werden, dass ein 4-Meter-Korridor durch die Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene auch einen Nutzen für die Strasse bringe. Diesem Nutzen werde bei der Finanzierung Rechnung getragen, indem der grösste Teil der Kosten durch die Schiene und ein Teil der Kosten über Mineralölsteuermittel gedeckt wird.

Diese Argumentation ist scheinheilig und widersprüchlich. Sollte sie tatsächlich zutreffen, bedeutet dies im Umkehrschluss nämlich, dass die Schiene ihrerseits durchaus auch von der Strasse profitiert bzw. Letztere einen Nutzen für die Schiene bringt. Wir sehen hier nebst den momentan vermehrt ins Feld geführten „Vermeidungskosten“ unter anderem auch den direkten Nutzen im Zusammenhang mit dem Strassengüterverkehr, der dem Schienengüterverkehr erwächst. Der kombinierte Verkehr, der gerade mit dem Ausbau eines 4-Meter-Korridors gefördert und dessen natürliches Wachstum unterstützt werden soll, wäre einerseits ohne Strassentransport nicht denkbar; andererseits werden im alpenquerenden Transitverkehr über längere Distanzen dank des – ebenfalls zunehmenden – Strassentransports auch schienenseitig Trassen für einen wesensgerechten Gütertransport per Bahn frei. Diese beiden Nutzen – sofern die Argumentationskette denn für die Schiene gelten soll – muss auch strassenseitig zum Tragen kommen. Alles andere widerspricht gängiger menschlicher Logik und ist rational nicht haltbar.

Daraus schliessen wir im Endeffekt, dass der Ausbau der Strasseninfrastruktur in naher Zukunft – sofern man diese Argumentation effektiv aufrecht erhalten will – auch von den Bahnbenützenden mitfinanziert werden muss. Es sei denn man geht davon aus, dass sich die Nutzen schienen- und strassenseitig im Sinne der Ko-Modalität effektiv kompensieren, was wir allerdings bezweifeln. Wir mutmassen vielmehr, dass der Schienenverkehr – aufgrund der nackten Statistiken beim Güter- wie beim Personenverkehr – in viel grösserem Umfang von der Strasse in Form von „Vermeidungskosten“ profitiert. Das heisst: Die Strasse trägt wesentlich dazu bei, dass die Schieneninfrastruktur nicht noch weiter ausgebaut werden muss, als dies momentan diskutiert wird. In diesem Sinn gilt es auch klipp und klar festzuhalten, dass sich die Schiene weder via FinöV-Fonds noch via BIF an der Finanzierung ihrer eigenen Infrastrukturen beteiligt. Davon, dass der grösste Teil der Kosten durch die Schiene gedeckt wird, kann also überhaupt keine Rede sein!

Irritiert hat uns die Aussage im erläuternden Bericht (S. 46), wonach die optional geprüfte Finanzierung des Ausbaus des Lichtraumprofils auf der Gotthard-Achse über die SFSV einer Finanzierung über den allgemeinen Haushalt gleichkommen würde. Gemäss Art. 86 der Bundesverfassung (BV) müssen die Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen, der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe sowie das Total des Mineralölsteuerzuschlags für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden verwendet werden. Aufgrund dieser irritierenden

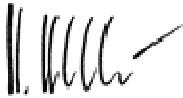
Aussage sieht sich **strasseschweiz** in seinem Ansinnen gestärkt, dass es so rasch als möglich die Errichtung eines Strasseninfrastrukturfonds braucht, um die Finanzierung des Schweizer Strassennetzes sicher und dauerhaft zu gewährleisten. Ohne entsprechende Zusicherungen sehen wir uns momentan ausserstande, überhaupt für eine Lösung Hand bieten zu können.

Laut erläuterndem Bericht (S. 49) beträgt das Investitionsvolumen des FinöV-Fonds umgerechnet auf den Preisstand des Jahres 1995 gegen 34,1 Milliarden Franken. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Betrag inklusive Mehrwertsteuer, Teuerung und Zinsen versteht. Wir wären dankbar, wenn unsere Annahme in der Botschaft betreffend den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse entweder bestätigt oder berichtigt würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller