

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 11. Dezember 2012
TE / I 305

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir haben unsere Stellungnahme nach den gestellten Fragen gegliedert.

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)*

Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz legt als Zielwert eine maximale Zahl von 650'000 Lastwagenfahrten im alpenquerenden Güterverkehr fest. Dieses Ziel sollte gemäss GVVG zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels erreicht werden. Der Verlagerungsbericht des Bundesrates vom Dezember 2011 stellt zum ersten Mal in aller Deutlichkeit fest, dass dieses Verlagerungsziel alleine mit dem Gotthard-Basistunnel nicht erreicht werden kann. Aktuell queren rund 1,2 Mio. Lastwagen jedes Jahr die Alpen auf der Strasse. Angesichts des ungebremsten Wachstums und der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung werden gemäss Schätzungen des BAV im Jahr 2020 – also nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels - ca. 1,5 Mio. Lastwagen die Alpen queren (Vernehmlassungsbericht S. 24). Die SAB ist der Auffassung, dass alle möglichen Bemühungen unternommen werden müssen, um den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die SAB ist aber auch der Auffassung, dass das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten nicht mehr realistisch ist und nach oben auf einen realistischen Zielwert angepasst werden müsste.

Die Simplonachse ist bereits heute ausgelastet. Hier besteht kein weiteres Verlagerungspotenzial. Gründe sind die nicht durchgehende Flachbahn (Simplon-südseite) und der Fehler, dass der Lötschbergbasistunnel nicht durchgehend zweispurig ausgebaut wurde. Zusätzliches Verlagerungspotenzial muss deshalb auf der Gotthard-Achse gesucht werden. Ein durchgehender 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse verspricht eine Verlagerungswirkung von rund 130 - 150'000 Fahrten. Damit kann der gesamte alpenquerende Lastwagenverkehr auf ca. 1,35 Mio Fahrten im Jahr 2020 gesenkt werden (statt der erwarteten 1,5 Mio. Fahrten). **Die SAB ist aus dieser Überlegung heraus grundsätzlich mit der Vorlage für einen durchgehenden 4m-Korridor 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, wir sind mit den für den Ausbau in der Schweiz vorgeschlagenen Massnahmen im Umfang von 710 Mio. Fr. einverstanden.

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)*

Ja. Wir erwarten aber umgekehrt, dass der Bundesrat auf weitere Sparprogramme beim öffentlichen Regionalverkehr in der Schweiz verzichtet. Denn es darf nicht sein, dass die Schweiz Ausbauten im Ausland finanziert, gleichzeitig aber in der Schweiz den öffentlichen Regionalverkehr ausdünnert und so letztlich das Gesamtsystem des

Schienenverkehrs in der Schweiz in Frage stellt.

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)*

Die SAB erachtet den 4-Meter-Korridor an der Gotthardachse als eine wichtige Massnahme zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Sie wird aber nur dazu beitragen, den alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse zu stabilisieren. Eine nachhaltige Senkung ist auch mit dem 4-Meter-Korridor nicht absehbar. Dazu braucht es weitere flankierende Massnahmen wie unter anderem eine alpenweit koordiniert einzuführende Alpen transitbörse. Zu den technischen Kapazitäten des 4-Meter-Korridors können wir uns nicht äussern.

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? (siehe Kapitel 1.2.1.5)*

Die SAB ist der Meinung, dass innovative Lösungen aktiv gesucht werden müssen. Für die Realisierungswahrscheinlichkeit derartiger innovativer Lösungen muss aber immer die internationale Dimension vor Augen gehalten werden, denn neues Rollmaterial müsste z.B. auch mit ausländischen Terminals kompatibel sein usw.

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

Nein.

Finanzierung

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

Der Ausbau des 4-Meter-Korridors soll grundsätzlich aus Mitteln finanziert werden, die für die Schiene vorgesehen sind. Konkret also aus dem FinöV-Fonds respektive aus dem zukünftigen Bahninfrastrukturfonds BIF. Für eine Finanzierung über den BIF muss der Ausbau in den ersten Ausbauschnitt von FABI aufgenommen werden. Dafür hat der Bundesrat ursprünglich eine Summe von 3,5 Mrd. Fr. vorgeschlagen. Der Ständerat hat sich in der Winteression 2012 für eine Aufstockung auf 6,4 Mrd. Fr. ausgesprochen. Die SAB ist einigermaßen erstaunt darüber, dass das BAV in der Vernehmlassungsvorlage bereits die Aufstockung auf 6,4 Mrd. vorwegnimmt und den 4-Meter-Korridor aus dieser zusätzlichen Summe finanzieren will.

Beim derzeitigen Stand der parlamentarischen Diskussion müsste die Finanzierung

des 4-Meter-Korridors vielmehr als zusätzliches Element in den ursprünglichen Finanzierungsantrag des Bundesrates von 3,5 Mrd. Fr. eingebaut werden. Der Finanzbedarf für den ersten Ausbauschnitt von FABI würde somit auf 4,4 Mrd. Fr. steigen.

Die SAB lehnt die im Vernehmlassungsbericht zur Diskussion gestellte Rückfallebene einer gemischten Finanzierung aus Mitteln der Schienen- und Strasseninfrastruktur ab. Der diesbezügliche Vorschlag des BAV sieht vor, einen Drittel durch Mineralölsteuereinnahmen und zwei Drittel durch Entnahmen aus dem BIF zu finanzieren. Gründe für die ablehnende Haltung der SAB sind u.a.:

- Die Spezialfinanzierung Strassen wird in den nächsten Jahren eine Finanzierungslücke von rund 1,5 Mrd. Fr. aufweisen. Deshalb droht eine Erhöhung der Mineralölsteuer von bis zu 28 Rappen.
- Der Bund übernimmt mit dem Netzbeschluss Strassen 376 km Hauptstrassen in sein Eigentum. Die zusätzlichen Aufwendungen des Bundes müssen durch eine Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Fr. kompensiert werden. Bei beiden Massnahmen müssen also bereits die Automobilisten mit markant höheren Abgaben rechnen. Eine zusätzliche Entnahme aus der Spezialfinanzierung für den 4-Meter-Korridor würde die Automobilisten zusätzlich belasten.
- Mit der vcs-Initiative drohen dem Strassenverkehr weitere Mittel entzogen zu werden. Auch FABI wird der Strasse dauerhaft weitere rund 300 Mio. Fr. an Mineralölsteuererträgen entziehen. Es darf in Zukunft nicht mehr sein, dass die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden.

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

Nein.

Weitere Fragen Auswirkungen:

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

Ja, mit den ergänzenden Hinweisen unserer Antwort zu Frage 10.

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)*

Die Vorlage wird dann einschneidende weitere Auswirkungen erzielen, wenn die Verhandlungen mit Italien nicht das gewünschte Ergebnis erzielen. Dann wären insbesondere die Zubringerstrecken sowie die Verladeeinrichtungen in Italien in Frage gestellt. Im Extremfall müssten die Trassewahl Tessin angepasst oder neue Terminalkapazitäten im Tessin geschaffen werden. Dies wären insbesondere für den Kanton Tessin einschneidende Auswirkungen. Die SAB behält sich vor, in diesem Fall die gesamte Vorlage neu zu beurteilen.

Rechtsanpassungen:

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

Ja.

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

Unsere Einschätzung würde sich insbesondere dann ändern, wenn die Realisierung wesentlich teurer würde und zusätzliche Finanzierungsquellen ausserhalb des FinöV resp. des BIF zur Diskussion gestellt werden.

Bemerkungen:

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

Keine

Zusammenfassung

Die SAB unterstützt grundsätzlich das Vorhaben, auf der Gotthardachse einen durchgehenden 4-Meter-Korridor einzurichten. Dadurch kann der alpenquerende Güterschwerverkehr auf der Strasse um rund 130 – 150'000 Fahrten entlastet und somit auf einem Niveau von etwa 1,35 Mio. Fahrten stabilisiert werden. Das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz anvisierte Verlagerungsziel kann aber auch mit dieser Massnahme nie erreicht werden. Die SAB unterstützt den Ausbau des 4m-Korridors inkl. der Vorfinanzierung in Italien. Die SAB erwartet aber umgekehrt, dass der Bundesrat auf weitere Sparprogramme im Regionalverkehr in der Schweiz verzichtet. Als Finanzierungsquelle für den Ausbau des 4m-Korridors sieht die SAB einzig die Finanzierungsmechanismen des Schienenverkehrs, also den FinöV-Fonds und den zukünftigen Bahninfrastrukturfonds. Eine weitere Quersubventionierung durch die Strasse wird von der SAB abgelehnt. Die 940 Mio. Fr. sollten in den ersten Ausbauschritt von FABI integriert und der entsprechende Kredit somit von 3,5 auf 4,4 Mrd. Fr. erhöht werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Der Präsident:

Der Direktor:

Ständerat Isidor Baumann

Thomas Egger

Résumé :

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) soutient le projet visant à aménager un corridor ferroviaire de 4 mètres de hauteur, servant à acheminer des marchandises sur l'axe du Gothard. Pour le SAB, cette mesure permettra de stabiliser le trafic de transit dans les Alpes, en favorisant le transfert de la route au rail. Le SAB est d'accord de pré-financer des infrastructures en Italie, mais attend du Conseil fédéral qu'il renonce à l'avenir à des coupes financières dans le domaine des transports régionaux en Suisse. Le SAB rejette en plus de nouveaux subventionnements croisés de la route vers le rail. Le corridor de 4 mètres doit être financé par les instruments du rail et non par la route.