



Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Abteilung Finanzierung  
CH-3003 Bern

Bern, 21. Dezember 2012

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

### **Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz (ACS)**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

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 zu nehmen.

Im Kontext des vorgegebenen Fragenkatalogs äussern wir uns 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*

Wir anerkennen, dass die NEAT die ihr zugeordnete Funktion nur erfüllen kann, wenn dieser Ausbau vorgenommen wird.

### **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*

Wir sind erstaunt, dass diese Massnahme erforderlich ist. Offenbar sind der Bereitschaft zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in unseren Nachbarländern enge finanzielle Grenzen gesteckt.

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 können wir nicht beantworten.

Mit Interesse haben wir jedoch dem Bericht entnommen, dass trotz der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit 4-Meter-Korridor im Jahr 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 transitiert werden.

**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*

Ja, die im erläuternden Bericht (S. 39 ff) gemachten Aussagen erscheinen uns nachvollziehbar und plausibel.

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

Nein. Leider sehen wir uns in unserer Erwartung bestätigt, dass sich trotz der x Milliarden Franken, die im Zuge der Verlagerungspolitik bereits in die Schieneninfrastruktur investiert worden sind, der daraus resultierende Nutzen bescheiden ist und in keinem Verhältnis zu den getätigten Investitionen steht. Entsprechend erachten wir jegliche gleich gelagerten weiteren Massnahmen als nicht zielführend.

**Finanzierung**

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

Mit dem Bau des 4-Meter-Korridors wird das Bahnangebot für den Gütertransport verstärkt. Wir erachten es deshalb als selbstverständlich, dass die Finanzierung mit der Bahn zugeordneten Mitteln erfolgt.

Die im Rahmen der Vorlage betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgeschlagene, bis ins Jahr 2030 befristete Weiterverwendung von Mineralölsteuermitteln lehnen wir ab (vgl. erläuternder Bericht S. 44). Dies bedeutet, dass wir auch eine Mitfinanzierung des 4-Meter-Korridor-Baus durch Mineralölsteuermittel via den BIF zurückweisen. Der Grund dafür liegt darin, dass die Mineralölsteuermittel, sobald sie via FinöV-Fonds für ein Viertel der NEAT-Basislinien aufgekommen sind, wieder in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) fliessen müssen. Wie dies der erläuternde Bericht (S. 46 f) ausführlich darlegt, werden dort ab dem Jahr 2016 dringend finanzielle Mittel benötigt.

Die Rückfallebene, die im Sinne einer Mischfinanzierung vorsieht, dass ein Drittel der Gesamtaufwendungen des 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 sowohl aus grundsätzlichen Überlegungen als auch aufgrund der prekären Situation, in der sich die SFSV mittelfristig befinden wird, grundsätzlich zurück.

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*

Teilweise. Im erläuternden Bericht (S. 54) wird konstatiert, dass die Erstellung des 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). Besagte Lücke wird mit einer beträchtlichen Erhöhung der Treibstoffabgaben gedeckt werden müssen. Dies dürfte sich in nicht unerheblichem Ausmass dämpfend auf die hiesige Volkswirtschaft auswirken.

### Rechtsanpassungen:

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

Ja, wir können die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen unterstützen.

### 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 des 4-Meter-Korridors verteuern, dürften diese Zusatzkosten auf keinen Fall zu einem Griff in die „Strassenkasse“ führen, sondern müssten durch anderweitige Finanzquellen, allen voran den allgemeinen Bundeshaushalt, 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 der 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. Diesbezüglich gilt es 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 keine Rede sein!

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

**Automobil Club der Schweiz**



Niklaus Zürcher, Direktor