

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

21. Dezember 2012

Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2012 wurden wir eingeladen, zur Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

1 Massnahmen

Der Ausbau der Gotthard-Achse auf einen 4-Meter-Korridor für den Schienengüterverkehrs ist grundsätzlich zu begrüssen. Die Massnahme weist bedeutende logistische Vorteile auf:

- Durch den Bau des 4-Meter-Korridors wird die Interoperabilität des Schienennetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem Korridor Rotterdam-Genau erheblich verbessert. Dies ist eine zentrale Voraussetzung zur Steigerung der Produktivität des Transitgüterverkehrs. Durch die Massnahme kann das bedeutende Marktsegment der Sattelaufleger erschlossen und ein leistungsfähiger Güterverkehrskorridor von Terminal zu Terminal geschaffen werden. Dies steigert die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn und schafft wichtige Rahmenbedingungen, damit der kombinierte Verkehr in Zukunft eigenwirtschaftliche Leistungen erbringen kann und nicht mehr auf Subventionen angewiesen ist.

Vor diesem Hintergrund stellt die ebenfalls diskutierte Lösung von Spezialrollmaterial aus Sicht von economiesuisse bloss eine möglich Ergänzung des bestehenden, europaweit standardisierten KV-Systems dar. Die erforderliche Interoperabilität kann durch den Einsatz von neuem Rollmaterial (z.B. Modalohr, Cargobeamer), nicht gewährleistet werden. Es handelt sich dabei um Insellösungen, welche gemäss einer aktuellen Studie von UiRR/KombiConsult erst noch höhere Systemkosten als das Standardrollmaterial aufweisen. Sollten dereinst aber gegenwärtig

tig noch bestehende Sicherheitsbedenken ausgeräumt sein und die innovativen Wagen über eine internationale Zulassung verfügen, spricht aus Sicht von economiesuisse nichts gegen ein ergänzendes Angebot durch alternative Rollmaterialsysteme. Aufgrund des Übergangscharakters solcher Lösungen zweifelt economiesuisse jedoch an deren Fähigkeit zum eigenwirtschaftlichen Betrieb. Von öffentlichen Investitionen in solche Nischenangebote (z.B. in Terminals), ergänzend zum geplanten 4-Meter-Korridor, ist dringend abzusehen.

- Ohne Anpassung der Zulaufstrecken zum Gotthard- und Ceneribasistunnel weist die NEAT-Strecke am Gotthard nur einen eingeschränkten Nutzen für den Güterverkehr auf. Mit der vorgeschlagenen Massnahme kann die Leistungsfähigkeit und Rentabilität der NEAT-Investitionen gesteigert werden. Allerdings gilt es hierzu zu bedenken, dass die Investitionen in den Transitgüterverkehr v.a. der ausländischen Wirtschaft zu Gute kommen. Die Schweizer Wirtschaft profitiert nur in begrenztem Ausmass von den Investitionen in den Transitverkehr.
- Zudem werden durch die Anpassung der Gotthardlinie zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen. economiesuisse legt Wert darauf festzuhalten, dass die geplante Steigerung der Verfügbarkeit von hochprofiligen Trassen in Zukunft auch wie vorgesehen dem Güterverkehr zu Gute kommen muss. Angesichts des erwarteten Nachfragewachstums für den Güterverkehr auf der Schiene (+85% von 2002 bis 2030) ist dieser dringend auf eine verbesserte Trassenverfügbarkeit angewiesen.

Bedenken äussert economiesuisse bezüglich der Kosten der geplanten Massnahmen. Insbesondere die Kosten für die Variante 2 des Neu- und Umbaus des Bözberg- und des Villnachertunnels, welche rund mit rund 370 Millionen Franken zu Buche schlagen, sind relativ hoch. Im Falle des Morschachertunnels drängt sich die Frage auf, weshalb beim bereits zwischen 2003 und 2009 einer 30 Millionen teuren Totalsanierung unterzogenen Tunnel nicht gleich eine Profilerweiterung vorgenommen wurde. Solche Mehrkosten aufgrund von Fehlplanungen sind zukünftig zu vermeiden.

2 Finanzierung

Die vorgeschlagene Finanzierung über den FinöV resp. den allfälligen Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird grundsätzlich begrüsst. Sinn und Zweck des BIF ist namentlich die Finanzierung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur. Dazu gehört auch der 4-Meter-Korridor.

Das Vorgehen des BAV im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage ist jedoch äusserst fragwürdig. In vorausgehendem Gehorsam nimmt die Verwaltung den parlamentarischen Entscheid über die Höhe des ersten Ausbauschnittes vorweg (S. 45) und deutet die laufende politische Diskussion als Persilschein für die Finanzierung des 4-Meter-Korridors innerhalb des – dazumal erst von der ständerätlichen Verkehrskommission vorgeschlagenen – grösseren ersten Ausbauschnittes von ca. 6 Milliarden Franken. Noch grundlegender ist die Frage, weshalb der 4-Meter-Korridor nicht Bestandteil der FABI-Vorlage ist, welche künftig den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur regeln soll. Durch das gewählte Vorgehen wurde erhebliche Unsicherheit gestreut. Darunter leidet die Transparenz, v.a. was die Finanzierung des 4-Meter-Korridors angeht.

economiesuisse steht weiterhin hinter dem vom Bundesrat in der FABI-Vorlage vorgeschlagenen ersten Ausbauschnittes von 3.5 Milliarden Franken. Dieser bedingt eine klare Priorisierung von Projekten anhand von festgelegten Kriterien (Nutzen-Kosten-Verhältnis, nationale Netzoptik). Dazu gehört auch die Abwägung der volkswirtschaftlichen Rentabilität von Personen- gegenüber Güterverkehrsprojekten. Im Fall des 4-Meter-Korridors – dessen Realisierung im Hinblick auf die Fertigstellung der NEAT zeitlich drängt – bedeutet dies, dass dieser gegenüber weniger dringenden Projekten des Personenver-

kehrs priorisiert werden muss. Damit wird bei der strategischen Netzentwicklung eine gleichwertige Behandlung des Güterverkehrs mit dem Personenverkehr erreicht und ein Bekenntnis zur Gleichwertigkeit der beiden Verkehrsarten abgelegt.

Vor diesem Hintergrund ist auch klar, dass die vorgeschlagene Rückfallebene nicht beansprucht werden muss. Sollte sich das Parlament trotzdem für einen höheren ersten Ausbauschnitt bei FABI entscheiden, lehnt *economiesuisse* die vorgesehene Mischfinanzierung entschieden ab. Für den Bau des Güterverkehrskorridors auf der Schiene dürfen keine weiteren Mittel, welche für den Strasseninfrastrukturbau bestimmt sind, zweckentfremdet werden. Bereits der FinöV- resp. der allfällige Bahninfrastrukturfonds wird in erheblichem Masse durch Strassengelder (LSVA, Mineralölsteuer) mitfinanziert. Eine weitere Querfinanzierung kommt nicht in Frage. Damit ist auch klar gestellt, dass *economiesuisse* die verworfene Finanzierungsvariante der alleinigen Finanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr strikt ablehnt. Der Verkehrsträger Schiene darf nicht auf Kosten der Strasse gestärkt werden.

Bezüglich der Vorfinanzierung der Zulaufstrecken in Italien hat *economiesuisse* erhebliche Bedenken, v.a. was die Rückzahlung der Darlehen betrifft. Voraussetzung dafür muss eine verbindliche vertragliche Zusicherung sein, dass Italien das Darlehen innert geeigneter Frist an die Schweiz zurückzahlt. Das kürzlich unterzeichnete Memorandum of Understanding zwischen der Schweiz und Italien dürfte dazu nicht ausreichen. Aus Sicht der Wirtschaft geht es nicht an, dass die Schweiz unter dem Vorwand der Verlagerungspolitik mit einer gewissen Regelmässigkeit Infrastrukturprojekte im benachbarten Ausland vorfinanziert oder gar mit *à-fonds-perdu*-Beiträgen unterstützt. Viel naheliegender ist für *economiesuisse* die umgekehrte Logik, namentlich eine Mitfinanzierung des inländischen Abschnitts des 4-Meter-Korridors durch die Europäische Union. Denn es ist vorwiegend die europäische Wirtschaft, welche ihre Transitgüter auf der Schiene durch die Schweiz transportieren will. Dieses Argument sollte zur Verbesserung der schweizerischen Verhandlungsposition im Rahmen der Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen mit der EU nicht aus der Hand gegeben werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Wissenschaftlicher Mitarbeiter