



**Touring Club Schweiz**  
Maulbeerstrasse 10  
3001 Bern  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Zentralpräsident  
Tel. +41 58 827 34 07  
Mobile +41 79 247 23 04  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier, GE

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Vernier/Genf, 20. Dezember 2012  
DGA

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

### **Stellungnahme des TCS**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Einladung zur Vernehmlassung der oben genannten Vorlage. Der Touring Club Schweiz (TCS) nimmt im Folgenden gerne dazu Stellung.

#### **1. Allgemeine Anmerkungen**

Der TCS erkennt den Nutzen einer leistungsfähigen Nord-Süd Achse für den Güterverkehr und erachtet die Erstellung eines 4-Meter-Korridors deshalb grundsätzlich als geeignete Massnahme, um zusätzliche alpenquerende Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können. Falsche Hoffnungen hinsichtlich des Verlagerungsziels darf der Bau des Korridors jedoch nicht wecken: Der Korridor wird verhältnismässig nur einen sehr geringen Anteil Güterfahrzeuge von der Strasse auf die Schiene holen können und wird höchstens dazu beitragen, dass nicht noch mehr Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchqueren.

#### **2. Detailanmerkungen**

##### *Finanzierung*

Gemäss Bundesrat soll die Finanzierung des Korridors über FinöV-Fonds und BIF abgewickelt werden. Sollte sich diese Art der Finanzierung allerdings nicht als tragbar erweisen, so schlägt der Bundesrat die Verwendung von Geldern aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) als denkbare Rückfallebene vor (s. erläuternder Bericht S. 45). Im erläuternden Bericht wird die Quersubventionierung damit legitimiert, dass der Ausbau des Schienekorridors auch zu einer verkehrlichen Entlastung der Strasseninfrastruktur führe. Die rechtliche Grundlage hierzu liefert Art. 21 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG).

Der TCS findet es unverantwortlich, dass mit diesem Argument Quersubventionierungen gerechtfertigt werden, die das Finanzierungsproblem auf die Strasse überwälzen. Der erläuternde Bericht selbst hält fest (s. Seite 46), dass die SFSV derzeit sowohl mit steigenden Ausgaben wie auch mit sinkenden Einnahmen konfrontiert ist.

Weitere Quersubventionierungen sind nicht akzeptabel angesichts dessen, dass die Strassenkasse bereits heute untergedeckt ist und bis 2016 rote Zahlen schreiben wird. Die Strasse bezahlt heute mehrere Milliarden Franken pro Jahr an die Bahn, wenn man die Beträge aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, dem Infrastrukturfonds sowie der LSVA zusammenzählt. Dabei benötigt die Strasse seine Gelder dringend selbst: Verschiedene Netzzugänge, Engpassbeseitigungen, Netzergänzungen, Bypässe in Agglomerationen sowie die Gotthardsanierung stehen auf der Agenda.

Der TCS erachtet für den Bau eines Schienenkorridors einzig die Finanzierungslösung über den FinöV-Fonds/BIF als geeignet, nicht aber die Verwendung von Mineralölsteuergeldern. Die beiden Verkehrsträger dürfen nicht noch mehr gegeneinander ausgespielt werden. **Der TCS fordert deshalb, dass die Finanzierungsoption für den 4-Meter-Korridor über die SFSV ganzheitlich aus der Botschaft gestrichen wird.**

#### *Koordination mit europäischem Ausland*

Der Erfolg der Verlagerungspolitik hängt massgeblich vom Engagement unserer europäischen Nachbarn ab. Entsprechend entfaltet der 4-Meter Korridor seine Wirkung nur dann, wenn die Fortführung in Italien gewährleistet ist. Für eine konsequente und wirksame Nutzung des Korridors müssen bestimmte Rahmenbedingungen gewährleistet sein. Etwa, dass im Anschluss an den Korridor Terminals existieren und dass die Zulaufstrecken für den Transport von hochprofiligen Sattelauflegern ausgebaut werden.

Aus dem erläuternden Bericht geht allerdings hervor, dass Italien wenig Interesse am Ausbau der Gotthard-Achse zeigt.

*Italien hat sich in den bisherigen Verhandlungen aus Kosten-Nutzen Gründen und regionalpolitischen Überlegungen gegen den Profilausbau des Ranzo-Luino Asts der Gotthard-Achse ausgesprochen.*  
(Erläuternder Bericht S. 20)

***Bevor die Finanzierung des 4-Meter Korridors beschlossen wird braucht die Schweiz die politische Zusicherung Italiens. Italien muss mit dem Ausbau der vorgesehenen Strecken und mit der Schaffung der notwendigen Terminals einverstanden sein. Dies ist eine unerlässliche Voraussetzung für die Verwirklichung und insbesondere für die spätere Nutzung des Korridors.***

Angesichts des geringen Interessens seitens Italiens am Ausbau der Gotthard-Achse, ist der TCS erstaunt, dass der Bundesrat die Option Gotthard-Ausbau nicht kritischer diskutiert und keine alternativen Wege präsentiert, für den Fall dass keine Einigung mit Italien gefunden werden kann.

### 3. Abschliessende Bemerkungen

Die Investition in einen derartigen Bau bedarf gerade angesichts seines tatsächlichen Nutzens einer kritischen Würdigung. Das Vorhaben ist, wie man aus dem erläuternden Bericht entnehmen kann, noch mit zahlreichen Unklarheiten und Hindernissen behaftet.

Erstens muss die Kooperation seitens der Nachbarländern, insbesondere seitens Italien, garantiert sein: Eine weitere Investition in den alpenquerenden Güterverkehr zahlt sich nur aus, wenn die Nachbarländer mit der Schweiz am selben Strick ziehen. Deshalb fordert der TCS, dass die Schweiz und Italien zunächst verbindliche Abkommen treffen bezüglich Terminalkapazitäten sowie Streckenausbau für den Güterverkehr.

Zweitens muss klargestellt werden, wie hoch die Kosten für den Bau anfallen werden und mit welchen Mitteln diese bezahlt würden. Der TCS verlangt deshalb, dass eine Gesamtschau über den Finanzierungsbedarf auf der Gotthardachse vorgelegt wird. Für den TCS ist es ausgeschlossen, dass Mittel aus der Strassenkasse für die Finanzierung des Korridors verwendet werden. Der TCS fordert deshalb die Verwaltung auf, die Option, den 4-Meter-Korridor als Rückfallplan über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu finanzieren, aus der Botschaft zu streichen. Der 4-Meter-Korridor muss eigenständig mit Mitteln aus dem FinöV und BIF finanziert werden können.

Mit freundlichen Grüssen

Touring Club Schweiz

Peter Goetschi  
Zentralpräsident

*Beilage: - Fragenkatalog*

## 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*

Der TCS ist gegenüber einer Vorfinanzierung von Massnahmen in Italien skeptisch. Eine solche Option könnte geprüft werden, wenn sich Italien beim Ausbau der notwendigen Strecken sowie der Schaffung von Terminals einsetzt. Hierfür braucht die Schweiz verbindliche Zusicherungen seitens Italien.

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*

Angesichts der heutigen hohen Subventionierung der Verlagerung und ihres eher bescheidenen Einflusses auf die Nachfrage (Wachstum des Strassenanteils beim Transitgüterverkehr), tendieren wir zur Bejahung dieser Frage. Des Weiteren hängt die Antwort auch weitgehend von der Anzahl und Qualität der für den Güterverkehr zur Verfügung gestellten Trassen.

### **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, angesichts der vielen 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 weder als zielführend noch als gerechtfertigt.

### **Finanzierung**

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

Der TCS erachtet für den Bau des Korridors einzig die Finanzierungslösung über den FinöV/BIF als geeignete Massnahme. Die Rückfallebene, also die Verwendung von Mineralölsteuergeldern, hingegen, lehnt der TCS strikt ab. In Anbetracht der Milliardenbeiträge, die die Strasse heute schon an die Bahn bezahlt hat und angesichts der Tatsache, dass die Strasse heute schon untergedeckt und bis ins 2016 rote Zahlen schreiben wird, ist jede weitere Quersubventionierung inakzeptabel.

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*

Der TCS bezweifelt, dass der 4-Meter Korridor, wie in Kapitel 3.4. beschrieben, einen massgeblichen Beitrag hin zur Erreichung des gesetzlich verankerten Verlagerungsziel beizutragen vermag. Mit dem Korridor wird der Güterverkehr auf der Strasse bestenfalls nicht zunehmen.

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*

Klare, negative Auswirkungen sieht der TCS im Falle einer Anwendung der vorgesehenen Rückfallebene für die Strasse. Sollten Mittel der Strasse für die Finanzierung des 4-Meter Korridors verwendet werden, so wird die Strasse massive Schäden davon tragen. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr sieht sich bereits heute mit einer Unterdeckung konfrontiert und wird voraussichtlich 2016 rote Zahlen schreiben. Eine zusätzliche Quersubventionierung für die Bahn hält die Strassenkasse nicht aus.

## **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?

Für den TCS ist es von zentraler Bedeutung, dass der Korridor keine Kosten für die Strasse verursacht. Sollte sich die Realisierung des 4-Meter Korridors also verteuern, so ist es für den TCS ausgeschlossen, dass die fehlenden Mittel aus der Strassenkasse genommen 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 also überhaupt keine Rede sein. Enttäuschend finden wir 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.