



**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
Telefax 041 210 65 73  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Luzern, 07. Dezember 2012

Protokoll-Nr.: 1372

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die eidgenössischen Räte haben den Bundesrat beauftragt, Massnahmen und Schritte für die Einrichtung eines durchgehenden Schienekorridors mit vier Metern Eckhöhe auf der Gotthard-Achse zwischen Basel und Chiasso zu ergreifen. Zweck des 4-Meter-Korridors ist die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern im kombinierten Verkehr. Zur Erfüllung dieses Zwecks ist der Ausbau des Lichtraumprofils auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel nötig.

Mit Schreiben vom 21. September 2012 geben Sie unter anderem den Kantonen Gelegenheit, zu der in dieser Sache erarbeiteten Vernehmlassungsvorlage Stellungnahme zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates halten wir dazu im Einzelnen das Folgende fest:

Durch die Erstellung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ist es möglich, den alpenquerenden Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Auf der Strasse und im kombinierten Verkehr werden vermehrt Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von vier Metern eingesetzt, weil dies für Verlade- und Transportunternehmen mit logistischen und ökonomischen Vorteilen verbunden ist. Sattelaufleger dieser Grösse können aktuell nur auf den Trassen der Lötschberg-Simplon-Achse befördert werden. Bereits für die derzeitige Nachfrage, aber vor allem für die erwartete Nachfragesteigerung besteht ein Mangel an verfügbaren Trassen. Der Ausbau der Zulaufstrecken der Gotthard-Achse in der Schweiz sowie in Italien ist die zentrale Massnahme, um genügend zusätzliche genügend hohe Trassen zur Verfügung zu stellen.

Die Kosten für den Ausbau in der Schweiz werden auf 710 Millionen Franken veranschlagt. Zudem soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, mit Italien einen Staatsvertrag für die Vorfinanzierung von Ausbaumassnahmen auf den Zulaufstrecken der NEAT in Italien abzuschliessen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass der 4-Meter-Korridor von Rotterdam nach Mailand durchgängig ist. Für die Vorfinanzierung wird ein Kredit in Höhe von 230 Millionen Franken beantragt. Die Gesamthöhe des Kredits beläuft sich demnach auf 940 Millionen

Franken. Die Finanzierung soll über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen.

Der Kanton Luzern befürwortet die Ertüchtigung des Korridors am Gotthard auf 4-Meter-Eckhöhe, um die Wirksamkeit der NEAT in vollem Mass entfalten zu können. Der 4-Meter-Korridor wird dem Güterverkehr zur Verfügung stehen und entlastet im entsprechenden Umfang die Strasse. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf den Umstand, dass der öffentliche Personenverkehr von der Profilerweiterung direkt nicht profitiert, darf aus Sicht des Kantons Luzern die Finanzierung des 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse aber nicht ausschliesslich über den FinöV-Fonds respektive später den BIF erfolgen. Vielmehr ist eine gemischte Finanzierung aus Mitteln für die Strassen- und solchen für die Bahninfrastruktur anzustreben, ohne uns bereits festlegen zu wollen, in welchem Verhältnis genau die jeweilige Belastung sein sollen. Es ist aus unserer Sicht – namentlich zur Vermeidung eines „Grabenkampfes“ und Blick auf die beiden geplanten Grossprojekte in unserem Kanton – eine ausgewogene Belastung anzustreben.

Im Ergebnis

- befürworten wir einen raschen Ausbau des 4-Meter-Korridors am Gotthard,
- fordern wir, dass es durch diese Massnahme zu keinen Verzögerungen bei den beiden grossen, für den Kanton Luzern zentralen übergeordneten Infrastrukturprojekten (Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie und Gesamtsystem Bypass) kommt, und
- beantragen wir, dass die notwendigen Mittel nicht ausschliesslich dem FinöV-Fonds respektive später den BIF entnommen werden (vgl. Rückfallebene). Vielmehr ist eine gemischte Finanzierung aus Mitteln für die Strassen- und solchen für die Bahninfrastruktur in einem ausgewogenen Verhältnis anzustreben.

Die von Ihnen konkret gestellten Fragen beantworten wir gestützt auf das Gesagte wie folgt:

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?*

Ja, wir sind mit der Zielsetzung der Vorlage einverstanden. Die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten ist wichtig, damit der Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann. Damit kann dem Alpenschutzartikel nachgelebt werden.

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

Die Massnahmen in der Schweiz sind sinnvoll und dienen dem gesamten Schienennetz. Insbesondere unterstützen wir den Ausbau der gesamten Gotthard-Achse Basel-Chiasso/Ranzo auf das Lichtraumprofil EBV 3. Ebenso ist der Ausbau der Tunnelstrecken auf EBV 4 angesichts der geringen Kostenunterschiede sinnvoll.

3. *Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vor-zufinanzieren?*

Italien hat sich gegen den Profilausbau auf der Strecke Ranzo-Luino ausgesprochen. Auf dieser Strecke werden jedoch die wichtigen Terminals Busto-Arsizio und Gallarate erreicht, weshalb der Profilausbau auf der fraglichen Strecke von grosser Bedeutung ist. Auch der zeitgerechte Ausbau zwischen Chiasso und Mailand ist nicht gesichert. Deshalb erachten wir die Möglichkeit zur Vorfinanzierung dieser Strecken durch die Schweiz als sinnvoll, denn für einen durchgängigen 4-Meter-Korridor müssen die Strecken Ranzo-Luino und Chiasso-Mailand ausgebaut werden. Allerdings ist der Sicherstellung der Rückzahlung der variabel verzinslichen, rückzahlbaren Darlehen im heutigen Umfeld höchste Beachtung zu schenken. Die entsprechenden Modalitäten sind aufzuzeigen.

4. *Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?*  
Geht man vom Szenario "Maximal" aus, wird im Jahr 2030 mit 1,47 Mio. Sendungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr gerechnet. Dafür werden 12 bis 14 Trassen pro Stunde gebraucht. Diese Kapazität wird zusammen mit der Lötschberg-Simplon-Achse und der Gotthard-Achse gedeckt.
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?*  
Es ist aber richtig, den Einsatz neuen Rollmaterials vertieft zu prüfen. Es ist davon auszugehen, dass dieses schneller verfügbar ist und damit eine valable Alternative darstellt. Die dargestellten Schwierigkeiten für die Schaffung neuer Terminalkapazitäten bestehen in jedem Fall. Gleichwohl ist der Ausbau der Infrastruktur für grössere Profile unabhängig davon sinnvoll und soll auf jeden Fall im Rahmen der laufenden Erneuerung umgesetzt werden, zumal die Kapazität für den Transport hochprofiliger Behälter im Umfang eines ausgebauten 4-Meter-Korridors mit neuem innovativem Rollmaterial allein nicht bereitgestellt werden kann.
6. *Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?*  
Die beste Massnahme für die Zielerreichung ist eine kostengünstige, einfache, schnelle und zuverlässige Abwicklung des Verkehrs durch die Eisenbahntransportunternehmen.
7. *Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?*  
Nein, die notwendigen Mittel dürfen nicht ausschliesslich dem FinöV-Fonds respektive später den BIF entnommen werden. Anzustreben ist – ähnlich der angeführten Rückfallebene – vielmehr eine gemischte Finanzierung aus Mitteln für die Strassen- und solchen für die Bahninfrastruktur in einem ausgewogenen Verhältnis.
8. *Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?*  
Der Auslegeordnung zu den Finanzierungslösungen haben wir nichts beizufügen.
9. *Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?*  
Wir teilen die im Bericht beschriebenen Auswirkungen und sehen im 4-Meter-Korridor einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Durch die Verlagerung von jährlich 160'000 Sendungen von der Strasse auf die Schiene kann der eidgenössischen Verlagerungspolitik Rechnung getragen werden. Allerdings sollten aus unserer Sicht die beschriebenen Auswirkungen mit einer Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen ergänzt werden. Immerhin soll rund eine Milliarde Schweizerfranken investiert werden.
10. *Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?*  
Vgl. unsere Antwort zu Frage 9.
11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*  
Nein, soweit sie der von uns beantragten Finanzierungslösung widersprechen.
12. *Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?*  
Die grundsätzliche Haltung zum Ausbau des 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr bleibt auch bei einer Verzögerung und Verteuerung des Vorhabens gleich. Die in

der Antwort zur Frage 9 geforderten Darstellungen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen wären diesfalls noch wichtiger.

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

Die Schwierigkeiten mit den Terminalkapazitäten sind zentral. Aus diesem Grunde besteht nur eine geringe Dringlichkeit für den sofortigen Ausbau und gar keine für eine Finanzierung der Strecken auf italienischem Gebiet. Es ist sicherlich sinnvoller die Ausbauten in der Schweiz laufend vorzunehmen und weitere Aktivitäten auf den Ausbau in Italien abzustimmen. Ansonsten besteht eine grosse Gefahr von Fehlinvestitionen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ausführungen bei der weiteren Behandlung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Robert Küng  
Regierungsrat