

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 12. Dezember 2012

1323. Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse, Vernehmlassung

1. Ausgangslage

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 (Motion 10.3914 Hochreutener, Motion 10.3921 Büttiker, Motionen 12.3330 und 12.3401 der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen). 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. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat dazu eine Vorlage erarbeitet. Der Bundesrat hat am 21. September 2012 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft und bei weiteren interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zu dieser Vorlage durchzuführen.

2. Ausbaumassnahmen

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 zurzeit im alpenquerenden kombinierten Verkehr in der Schweiz nur auf den hochprofiligen Trassen der Lötschberg-Simplon-Achse befördert werden. Bereits für die derzeitige Nachfrage, aber vor allem für die erwartete Nachfragesteigerung in diesem Segment, besteht ein Mangel an verfügbaren Trassen.

Auf der Gotthard-Achse können derzeit nur Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von höchstens 3,84 Metern befördert werden. Die NEAT-Basistunnels des Gotthards und Ceneri sind hingegen bereits für eine Eckhöhe von höchstens 4,20 Metern ausgelegt. Der Ausbau der Zulaufstrecken in der Schweiz und in Italien wird notwendig sein, um genügend zusätzliche hochprofilige Trassen zur Verfügung zu stellen. Auf der Eisenbahn-Gotthard-Achse zwischen Basel/Weil und Chiasso bzw. Ranzo

soll somit das bestehende Lichtraumprofil ausgeweitet werden, um den Transport von Strassenfahrzeugen mit einer Eckhöhe von 4,00 Meter und einer Breite von 2,60 Meter auf dafür geeigneten Bahnwagen zu ermöglichen. Insgesamt sind die ungenügenden Profilverhältnisse von rund zwanzig Tunnelobjekten und eine grössere Anzahl von Profilhindernissen zu beseitigen. Die Kosten für den Ausbau in der Schweiz werden auf 710 Mio. Schweizer Franken (Preisstand 2012) veranschlagt. Zudem soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, mit Italien einen Staatsvertrag für die Vorfinanzierung von Ausbaumassnahmen auf den Zulaufstrecken der NEAT in Italien (insbesondere Ranzo–Gallarate als Teil der Luino-Strecke und Chiasso–Mailand) abzuschliessen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass der 4-Meter-Korridor von Rotterdam nach Mailand durchgängig ist. Für die Vorfinanzierung in Form von rückzahlbaren, variabel verzinslichen Darlehen wird ein Kredit von 230 Mio. Franken beantragt. Die Gesamthöhe des Verpflichtungskredits beläuft sich auf 940 Mio. Franken.

3. Nutzen des 4-Meter-Korridors

Der Bundesrat erachtet den Ausbau des Lichtraumprofils auf der Gotthard-Achse als geeignete Massnahme, um zusätzliche alpenquerende Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können und so das Verlagerungskonzept, das mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz beschlossen wurde, zu ergänzen. Die Kombination der Vorteile des 4-Meter-Korridors und der Flachbahn auf der Gotthard-Achse erlaubt die Ausschöpfung weiterer Produktivitätspotenziale und damit eine Verbesserung der Verlagerungswirkung der NEAT. Ferner ermöglicht es der 4-Meter-Korridor, wichtige Terminals im Süden der Schweiz und im Raum Mailand mit Sattelaufliegern im kombinierten Verkehr zu erreichen. Der Einsatz von innovativem Rollmaterial, das den Transport von Sattelaufliegern mit Eckhöhe von vier Metern erlaubt, könnte zwar gegebenenfalls zusätzliche Kapazitäten für den Transport von Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe schaffen, jedoch nur in ungenügendem Umfang. Neben dem Nutzen für den Güterverkehr hat der 4-Meter-Korridor auch für den Personenverkehr Vorteile. Die Profilerweiterung würde den Einsatz von Doppelstockzügen und damit eine Kapazitätsausweitung im Fernverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin ermöglichen.

4. Finanzierung

Aufgrund der von den verschiedenen Motionen vorgegebenen Dringlichkeit – der 4-Meter-Korridor soll nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels in Betrieb genommen werden – muss die Finanzierung bereits

ab dem Jahr 2014 sichergestellt sein, damit die Planungen und erste bauliche Massnahmen ordnungsgemäss (entsprechend der Submissionsgesetzgebung) in Auftrag gegeben werden können. Deshalb wird für die nötigen Massnahmen eine eigene Finanzvorlage geschaffen, die grundsätzlich parallel zur Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) läuft. Über die Vorlage FABI wird derzeit in den eidgenössischen Räten beraten.

Der Bundesrat beantragt eine Finanzierung über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der BIF soll gemäss der Vorlage FABI den FinöV-Fonds ablösen.

Der 4-Meter-Korridor ist ein Eisenbahngrossprojekt auf den Basislinien der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Die geltende Verfassungsgrundlage sieht vor, dass ein Viertel der Gesamtaufwendungen mit Mitteln der Mineralölsteuer gedeckt werden (sogenannter NEAT-Viertel). Durch die vorgeschlagene Lösung fliessen bis ins Jahr 2017 voraussichtlich rund 50 Mio. Franken Mineralölsteuermittel in die Finanzierung des Korridors. Sobald der BIF den FinöV-Fonds ablöst, speisen gemäss der FABI-Vorlage 9% der Mineralölsteuermittel den BIF, höchstens 310 Mio. Franken im Jahr. Aufgrund der vielen Variablen ist aber eine verlässliche Abschätzung des konkreten finanziellen Spielraums zum heutigen Zeitpunkt schwierig. Sollten im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zu FABI darüber hinaus wesentliche Anpassungen vorgenommen werden, ist jeweils der Einfluss auf die Finanzierung des 4-Meter-Korridors ab 2017 zu prüfen. Sollte die FABI-Vorlage durch Volk und Stände nicht angenommen werden, wäre die Verwirklichung sämtlicher Schieneninfrastrukturprojekte einschliesslich des 4-Meter-Korridors nochmals zu überprüfen.

Der Bundesrat schlägt in seiner Vorlage eine Rückfallebene vor, falls sich eine Finanzierung über FinöV-Fonds und BIF als nicht umsetzbar erweist. Der Bundesrat würde in diesem Fall eine Mischfinanzierung, einerseits aus dem FinöV- bzw. später BIF sowie andererseits aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), beantragen. Es sollen dabei ein Drittel der Gesamtaufwendungen des 4-Meter-Korridors durch Mineralölsteuermittel und die restlichen zwei Drittel der Aufwendungen aus dem FinöV-Fonds bzw. später dem BIF gedeckt werden. Das Heranziehen der SFSV begründet der Bundesrat mit der Entlastung der Strasseninfrastruktur und des Strassenverkehrs durch die vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Der 4-Meter-Korridor kann ausserdem dem Personenverkehr und dem konventionellen Wagenladungsverkehr dienen, indem zusätzliche Kapazitäten für hochprofilige Verkehre geschaffen werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung, 3003 Bern):

Wir danken für die Einladung zur Stellungnahme zur Vorlage betreffend den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Verwirklichung des 4-Meter-Korridors ausdrücklich. Die Ertüchtigung der Nord-Süd-Achse ist notwendig, um den Nutzen der NEAT-Bauwerke voll zur Entfaltung zu bringen. Der zunehmende alpenquerende Güterverkehr ist vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Das mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz beschlossene Verlagerungskonzept wird mit dem 4-Meter-Korridor sinnvoll ergänzt.

Damit ist grundsätzlich eine Finanzierung gerechtfertigt, die auch auf die Einnahmequellen aus dem Strassenverkehr zurückgreift. Dies ist aber bereits mit der in die Finanzierung der Bahninfrastruktur fließenden Mineralölsteuer in angemessenem Umfang gewährleistet. Die SFSV muss weiterhin im vorgesehenen Umfang für die Finanzierung der dringlichen Ausbauten der Nationalstrassen sowie der Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen. Diese Vorhaben und Programme dürfen vom Mittelbedarf des 4-Meter-Korridors nicht betroffen sein. Durch die Finanzierung über FABI bzw. BIF wird die Entlastung der Strasseninfrastruktur durch die Verlagerung des Güterverkehrs hinreichend berücksichtigt. Auf einen Rückgriff auf die SFSV ist daher zu verzichten.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi