

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 18. Dezember 2012 // bv

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201212_4_Meter_Korridor_Gotthard_Achse\20121129_Stellungnahme_4_Meter_Korridor.doc

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

Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagebetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen des oben erwähnten Vernehmlassungsverfahrens Stellung beziehen zu können und äussern uns dazu im Rahmen des vorgegebenen Fragekatalogs wie folgt:

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**

Unsere Begeisterung betreffend diese Vorfinanzierung hält sich in engen Grenzen. Um rechtzeitig einen funktionstüchtigen 4-Meter-Korridor zu erhalten, scheint es jedoch unumgänglich zu sein, dass der Bundesrat die entsprechende Möglichkeit erhält.

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 mutet u.E. insofern einigermaßen seltsam an, als der erläuternde Bericht (S. 23 f) den Ausbau der Gotthard-Achse zum 4-Meter-Korridor zwar als ein neues Element der schweizerischen Verlagerungspolitik anpreist, zugleich aber festhält, dass die Gesamtmarktentwicklung den NEAT-Effekt weitgehend kompensiere. Für das Jahr 2020 würden trotz Inbetriebnahme der durchgehenden Flachbahn immer noch bis zu 1,5 Millionen schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren. Bei der durchgehenden Erweiterung der Gotthard-Achse auf einen 4-Meter-Korridor würden es noch ca. 1,35 bis 1,4 Millionen in den Jahren 2020 und 2030 sein. Mit anderen Worten: Obwohl die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in Betrieb und der 4-Meter-Korridor erstellt ist, werden 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 transitieren. Aufgrund dieser Tatsache, die manifestiert, dass die Verlagerungspolitik – zumindest in ihrer ideologischen Ausprägung – gescheitert ist, erübrigt sich u.E. eine Antwort auf die gestellte Frage. Positiv werten wir indes, dass gemäss erläuterndem Bericht (S. 25) die Verfügbarkeit eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse in allererster Linie dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) dienen soll und dass die Rollende Landstrasse (Rola) dank eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse offenbar kostengünstiger angeboten sowie voraussichtlich zusätzliche Nachfragepotenziale erschlossen werden können.

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 zig 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**

Wir befürworten die Lösung, den Bau des 4-Meter-Korridors über den FinöV-Fonds bzw. über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Allerdings lehnen wir die im Rahmen der Vorlage betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgeschlagene, bis ins Jahr 2030 befristete Weiterverwendung von Mineralölsteuermitteln ab (vgl. erläuternder Bericht S. 44). Folgerichtig bedeutet dies, 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 aufgekomen sind, wieder in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) fliessen müssen. Dort werden nämlich ab dem Jahr 2016 dringend finanzielle Mittel benötigt, wie dies der erläuternde Bericht (S. 46 f) ja selber eindrücklich und ausführlich darlegt. Um die Finanzierung des 4-Meter-Korridor-Baus dennoch sicherzustellen, schlagen wir vor, ab dem Jahr 2018 nicht nur ein Mehrwertsteuerpromille – wie dies die ständerätliche Verkehrskommission derzeit beantragt –, sondern gleich deren zwei oder – falls nötig – sogar mehr bis Ende 2030 befristet dem BIF zukommen zu lassen.

Dies rechtfertigt sich insofern, als so alle Konsumentinnen und Konsumenten einen wesentlichen Beitrag an die Errichtung der neuen Schieneninfrastrukturen und insbesondere des 4-Meter-Korridors leisten. 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 aufgrund der prekären Situation, in der sich die SFSV mittelfristig befinden wird, grundsätzlich zurück. Sollte diese Rückfallebene wider unser Erwarten am Ende dennoch als Finanzierungslösung gewählt werden, schlagen wir auch für die Variante „Rückfallebene“ – wie hiervor bereits ausgeführt – die befristete Verwendung von mehr als nur einem Mehrwertsteuerpromille zugunsten des BIF vor.

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**

Nicht ganz. 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 oder die Mehrwertsteuer, 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 also überhaupt keine Rede sein!

Irritiert hat uns 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. Gemäss Art. 86 der Bundesverfassung (BV) müssen die Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen, der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe sowie das Total des Mineralölsteuerzuschlags für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden verwendet werden. Aufgrund dieser irritierenden Aussage sehen wir uns in unserem Ansinnen gestärkt, dass es so rasch als möglich die Errichtung eines Strasseninfrastrukturfonds braucht, um die Finanzierung des Schweizer Strassennetzes sicher und dauerhaft gewährleisten zu können.

Laut erläuterndem Bericht (S. 49) beträgt das Investitionsvolumen des FinöV-Fonds umgerechnet auf den Preisstand des Jahrs 1995 gegen 34,1 Milliarden Franken. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Betrag inklusive Mehrwertsteuer, Teuerung und Zinsen versteht. Wir wären dankbar, wenn unsere Annahme in der Botschaft betreffend den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse entweder bestätigt oder berichtigt würde.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Wernli'.

Urs Wernli
Zentralpräsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Portmann'.

Katrin Portmann
Mitglied der Geschäftsleitung