

Bundesamt für Verkehr  
 Abteilung Finanzierung  
 3003 Bern

Chiasso, 14.12.2012  
 Our Ref. TON

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüssen die Initiative des Bundesrats für die Einrichtung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse. Lange Zeit standen die Anforderungen des Güterverkehrs nicht im Vordergrund der Netzentwicklung. Mit der gegenwärtigen Vorlage wird dies nun für den Nord-Süd-Korridor nachgeholt.

Eine marktgerechte Infrastruktur kann einen Quantensprung für die Verkehrsverlagerung bewirken. Unsere Stellungnahme fassen wir im Folgenden zusammen.

### 1. Vier-Meter-Korridor – notwendige Vervollständigung der NEAT

Ohne die Anpassung der Zulaufstrecken zu den Basistunneln Gotthard und Ceneri hätten die Investitionen in die NEAT nur einen eingeschränkten Nutzen, da das Marktsegment der modernen, hochvolumigen Sattelaufleger vom Schienengüterverkehr ausgeschlossen blieben. Der Ausbau auf das 4-Meter-Profil ist eine unverzichtbare Vervollständigung der NEAT. Aus diesem Grund halten wir eine Finanzierung über den FinöV-Fonds für sachgerecht.

### 2. Interoperabilität auf internationalem Güterverkehrskorridor



	Heute			Morgen / Ziel
	Länge [m]	Last [t]	Profil	Länge Last Profil [m] [t]
NL + B + D	700	2000 1 Lok	P400	750 / 2000 / P400
CH	750	1600 3 Lok	P384	
I	550-570	1500 1 Lok	P380 P390	

Die Schweiz ist das Herzstück des internationalen Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua. Die NEAT kann zur Verkehrsverlagerung beitragen, wenn auch die Schweiz die internationalen Parameter für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr umsetzt. Dazu gehört neben der Zuglänge von 750 Metern auch das Lichtraumprofil von 4 Metern, wie es das europäische Übereinkommen AGTC bereits seit den neunziger Jahren vorgibt. Auch die Interoperabilitätsrichtlinien aus der Bahnreform 2, welche nun im Eisenbahngesetz rezipiert werden, bezwecken einen durchgehenden europäischen Zugverkehr in Hinblick auf die baulichen Eigenschaften der Strecken. Mit dem Ausbau des Lichtraumprofils auf der Gotthard-Achse

werden bestehende Lücken im Korridor gestopft und ein wettbewerbsfähiges Angebot auf der Nord-Süd-Achse ermöglicht.

### 3. Vier-Meter-Profil hat konkrete Verlagerungswirkung

Unsere Markterfahrung der letzten Jahre zeigt, dass Neuverkehre im Kombinierten Verkehr praktisch nur noch auf Strecken mit 4-Meter-Profil gewonnen werden können. Dazu gehören die Lötschbergstrecke, die jedoch nur noch über geringe Restkapazitäten verfügt, und der Brennerkorridor. Auf beiden Achsen konnte der unbegleitete Kombinierte Verkehr in den vergangenen Jahren massiv gesteigert werden, während das Volumen auf der Gotthardachse stagnierte. Ein Angebot für 4-Meter-Transporte via Gotthard wird nach unserer Einschätzung auf lebhaftes Interesse seitens der Transportwirtschaft stossen und – sofern die erforderliche Planungssicherheit gegeben ist – massive Investitionen in den Kombinierten Verkehr von Sattelauflegern mit 4 Metern Eckhöhe auslösen.

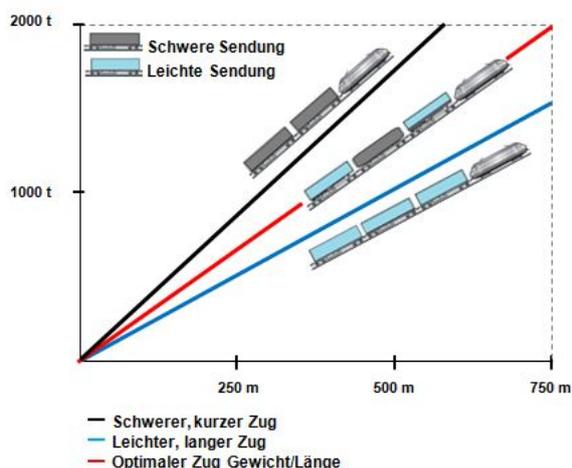
### 4. Chiasso-Linie ist wichtiger, Luino-Linie ist dringender

Die Frage der Südanlüsse ist zentral für den Erfolg der Verkehrsverlagerung. Die Linie Chiasso-Seregno-Milano weist ein grosses Potenzial für die Zukunft auf und muss entsprechend ausgebaut werden. Im Raum Mailand bestehen gegenwärtig verschiedene Kapazitätsengpässe, die erst mit der Fertigstellung der östlichen Umfahungsstrecke Seregno-Bergamo vollständig behoben sein werden. Die Einspurstrecke Bellinzona-Luino-Gallarate-Novara dagegen bewältigt heute 75% des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs via Gotthard und bedient die bestehenden Terminals westlich von Mailand. Der angestrebte Verlagerungseffekt lässt sich kurzfristig über die Luino-Linie und langfristig über die Chiasso-Linie erzielen; erforderlich ist daher der Ausbau beider Strecken.

### 5. Leistungsfähiger Korridor – zentraler Schalthebel für den Abbau der Subventionen

Der 4-Meter-Korridor erschliesst nicht nur weitere Marktsegmente, sondern er trägt auch zur Erhöhung der Produktivität und folglich zur Eigenwirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs bei. Das Zusammenspiel einer korridorweiten Anhebung der Zugslängen auf 750 Meter UND der Erhöhung des Profils auf P400 ist der zentrale Schalthebel für den angestrebten Abbau der Subventionen für den Kombinierten Verkehr.

#### Zugparameter optimal ausnutzen – mit gemischten Zügen



Zur Erläuterung: Der Kombinierte Verkehr fährt am wirtschaftlichsten, wenn auf langen, schweren Zügen möglichst viele Ladeeinheiten transportiert werden können. Dabei müssen die begrenzenden Faktoren Zuglänge (750 Meter) und Zuggewicht (2000 Tonnen) möglichst vollständig ausgeschöpft werden. Ideal ist ein Mix aus schweren Einheiten (z.B. Tankcontainern) und leichten, voluminösen Sendungen, die überwiegend in Sattelauflegern mit 4-Meter-Profil befördert werden. Wenn künftig unter Nutzung der maximalen Ladekapazität auf jedem Zug 20-30% mehr Payload als heute transportiert werden können, erzielt der Kombinierte Verkehr eine markante Steigerung der Produktivität und ist in der Lage, den Abbau der Betriebsbeiträge zu kompensieren.

**Fazit:** Investitionen in einen leistungsfähigen Güterverkehrskorridor machen sich schnell bezahlt. Sie ermöglichen den Abbau der Betriebsbeiträge (ca. 150 Mio. jährlich). Doch die Rechnung geht nur auf, wenn sowohl die Chiasso- als auch die Luino-Linie mit dem 4-Meter-Profil ausgerüstet wird. Die Parameter für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr – 750 Meter Zuglänge, 2000 Tonnen Zuggewicht mit einer Lok, Profil P400 – sind korridorweit für alle Schweizer Transitachsen, namentlich Chiasso, Luino und Lötschberg/Simplon, anzustreben.

## FRAGENKATALOG

*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. Die Verfügbarkeit von Trassen für den Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern ist heute die wichtigste Voraussetzung für die weitere Verlagerung des Schwerverkehrs. Ergänzend ist auf die Notwendigkeit einer harmonisierten, interoperablen Netzentwicklung im Korridor Rotterdam-Genua hinzuweisen. Während im Norden das Vier-Meter-Profil bereits Standard ist und die konkurrierenden transalpinen Leitungswege via Lötschberg und Brenner entsprechend umgerüstet sind, hinkt die Gotthardachse derzeit hinter den Marktanforderungen her.

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

Ja. Dabei ist anzumerken, dass ein guter Teil der Kosten anteilig dem Personenverkehr und dem normalen Unterhalt anzurechnen ist. Eine Profilerhöhung ist auch für den geplanten Einsatz von Doppelstockzügen erforderlich. Der grösste Kostenblock von rund 300 Mio. entfällt auf die ohnehin erforderlich Sanierung des Bözbergtunnels. Desweiteren sollten die Mehrkosten für den hohen, vom Personenverkehr getriebenen Ausbaustandard nicht dem Güterverkehr angelastet werden, welcher durch die geringere Geschwindigkeit mit einfacheren und kostengünstigeren Infrastrukturen auskommen würde.

Die Terminalfrage ist zentral für die Verkehrsverlagerung, insbesondere im Süden der Alpen. Im Mai 2012 hat Hupac gemeinsam mit FS Logistica und Cemat ein Memorandum of Understanding für die Errichtung neuer Umschlagsanlagen in Milano Smistamento, Piacenza und Brescia unterzeichnet. Die Projekte schreiten planmässig voran. Die als Rückfalllösung in Aussicht gestellte Einrichtung von Terminals im Tessin ist nicht marktgerecht (grosse Entfernung von den Zielmärkten; Zollproblematik; strassenseitige Kapazitätsengpässe) und sollte vermieden werden.

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

Ja. Die Verhandlungen mit Italien sind über viele Jahre nur sehr schleppend verlaufen. Wenn die Schweiz zeitgerecht Resultate für die Verkehrsverlagerung erzielen will, ist es sinnvoll, Italien eine finanzielle Hilfestellung zu gewähren. Jedes Jahr, das für einen leistungsfähigen Güterverkehrskorridor gewonnen wird, spart Subventionen in Millionenhöhe.

Wir empfehlen, die Zusammenarbeit mit Italien auf allen Ebenen zu intensivieren, um eine pünktliche Realisierung der Infrastrukturen im Sinne einer grenzüberschreitenden, kooperativen Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs sicherzustellen.

*4. Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?*

Ja, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- > Die Südanlüsse ab Luino und Chiasso werden zeit- und bedarfsgerecht ausgebaut.
- > Die in Aussicht gestellten Trassen sind langfristig gesichert.
- > Der Bau der Terminals Milano Smistamento, Piacenza und Brescia, welcher im Memorandum of Understanding zwischen RFI, Cemat und Hupac vereinbart wurde, ist abgeschlossen.

*5. Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt?*

Ja, der Einsatz von Spezial-Rollmaterial stellt keine Alternative für den Ausbau des Lichtraumprofils dar. Es handelt sich um Insellösungen, die mit dem europäischen Standardsystem des Kombinierten Verkehrs nicht kompatibel sind und folglich nur für Nischen geeignet sind. Der Einsatz als Zwischenlösung für einen Zeitraum von wenigen Jahren bis zur Fertigstellung des 4-Meter-Korridors ist unrealistisch, da Rollmaterial und Terminalanlagen eine wesentlich längere Abschreibdauer haben (> 20 Jahre). Angesichts der hohen Systemkosten, welche das alternative Rollmaterial aufweist (30-40% höher als das Standardsystem gemäss Studie UIRR/KombiConsult), erscheint ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nach Eröffnung des 4-Meter-Korridors fraglich. Desweiteren sind noch wichtige Fragen offen (z. B. internationale Zulassung der Wagen, Sicherheitsrisiko im Bahnbetrieb).

*6. Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?*

Der Transport von 4-Meter-Sattelaufhängern via Gotthard ist ein Markt, der noch entwickelt werden muss. Das Interesse und die Investitionsbereitschaft der Transportwirtschaft können gezielt erhöht werden durch:

- > verlässliche Rahmenbedingungen (Masse und Regelwerk Strasse/Schiene)
- > langfristig stabile Trassenpreise für den Güterverkehr
- > klare Kommunikation
- > europaweite Förderung der Interoperabilität von Sattelanhängern, beispielsweise durch die serienmässige Vor-Ausstattung von Sattelauflegern für eine spätere KV-Umrüstung oder durch fiskalische Begünstigung von kranbaren Sattelauflegern. Entsprechende Initiativen sind zu aktivieren bzw. zu unterstützen.

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

Ja, wir unterstützen die vorgeschlagene Finanzierungslösung. Der Vier-Meter-Korridor ist eine unverzichtbare Vervollständigung der NEAT und eine Anpassung an die Parameter der internationalen Frachtkorridore. Aus diesem Grund halten wir eine Finanzierung über den FinöV-Fond für sachgerecht.

*8. Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?*

Wir sehen die Notwendigkeit einer gesicherten Finanzierung für die zeitgerechte Umsetzung des 4-Meterkorridors via Luino bis 2016 und via Chiasso bis 2020.

*9. Sind Sie mit den beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?*

Ja.

10. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Die Vorfinanzierung und der Ausbau der Anschlusslinien in Italien hat Auswirkungen auf Behörden, Wirtschaft und Anwohner in Italien. Es sollte eine Begleit- und Kontrollfunktion durch schweizerische oder gemischte Organe sichergestellt werden.

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

12. Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?

Nein.

13. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für eine vertiefte Analyse gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Bernhard Kunz  
Direktor



Irmtraut Tonndorf  
Leiterin Kommunikation