

Bundesamt für Verkehr  
Herrn Direktor  
Dr. Max Friedli  
3003 Bern

Bern, 11. Juni 2007

## **Vernehmlassung zur Gesamtschau FinöV Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. April 2007 haben Sie die Vernehmlassung zur Gesamtschau FinöV eröffnet und uns eingeladen, die Vorlage des Bundesrates aus unserer Sicht zu kommentieren. Wir danken Ihnen dafür bestens und nutzen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne. Unsere Bemerkungen, die wir nach Ihrem Fragenkatalog gegliedert haben, beschränken sich auf einige grundsätzliche Punkte.

### **1 Allgemeines**

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bekennt sich selbstverständlich nach wie vor zum Verlagerungsauftrag, wie er vom Stimmvolk beschlossen und in Artikel 84 Artikel 2 der Bundesverfassung (Alpenschutzartikel) festgeschrieben ist. Demnach hat der alpenquerende Gütertransitverkehr **von Grenze zu Grenze** auf der Schiene zu erfolgen. Auch aus ökologischer, logistischer sowie ökonomischer Sicht macht es durchaus Sinn, Massengüter über längere Distanzen und vor allem zwischen internationalen Wirtschaftszentren mit der Eisenbahn zu befördern. Das Nutzfahrzeug auf der Strasse eignet sich umgekehrt besser für den Import, Export

und für den Binnenverkehr, d.h. für die Versorgung und Entsorgung in der Fläche und in den Randregionen der Schweiz.

Zu einer Verlagerungspolitik, die ihren Namen auch verdient, gehört nach Meinung der ASTAG jedoch nicht nur eine einseitige Belastung des Strassengüterverkehrs mittels Zwangsmassnahmen (Dosiersystem, LSVA, rigorose Polizeikontrollen), wie sie heute praktiziert wird. Die vom Bundesamt für Statistik (BfS) publizierten Zahlen zum Modal Split zeigen eindeutig auf, dass Erfolge damit weitgehend ausgeblieben sind. Selbst das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat in einer neuen Studie inzwischen festgehalten, dass die bisherige Strategie gescheitert ist und es andere Vorgehensweisen braucht. Für die ASTAG müssen dazu primär die Liberalisierung der Bahnen sowie eine Infrastrukturpolitik umgesetzt werden, die auch der Strasse zugute kommt und bei der Schiene nicht nur den Personen-, sondern ebenfalls den Güterverkehr fördert.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für den vorliegenden Entwurf zur Gesamtschau FinöV, dass der Maximalkredit von 30,5 Mia. Franken, den der Bundesrat während der Abstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) von 1998 immer genannt hat, zwingend eingehalten wird. Es geht nicht an, dass für Projekte der Bahnen nochmals zusätzliche Gelder verwendet werden, die aus Abgaben aus dem Nutzfahrzeugverkehr stammen. Statt dessen sind neue Finanzmittel endlich in die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Strassenverkehr zu investieren. Zwar soll das Kostendach von 30,5 Mia. Franken gemäss der Vorlage weiter eingehalten werden. Im NEAT-Szenario A jedoch, das für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) nur rund 4,5 Mia. Franken (Preisstand 2005) reserviert, könnten die Kosten des vorgesehenen ZEB-Angebots von etwa 5 Mia. Franken (Preisstand 2005) bereits nicht mehr vollständig innerhalb des FinöV-Investitionsvolumens von 30,5 Mia. Franken gedeckt werden. Bloss bei Anwendung des NEAT-Szenarios B, das 5,3 Mia. Franken (Preisbasis 2005) für ZEB zur Verfügung stellt, ist es möglich, das Kostendach nicht zu überschreiten. Für die ASTAG ist daher klar, dass nur die zweite Variante in Frage kommt. Für eine Finanzierung, die über den Gesamtkredit von FinöV hinausgeht, wäre hingegen eine neue Verfassungsgrundlage und damit eine obligatorische Volksabstimmung nötig.

Zweitens darf nicht vergessen gehen, dass die Bereitstellung der Infrastruktur nicht genügt, um die Verlagerungspolitik erfolgreich umzusetzen. Vielmehr ist eben auch die Liberalisierung im Bahnbetrieb voranzutreiben (Stichwort Bahnreform 2). Vorab die Trassenpreise bedürfen hier dringend einer Flexibilisierung und Anpassung, die sich nach den Bedürfnissen des Marktes bzw. der Benutzer richtet. Nur so kann es gelingen, die knappen Kapazitäten optimal zu nutzen und die neuen NEAT-Achsen zum Grundpfeiler der Verlagerungspolitik zu machen.

## 2 Fragenkatalog

### 2.1 Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die ASTAG ist mit den generellen Zielsetzungen nicht einverstanden. Zwar hält die Vorlage explizit fest, dass das Angebotskonzept von Personen- und Güterverkehr integriert geplant werden muss (S. 35). Mit dem Ausbau des Knotensystems zwecks besseren Anschlüssen, der Verkürzung der Reisezeiten, dem Kauf von Neigezügen, der Verdichtung des Zugsangebots und der Systematisierung des Fernverkehrs liegt der Schwerpunkt von ZEB aber beinahe ausschliesslich auf dem Personenverkehr. In Anbetracht der Tatsache, dass die meisten Investitionen bisher in die NEAT-Tunnels bzw. auf der Gotthard-Hauptachse getätigt wurden und die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene letztlich das Hauptziel bilden sollte, verlangt die ASTAG deshalb,

- dass ZEB besser mit der gesamten Schweizer Verkehrspolitik koordiniert wird und primär auf die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze abzielt. Nachdem Bahn 2000 bis anhin fast ausschliesslich dem Personenverkehr zugute gekommen ist, muss die Priorität fortan auf dem Güterverkehr liegen. Denn nur mit einseitigen Zwangmassnahmen auf Kosten des Strassentransportgewerbes (Dosiersystem am Gotthard, LSV, rigoroses Bussenregime) lassen sich die Verlagerungsziele der Schweiz – wie hoch sie auch immer gesteckt sind – auf gar keinen Fall erreichen; es braucht dazu die Liberalisierung des Schienenverkehrs sowie gezielte Infrastrukturinvestitionen.
- dass die noch verfügbaren Finanzmittel bzw. die für ZEB eingeplanten 5,2 Mia. Franken deshalb in erster Linie für den Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken zum Lötschberg und zum Gotthard verwendet werden. Anstelle regionalpolitischer Partikularinteressen, die zu einer Zersplitterung der Gelder auf mehrere kleine, damit aber nutzlose Projekte führen, muss das Bestreben vorherrschen, zuerst die Kapazitätsengpässe auf den beiden Haupttransversalen zu beseitigen. Nur so kann es eventuell gelingen, die Bahnen im alpenquerenden Gütertransport von Grenze zu Grenze gegenüber der Strasse zu stärken. Die termingerechte Realisierung der Infrastruktur, um das Verlagerungsziel zu erreichen, sollte so gesehen oberste Priorität haben. Der Ausbau des Knotensystems hingegen ist zurückzustellen und nicht im Rahmen von ZEB vorzunehmen.
- dass das Projekt «Porta Alpina» – als Musterbeispiel eines regionalpolitischen Sonderwunsches – von vornherein ausdrücklich aus ZEB ausgeklammert wird. Ein Liftbahnhof im Gotthardbasistunnel nämlich würde die dringend benötigten Kapazitäten für den Gütertransitverkehr drastisch einschränken und damit die hohen Investitionen zunichte machen.

## **2.2 Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über ZEB und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?**

Das neue Bundesgesetz betreffend die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur orientiert sich leider – wie unter 2.1 bereits vermerkt – zu stark an regionalpolitischen Sonderwünschen, anstatt sich auf die verkehrspolitisch zentralen NEAT-Achsen zu beschränken. Die ASTAG ist daher mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht einverstanden und fordert eine Konzentration der Massnahmen bzw. der finanziellen Mittel auf die NEAT-Strecken, insbesondere auf die Gotthard-Achse.

Dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit von total ca. 5'200 Mio. Franken kann die ASTAG nur unter der Bedingung zustimmen, dass der allergrösste Teil der Mittel für die Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf den NEAT-Strecken zur Verfügung gestellt wird. Im Minimum ist das Verhältnis von 810 Mio. Franken für Zulaufstrecken und 4'310 Mio. Franken für andere Vorhaben, wie es der Bundesbeschluss vorsieht, gerade umzukehren.

## **2.3 Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000 (Streichung der Strecke Siviriez–Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten–Liestal [Wisenbergertunnel] und der Strecke Zürich-Flughafen–Winterthur [Brüttenertunnel])?**

Aus Sicht der ASTAG geht es nicht an, die Strecke Olten–Liestal (Wisenbergertunnel) aus ZEB auszuklammern. Der Grund dafür liegt in den Kapazitätsengpässen, die auf der bestehenden Stammlinie zwischen Olten und Basel und auf der Bözbergroute im Fricktal schon heute regelmässig auftreten. So wird selbst im Bericht des Bundesrats zu Recht festgestellt, dass «die heute doppelspurige Juraquerung (Liestal–Olten) mit ca. 500 Zügen/Tag an die Kapazitätsgrenze stossen» (S. 74) würde.

Sollte heute auch nur der leiseste Verdacht bestehen, dass der mit teurem Strassen-geld gebaute Gotthardbasistunnel nach seiner Inbetriebnahme ab etwa 2017 infolge von Kapazitätsengpässen zwischen Olten und Liestal nicht ausgelastet werden kann, ist der neue Juradurchstich (Wisenbergertunnel) auf jeden Fall im Rahmen von ZEB zu verwirklichen.

Mit der Streichung des Zimmerberg-Basistunnels (ZBT II) und des Hirzeltunnels kann sich die ASTAG hingegen einverstanden erklären, zumal der Vernehmlassungsbericht zum Schluss gelangt, dass beide Bauwerke für den Güterverkehr nicht mehr zwingend nötig sind. Auch dem Verzicht auf die Strecken Siviriez–Villars-sur-Glâne bzw. Zürich-Flughafen–Winterthur (Brüttenertunnel) können wir zustimmen.

#### **2.4 Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrats bis spätestens 2016 eine Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?**

Gemäss Vernehmlassungsbericht (S. 55) ist es vorgesehen, dem Parlament im Jahr 2015 nochmals eine Vorlage zu unterbreiten, die Angaben darüber macht, wie viele Gelder für das Abdecken von Risiken zurückgestellt bleiben müssen und welche für weitere Investitionen verfügbar werden. Erst dann könne geprüft werden, ob und mit welchen Erweiterungsoptionen das Angebot ZEB gezielt zu ergänzen ist.

Zudem hält der Vernehmlassungsbericht (S. 33/34) auch fest: «Für die Realisierung der zusammen mit den Kantonen ausgearbeiteten Optionen, die zusätzlich zum Angebot ZEB weitere Verkehrsangebote ermöglichen (Erweiterungsoptionen), wird der Bundesversammlung zu einem späteren Zeitpunkt (ca. 2015) ein Bericht über die Finanzierbarkeit vorgelegt. Dieser zeigt, inwieweit diese Erweiterungsoptionen aus den Rückstellungen für die NEAT-Unsicherheiten finanziert werden können und wird gegebenenfalls in eine Vorlage zur Umsetzung münden.»

Damit ist für die ASTAG jedoch nicht klar, ob sich diese neue Vorlage noch immer im Rahmen des Gesamtkredits von 30,5 Mia. Franken bewegen und auf Artikel 196 der Bundesverfassung abstützen wird. Hier besteht also noch Klärungsbedarf, bevor Frage 4 abschliessend beantwortet werden kann.

#### **2.5 Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits?**

Aus grundsätzlichen Erwägungen kommt für die ASTAG – wie unter Punkt 1 bereits ausgeführt – nur das NEAT-Szenario B in Frage, das laut Vernehmlassungsbericht (S. 69) die Umsetzung von ZEB innerhalb des FinöV-Gesamtkredits (ohne exogene Faktoren) ermöglicht. Abgesehen davon kann der Anpassung des NEAT-Kredits an die gestiegenen Kosten zugestimmt werden.

#### **2.6 Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?**

Die ASTAG ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

**2.7 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine weiteren Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



Carlo Schmid-Sutter  
Zentralpräsident

Dr. Michael Gehrken  
Direktor