



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei
Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 85 62
Telefax +41 (0)61 267 85 72
E-Mail staatskanzlei@bs.ch
Internet www.bs.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Basel, 12. Dezember 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 11. Dezember 2012

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2012 hat Bundesrätin Leuthard die oben genannte Vorlage in die Vernehmlassung gegeben. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens und äussern uns zur Vorlage gerne wie folgt:

1. Allgemeine Bemerkungen

Grundsätzlich schliessen wir uns der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. November 2012 an. Ergänzend möchten wir uns aus Sicht des Kantons Basel-Stadt noch zu denjenigen Punkten äussern, die uns zentral zu sein scheinen. Als Mitglied des Gotthard- und Lötschberg-Komitees unterstützt der Kanton Basel-Stadt auch deren Haltungen.

1.1 Bedeutung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt steht voll hinter der Verlagerungspolitik des Bundes. Wie der Bund ist auch er der Auffassung, dass im alpenquerenden Güterverkehr die Zukunft beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) liegt. Unter diesem Aspekt erscheint ein durchgehender 4-Meter-Korridor für Sattelaufleger und hochprofilige Container absolut notwendig zu sein. Nur so kann die gesamte Gotthard-Achse im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Basistunnel am Gotthard (2016) und Ceneri (voraussichtlich Ende 2019) voll leistungsfähig sein und ihre erhoffte Wirkung zeigen.

Die Gotthard-Achse hat eine besondere Bedeutung für die Schweiz. Im transeuropäischen Güterverkehr ist sie Bestandteil des Korridors Rotterdam – Genua (CODE24). Basel spielt dabei als Verkehrsdrehscheibe eine sehr wichtige Rolle. Zu diesem Zweck ist im Norden unseres Kantons ein trimodales Containerterminal Wasser/Schiene/Strasse zusammen mit einem Ausbau der Schweizerischen Rheinhäfen geplant.

1.2 Miteinbezug der Lötschberg-Simplon-Achse notwendig

Von Basel aus nimmt der europäische Transitgüterverkehr auf der Schiene entweder die Route via Gotthard oder diejenige via Lötschberg-Simplon. Beide Achsen sind für uns von Bedeutung und sollten dementsprechend gleich behandelt werden. Deshalb muss unserer Ansicht nach nicht nur die Gotthard-, sondern auch die Lötschberg-Simplon-Achse für einen durchgehenden 4-Meter-Korridor ertüchtigt werden. Zwar besteht bereits heute ein solcher am Lötschberg sowohl im Basistunnel als auch auf der Bergrampe, aber meist nur eingleisig. Dies gilt auch für die Simplon-Südrampe und südlich von Domodossola. Zudem benutzt die Rollende Landstrasse diesen 4-Meter-Korridor («Huckepack-Korridor»), so dass die Verfügbarkeit an Trassen für den UKV auf der gesamten Achse weiterhin stark eingeschränkt bleibt.

Ein Vollausbau der Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse (inkl. deren nördliche und südliche Zufahrtsstrecken) auf das Lichtraumprofil EBV3 ermöglicht ein redundantes System im alpenquerenden Güterverkehr. Dadurch kann künftig bei unvorgesehenen Ereignissen der Güterverkehr ohne Einschränkungen auf die eine oder andere Achse umgeleitet werden. Wie wichtig dies ist, haben in diesem Jahr die mehrtägigen Streckenunterbrüche am Gotthard nach den beiden Felsstürzen bei Gurtnellen deutlich vor Augen geführt.

Gegebenfalls liesse sich der durchgehende 4-Meter-Korridor am Lötschberg-Simplon etappenweise realisieren, falls die verfügbaren finanziellen Mittel dies erfordern würden.

1.3 Künftige Entwicklung im alpenquerenden Güterverkehr

Im erläuternden Bericht wird die künftige Entwicklung im alpenquerenden Güterverkehr dank dem 4-Meter-Korridor optimistischer dargestellt, als dies in der Botschaft zu FABI-STEP der Fall gewesen ist. Dies erachten wir als sehr erfreulich. Allerdings bedauern wir, dass der Bund die Dringlichkeit eines 4-Meter-Korridors lange Zeit unterschätzt und erst in den letzten Jahren im Zusammenhang mit Bahn 2030 und auf Druck des Parlaments (durch die beiden gleichlautenden Motionen Hochreutener und Büttiker) darauf reagiert hat.

Allgemein ist der Regierungsrat der Auffassung, dass der 4-Meter-Korridor zwar eine notwendige Massnahme ist, um das Verlagerungsziel erreichen zu können. Jedoch vermisst er nach wie vor ein Gesamtkonzept zum alpenquerenden Güterverkehr und vor allem auch zu den Terminals. Dass dies nicht ohne Zusammenarbeit mit dem Ausland erfolgen kann, dessen ist sich der Regierungsrat bewusst. Gerade deshalb regt er an, dass der Bund im Hin-

blick auf die künftig zu erwartende Entwicklung in der Schweiz wie in Europa und über diese Vorlage hinaus gehend ein Gesamtgüterverkehrskonzept erstellt.

1.4 Verschärfte Kapazitätsproblematik auf den juraquerenden Zufahrtsstrecken

Im Kap. 1.1.4.3 des erläuternden Berichts wird der künftige Bedarf an 4-Meter-Trassen auf der Lötschberg-Simplon-Achse und auf der NEAT am Gotthard aufgezeigt. Auf beiden Achsen soll angeblich der Bedarf von vier bis fünf stündlichen Trassenpaaren im Profil EBV3 mit den dannzumal verfügbaren Trassen gedeckt sein. Nicht erwähnt wird, welche Auswirkungen dies auch auf die Leistungsfähigkeit der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken haben wird. Vor allem fehlt der Nachweis, dass mit dem dannzumal realisierten 4-Meter-Korridor kein Mehrbedarf an Güterverkehrstrassen resultiert und es somit auch nicht zu Interessenkonflikten mit dem Personenverkehr, speziell mit dem Regionalen Personenverkehr (RPV) kommen wird. Wir befürchten, dass sich die Kapazitätsengpässe besonders auf den juraquerenden Strecken zwischen Pratteln und Brugg (Bözberg) sowie zwischen Pratteln und Olten (Hauenstein) akzentuieren werden. Auf beiden Strecken soll dereinst neben dem alpenquerenden auch der Güterverkehr aus dem Raum Basel ins Mittelland (Gateway Limmattal, Jurafuss etc.) abgewickelt werden. Anhand der uns bekannten Angaben von SBB Infrastruktur zum künftigen Trassenbedarf für den Güterverkehr können wir eine zunehmende Verdrängung des RPV bzw. der Regio-S-Bahn Basel leider nicht ausschliessen. Der im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor geplante neue Bözbergtunnel wird wegen seiner relativ geringen Länge von 2,5 Kilometern und des dort fehlenden RPV kaum dazu beitragen, die Situation zu entschärfen, selbst wenn der heutige Tunnel für den Schienenverkehr beibehalten würde, und somit ein viergleisiger Abschnitt zur Verfügung stünde¹.

In Kap. 1.2.1.3 des erläuternden Berichts wird eine alternative Führung der hochprofiligen Güterzüge via Hauenstein – Aarau – Lenzburg – Freiamt in Richtung Gotthard verneint, so dass nur am Bözberg entsprechende Trassen zur Verfügung stehen werden. Dies scheint plausibel zu sein und wird auch von externen Fachpersonen gestützt. Aufgrund des von SBB Infrastruktur zu Grunde gelegten künftigen Trassenbedarfs stellt sich aber die Frage, ob es künftig noch verstärkt zu einer Verkehrsteilung zwischen Bözberg und Hauenstein kommen wird: mehr Güterzüge in Richtung Gotthard und Gateway Limmattal via Bözberg, dafür mehr Fernzüge Basel – Zürich (neben den Fernzügen Basel – Bern/Luzern, der S-Bahn Basel – Olten sowie den Güterzügen in Richtung Lötschberg und Mittelland/Jurasüdfuss) via Hauenstein.

Unter diesen Gesichtspunkten wird die Dringlichkeit eines neuen Juradurchstichs immer deutlicher. Der Regierungsrat ist daher nach wie vor der Meinung, dass die Planungen für dieses Grossvorhaben bereits im Ausbauschnitt 2025 von STEP vorangetrieben werden sollen (so wie er dies bereits in seiner Vernehmlassung vom 4. Juli 2011 zur Vorlage FABI vorgebracht hatte).

¹ Diese Variante ist in Kap. 1.2.1.1 nicht aufgeführt.

2. Beantwortung des Fragenkatalogs

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?*

Ja. Allerdings ist ausdrücklich festzuhalten, dass mit dem 4-Meter-Korridor keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden, sondern einzig der Transport von Sattelaufliegern (mit einer Eckhöhe von bis zu 4 Metern) überhaupt ermöglicht wird.

Massnahmen:

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

Grundsätzlich ja.

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

Ja. Es ist alles zu unternehmen, damit der 4-Meter-Korridor auch ab der Schweizer Grenze bis zu den bestehenden und geplanten Terminals in Oberitalien funktioniert und nicht vor der Grenze (z.B. in Chiasso oder Lugano-Vedeggio) endet. Dabei ist es wenig zweckmässig, wenn die Ceneri-Bergstrecke, die nicht für schwere Güterzüge geeignet ist, von diesen benützt werden muss, um den regionalen, aber nicht für den Transitverkehr bestimmten Terminal Lugano-Vedeggio anzufahren.

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

Nein. Auch auf der Lötschberg-Simplon-Achse und auf deren südliche Zufahrtsstrecken sind diverse Ausbaumassnahmen für einen durchgehenden 4-Meter-Korridor notwendig. Zwar besteht heute am Lötschberg und Simplon das Lichtraumprofil EBV3 sowohl im Basistunnel als auch auf den Bergrampen, ist jedoch weitestgehend nur eingleisig ausgerichtet und fehlt südlich Domodossola sogar teilweise. Dadurch bleibt die Leistungsfähigkeit dieser Achse stark eingeschränkt. Nur ein Ausbau beider Achsen schafft ein redundantes System im alpenquerenden Güterverkehr Nord-Süd, das besonders im Störfall wichtig ist.

Zudem ist auf der Zulaufstrecke zum Gotthardbasistunnel am Axen neben der geplanten Lichtraumprofilanpassung im Morschachertunnel der Bau eines neuen Axentunnels voranzutreiben.

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?*

Ja. Die Ergebnisse der vom Bundesamt für Verkehr getätigten Studie belegen dies. Insbesondere wären beim Einsatz von neuem Rollmaterial speziell für Sattelauflieger zusätzliche Terminals erforderlich (zudem mit grösserem Platzbedarf).

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

Im Moment nicht.

Finanzierung:

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

Wie die KöV sprechen wir uns primär für eine vollständige Finanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und als Alternative für die Mischfinanzierung SFSV/FinöV-Fonds (Rückfallebene) aus. Für die Variante SFSV spricht allein die Tatsache, dass es sich beim 4-Meter-Korridor um eine Massnahme zur Entlastung der Gotthard-Autobahn (im Sinne der Verlagerungspolitik) handelt und dass seinerzeit der «Huckepackkorridor» am Lötschberg und Simplon aus derselben Quelle finanziert worden ist. Aus demselben Grund müsste im Falle einer Mischfinanzierung gemäss Rückfallebene die Finanzierung zu zwei Dritteln über die SFSV und zu einem Drittel durch entsprechende Mittel aus ZEB erfolgen.

Eine Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) lehnen auch wir zum heutigen Zeitpunkt ab. Dieser ist noch nicht beschlossen, und die für den Ausbauschritt 2025 bereits vorgesehenen (und im Ständerat bereits beschlossenen) Massnahmen könnten kaum vollumfänglich realisiert werden, besonders wenn die heute für den 4-Meter-Korridor geschätzten Kosten von CHF 940 Mio. nach der Vorprojektierung höher ausfallen sollten. Auch dürfte der Personenfernverkehr in absehbarer Zeit kaum regelmässig Doppelstockzüge am Gotthard einsetzen, obwohl dies die Profilerweiterungen ermöglichen würden.

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

Ja. Siehe Beantwortung von Frage 7.

Weitere Fragen:

Auswirkungen:

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

Grundsätzlich ja.

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

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kap. 1.4 zu den Auswirkungen des 4-Meter-Korridors auf die Leistungsfähigkeit auf den nördlichen und südlichen NEAT-Zulaufstrecken. Speziell auf den juraquerenden Strecken am Bözberg und Hauenstein befürchten wir eine Trassenknappheit und somit eine Verdrängung des Regionalen Personenverkehrs (Regio-S-Bahn Basel). Die Planungen für einen neuen Juradurchstich bereits im Ausbauschritt 2025 von STEP erachten wir daher für unbedingt notwendig.

Rechtsanpassungen:

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Grundsätzlich ja. Jedoch sind die Mittel, die gemäss neuem Art. 4 Bst. a Ziffer 7 im ZEBG für Ausbaumassnahmen zum 4-Meter-Korridor vorgesehen sind, entsprechend im Verpflichtungskredit zu ZEB einzustellen, sofern die Finanzierung nicht über die SFSV abgewickelt werden soll (gemäss Rückfallebene). Des Weiteren hat die im neuen Art. 12a ZEBG allgemein gehaltene Bestimmung zur Vorfinanzierung auch für Massnahmen auf den südlichen Zulaufstrecken zum Lötschberg-Simplon zu gelten.

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

Nein, sofern die notwendigen Mittel fristgerecht zur Verfügung stehen werden.

Bemerkungen:

13. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Diesbezüglich verweisen wir auf Kap. 1.3 unserer Ausführungen, in dem wir vorschlagen, dass der Bund, über die Vorlage zum 4-Meter-Korridor hinausgehend, ein Güterverkehrskonzept für die gesamte Nord-Süd-Achse vorlegt.

Wir ersuchen Sie höflichst, unsere Anliegen gebührend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin