

## Stellungnahme zur Vernehmlassungsgrundlage für den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr

Verfasser: Arbeitsgruppe Ressort Güterverkehr &amp; Infrastruktur

Datum: 22. November 2012 / 3. Dezember 2012

Aspekt	Frage, teilweise gekürzt	Antwort
Grundsätzliche Zielsetzung	Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden?	Ja, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deckung der zusätzlichen Betriebskosten durch die Benutzer nach der Fertigstellung des 4-Meter-Korridors</li> <li>2. keine zusätzlichen Lärmimmission nach der Inbetriebnahme, unter Umständen während einer beschränkten Übergangsphase Erhebung von Zuschlägen für nicht lärmsanierte Lokomotiven und Fahrzeuge</li> <li>3. Vermeidung von Trassenkonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten Güterverkehr, Schnellzugsverkehr und Regionalverkehr, im Besonderen auf der Strecke zwischen Immensee und Erstfeld</li> <li>4. Baubeginn erst und nur dann, wenn der Ausbau der Luino-Linie gesichert ist</li> </ol>
Massnahmen	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden?	Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, da unseres Erachtens keine andere praktikable Lösung möglich ist. Die vorgeschlagenen Massnahmen hinterlassen der schweizerischen Verkehrspolitik jedoch kein gutes Zeugnis – wir vermissen insbesondere eine längerfristige und konzeptionell überzeugende Lösung.
	Vorfinanzierung der Massnahmen auf den Zulaufstrecken in Italien durch rückzahlbare Darlehen	Ja, sofern nicht zu umgehen und Garantien für die rechtzeitige Fertigstellung vorliegen
	Genügen die Massnahmen zur Deckung nach hochprofiligen Trassen?	In Anbetracht der Verlagerungsziele und der langfristigen Planung der EU reichen die Massnahmen höchstens auf kürzere Sicht. Wir erachten weitere Ausbauschritte, im Besonderen <ol style="list-style-type: none"> <li>1. den Ausbau des Lötschbergbasistunnels auf Doppelspur</li> <li>2. den Ausbau der Zulaufstrecken in Italien und Deutschland</li> </ol>

Aspekt	Frage, teilweise gekürzt	Antwort
		3. den Ausbau der Zulaufstecken zwischen Erstfeld und Basel und zwischen Bellinzona und Italien als unabdingbar.
	Einsatz neues Rollmaterial als Alternative	Wir sehen darin weder kurz- noch langfristig eine Alternative, denn 1. die Kapazitäten bleiben beschränkt 2. neben dem neuen Rollmaterial sind auch bauliche Massnahmen bei den Terminals erforderlich 3. die Reisegeschwindigkeit wird beschränkt 4. in Anbetracht der beschränkten finanziellen Mittel Verzögerungen beim Ausbau des Korridors zu befürchten
	Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Zielerreichung	siehe oben
Finanzierung	Vorgeschlagene Lösung oder Rückfallebene	Aus ordnungspolitischen Überlegungen befürworten wir die vorgeschlagene Finanzierungslösung
	Weitere Vor- und Nachteile der Finanzierungslösung	Die Schweiz finanziert einmal mehr mit viel Geld eine dem europäischen Schienengüterverkehr dienende Ausbaumassnahme. Wir erwarten, dass die EU die Betriebskosten durch kostendeckende Trassegebühren vollständig deckt.
Auswirkungen	Sind Sie mit den beschriebenen Auswirkungen einverstanden?	1. Die volkswirtschaftlichen Nutzen sind zu präzisieren 2. Es dürfen nach der Inbetriebnahme keine zusätzlichen Immissionen auftreten
	Weitere erwähnenswerte Auswirkungen?	1. Trassenkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten 2. Zunehmender Stromverbrauch bei steigender Verknappung
Rechtsanpassungen	Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?	keine Meinung
Erkenntnisstand	Änderung der Einschätzung bei Verzögerungen oder Mehrkosten	1. Eine pauschale Antwort ist nicht möglich. 2. Sollten die Verzögerungen erheblich sein, müsste eine dauerhaftere Lösung oder grundsätzliche Alternativen erarbeitet werden (z.B. Terminalstandorte im Tessin, etc.)
Bemerkungen	Weitere Bemerkungen	Es ist bedenklich, dass die Limiten auf den Zufahrtslinien so spät und erst aufgrund von Interventionen im Parlament die notwendige Aufmerksamkeit finden.