

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

BLS AG  
Vorsitzender  
der Geschäftsleitung

Genfergasse 11  
CH-3001 Bern  
www.bls.ch

Telefon +41 58 327 27 27  
Fax +41 58 327 29 10  
Mail [direktion@bls.ch](mailto:direktion@bls.ch)



Bern, 27. November 2012

## **Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4m-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthardachse: Vernehmlassung Stellungnahme der BLS**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.  
Gerne fassen wir nachstehend unsere drei diesbezüglichen Hauptpostulate zusammen:

### **1. Harmonisierter Ausbau beider Transitachsen (Gotthard/Lötschberg-Simplon) nötig**

Die Erfahrung der jüngsten Streckensperrungen an Gotthard und Simplon haben die Wichtigkeit einer redundanten Transitachse mit harmonisierten Profilen, Zugslängen und Streckenklassen durch die Schweizer Alpen eindrücklich aufgezeigt. Die BLS befürwortet deshalb den Ausbau der Gotthardachse für die rasch wachsenden Transporte von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von 4 Metern, die heute ausschliesslich über die Lötschberg-Simplonachse verkehren können. Gleichzeitig sind jedoch auch am Simplon entsprechende Massnahmen zur Kapazitätserhöhung für hochprofilige Züge zu treffen. Die vorgeschlagene Vorfinanzierung der NEAT-Zulaufstrecken in Italien muss deshalb neben den Anschlüssen über Chiasso und Luino auch die im Botschaftsentwurf an verschiedenen Stellen (S. 19, 34, 41) erwähnten Massnahmen südlich des Simplons einschliessen, die zum Teil über ein sehr gutes Aufwands-/ Ertragsprofil verfügen. Nur so kann die Stabilität des doppelachsigen Transitkorridors für Verkehr dieses Marktsegments langfristig garantiert werden.

### **2. Sicherstellung der Finanzierung - Keine „Kannibalisierung“ bzw. „Aufschnürung“ des ersten FABI-Ausbauschnittes**

Die Bahnen und die Politik (Stand KVF-S) haben sich in einem langen und aufwändigen Prozess auf einen ersten FABI-Ausbauschritt von 6.4 Mrd. CHF geeinigt, der regional ausgewogen ist und dem ein kohärentes Angebotskonzept zugrunde liegt. Da der nun vorgeschlagene 4m-Korridor (schwergewichtig oder ausschliesslich) über denselben, neuzuschaffenden

Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden soll, besteht zwischen den beiden Ausbauvorhaben eine grundsätzliche Mittelkonkurrenz. Nach Auffassung der BLS darf die Realisierung des 4m-Korridors indes auf keinen Fall zu einer Aufschünerung oder Verzögerung des ersten Ausbauschnittes STEP bis 2025 führen, sondern die Finanzierung ist ohne Kannibalisierung der nun vorgesehenen FABI-Projekte sicherzustellen.

### **3. Um die Kapazitäten des Transitkorridors auszuschöpfen, braucht es neben baulichen auch planerische und regulatorische Massnahmen**


Damit der Schienengüterverkehr die mit dieser Vorlage zu schaffenden zusätzlichen Transitzapazitäten im Sinne der Verlagerung auch wirklich nutzen kann, braucht er die entsprechenden Rahmenbedingungen. Hierbei ist auf zwei Ebenen anzusetzen:

- 1) Die in der NEAT-Konzepten vorgesehen Systemtrassen sind auf beiden Transitachsen Lötschberg und Gotthard durch ein geeignetes Planungsregime (Netznutzungspläne auf der Grundlage von Systemfahrplänen/Netzgraphiken, Prioritätenordnung bei der Trassenzuweisung) institutionell für den Güterverkehr zu reservieren. Dies gilt speziell für die Sicherung der bestehenden bzw. neu geschaffenen hochprofiligen Trassen.
- 2) Die geltenden Rahmenbedingungen für den Strassentransport (Nachtfahrverbot, Gewichtslimiten usw.) sind beizubehalten, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erhalten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Bemerkungen und deren Berücksichtigung bei der Finalisierung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Bernard Guillelmon  
CEO BLS AG



Dr. Dirk Stahl  
CEO BLS Cargo AG

Anhang:

- Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage

## Anhang: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage

### 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*

**Antwort:** Ja.

### Massnahmen

2. *Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden? siehe Kapitel 1.2.1.1*

**Antwort:** Ja.

3. *Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vor-zufinanzieren? siehe Kapitel 1.2.1.2*

**Antwort:** Ja. Dabei ist es unerlässlich – auch aufgrund der Vorfälle in diesem Jahr – auch auf der Lötschberg-Simplonachse Kapazitätsoptimierungen vorzunehmen. Entsprechende Massnahmen müssen von Italien verbindlich eingefordert und ebenfalls vorfinanziert werden, insbesondere

- Leistungssteigerungen in Iselle, Preglia und Domodossola (1+2)
- Doppelspur Domodossola 1 und 2, sowie Geschwindigkeitsanhebung
- Genügend Kreuzungsstellen zwischen Domodossola und Novarra mit 750m
- 4m auf Stresa-Arona-Oleggio für einen sinnvollen und nachhaltigen Circuit-Verkehr

Auf der Gotthardachse ist die strategische Fokussierung auf die Chiasso-Linie langfristig richtig, doch braucht es hier neben der Schieneninfrastruktur noch erhebliche Investitionen in Umschlaganlagen. Kurzfristig befürworten wir deshalb aufgrund der heute bereits bestehenden Terminalkapazitäten den Ausbau des Luino-Astes.

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*

**Antwort:** Nein. Siehe Frage 3.

### 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*

**Antwort:** Ja.

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

**Antwort:** Ja. Damit der Schienengüterverkehr die mit dieser Vorlage zu schaffenden zusätzlichen Transitkapazitäten im Sinne der Verlagerung auch wirklich nutzen kann, braucht er die entsprechenden Rahmenbedingungen. Hierbei ist auf zwei Ebenen anzusetzen:

1. Die in der NEAT-Konzepten vorgesehen Systemtrassen sind auf beiden Transitachsen Lötchberg und Gotthard durch ein geeignetes Planungsregime (Netznutzungspläne auf der Grundlage von Systemfahrplänen/Netzgraphiken, Prioritätenordnung bei der Trassenzuweisung) institutionell für den Güterverkehr zu reservieren. Dies gilt speziell für die Sicherung der bestehenden bzw. neu geschaffenen hochprofiligen Trassen.
2. Die geltenden Rahmenbedingungen für den Strassentransport (Nachtfahrverbot, Gewichtslimiten usw.) sind beizubehalten, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erhalten.

## Finanzierung

7. *Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene? siehe Kapitel 1.2.2*

**Antwort:** Wir befürworten jede Finanzierungslösung, welche die Mittelkonkurrenz zu STEP/FABI mildert.

8. *Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen? siehe Kapitel 1.2.2*

**Antwort:** Ein politischer „Grabenkrieg“ Strasse/Schiene ist im Hinblick auf die politische Debatte um FABI zu vermeiden.

## Weitere Fragen

### Auswirkungen

9. *Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden? siehe Kapitel 3*

**Antwort:** Ja.

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*

**Antwort:** Die Achsenredundanz (Umleitungsmöglichkeit von hochprofiligen Verkehren im Falle eines Unterbruchs am Lötchberg oder Brenner) kann als zusätzliches positives Element ergänzt werden.

### **Rechtsanpassungen**

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen? siehe Kapitel 2*

**Antwort:** Ja.

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

**Antwort:** Ja.

### **Bemerkungen**

13. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

**Antwort:** -