

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Aarau, 19. Dezember 2012

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2012 sind die Kantone eingeladen worden, zur genannten Vorlage Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat ist mit der Realisierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse im Grundsatz einverstanden. Langfristig ist aber auch die zweite Nord-Süd-Achse durch den Lötschberg entsprechend weiter auszubauen, und die Kapazitäten auf den nördlichen und südlichen Zufahrten zum Lötschberg sind auf die Anzahl Gütertrassen zu erhöhen, die dem Schweizer Volk in der Abstimmung zur NEAT-Netzlösung zugesichert wurden. Insbesondere sind die Probleme mit dem Wisenbergtunnel, dem Vollausbau des Lötschbergtunnels und den Südzufahrten zum Simplontunnel langfristig zu lösen.

Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass mit dem 4-Meter-Korridor die Anzahl der möglichen Gütertrassen auf der Gotthardachse nicht erhöht wird. Der Regierungsrat fordert vom Bund eine vertragliche Zusicherung für eine Begrenzung auf die der NEAT und dem Emissionsplan unterstellte Anzahl Gütertrassen.

Antrag:

Die Begrenzung der Gütertrassen durch den Bözbergtunnel wird dem Kanton Aargau vertraglich zugesichert.

Weiter erfüllt der 4-Meter-Korridor aus Sicht des Regierungsrats die Kriterien für die Sachplanrelevanz. Der Eintrag des 4-Meter-Korridors in den Sachplan ist nachzuholen.

Antrag:

Der 4-Meter-Korridor ist im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, aufzunehmen.

Der Kanton Aargau wird vom 4-Meter-Korridor und den baulichen Massnahmen am Bözberg betroffen. Es geht beim Bözberg nicht nur um den Tunnel selbst, sondern auch um die Ausgestaltung der Zonen im Bereich der Tunnelportale (Lärmschutz, Sichtschutz etc.). Da die Betroffenheit des Kantons Aargau gross ist, fordert der Regierungsrat, dass die zuständige Fachstelle Abteilung Verkehr in das Projekt und die Planung direkt einbezogen ist.

Antrag:

Der Kanton ist direkt in die Projektorganisation und die Planung einzubeziehen.

Aufgrund der vorgeschlagenen Finanzierung über den FinöV- beziehungsweise Bahninfrastrukturfonds darf keine Finanzierungslücke bei der Bahnfinanzierung entstehen. Eine weitere Verschiebung der dringlichen Bahnprojekte im Mittelland wie Chestenberg- und Honeretunnel wegen des zusätzlichen Mittelbedarfs für den 4-Meter-Korridor ist für den Regierungsrat des Kantons Aargau inakzeptabel.

Die Beantwortung des Fragenkatalogs entnehmen Sie bitte dem Anhang.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Susanne Hochuli

Dr. Peter Grünenfelder

Anhang:

- Antworten zum Fragenkatalog

Kopie an:

- finanzierung@bav.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Anhang

Antworten zum Fragenkatalog

Zur Frage 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 zusätzlichen Kapazitäten sind ein zentrales Element für das Gelingen der Verlagerungspolitik.

Zur Frage 2

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

Im Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse ist der Kanton Aargau im Grundsatz mit den Massnahmen einverstanden. Langfristig ist aber auch die zweite Nord-Süd-Achse durch den Lötschberg entsprechend weiter auszubauen, und die Kapazitäten auf den nördlichen und südlichen Zufahrten zum Lötschberg sind auf die Anzahl Gütertrassen zu erhöhen, die dem Schweizer Volk in der Abstimmung zur NEAT-Netzlösung zugesichert wurden. Insbesondere sind die Probleme mit dem Wisenbergtunnel, dem Vollausbau des Lötschbergtunnels und den Südzufahrten zum Simplontunnel langfristig zu lösen.

Zur Frage 3

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

Ja, unter der Bedingung, dass die Rückzahlung gesichert ist.

Zur Frage 4

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

Nein, siehe Antwort zur Frage 2.

Zur Frage 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?"

Die Prämisse "Technik vor Beton" ist aus Sicht des Kantons Aargaus in diesem Fall kein gangbarer Weg. Das spezielle Rollmaterial ist zurzeit nicht hinreichend erprobt und schränkt den freien Marktzugang zu stark ein. Die speziellen Anforderungen an die Verladeterminale stellen eine weitere Restriktion dar. Es ist daher fraglich, ob die Verlagerungsziele mit speziellem Rollmaterial erreicht werden können.

Zur Frage 6

"Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?"

Nein.

Zur Frage 7

"Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?"

Die Finanzierung des 4-Meter-Korridors darf zu keiner weiteren Verschiebung der dringlichen Bahnprojekte im Mittelland (Chestenberg und Honerettunnel) führen.

Zur Frage 8

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

Ja, siehe Antwort zur Frage 7.

Zur Frage 9

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

Der Kanton Aargau weist den längsten NEAT-Abschnitt der Gotthardachse auf. Mit dem neuen Bözbergtunnel wird auch das grösste Vorhaben für den 4-Meter-Korridor im Kanton Aargau realisiert. Insofern fehlen im erläuternden Bericht Aussagen zu den Auswirkungen der Bau- und Betriebsphase auf den Kanton Aargau. Bei der Weiterbearbeitung des Projekts

Bözbergtunnel erwartet der Kanton Aargau einen frühzeitigen Einbezug der zuständigen Stellen. Bezüglich der Betriebsphase ist darzulegen, wie sich der 4-Meter-Korridor auf die Lärm- und Erschütterungssituation auswirkt.

Zur Frage 10

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

Siehe Antwort zur Frage 9.

Zur Frage 11

"Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?"

Ja.

Zur Frage 12

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

Nein, sofern keine Finanzierungslücke beim Bahninfrastrukturfonds entsteht und die dringlichen Bahnprojekte termingerecht erstellt werden können.

Zur Frage 13

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

Aufgrund von Rückmeldungen der kantonalen Fachstellen haben wir folgende Hinweise für die Weiterbearbeitung der Projekte:

Bereich Lärm

Aus Sicht des Lärmschutzes begrüßen wir das Projekt, da damit die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, um den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Am 1. Mai 2012 führten Vertreter des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SBB eine Projektorientierung und ein Werkstattgespräch durch. Nach Aussagen der SBB sollen mit dem 4-Meter-Korridor keine neuen Kapazitäten geschaffen werden. Gegenüber der mit der NEAT prognostizierten Verkehrsentwicklung werden keine zusätzlichen Züge erwartet.

Wie vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) am Werkstattgespräch vorgeschlagen, soll im Umweltverträglichkeitsbericht die Mehrbeanspruchung durch den 4-Meter-Korridor aufgezeigt werden. Dabei sollen Zugfahrten im heutigen Zustand 2012, im Zustand 2025 ohne 4-Meter-Korridor und im Zustand 2025 mit 4-Meter-Korridor dargestellt werden. Zudem gilt es aufzuzeigen, dass die im Emissionsplan 2015 ausgewiesenen Emissionen, auf welche sich die Eisenbahnlärmsanierung abstützt, auch mit dem geplanten Projekt eingehalten werden können.

Der Bözberg- und der Villnacherntunnel sind aufgrund des räumlichen und funktionellen Zusammenhangs verfahrensmässig als eine Einheit zu betrachten. Bei der Realisierung der nötigen Massnahmen am Villnacherntunnel ist gleichzeitig die bestehende Lärmschutzwand in Villnachern bis zum Tunnelportal zu verlängern. Dadurch können Synergien genutzt, Kosten gespart und die Gemeinde vollständig vor Lärm geschützt werden. Die geplante Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen sieht die Schliessung von solchen Lücken explizit vor und hat dafür auch die nötigen Mittel vorgesehen.

Bereich Aushubentsorgung

Aufgrund der Länge der Tunnels und des Normalprofils ist davon auszugehen, dass beim Tunnelbau ca. 350'000 m³ Ausbruchmaterial anfallen.

Gestützt auf die Grundsätze zur Vermeidung und Entsorgung von Abfällen nach Art. 30 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 soll mit dem Umweltverträglichkeitsbericht ein Entsorgungs-/Verwertungskonzept für das anfallende Ausbruchmaterial eingereicht werden.

Aus Sicht des Kantons Aargau ist anzustreben, das Ausbruchmaterial für die Rekultivierung des Steinbruchs Oberegg in Auenstein/Veltheim zu verwenden. Beim Steinbruch Oberegg handelt es sich um einen bereits weitgehend abgebauten Teil der Abbaugebiete des Zementwerks in Wildegg. Die Verwendung des Ausbruchmaterials des Bözberg- und des Villnacher-Tunnels hätte folgende Vorteile:

- Der Steinbruch Oberegg bietet genügend Auffüllvolumen für den gesamten Ausbruch.
- Er liegt nahe am Südportal des Bözbergtunnels.
- Das Ausbruchmaterial dürfte sich teilweise auch als Rohmaterial für die Zementherstellung eignen.
- An der Rekultivierung des Steinbruchs Oberegg besteht ein öffentliches Interesse, sowohl aus Sicht des Kantons als auch der betroffenen Gemeinden.

Im Hinblick auf den Transport des Materials in den Steinbruch Oberegg wäre es sehr zu begrüßen, wenn der Vortrieb für den Tunnel von der südöstlichen Seite erfolgen würde. Schliesslich wird darauf hingewiesen, dass die SBB derzeit auch für die Entsorgung des Ausbruchmaterials des projektierten Eppenberg-Tunnels den Steinbruch Oberegg evaluieren.

Bereich Berg-/Thermalwasser

Im Bereich des Bözbergtunnels sind Vorkommen von Berg- und Thermalwasser bekannt. Die Thermalwasservorkommen werden in Schinznach-Bad genutzt. Beeinträchtigungen des Thermalwassers müssen vermieden werden. Weiter wird darauf hingewiesen, dass beim Bau des Bözberg-Autobahntunnels A3 Probleme mit vorgefundenem, stark mineralisierten und auf die Bausubstanz aggressiv wirkenden Bergwasser auftraten.