



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Herrn René Sutter

3003 Bern

Bern, 19. April 2013

Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nutzen diese gerne.

Keine teuren Löcher, sondern nachhaltige Lösungen

- Die SP steht hinter dem **Verlagerungsauftrag**, den die Bevölkerung der Politik erteilt hat und **lehnt den Bau einer zweiten Röhre beim Gotthardstrassentunnel dezidiert ab**. Sie wird den Bau falls nötig auch mit dem **Referendum** bekämpfen.
- **Die Mehrheit der Bevölkerung will keine teuren Löcher finanzieren, sondern eine nachhaltige und sichere Verkehrspolitik**. Am 8. Februar 2004 wurde der Gegenentwurf zu "Avanti" nicht zuletzt deshalb abgelehnt, weil darin die Forderung nach einer zweiten Röhre enthalten war. In einer kantonalen Abstimmung vom Mai 2011 in **Uri** haben 57% der Stimmenenden Nein gesagt. Auch die Mehrheit der **Tessiner Bevölkerung** hat sich in zwei Volksabstimmungen **gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels** ausgesprochen.
- Eine zweite Röhre ist somit nicht nur ökologisch und ökonomisch gesehen eine Fehlinvestition, sondern stellt vor allem auch die **Rentabilität der NEAT** in Frage.
- **Der Bundesrat pflegt den Tunnelblick nicht seit jeher. Als Antwort auf das Postulat 08.3560 hielt er noch fest:** „Der Bau einer zweiten Tunnelröhre und die Sanierung der bestehenden Röhre dürfen nicht miteinander vermischt werden, zumal ein Neubau nicht allein mit der Totalsanierung der ersten Röhre begründet werden kann.“

Achtung des Volkswillens in Frage gestellt

- Als demokratiepolitisch problematisch erachten wir, dass die vorgeschlagene Änderung der Gesetzesbestimmung bedeutet, dass die StimmbürgerInnen eine Einschränkung der Benutzung des Gotthardtunnels ablehnen müssen, wenn sie in einer Referendumsabstimmung gegen den Bau einer zweiten Röhre sind.

- **Diese Ausgangslage ist verwirrend und dürfte zur Folge haben, dass etliche StimmbürgerInnen anders stimmen werden, als es ihrer Absicht entspricht.**

Das in der Verfassung festgeschriebene Verbot der Kapazitätserweiterung wird löchrig

- Der Bundesrat will via Gesetz „garantieren“, dass das in der Verfassung verankerte Verbot der Kapazitätserweiterung für Transitstrassen im Alpengebiet respektiert wird. Nach der Sanierung soll zu keiner Zeit mehr als eine Fahrspur je Fahrtrichtung für den Verkehr geöffnet werden dürfen, auch dann nicht, wenn sich der Verkehr vor den Tunnelportalen staut. Das ist vielleicht ein gut gemeintes Bekenntnis, **wir sind aber der festen Überzeugung, dass diese „Garantie“ nicht mehr als ein politisches Statement sein wird, das über kurz oder lang hinfällig wird.** Ist die zweite Röhre einmal da, wird kein Gesetzesartikel die zusätzlichen Fahrzeuge aufhalten können.
- Ein Bericht von Hartmann&Sauter („Gotthard-Strassentunnel: Zweite Tunnelröhre als Sanierungshilfe?“) hielt bereits 2009 fest, dass ein zweiter Tunnel die Durchfahrtskapazitäten erhöhen würde, selbst dann, wenn die zweite Röhre nur als Pannestreifen dient oder als provisorische Fahrbahn im Fall von Bauarbeiten.
- **Auch die jetzt vom Bundesrat vorgelegte Variante wird eine Kapazitätzunahme nicht verhindern können.** Gutachten weisen darauf hin, dass die EU gestützt auf das Landverkehrsabkommen und den Grundsatz der Nichteinführung mengenmässiger Beschränkungen die Öffnung zusätzlicher Spuren erzwingen könnte bzw. dass kein Gericht in der Lage wäre, eine Kapazitätserweiterung zu stoppen oder rückgängig zu machen. Auch die Meinung, dass der Bau einer zweiten Gotthard-Röhre nur nach einer Verfassungsänderung möglich ist, wird von Rechtsprofessoren geäussert.
- **Der Bundesrat selber hielt in der Antwort auf eine Motion (08.3594 „Gotthard-Strassentunnel. Zweite Röhre mit einspuriger Verkehrsführung“) folgendes fest:** *„Auch der Bau einer zweiten, lediglich einspurigen Tunnelröhre, verbunden mit einem Verkehrsregime, das in der bestehenden Röhre nur noch eine Fahrspur für den Verkehr freigibt, ist nicht angezeigt. Die Transitstrassenkapazität im Sinne des Alpenschutzartikels würde dadurch zwar nicht erhöht. Ein Sicherheitsgewinn wäre möglich, zumal Frontalkollisionen ausgeschlossen wären. Wie der Bundesrat aber bereits in der Antwort auf die Anfrage 04.1004 festgehalten hat, wäre dieser Gewinn an Verkehrssicherheit mit sehr hohen Investitionskosten verbunden. Zudem würde im Falle von Staus am Gotthard rasch eine Öffnung der beiden bisherigen Spuren in der bereits vorhandenen Röhre gefordert. Das neue Verkehrsregime würde somit unter einen starken politischen Druck aus dem In- und Ausland geraten (...)“*

Die Kantone Uri und Tessin sind während 140 Tagen abgeschnitten

- **Mit dem neuen Basistunnel wird die Schienenkapazität bei einem zentralen Alpenübergang verdoppelt und der Kanton Tessin besser mit der Deutschschweiz verbunden als je zuvor.**
- **Die Eisenbahn ist nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels in der Lage, den gesamten Strassenverkehr zu übernehmen, sofern die Bauarbeiten auf das Winterhalbjahr (zwischen Herbstferien und Ostern) beschränkt werden.**
- Die Sanierungsvariante „Bau einer zweiten Tunnelröhre“ wiederum verschlechtert die Erreichbarkeit der Kantone Tessin und Uri während der Vollsperrung für 140 Tage. **Während diesen 140 Tagen bestehen keine bahnseitigen Alternativen für den Personen- bzw. den Schwerverkehr.**

Eine zweite Röhre ist unnötig und schädlich

- Der Tunnel stösst übers Jahr gesehen nicht an seine Kapazitätsgrenzen und wir erachten es nicht als zielführend, Infrastrukturen auf wenige Spitzenzeiten auszurichten. **Mit einer zweiten Röhre drohen Mehrverkehr, mehr Lärm und eine Beeinträchtigung der Lebensqualität.** Die Staus würden sich lediglich verlagern. Schon jetzt hat die Luftverschmutzung im Tessin belastende Auswirkungen.

- In seinem Bericht vom 17. Dezember 2010 hat der Bundesrat dargelegt, dass bei einem Verzicht auf eine zweite Tunnelröhre während der sanierungsbedingten Sperrung für den Schwerverkehr eine Kurz-RoLa durch den Gotthard-Basistunnel betrieben werden kann. Der Bericht „Sanierung Gotthard-Strassentunnel Rollende Landstrasse (RoLa), Synthesebericht vom 24. Januar 2012“ bestätigt, dass eine **Kurz-RoLa technisch machbar** ist.
- **Auch weitere flankierende Massnahmen sind möglich und notwendig: Dazu gehört die Förderung des Güterverkehrs in der Fläche. Auch die LSVA ist eine entscheidende Massnahme zur Zielerreichung.** Eine weitere Massnahme, die im Rahmen von **FABI** zu beschliessen ist, ist die **Verankerung besserer Trassen für den Güterverkehr**. Auch der **4-Meter-Korridor** wird einen Beitrag zur Verlagerung leisten. Eine entscheidende Bedeutung kommt zudem dem **Verkehrsmanagement** zu.
- Ziel des umzusetzenden Massnahmenpakets ist die **dauerhafte Verlagerung** des Schwerverkehrs.

Zusätzliche innovative Lösungen sind vorhanden und sollen gefördert und genutzt werden

- Mit einem **innovativen Angebot im kombinierten Verkehr** soll und kann ein möglichst **grosser Teil des Binnenverkehrs auf die Schiene** verlagert werden.
- Die Projekte bzw. Angebote von **RailValley** (www.railvalley.org) oder **Railcare** (Coop übernahm per 1. September 2010 100 % des Aktienkapitals der railCare AG) zeigen, dass unter Nutzung bestehender Infrastrukturen Transporte über kurze Distanzen wirtschaftlich sind. Das führt zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze.
- Railcare beispielsweise setzt kurze und leichte Güter-Schnellzüge ein. Diese beschleunigen in kurzer Zeit, fahren mindestens 120 Stundenkilometer und bremsen rasch. Damit können sie Trassenkapazitäten zwischen den Personenzügen nutzen.

Das Argument der Sicherheit ist nicht hinreichend

- Der Gotthardstrassentunnel zählt zu den sichersten Nationalstrassentunneln. Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU ist das Unfallgeschehen im Gotthard-Strassentunnel im Vergleich zum gesamtschweizerischen Unfallgeschehen klein (< 0,1 % aller Verunfallten). Das heisst aber natürlich nicht, dass nicht zusätzliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden sollten, jeder Unfall ist einer zu viel. **Der vom Bundesrat angenommene Sicherheitsgewinn beim Bau einer zweiten Röhre wird aber von der BfU in ihrem Positionspapier („Gotthard-Strassentunnel: Auswirkungen eines Ausbaus auf zwei Röhren auf die Verkehrssicherheit (Road Safety Impact Assessment))“ in Frage gestellt:** *„Der Ausbau des Gotthard-Strassentunnels auf zwei einspurige Röhren (Szenario 1) hat nur eine marginale unfall- bzw. kostenreduzierende Wirkung, denn das Rettungspotenzial ist relativ klein. (...) Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass aus Sicht der Verkehrssicherheit der 2023 Mio. CHF teure Bau einer zweiten Gotthard-Strassentunnel-Röhre – je nach deren Betrieb – kein gutes Nutzen-/Kosten-Verhältnis aufweist (...)“* (siehe Seite 16 des Positionspapiers)
- Als problematisch erachten wir auch, dass bei richtungsgetrenten Röhren künftig **mehr Gefahrguttransporte** durchgeführt werden könnten, was der Sicherheit abträglich wäre.
- Dass der SP die Verkehrssicherheit sehr wichtig ist, hat sie mit ihrer konsequenten Unterstützung des Massnahmenpakets „via sicura“ deutlich gemacht.

Eine zweite Röhre ist eine teure Lösung

- Die Kosten einer zweiten Röhre inklusive der Folgekosten für Betrieb und Unterhalt des zusätzlichen Tunnels während 40 Jahren sind gemäss Berechnungen der Alpeninitiative 3 bis 3,5 Milliarden teurer als die Verladelösung. **Der neue Strassentunnel muss zusätzlich zum alten betrieben und unterhalten werden.** Gemäss Bericht des Bundesrats zu einem Postulat

des Ständerats (09.3000) betragen die zusätzlichen Kosten für Betrieb und Unterhalt des neuen Tunnels 25 bis 40 Mio. Franken pro Jahr.

- Bei einer Sanierung ohne zweite Röhre wiederum könnte für den Transport der Lastwagen eine **Verladegebühr in der Höhe der eingesparten Kosten der Fahrt auf der Strasse** erhoben werden.

Mittelkonkurrenz

- Die Erneuerung des Gotthardstrassentunnels beinhaltet Unterhalts- und Ausbaumassnahmen an einer bestehenden Nationalstrasse. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV. Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen werden gegenüber dem Ausbau höher priorisiert. **Alle Unterhalts- und Ausbaumassnahmen am Gotthard stehen somit in Konkurrenz zu anderen, aus der SFSV finanzierten Aufgaben.**
- Im Infrastrukturfonds wiederum sind Projekte des Ausbaus von dieser Mittelkonkurrenz zwar ausgenommen. **Da aber auch die Mittel für die Einlagen in den IF aus der SFSV stammen, wird die Mittelkonkurrenz dennoch nicht vollständig beseitigt.** Das gilt unabhängig davon, ob die finanziellen Mittel für die Sanierung des Gotthardstrassentunnels, für den Betrieb der Nationalstrassen, die Beiträge an Hauptstrassen oder die Beiträge an Eisenbahngrossprojekte bzw. ab 2016 an den BIF verwendet werden. **Die teure Lösung mit einer zweiten Röhre wird somit dazu führen, dass andere, politisch gewollte Projekte unter Druck kommen.**

Eine zweite Röhre belastet die Umwelt übermässig

- **Gerade in den Alpen wird sich die Temperatur als Folge der Klimaerwärmung besonders stark erhöhen.** Die Alpenkantone sowie auch unsere Nachbarländer haben ein grosses Interesse, die Verlagerung des Güterverkehrs an allen Alpenübergängen – nicht nur am Gotthard - voranzubringen. Das Landverkehrsabkommen postuliert neben dem freien Warenverkehr denn auch Umwelt- und Gesundheitsziele.
- **Der Bau einer zweiten Röhre steht quer zur angestrebten Energiewende und zu den Klimaschutzziele.** Der Bau einer zweiten Röhre erfordert viel Energie. Eine dauerhafte Auswirkung auf die Umwelt haben u.a. auch die Deponien für das Tunnelausbruchmaterial.

Fatales Signal Richtung Europa

- Die Schweiz wird immer wieder für ihre vorbildliche Verkehrspolitik als Beispiel genommen. **Mit dem Bau einer zweiten Röhre würde das politische Signal ausgesendet, dass Investitionen in den Strassentransport eine Zukunft haben.**
- Auch die Verlagerer, die langfristige Investitionen in die Logistik tätigen, werden von diesem Entscheid beeinflusst werden. Das kann weder im Interesse der Schweiz noch im Interesse der umliegenden Länder sein.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz