

**Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)**  
**Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**  
**Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)**  
**Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)**

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 18. Februar 2013  
TE / I26

Bundesamt für Strassen ASTRA  
René Sutter

3003 Bern

[rene.sutter@astra.admin.ch](mailto:rene.sutter@astra.admin.ch)

*(avec un résumé en français à la fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB betreffend Sanierung Gotthard-Strassentunnel**

Sehr geehrter Herr Sutter  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

### **Ausgangslage**

Der Gotthard-Strassentunnel ist ein zentrales Element im Nord-Süd-Strassenverkehr. Er gewährleistet die Erschliessung des Tessins, ist die kürzeste Verbindung für Ferienreisende in den Süden und Rückgrat für den alpenquerenden Strassengüterverkehr. Jährlich fahren rund 5,3 Millionen Personenwagen und rund 1 Million Lastwagen durch den im Gegenverkehr geführten, einspurigen Strassentunnel. Im Jahr 1980 waren es nur rund 2,6 Mio. Personenwagen und 0,3 Mio. Lastwagen. Durch die Verengung von vier auf zwei Fahrspuren ist der Gotthard-Strassentunnel ein Nadelöhr nicht nur im schweizerischen sondern auch im

gesamteuropäischen Kontext. Entsprechend herrscht am Gotthardstrassentunnel an 150 (Nordportal) bis 182 Tagen (Südportal) Stau (Daten für 2011). Die Staustunden beschränken sich nicht mehr nur auf die Spitzen während der Hauptferienzeit sondern betreffen zunehmend auch die Werktage. Darunter leiden die Anwohner, der Wirtschaftsstandort Tessin und der Gütertransitverkehr enorm.

Der Gotthard-Strassentunnel wurde im Jahr 1980 eröffnet und muss um das Jahr 2020 nach 40 Jahren Betriebszeit dringend saniert werden. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den bestehenden Tunnel zu sanieren und anschliessend weiter zu betreiben. Dies bedingt aber, dass der Tunnel während längerer Zeit vollständig gesperrt wird. Dabei sind eine Vollsperrung während 2,5 Jahren (900 Tagen), eine Vollsperrung mit kurzen Sommeröffnungszeiten während 3,5 Jahren resp. 980 Tagen und eine Vollsperrung mit langen Sommeröffnungszeiten während 7 Jahren resp. 1050 Tagen vom Bundesrat geprüft worden. Der Verkehr würde während dem Sommer über den Gotthardpass sowie die anderen Strassenpässe umgeleitet. Zudem würde für den Personenverkehr ein Bahnverlad auf der Scheitelstrecke zwischen Göschenen und Airolo und eine Rollende Autobahn für den Schwerverkehr zwischen Erstfeld und Biasca errichtet. Sowohl der Bahnverlad als auch die RoLa wären als temporäre Massnahmen konzipiert, die nach Sanierung des Strassentunnels wieder aufgehoben werden. Die gesamten Kosten für diese drei Sanierungsvarianten belaufen sich auf zwischen 1,3 und 1,9 Mrd. Franken.

Dem steht als Vorschlag des Bundesrates der Bau einer zweiten Röhre und die Sanierung der bestehenden Röhre gegenüber. Nach der Sanierung der bestehenden Röhre werden beide Tunnel je einspurig betrieben. Mit dieser Variante muss der bestehende Tunnel lediglich während 140 Tagen vollständig gesperrt werden. Der Betrieb eines Autoverlads und einer RoLa ist nicht vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf geschätzte 2,8 Mrd. Fr.

## **SAB spricht sich für den Bau einer zweiten Röhre aus**

Der Vorstand der SAB hat sich bereits im Juli 2012 grundsätzlich mit der Frage des Baus einer zweiten Röhre am Gotthard auseinandergesetzt und sich für den Vorschlag des Bundesrates ausgesprochen. Für den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard sprechen aus Sicht der SAB insbesondere folgende Gründe:

- **Erreichbarkeit des Tessins:** Eine Vollsperrung des Gotthard-Strassentunnels während mehrerer Jahre ist für den Kanton Tessin und Ferienreisende nicht zumutbar. Die vorübergehende Sperrung während 140 Tagen stellt demgegenüber eine vertretbare Beeinträchtigung dar. Die negativen regionalwirtschaftlichen Auswirkungen sind beim Bau einer zweiten Röhre deutlich kleiner als bei der Sanierung der bestehenden Röhre mit Vollsperrung.
- **Umwegverkehr:** Die Sperrung des Gotthard-Strassentunnels führt zu einem erheblichen Umwegverkehr über andere Alpenpässe, insbesondere den San Bernardino und den Simplonpass. Der San Bernardino ist nicht für den Schwerverkehr konzipiert. Zudem zeigt bereits heute der Umwegverkehr von Personenwagen, dass der San Bernardino keine Kapazitätsreserven hat. Der Umwegverkehr über den Simplon belastet das Siedlungsgebiet im ganzen

Rhonetal und birgt erhebliche Sicherheitsrisiken, wie die zahlreichen Unfälle belegen. Zudem muss der Pass für Lastwagen im Winter oftmals gesperrt werden.

- **Sicherheit:** Der einspurige Betrieb des Gotthardstrassentunnels mit Gegenverkehr ohne Mittelleitplanke stellt ein enormes Sicherheitsrisiko dar, wie die zahlreichen Unfälle und halbschleichen Wendemanöver belegen. Der einspurige Betrieb zweier richtungsgetrennter Röhren erhöht demgegenüber die Verkehrssicherheit markant.
- **Redundanz bei Unfällen oder Betriebsstörungen:** Bei Unfällen oder Betriebsstörungen in einer Röhre kann die andere Röhre ausnahmsweise als Ersatz dienen. Damit wird gesamthaft der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt.
- **Keine Kapazitätserweiterung, Einhaltung der Verfassungsbestimmungen:** Der Bau der zweiten Röhre und je einspurige Betrieb stellt gegenüber dem Betrieb der bestehenden Röhre im Gegenverkehr keine Kapazitätserweiterung dar. In beiden Fällen ist nur je eine Spur pro Fahrtrichtung in Betrieb. Art. 84, Abs. 3 der Bundesverfassung wird somit eingehalten. Dieser sogenannte „Alpenschutzartikel“ verbietet die Erhöhung der Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass diese Verfassungsbestimmung noch restriktiver ist als das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, welches den Bau neuer hochrangiger Alpentransitstrassen verbietet. Die zweite Röhre stellt keinen Bau einer neuen Transitstrasse dar. Der Bau der zweiten Röhre wäre somit konform mit dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, welches von der Schweiz aber noch nicht ratifiziert wurde.

## Finanzierung

Die Kosten für die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante mit dem Bau einer zweiten Röhre sind deutlich höher als die reine Sanierung der bestehenden Röhre. Aus Sicht der SAB überwiegen aber die oben aufgeführten Argumente für den Bau der zweiten Röhre gegenüber rein finanzpolitischen Argumenten. Damit stellt sich die Frage, wie der Ausbau finanziert werden kann. Der Gotthardstrassentunnel ist Bestandteil des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Die Finanzierung muss deshalb grundsätzlich wie bei allen anderen Nationalstrassenprojekten erfolgen. D.h. über die Erträge aus der Autobahnvignette und der Mineralölsteuer. Der Bau der zweiten Röhre am Gotthard steht somit in Mittelkonkurrenz zu anderen Ausbauprojekten im Nationalstrassennetz, nicht aber den untergeordneten Strassennetzen. Zusammen mit dem Nationalrat Roberto Schmid hatte die SAB bereits im Jahr 2010 gefordert, dass der Anteil der Strasse an der Mineralölsteuer wieder von 50 auf 60% erhöht werde. Damit würden der Strasse pro Jahr rund 300 Mio. Fr. zusätzlich zur Verfügung stehen, ohne dass die Mineralölsteuer angehoben werden müsste. Der Nationalrat hatte dieser parlamentarischen Initiative zugestimmt, der Ständerat aber nicht. Der Bundesrat wird nun im Rahmen des – von der SAB angeregten – Strategischen Entwicklungsprogramms Strassen aufzeigen müssen, wie er die verschiedenen anstehenden Ausbauprojekte im Nationalstrassennetz finanzieren will.

Als Alternative zur Finanzierung über die bestehenden Finanzquellen kämen auch der Bau in Form eines Public-Private Partnerships PPP oder die Finanzierung über eine Tunnelgebühr / Alpentransitabgabe in Frage. Bei einem PPP würden die privaten Ersteller eine Benutzungsgebühr erheben. In der Schweiz gilt der Grundsatz, dass die Benutzung der Strassen gebührenfrei ist (Art. 82, Abs. 3 BV). Die Bundesversammlung kann Ausnahmen beschliessen wie am Gr. St. Bernard. Für den Gotthard-Strassentunnel würde sich die Gebühr für Personenwagen auf zwischen 21 und 32 Franken belaufen und bewegt sich damit im gleichen Rahmen wie eine Fahrt ins Wallis mit dem Autoverlad am Lötschberg (25 Franken). Lastwagen zahlen bereits mit der LSVA eine hohe Gebühr. Das Landverkehrsabkommen mit der EU erlaubt es zudem höchstens 15% des durchschnittlichen Maximalbetrags als Gebühr zu erheben. Damit könnten bei der aktuellen LSVA-Belastung höchstens 39 Fr. erhoben werden.

Für eine Finanzierung des Gotthardstrassentunnels über Gebühren sprechen u.a. folgende Argumente:

- Kostenneutrale Finanzierung ohne Konkurrenzierung anderer Ausbauprojekte.
- Keine Anpassung der Mineralölsteuer erforderlich (die alle Verkehrsteilnehmer treffen würde, unabhängig davon, ob sie durch den Gotthard fahren oder nicht).

Gegen die Gebührenfinanzierung sprechen demgegenüber u.a. folgende Argumente:

- Der Grundsatz der gebührenfreien Strassenbenutzung wird durchbrochen.
- Die Autobahnvignette wird bereits auf 100 Fr. angehoben, mit der LSVA bezahlen Lastwagen bereits eine sehr hohe, distanzabhängige Gebühr.
- Der Verkehrsfluss durch den Tunnel wird durch Mautstellen verlangsamt (solange kein elektronischer Einzug der Gebühr erfolgt).
- Der Kanton Tessin wird benachteiligt resp. es müssten Sonderlösungen gefunden werden.
- Es stellt sich die Frage, warum Tunnelgebühren nur am Gotthard erhoben werden und nicht auch an überlasteten Stellen in den Agglomerationen, um dort Ausbauprojekte zu finanzieren.

In Abwägung der Vor- und Nachteile kommt die SAB zum Schluss, dass der Gotthard-Strassentunnel als wichtiger Bestandteil des gesamtschweizerischen Nationalstrassennetzes gleich behandelt werden soll wie die anderen Nationalstrassenabschnitte und sich somit eine zusätzliche Tunnelgebühr nicht rechtfertigt.

### **Demokratische Abstützung erforderlich**

Angesichts der hohen emotionalen Symbolkraft der Frage des Ausbaus des Gotthard-Strassentunnels und angesichts stark divergierender Meinungen im Volk und unter den betroffenen Kantonen erachtet es die SAB als richtig, dass so wie vom Bundesrat vorgeschlagen mit der Revision des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpenraum eine referendumsfähige Vorlage präsentiert wird, die es ermöglicht, dass in letzter Konsequenz das Schweizer Stimmvolk über den Bau der zweiten Röhre entscheiden kann.

## Zusammenfassung

Die SAB unterstützt den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel. Die Sanierung der bestehenden Röhre ohne Neubau einer zweiten Röhre würde zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen des Kantons Tessin und des Transitverkehrs führen. Diese Beeinträchtigungen zu vermeiden rechtfertigt neben anderen Argumenten wie der verbesserten Sicherheit die höheren Kosten des Neubaus gegenüber der reinen Sanierung des bestehenden Tunnels. Die Finanzierung muss über die ordentlichen Nationalstrassengelder erfolgen und im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Strassen aufgezeigt werden. Obschon der Bau der zweiten Röhre ohne gesetzliche Anpassungen möglich wäre, unterstützt die SAB das Vorgehen des Bundesrates mit einer referendumsfähigen Anpassung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet. So können sich auch Parlament und allenfalls das Stimmvolk zur Vorlage äussern.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

### **SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Ständerat Isidor Baumann

Thomas Egger

#### **Résumé :**

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) soutient le projet du Conseil fédéral pour construire un deuxième tube routier au Gothard. Comparée à l'assainissement du tunnel existant, cette variante comporte de nombreux avantages : une pénalisation du Tessin est évitée, il y aura beaucoup moins de transferts de trajets sur d'autres cols alpins, la sécurité est plus grande dans un système à deux tubes et en cas de dérangements il y a une redondance. Le financement doit passer par les instruments de financement des routes nationales et non pas par une taxe spécifique. Le SAB soutient la démarche choisie par le Conseil fédéral de présenter une révision de loi ce qui permet au Parlement et éventuellement au peuple suisse de s'exprimer sur cette question.