

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Zürich, 15. April 2013

***Stellungnahme zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet***

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Infra ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zur vorgeschlagenen Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet Stellung nehmen zu können, möchten wir uns bei Ihnen herzlich bedanken.

***Der Fachverband Infra unterstützt die vom Bundesrat bevorzugte Variante zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mittels Bau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) vollumfänglich und beurteilt die vorgeschlagenen Anpassungen des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) als notwendig und sinnvoll.***

In rund 10 Jahren muss der im Jahre 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel umfassend saniert und erneuert werden. Damit die wichtige Gotthard-Verbindung während der anstehenden Sanierung wie auch während den künftigen Instandhaltungen erhalten bleibt, spricht sich der Bundesrat für den Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels aus. Dem in der Bundesverfassung festgeschriebenen Artikel 84 über den alpenquerenden Transitverkehr (Alpenschutzartikel) muss Rechnung getragen werden. Darum soll auf Gesetzesstufe festgelegt werden, dass pro Richtung weiterhin nur eine Fahrspur betrieben werden darf.

### ***Der Fachverband Infra***

- 1. unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre und der anschliessenden Sanierung des bestehenden Tunnels,***
- 2. erachtet die vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes über den Strassen-  
transitverkehr im Alpengebiet (STVG) als zweckmässig,***
- 3. befürwortet eine Finanzierung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (inkl.  
dem Bau einer zweiten Tunnelröhre) durch die Spezialfinanzierung Strassen-  
verkehr (SFSV) bzw. den vom Bundesrat am 30. Januar 2013 angekündigten Fonds  
zur Finanzierung der Nationalstrassen und***
- 4. weist darauf hin, dass die Arbeiten am Gotthard andere Bauprojekte im Nationalstrassennetz auf keinen Fall verzögern dürfen.***

### ***Verfassungskonforme Lösung***

Der Fachverband Infra unterstützt den Bundesrat in seiner Haltung, dass die Kapazität des Strassenverkehrs am Gotthard aufgrund der Bundesverfassung nicht erhöht werden darf. Nach dem Bau des zweiten Strassentunnels und der Sanierung der bestehenden Tunnelröhre soll der Verkehr darum weiterhin einspurig geführt werden. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung des STVG (Art. 3a Ziffer 2) wird dieser Anforderung ausreichend Rechnung getragen.

### ***Investieren statt ausgeben***

Der Bau einer zweiten Röhre und die Sanierung der bestehenden Röhre kostet rund eine Milliarde Franken mehr als eine komplette Sperrung des Gotthardtunnels während zweieinhalb bis dreieinhalb Jahren. Dieser Mehraufwand ist aufgrund des besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses aus volkswirtschaftlicher Sicht absolut vertretbar. Die Kosten für die Verlage-

rung des Verkehrs auf die Schiene während der Sanierungsarbeiten würden sich gemäss Variante 1B (S. 25 des erläuternden Berichts zur Änderung des STGV) auf 700 bis 800 Millionen Franken belaufen. Da die Anlagen für den Bahnverlad nach Abschluss der Sanierung wieder abgebrochen werden müssten, würde nach Abschluss der Sanierungsarbeiten kein volkswirtschaftlicher Mehrwert bleiben. Deshalb ist das Geld bei einer Tunnellösung besser eingesetzt. Schliesslich wird damit nicht nur in die Verbesserung der Sicherheit und der Verfügbarkeit einer zentralen Nord-Südachse investiert. Eine zweite Röhre vereinfacht auch alle künftigen Sanierungen, die im gleichen Umfang etwa alle 40 Jahre nötig sein werden.

### ***Landschaftsverträgliche Variante***

Der Bau des Gotthard-Basistunnels hat die Landschaften im Urner Reusstal und in der Leventina in den letzten Jahren deutlich geprägt. Entsprechend legen die Kantone grossen Wert auf einen vollständigen Rückbau der Installationsflächen der NEAT-Baustellen. Der Bau und der Betrieb von grossflächigen Verladeanlagen für Nutzfahrzeuge an den beiden Portalen des Gotthard-Basistunnels wäre ein erneuter massiver Eingriff in sensible Landschaften. So hat sich die Urner Regierung wiederholt gegen den Bau von Verladestationen auf dem eigenen Kantonsgebiet ausgesprochen. Der Widerstand gegen den Bau und Betrieb von Verladeanlagen dürfte so gross sein, dass mit erheblichen Projektverzögerungen und Unsicherheiten zu rechnen ist. Der Fachverband Infra geht davon aus, dass der Bau einer zweiten Röhre landschafts- und umweltverträglicher ist als die Erstellung von grossen Verladeanlagen in den Talebenen des Kantons Uri und der Leventina.

### ***Bautechnische Sicherheit***

Da die geologischen Bedingungen bekannt sind, ist eine zweite Röhre östlich des bisherigen Tunnels gut planbar und ohne grössere Risiken realisierbar.

### ***Strasse und Schiene ergänzen sich***

Der Gotthard bleibt auch nach der Eröffnung des neuen Eisenbahn-Basistunnels ein Nadelöhr im Schweizer Verkehrsnetz. Ein zweiter Strassentunnel wird für den Bahntunnel durchaus von Nutzen sein. Dann nämlich, wenn auch dieser für eine Totalsanierung gesperrt werden muss. Beide Verkehrsträger – Strasse und Schiene – sind unverzichtbar und können sich bei Bedarf gegenseitig entlasten.

## **Finanzierung durch den Bund**

Der Fachverband Infra hat die Erstellung der Studie «PPP-Lösung für zweite Gotthardröhre», welche unter der Leitung der economiesuisse erstellt und im Februar 2012 publiziert wurde, unterstützt. Diese Studie hat gezeigt, dass eine zweite Röhre am Gotthard durch einen privaten Anbieter finanziert, gebaut und betrieben werden könnte. Doch der Fachverband Infra begrüsst den Vorschlag des Bundesrates, die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (inkl. dem Bau einer zweiten Tunnelröhre) durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bzw. den vom Bundesrat am 30. Januar 2013 angekündigten Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen zu finanzieren. Die vom Bundesrat aufgeführten Argumente für eine staatliche Finanzierung bei dieser regionalpolitisch brisanten Verkehrsverbindung sind absolut nachvollziehbar.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, geschätzte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Fachverband Infra



Urs Hany

Präsident



Dr. Benedikt Koch

Geschäftsführer

Kopien an:

- Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Weinbergstrasse 49, 8042 Zürich
- bauenschweiz, Weinbergstrasse 55, 8042 Zürich
- Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Bern
- Economiesuisse, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7
- Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic, Effingerstrasse 1, Postfach 6916, 3001 Bern
- strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS, Mittelstrasse 32, 3001 Bern
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Spitalgasse 32, 3011 Bern