



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 14. November 2012.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen - genehmigt im **Oktober 2012** - zum Thema:

Sanierung Gotthard - Strassentunnel

1. Ausgangslage

Der Gotthard-Strassentunnel muss zwischen 2020 und 2025 umfassend saniert werden, weil sonst die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit im Tunnel nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden kann. Für diese Sanierung und Erneuerung hat der Bund verschiedene Varianten geprüft. In seinem am 27. Juni 2012 kommunizierten Entscheid kommt er zum Schluss, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels die sinnvollste Lösung ist. Mit diesem Entscheid ist die politische Diskussion auch in der Zentralschweiz lanciert.

Der Kanton Uri hat sich in einer Volksabstimmung gegen eine zweite Röhre und gegen eine Ersatzröhre ausgesprochen. Die Urner Regierung hat somit den Auftrag, sich gegen jede Form einer zweiten Röhre zur Wehr zu setzen und sich für die bestmögliche Sanierung mit den geringsten wirtschaftlichen Auswirkungen stark zu machen. Vor diesem Hintergrund haben die Zentralschweizer Baudirektoren am 6. September 2012 eine Auslegeordnung zum Thema Sanierung Gotthard-Strassentunnel vorgenommen, deren Ergebnis in diesem Positionspapier enthalten ist.

2. Inhalt des Bundesratsentscheids vom 27. Juni 2012

Gemäss den Plänen des Bundesrats soll anstelle einer Sanierung des bestehenden Strassentunnels am Gotthard zuerst eine zweite Röhre gebaut und anschliessend die erste Röhre saniert werden. Dies ohne dass gleichzeitig die Kapazitäten für den Strassenverkehr erweitert werden. Die Sanierung des bestehenden Tunnels alleine, das heisst, ohne zweite Röhre, wird mit einem Kostenaufwand zwischen 650 und 890 Mio. Franken beziffert, ergänzt um flankierende Massnahmen im Bereich Rollende Landstrasse (410 bis 770 Mio. Franken), Verlademöglichkeiten für den Personenverkehr (160 bis 280 Mio. Franken) sowie Investitionen in die Gotthard-Passstrasse (16 bis 37 Mio. Franken).

Insgesamt geht es somit um 1,2 bis 2 Mia. Franken. Der Bau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels wird mit 2,8 Mia. Franken beziffert. Eingerechnet sind Kosten für

besondere Unterhaltmassnahmen beim bestehenden Tunnel, die wegen der längeren Betriebsdauer anfallen, welche sich aus der Bauzeit der zweiten Röhre ergibt.

Der Bundesrat hält den Bau einer zweiten Röhre für eine nachhaltigere Investition als den Verzicht darauf, da Auf- und Abbau von Bauten und Anlagen für die Rollende Landstrasse die Neuinvestitionen für die zweite Röhre nicht aufwiegen und mit zwei Tunnelröhren, die jeweils nur eine Fahrspur pro Richtung aufweisen, die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

3. Übergeordnete Anliegen der Zentralschweizer Kantonsregierungen

3.1 Bereich Verlagerungspolitik

3.1.1 Verlagerungsbericht 2011

Gemäss dem Verlagerungsbericht 2011 des Bundes ist die bisherige Verlagerungspolitik mit Leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Neuer Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), Liberalisierung des Schienengüterverkehrs sowie verschiedenen Kontroll- und Fördermassnahmen wirksam. Ohne diese Massnahmen würden heute jährlich rund 600 000 zusätzliche Lastwagen die Schweizer Alpen queren.

Das Verlagerungsziel 2018 wird indes wohl verfehlt, wie es im Verlagerungsbericht 2011 heisst: Gemäss dem im Gesetz verankerten Verlagerungsziel dürften zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2018 noch maximal 650 000 Lastwagen die Schweizer Alpen queren. Der Verlagerungseffekt, der mit der Inbetriebnahme der NEAT-Gotthardachse zusätzlich erzielt wird, dürfte jedoch lediglich reichen, um die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.

Der Bundesrat steht weiterhin hinter der Verlagerungspolitik und die Bevölkerung hat in mehreren Abstimmungen bekräftigt, dass der Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll. Somit ist die Verlagerung ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik.

Die Haltung der Zentralschweiz deckt sich auch mit den Aussagen von National- und Ständerat. Der Bundesrat soll die Umsetzung des Verlagerungsauftrags des Güterverkehrs auf die Schiene in der kommenden Berichtsperiode (bis 2013) konkretisieren. Er soll einerseits die im Verlagerungsbericht 2011 aufgeführten kurz- und mittelfristigen Massnahmen umsetzen. Die Zentralschweiz unterstützt namentlich die Prüfung der vorgeschlagenen Handlungsoptionen inkl. die Alpentransitbörse.

3.1.2 Projekt iMONITRAF!

Unter dem Lead der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) haben Vertreter der Alpenregionen aus der Schweiz, Frankreich, Österreich und Italien in den vergangenen drei Jahren den Transitverkehr im gesamten Alpenraum analysiert und unter dem Namen iMONITRAF! an gemeinsamen Lösungsansätzen zur Reduktion der vom Güter- und Personenverkehr verursachten Umweltbelastung gearbeitet.

Am 24. Mai 2012 in Zug, hat die ZRK den Urner Regierungsrat Markus Züst ermächtigt, die Anliegen der Zentralschweizer Kantone am Transportforum vom 31. Mai 2012 in Lyon zu vertreten und die im Rahmen von iMONITRAF! erarbeitete Resolution zu unterzeichnen. Darin bekennen sich die Unterzeichnenden zu einer verbesserten Abstimmung ihrer gemeinsamen Massnahmen, um so eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene zu unterstützen. Da für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement jedoch weitere Massnahmen benötigt werden, fordern die Alpenregionen in ihrer Resolution von den Nationalstaaten und der Europäischen Union die Einführung eines Verkehrsmanagement-Systems, wie beispielsweise eine Alpentransitbörse.

Erwartungen an eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Aus Sicht der Zentralschweizer Kantonsregierungen ist der Verfassungsauftrag für die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene konsequent umzusetzen. Trotz Schwierigkeiten ist an den Zielen der Verlagerungspolitik festzuhalten. Die dereinst am Gotthard gewählte Sanierungsvariante darf die Verlagerungspolitik in keiner Weise beeinträchtigen.

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen fordern eine wirksame Weiterführung der bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen. Entsprechend sind weitere Schritte zu veranlassen:

- Finanzierung und Bau eines 4-Meter-Korridors durch die Schweiz für den Verlad von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Gotthardachse.
- Maximierung der Gebühren und Nutzung des Spielraums, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung von den Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt.
- Mittelfristige Einführung eines Lenkungsinstrumentes für den Strassengüterverkehr auf der Ebene des Alpenbogens.
- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.
- Erhöhung der Terminkapazitäten südlich der Alpen, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.

3.2 Gesetzliche Grundlagen

3.2.1 Alpenschutzartikel

Volk und Stände haben am 20. Februar 1994 den so genannten Alpenschutzartikel (Art. 84 BV) angenommen. Gemäss diesem Verfassungsartikel muss der Bund für den Schutz des Alpengebiets vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs besorgt sein und den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene bringen.

3.2.2 Abkommen mit EU

Demgegenüber steht auf staatsvertraglicher Ebene das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft – heute Europäische Union – über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999.

Der Staatsvertrag ist am 1. Juni 2002 in Kraft getreten. Er ist laut Präambel im Bewusstsein geschlossen worden, dass die Vertragsparteien ein gegenseitiges Interesse daran haben, den Handel zu fördern, insbesondere durch die Gewährung des gegenseitigen Zugangs zu ihren Verkehrsmärkten, und eine abgestimmte Verkehrspolitik zu entwickeln, die den Anliegen von Umweltschutz und Effizienz der Verkehrssysteme insbesondere im Alpenraum Rechnung trägt und die die Nutzung umweltfreundlicherer Güter- und Personenverkehrsmittel fördert. usw. Die Vertragsparteien wollen Umwegverkehr im Alpenraum vermeiden, angemessene Gebührenregelungen für den Strassenverkehr einführen und einseitige mengenmässige Beschränkungen unterlassen sowie Verzerrungen des Verkehrsflusses ebenso vermeiden.

Erwartungen an eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Nach Ansicht der Zentralschweizer Kantonsregierungen gilt es, Verfassung und Staatsvertrag ausgewogen zu berücksichtigen. Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels darf nicht zu einer Ausweitung der Verkehrskapazität im Sinne des Bundesgesetzes über den Strassentranstverkehr im Alpengebiet (STVG) vom 17. Juni 1994 (SR 725.14) führen. Hierzu sind alle notwendigen Massnahmen zu treffen.

3.3 Finanzielle Grundlagen

Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit Gesamtkosten von 1,2 bis 2,8 Mia. Franken (je nach Sanierungsvariante) ist im Zusammenhang mit der Finanzierung anderer Verkehrsinfrastruktur-Grossprojekte in der Zentralschweiz zu betrachten. Die Zentralschweizer Kantonsregierungen befürchten eine Verschärfung des Verteilungskampfes um die ohnehin schon knappen Finanzmittel.

Erwartung an eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen fordern, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu keiner Benachteiligung der für die Zentralschweiz wichtigen Verkehrsinfrastruktur-Projekte auf der Schiene (Zimmerberg-Basistunnel II, Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern, Neubaustrecke am Axen) wie auf der Strasse (Bypass Luzern) führen darf.

3.4 Verkehrsaufkommen in der Zentralschweiz

Die Zentralschweizer Kantone tragen heute gemeinsam den ganzen Schienen- und Strassenverkehr der Gotthardachse. Für den Gotthard wird ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 17 000 Fahrzeugen angegeben, das Verkehrsaufkommen kann indes bis zu 35 000 Fahrzeugen pro Tag reichen. Massiv höher sind die durchschnittlichen täglichen Belastungen auf der Zufahrtsachsen, beispielsweise rund um die Stadt Luzern mit rund 92 000 Fahrzeugen pro Tag im Reussporttunnel bzw. 66 000 Fahrzeugen im Bereich Ennethorw (Jahr 2010).

Eine Kapazitätserhöhung am Gotthard hätte zur Folge, dass die Verkehrsmengen auf diesen Zufahrtsachsen von Norden und Süden wesentlich zunehmen und zu neuen, viel grösseren Strassenengpässen insbesondere im Bereich Luzern-Lopper, aber auch bei Basel, Härkingen, Bellinzona, Lugano und Chiasso führen würden.

Erwartung an eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels darf weder zu einer Kapazitätserhöhung am Gotthard noch zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation in der Region Zentralschweiz führen.

4. Haltung der Zentralschweizer Kantonsregierungen zum Bundesratsentscheid

Während die unter Ziff. 3 umschriebenen übergeordneten Anliegen von allen Zentralschweizer Regierungen getragen werden, wird die nachfolgende Haltung zum Entscheid des Bundesrats vom Kanton Uri nicht mitgetragen.

4.1 Nachvollziehbare Begründung

Für die Mehrheit der Zentralschweizer Regierungen ist der Entscheid des Bundesrats vom 27. Juni 2012, die Sanierung des bestehenden durch den Bau eines neuen Strassentunnels am Gotthard zu erleichtern, ohne gleichzeitig die Kapazität für den Strassenverkehr zu erweitern, aus drei Gründen nachvollziehbar:

1. Die Überlegungen des Bundes zum Kosten-Nutzen-Verhältnis sind schlüssig. Sie ist es insbesondere auch in der langfristigen Betrachtung. Mit der vom Bund favorisierten Sanierungsvariante steht dem Personen- wie Güterverkehr künftig ein redundantes System zur Verfügung. Der normale Unterhalt kann so künftig ohne Sperrnächte gewährleistet werden, und die nächsten, nach jeweils 40 Jahren notwendigen Sanierungen können ohne aufwendiges Verkehrsregime erfolgen.
2. Die Sicherheit kann mit zwei Tunnelröhren, in denen stets nur eine Fahrspur pro Richtung in Betrieb ist, verbessert werden. Der Gegenverkehr wird grundsätzlich (Ausnahme Unterhaltsfall) vermieden und die Einsatzkräfte können im Bedarfsfall auf dem Pannestreifen rascher zu einem Unfall gelangen.
3. Das Anliegen des Kantons Tessin, eine funktionierende Strassenverbindung zur übrigen Schweiz zu haben, kann berücksichtigt werden. Umgekehrt ist für die Zentralschweizer Kantone die direkte Nord-Süd-Verbindung wichtig.

4.2 Zustimmung unter Bedingungen

Für die Mehrheit der Zentralschweizer Kantonsregierungen ist die Entscheidung des Bundesrats vom 27. Juni 2012 dann richtig, wenn sie zusätzlich zu den unter Ziff. 2 genannten Voraussetzungen an folgende Bedingungen geknüpft ist:

1. Die Durchfahrtsbeschränkung am Gotthard auf eine Fahrspur pro Richtung ist gesetzlich verankert.
2. Die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung ist im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union abgesichert.
3. Der 4-Meter-Korridor durch die Schweiz steht vor der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels bereit.