



## **Positionspapier Sanierung Gotthard-Strassentunnel**

---

### **1. Ausgangslage**

### **2. Übergeordnete Anliegen**

#### **2.1 Verlagerungspolitik**

#### **2.2 Gesetzliche Grundlagen**

#### **2.3 Finanzielle Grundlagen**

#### **2.4 Verkehrsaufkommen in der Zentralschweiz**

### **3. Haltung zur Sanierungsvariante des Bundesrats**



### **1. Ausgangslage generell**

---

- Gotthard-Strassentunnel muss zwischen 2020 und 2025 umfassend saniert werden.
- Sanierungsvariante Bundesrat: Bau einer zweiten Tunnelröhre, anschliessend Sanierung bestehende Tunnelröhre, Betrieb beider Tunnelröhren ohne Kapazitätserweiterung.
- Haltung Kanton Uri: Stimmvolk lehnt zweite Röhre wie auch Ersatzröhre ab.
- Zentralschweizer Baudirektoren haben am 6. September 2012 eine Auslegeordnung zum Thema Sanierung Gotthard-Strassentunnel vorgenommen. Diese bildet die Basis des Positionspapiers.



## 2.1 Verlagerungspolitik

---

### Ausgangslage:

- Instrumente der bisherigen Verlagerungspolitik sind wirksam (LSVA, NEAT, Liberalisierung Schienengüterverkehr usw.).
- Bevölkerung hat in mehreren Abstimmungen bekräftigt, Güterschwerverkehr von Strasse auf Schiene verlagern zu wollen.
- Verlagerungsziel 2018 wird wohl verfehlt.
- Zentralschweizer Kantonsregierungen unterstützen im Rahmen von Projekt iMONITRAF! gemeinsame Lösungsansätze zur Reduktion der vom Güter- und Personenverkehr verursachten Umweltbelastung im Alpenraum.



## 2.1 Verlagerungspolitik

---

### Erwartungen (1):

- Verfassungsauftrag für die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ist 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 bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen sind wirksam weiter zu führen.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.1 Verlagerungspolitik

---

### Erwartungen (2):

Zentralschweizer Regierungen fordern weitere Schritte zur Fortführung der Verlagerungspolitik:

- 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.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.1 Verlagerungspolitik

---

### Erwartungen (3):

Zentralschweizer Regierungen fordern weitere Schritte zur Fortführung der Verlagerungspolitik:

- Mittelfristige Einführung eines Lenkungsinstrumentes für den Strassengüterverkehr auf der Ebene des Alpenbogens.
- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.
- Erhöhung der Terminalkapazitäten südlich der Alpen, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.2 Gesetzliche Grundlagen

---

### Ausgangslage (1):

- Volk und Stände haben am 20. Februar 1994 den so genannten Alpenschutzartikel (Art. 84 BV) angenommen: Bund muss 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.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.2 Gesetzliche Grundlagen

---

### Ausgangslage (2):

- Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999: Umwegverkehr im Alpenraum vermeiden, angemessene Gebührenregelungen für den Strassenverkehr einführen und einseitige mengenmässige Beschränkungen unterlassen, Verzerrungen des Verkehrsflusses vermeiden.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.2 Gesetzliche Grundlagen

---

### Erwartung:

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

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.3 Finanzielle Grundlagen

---

### Ausgangslage:

- Erwartete Gesamtkosten für Sanierung Gotthard-Strassentunnel: 1,2 bis 2,8 Mia. Franken (je nach Sanierungsvariante).
- Zentralschweizer Kantonsregierungen befürchten Verschärfung des Verteilungskampfes um die ohnehin schon knappen Finanzmittel für Verkehrsinfrastrukturprojekte.



## 2.3 Finanzielle Grundlagen

---

### Erwartung:

- Sanierung des Gotthard-Strassentunnels darf 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.



## 2.4 Verkehrsaufkommen in der Zentralschweiz

---

### Ausgangslage:

- Zentralschweizer Kantone tragen gemeinsam ganzen Schienen- und Strassenverkehr der Gotthardachse.
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr Gotthard: 17 000 Fahrzeuge (Spitzenwerte: 35 000 Fahrzeuge pro Tag).
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr rund um Stadt Luzern:  
Reussporttunnel: 92 000 Fahrzeuge  
Bereich Ennethorw: 66 000 Fahrzeugen
- Kapazitätserhöhung am Gotthard hätte zur Folge, dass Verkehrsmengen auf Zufahrtsachsen von Norden und Süden wesentlich zunehmen und zu viel grösseren Strassenengpässen insbesondere im Bereich Luzern-Lopper, führen würde.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 2.4 Verkehrsaufkommen in der Zentralschweiz

---

### Erwartung:

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

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



## 3. Haltung zur Sanierungsvariante des Bundesrats

---

### Hinweis:

- Während alle Zentralschweizer Kantonsregierungen die hinsichtlich Verlagerungspolitik, gesetzliche und finanzielle Grundlagen sowie Verkehrsaufkommen formulierten übergeordneten Anliegen unterstützen, kann nachfolgende Haltung zur Sanierungsvariante des Bundesrats vom Kanton Uri nicht mitgetragen werden.

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



### **3. Haltung zur Sanierungsvariante des Bundesrats**

---

#### **Nachvollziehbare Begründung:**

Bundesratsentscheid ist aus drei Gründen nachvollziehbar:

1. Kosten-Nutzenverhältnis insbesondere langfristig positiv
2. Verbesserung der Verkehrssicherheit
3. Sicherstellung direkte Nord-Süd-Verbindung

ZENTRALSCHWEIZER  
REGIERUNGSKONFERENZ



### **3. Haltung zur Sanierungsvariante des Bundesrats**

---

#### **Zustimmung unter Bedingungen:**

Zustimmung zum Bundesratsentscheid nur, wenn zusätzlich zu den übergeordneten Anliegen folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Durchfahrtsbeschränkung am Gotthard auf eine Fahrspur pro Richtung ist gesetzlich verankert.
2. Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung ist im Abkommen mit der Europäischen Union abgesichert.
3. 4-Meter-Korridor durch Schweiz steht vor Sanierung Gotthard-Strassentunnel bereit.