

## Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet; Stellungnahme der SVI

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur geplanten Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) und zur Frage von Strassenbenutzungsgebühren Stellung nehmen zu können. Wir tun dies wie folgt:

**Die SVI favorisiert die günstigste Lösung und fordert, die freien Mittel in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen zu investieren.**

Die SVI anerkennt die besonderen Bemühungen des UVEK, eine möglichst verträgliche Sanierung des Gotthard Strassentunnels vorzunehmen und dabei eine sehr grosse Anzahl an Bewertungskriterien und Aspekten zur nachhaltigen Verbesserung der Situation während und nach der Sanierung einzubeziehen. Diese Aspekte betreffen vor allem die Verfügbarkeit des Angebotes für den alpenquerenden Verkehr, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der allgemeinen Betriebssicherheit des Strassentunnels sowie in gleichem Masse die Finanzierung und den Mitteleinsatz.

### Kosten

Es wird bei dem Bau der neuen Tunnelröhre grundsätzlich von dem günstigsten Fall ausgegangen. Dieser sieht einen Baubeginn in 2020 vor. Dies erscheint vor den Erfahrungen aktueller Strassenbau-Grossprojekte und unter Berücksichtigung der besonderen gesellschaftlich-politischen Bedeutung der Massnahme mit einem wahrscheinlichen Referendumsverfahren unrealistisch. Wir sehen hier die Gefahr, dass die Kosten der provisorischen Überbrückungsmassnahmen zur Erhaltung der Betriebssicherheit von 250 Mio. Franken für den besten Fall bei einer wahrscheinlichen Verzögerung nicht linear steigen sondern wesentlich stärker ansteigen. Die Sperrungen für die Umsetzung der Überbrückungsmassnahmen werden nach unserem Verständnis nicht durch weitere Massnahmen flankiert. Die beiden Sperrungen haben eine Dauer von etwa zwei bzw. drei Monaten. Auch in diesem Punkt sehen wir das Risiko zusätzlicher Massnahmen mit entsprechenden Kostenfolgen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass weitere Chancen und Risiken der bevorzugten Variante neben den genannten zeitlichen und finanziellen vorliegen. Der Detaillierungsgrad der zur Verfügung stehenden Unterlagen bleibt dafür allerdings zu grob.

### Nachhaltiger Mitteleinsatz

Wir kommen jedoch insbesondere bei der Finanzierung und dem nachhaltigen Mitteleinsatz zu einer anderen Variantenbeurteilung. Hier müssen nach unserer Meinung sowohl der Betrachtungssperimeter als auch die Beurteilungskriterien in einem grösseren Kontext gesehen werden. Wir möchten dies an drei Beispielen erläutern:

1. Der Gotthard-Strassentunnel ist im Programm Engpassbeseitigung zwar als Engpass verzeichnet, hat aber zu Recht auf Grund seines untergeordneten und saisonalen Charakters keine Berücksichtigung in den Modulen des Programms gefunden. Die berücksichtigten Massnahmen des Programms finden sich fast ausschliesslich im Schweizer Mittelland.

Eine gesicherte Finanzierung von 5.5 Mia. Franken erfahren dabei zurzeit ausschliesslich die Massnahmen des Moduls 1. Schon bei den Massnahmen des Moduls 2 ist eine Finanzierung unseres Wissens nicht sichergestellt. Dabei führen diese Engpässe täglich zu erheblichen Stausituationen, die aufgrund der schlechteren Erreichbarkeit der wirtschaftlichen Zentren der Schweiz als auch generell wegen der verlängerten Reisezeiten für Menschen und Güter zu enormen volkswirtschaftlichen Kosten führen. Wir schätzen, dass diese Kosten bei weitem diejenigen der aufwendigen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels gemäss Variante 2 übersteigen.

2. Der voraussichtliche neue Netzbeschluss für die Schweizer Nationalstrassen sieht Netzerweiterungen vor, deren Realisierungskosten auf bis zu 10 Mia. Franken geschätzt werden. Die Mittel dazu sind nicht sichergestellt. Allerdings führt die Mehrzahl dieser Ausbauten zu Entlastungen im untergeordneten Strassennetz und in Siedlungsbereichen. Auch hier würde bereits eine überschlägliche Vergleichsrechnung der Wirtschaftlichkeit bzw. des Mitteleinsatzes bei den Ausbauten gegenüber den Mehrkosten für eine aufwendigere Sanierung deutlich zu Gunsten dieser Vorhaben sprechen.

Nebenbei sei bemerkt, dass sowohl die Massnahmen der Engpassbeseitigung als auch die der Netzzuverlässigkeit eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge hätten.

3. Neben den fehlenden Mitteln für dringend benötigte Nationalstrassen-Ausbauten in und zwischen den Agglomerationen möchten wir zum Schluss noch auf die finanzielle Unterdeckung bei den Agglomerationsprogrammen hinweisen. Hier gilt in selbiger Masse die Feststellung, dass wir die Wertschöpfung der in Agglomerationen getätigten Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur um ein vielfaches höher einschätzen als die vorübergehende Verringerung der Wertschöpfung in den Anrainerkantonen durch eine aufwendigere Sanierung des Gotthard-Strassentunnels.

Die Ausführungen zeigen, dass alle genannten Finanzierungsinstrumente unversorgt sind und die dazugehörigen Investitionsziele entsprechend nicht erreicht werden können. Weiter kann auch festgehalten werden, dass alle Investitionen im Agglomerationsverkehr entweder durch ihre Entlastungswirkung oder durch den Einsatz und Ausbau effizienter Verkehrssysteme von höchster Nachhaltigkeit sind. Zuletzt sei nochmals darauf hingewiesen, dass bei diesen Projekten allein auf Grund der hohen Verkehrsdichte ein erhebliches Potential bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit besteht.

Studien des Bundes zeigen, dass die notwendige Sanierung des Tunnels auch ohne den vorgängigen Bau einer zweiten Röhre realisiert werden kann. Die Eisenbahn ist nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels problemlos in der Lage, den gesamten Strassenverkehr zu übernehmen, wenn die Bauarbeiten bzw. die Sperrzeiten auf das Winterhalbjahr (zwischen Herbstferien und Ostern) beschränkt werden. Dies wird auch vom Bundesrat nicht bestritten. Was am Lötschberg als Dauerlösung bestens funktioniert, kann am Gotthard als Provisorium nicht falsch sein. Die auf 2020 geplante Fertigstellung des 4-Meter-Korridors am Gotthard eröffnet weitere Möglichkeiten.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen erscheint uns nur die günstigste Sanierungsvariante 1 mit oder ohne Sommeröffnung volkswirtschaftlich vertretbar. Die SVI sieht nach wie vor erheblichen Handlungsbedarf bei der Finanzierung des heutigen und noch mehr des künftigen Agglomerationsverkehrs und rät deshalb dringend, bei der Optimierung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels nicht mehr benötigte Mittel anderen Finanzierungslücken zuzuteilen.

Geschäftsstelle SVI



Andreas Brunner, Geschäftsführer