

Bundesamt für Strassen
Herrn René Sutter
Papiermühlestrasse
3003 Bern

Lausanne, 12. April 2013

Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
Stellungnahme des SSC

Sehr geehrter Herr Sutter

Der Swiss Shippers' Council SSC ist ein Wirtschaftsverband, der seit 1965 die Interessen der Schweizer Verladerschaft vertritt, dies sowohl in den multimodalen Verkehrsthemen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten. Wir danken Ihnen im Namen unserer Verbandsmitglieder bestens für die Gelegenheit, Stellung zur oben erwähnten Sachlage beziehen zu dürfen.

Wir haben bewusst die nachfolgenden Ausführungen auf das Wesentliche beschränkt. Ziel dieses Schreibens ist, dass dem Binnen- sowie dem Transitverkehr in der Schweiz und durch die Schweiz weiterhin den Stellenwert gewährt wird, welcher dieser aus volkswirtschaftlichen Gründen verdient.

1. Regionen der Schweiz nicht gegeneinander ausspielen

Die Gotthard-Strecke ist für die meisten Kantone des schweizerischen Mittellands eine bedeutsame Verkehrsverbindung mit den Wirtschaftsregionen und Ländern sowie den Häfen südlich der Alpen. Der produzierenden Wirtschaft von Bodensee bis Lac de Neuchâtel sowie deren Bevölkerung kann es nicht gleichgültig sein, ob die Gotthard-Strecke in Zukunft für ihre Bedürfnisse im Verkehr mit dem Kanton Tessin bzw. im Import- oder Exportverkehr funktioniert, behindert oder gar unterbrochen sein wird.

Die Analyse der Transportströme ergibt, dass die Wirtschaftsunternehmen mit Domizil im schweizerischen Mittelland, im Grossraum Zürich und in der Nordwestschweiz ihre Importe respektive Exporte aus dem sowie in den Raum Italien/Balkan vorzugsweise über die Gotthardroute abwickeln und entsprechend an einer sicheren Verkehrsverbindung auf dieser Strecke besonders abhängig sind. Die Kantone Bern, - Freiburg, - Luzern, - Solothurn und Aargau importieren und exportieren heute auf der Strasse von und nach diesen Destinationen Güter im Umfang von rund 1,5 Mio Tonnen jährlich.

Der Forderung des Parlaments, möglichst wenige Verkehrsbehinderungen während Bauarbeiten bei Nationalstrassenbau und – unterhalt zuzulassen, soll Rechnung getragen werden. So wird beispielsweise bei der anstehenden Sanierung des Belchentunnels auf der A2 für mehrere hundert Millionen Franken eine dritte Tunnelröhre gebaut. Wieso betrachtet man hier eine andere Vorgehensweise, wenn man weiss, dass der Verkehr durch den GST (Gotthard-Strassentunnel) für die Schweizer Gesellschaft und Wirtschaft eine weit grössere Bedeutung hat?

Die bevorstehende GST-Sanierung (inklusive Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung) gehört zu den Ausbau- und Unterhaltsprojekten. Der Verzicht auf Unterhaltsmassnahmen führt mittel- bis längerfristig zu grossem Schaden. In einer direkten Gegenüberstellung von Unterhalts- und Ausbauprojekten bei Engpassbeseitigungsprojekten sind Erstere deshalb fast immer vorzuziehen. Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, eine Mittelkonkurrenz zwischen der unabwendbaren GST-Sanierung und den Netzerweiterungsprojekten, wie z.B. der Umfahrung Morges, herzuleiten bzw. derart unterschiedlich motivierte Projekte gegeneinander auszuspielen. Zudem können sich Projekte, welche eine Umgestaltung bzw. die Neuanlage von Verkehrsinfrastrukturen zum Ziel haben, erst dann einer realen Mittelkonkurrenzsituation stellen, wenn sie baureif sind. Des Weiteren müssen solche Projekte in ein Investitionsprogramm eingeordnet und danach priorisiert werden.

Der Bund hat das Problem der fehlenden finanziellen Mittel bereits erkannt und ist gegenwärtig daran, im Rahmen einer Finanzierungsbotschaft entsprechende Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

2. Sicherheit im GST erhöhen und zukünftig verantworten

Heute würde der GST bestimmt nicht mehr im Gegenverkehr gebaut. Bereits in der nahen Vergangenheit wurden aus Verkehrssicherheitsgründen vormalige Strecken mit Gegenverkehr saniert: Die „halbe“ Autobahn A13 im St. Galler Rheintal wurde auf vier Spuren im richtungsgetrenten Verkehr ausgebaut. Die Gemischtverkehrsstrasse entlang des Walensees wurde durch eine vierspurige Autobahn ersetzt. Danach erscheint uns die Aussage im erläuternden Bericht (S. 11), wonach „der GST zu den sichersten Nationalstrassentunneln zählt“, äusserst befremdlich. Gemessen an den Verkehrsleistungen weist der doppelspurige, nicht richtungsgetrennte GST nämlich das grösste Unfallrisiko bzw. Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels auf.

Die richtungsgetrennte Verkehrsführung in langen Strassentunnels erlaubt einen markanten Fortschritt in Sachen Sicherheit. Das Risiko von folgenschweren Frontalkollisionen würde bei richtungsgetrennter Verkehrsführung vollständig eliminiert, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen würde. Zusätzliche Sicherheitsvorteile einer zweiten Röhre am GST bestehen ausserdem darin, dass bei Bränden der Rauch sich nur in Fahrtrichtung ausbreitet, was eine geringere Gefährdung der nachfolgenden Verkehrsteilnehmenden bedeutet und einen schnelleren Eingriff der Feuerwehr erlaubt.

Der Bundesrat ist in seinem Bericht zur Sanierung des GST (vgl. erläuternder Bericht S. 7) zum Schluss gelangt, dass aufgrund des Baus einer zweiten Strassen-Tunnelröhre die Verkehrssicherheit und die Verfügbarkeit dieser Route grundsätzlich erhöht würden. Dies auch dann, wenn die Kapazität **nicht** durch zusätzliche Fahrspuren erweitert wird. Wir teilen diese Ansicht.

Schliesslich wäre es nicht einleuchtend, warum die hohen Sicherheitsstandards, die beim äusserst sicheren Schienenverkehr angewendet werden und etwa auf der NEAT-Gotthardachse beim Bau des aus zwei separaten Röhren bestehenden Ceneri-Basistunnels mit Mehrkosten von 650 Millionen Franken zu Buche schlagen, nicht auch für den rund 17 Kilometer langer GST und damit für die Hauptachse des alpenquerenden Strassenverkehrs gelten sollen.

3. Keine Benachteiligung der NEAT durch eine zweite Röhre

Der Bau eines zweiten Strassentunnels wird im Zusammenhang mit der Sanierung der bestehenden Tunnelröhre stets als potenzieller Nachteil für die Wirtschaftlichkeit der NEAT erwähnt. Gemäss dem bundesrätlichen Bericht zum Bau einer zweiten Röhre wird diese nur marginal (Personenwagenverkehr) bzw. gering (Schwerverkehr) tangiert. Damit wird auch garantiert, dass der Tunnel für den internationalen Transitverkehr nicht attraktiver wird, nachdem – insbesondere zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs von Grenze zu Grenze – total rund 24 Milliarden Franken in die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) investiert worden sind. Zudem kann der GST auf diese Weise in erster Linie auch für den Binnenverkehr genutzt werden.

4. Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen der Beurteilung der Nutzen und der Kosten einer 2. Röhre sollte man auch die Alternative einer kritischen Betrachtung unterziehen. Diese sieht ein kompliziertes und teures Kurz-Rola System vor, dessen geschätzten Kosten auf bis zu über einer Milliarde Franken laufen würden und in 3 Jahren abgeschrieben werden müssten. Das ist unter dem Sichtpunkt der öffentlichen Finanzen nicht vertretbar und sprengt jegliche Logik. Zu diesen direkten Kosten müssen folglich auch noch die indirekten volkswirtschaftlichen Kosten - die ein x-faches darstellen würden - hinzugerechnet werden. Die Bilanz eines Vergleiches mit der Infrastruktur Investition eines zweiten Tunnels ist somit komplett zu Gunsten des vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekts.

5. Fazit und Ausblick

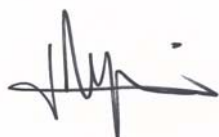
Der Swiss Shippers' Council SSC unterstützt die vorgeschlagene Sanierung des GST inklusive dem Bau einer zweiten Röhre (jedoch ohne Kapazitätserhöhung) und die dafür vorgesehenen Änderungen im Gesetz.

Wir bedanken uns bereits im Voraus für die Möglichkeit, uns bei weiteren Konsultationen in Sachen Finanzierung konstruktiv einbringen zu können.

Zudem danken wir Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer vorliegenden Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

SWISS SHIPPERS' COUNCIL



Nationalrat Fabio Regazzi
Präsident



Conrad Tobler
Geschäftsführer