

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 10. April 2013

411. Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet in Vernehmlassung gegeben. Kern der Gesetzesänderung ist der neue Art. 3a, der den Bau einer zweiten Tunnelröhre des Gotthard-Strassentunnels ermöglicht. Beide Röhren sollen jeweils mit nur einem Fahrstreifen und ausschliesslich im Falle der Sperrung einer der beiden Röhren mit zwei Fahrstreifen im Gegenrichtungsverkehr betrieben werden. Damit wird Art. 84 der Bundesverfassung Rechnung getragen, der die Erhöhung der Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet verbietet.

Anlass für die Gesetzesänderung ist die in rund zehn Jahren erforderliche Sanierung der bestehenden Tunnelröhre. Das UVEK hat zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung verschiedene Varianten erarbeitet und miteinander verglichen. Die Vernehmlassungsunterlagen zeugen von einer vertieften Auseinandersetzung mit der Problemstellung und den ermittelten Varianten. Diese wurden insbesondere nach den Gesichtspunkten der Verfügbarkeit des Angebots für den alpenquerenden Verkehr, der Verkehrssicherheit und der Finanzierung beurteilt.

Der Bundesrat gelangte zu der Auffassung, dass eine zweite Tunnelröhre, insbesondere unter Berücksichtigung der Verbesserung der Verkehrssicherheit, die langfristig sinnvollste Lösung darstellt. Weiter wird die Aufrechterhaltung der Kapazität während der Sanierung bei zwei kurzen Unterbrüchen von 50 bzw. 90 Tagen sowie im späteren Normalbetrieb im Falle der Sperrung einer Tunnelröhre als besonderer Vorteil gesehen. Die Kosten für diese Variante werden mit etwa 2,8 Mrd. Franken beziffert. Im besten Fall rechnet der Bund mit einem Bau der zweiten Röhre von 2020 bis 2027 und der Sanierung von 2028 bis 2030.

Für den Fall einer Ablehnung der Gesetzesänderung durch die Stimmberechtigten bzw. durch die eidgenössischen Räte sieht der Bundesrat eine Sperrung des Tunnels vor mit flankierenden Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung, d. h. einen Bahnverlad, eine kürzere Wintersperre der Passstrasse sowie Verkehrsinformation und -lenkung. Der Bahnverlad würde für Personenwagen über den Gotthardscheiteltunnel und für den Schwerverkehr mit einer Kurz-RoLa (Rollende Landstrasse) von Rynächt nach Biasca durch den Basis-

tunnel sichergestellt. Die Dauer der Sperrung beträgt je nach Untervariante ohne Sommeröffnung zweieinhalb Jahre, mit kurzer Sommeröffnung während der Hauptreisezeit dreieinhalb und mit langer Sommeröffnung von Ostern bis nach der Sommerhauptreisezeit sieben Jahre. Die Kosten für die Variante mit kurzer Sommeröffnung einschliesslich der eigentlichen Tunnelinstandsetzung werden auf etwa 1,4 bis knapp 1,7 Mrd. Franken geschätzt. Aufgrund des Bahnverlads erhöhen sich die Kosten bei längerer Sommeröffnung. Zuzüglich wird für diese Variante mit Sommeröffnung von einem Bruttowertschöpfungs-Rückgang in den Kantonen Uri, Tessin und Graubünden von etwa 243 Mio. Franken ausgegangen.

Eine Objektfinanzierung durch Dritte wurde insbesondere für den Fall des Baus einer zweiten Röhre überprüft und aufgrund verschiedener rechtlicher, wirtschaftlicher und technischer Hindernisse verworfen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Strassen ASTRA, René Sutter, 3003 Bern):

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Die von Ihnen bevorzugte Variante 2 (Bau einer zweiten Tunnelröhre) hat unbestrittene Vorteile wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die, von 140 Tagen Sperrung abgesehen, durchgängige Aufrechterhaltung der heutigen Verbindungsqualität während der Sanierungsphase. Die Wahl dieser Variante als Bestvariante scheint uns somit grundsätzlich nachvollziehbar.

Der Gotthard-Strassentunnel ist als Teil einer alpenquerenden Transitroute nicht nur von nationalem, sondern auch von europäischem Interesse. Der Bau einer zweiten Röhre dürfte früher oder später unweigerlich zur Forderung führen, beide Röhren zweiseitig zu betreiben. In diesem Fall wird die Schweiz mit dem nötigen Nachdruck auf die Einhaltung von Art. 84 Abs. 3 der Bundesverfassung bestehen müssen. Wir erwarten, dass sich der Bund im Falle des Baus einer zweiten Röhre rechtzeitig Gedanken über den Umgang mit solchen Forderungen machen wird.

Unsere hauptsächlichen Bedenken betreffen die Finanzierung. Im Botschaftsentwurf wird zu Recht darauf hingewiesen, dass alle Unterhalts- und Ausbaumassnahmen in Konkurrenz zu den anderen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) finanzierten Vorhaben stehen. Diese Feststellung gilt selbstredend für alle geprüften Varianten. Die Problematik der Mittelkonkurrenz verschärft sich allerdings beim Bau und beim Betrieb einer zweiten Tunnelröhre im Vergleich zu den anderen geprüften, günstigeren Varianten. Die hohen Kosten würden im nicht unwahrscheinlichen Falle einer Verzögerung durch eine Verlängerung der Überbrückungsmassnahmen noch höher.

Mit der SFSV und dem daraus geäuften Infrastrukturfonds müssen zahlreiche dringende und wichtige Vorhaben in den Agglomerationsräumen der Schweiz finanziert werden. Der Gotthard-Strassentunnel ist im Programm Engpassbeseitigung zwar als Engpass verzeichnet. Dieser hat aber zu Recht aufgrund 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. Dabei führen diese Engpässe täglich zu bedeutenden Stausituationen mit bedeutenden, volkswirtschaftlich negativen Auswirkungen.

Trotz der angeführten Bedenken zur Finanzierung unterstützen wir den von Ihnen bevorzugten Bau einer zweiten Tunnelröhre aufgrund der Kriterien Verfügbarkeit und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Betrieb. Wir erwarten aber, dass der Bund mit der angekündigten Vorlage zur Schaffung eines Fonds für Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehr sicherstellt, dass genügend finanzielle Mittel für den Ausbau und Betrieb des Nationalstrassennetzes sowie für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme vorhanden sind.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates und die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:

Hösli