

Verwaltungsrat und Konzernleitung · Hochschulstrasse 6 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Strassen
ASTRA
Herr Dr. Rudolf Dieterle
3003 Bern

Bern, 19. April 2013

**Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
(Sanierung Gotthard-Strassentunnel).**

Stellungnahme der SBB.

Sehr geehrter Herr Dr. Dieterle

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage betreffend Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung des Gotthard-Strassentunnels) Stellung nehmen zu können. Der Bundesrat hält in seiner Botschaft fest, dass der Bau einer zweiten Röhre beim Gotthard-Strassentunnel ohne Kapazitätserweiterung (zwei richtungsgetrennte Röhren im Einspurbetrieb) und die anschliessende Sanierung der bestehenden Röhre die sinnvollste Lösung sei. Das Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) soll um den Artikel 3a mit folgender Formulierung ergänzt werden:

„Am Gotthard-Strassentunnel kann eine zweite Tunnelröhre gebaut werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden. Ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.“

SBB AG

Verwaltungsrat und Konzernleitung
Hochschulstrasse 6 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Telefon +41 51 220 53 22 · Fax +41 51 220 80 70
ulrich.gygi@sbb.ch · www.sbb.ch

Die SBB nimmt zur Vorlage einleitend und zusammenfassend wie folgt Stellung:

Die SBB hält die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mittels des Baus einer zweiten Röhre nur dann für vertretbar, wenn die bestehende Kapazität auf der Strasse verbindlich nicht erhöht wird, d.h.

1. die verfassungsmässig bestehende Kapazitätsbegrenzung muss – wie vom Bundesrat vorgeschlagen – auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden (STVG Art. 3a) und
2. die bestehenden Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit der Begrenzung der Kapazitäten im Landverkehrsabkommen CH/EU (Art. 32 3. Spiegelstrich LVA) sind auszuräumen.

Die Position der SBB im Detail:

1. Attraktive Marktpotentiale im Personen- und Güterverkehr:

Die SBB ist der Überzeugung, dass sie auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und des Ceneri-Tunnels **gute Marktpotentiale realisieren kann**, sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr. Beim Güterverkehr setzt die SBB namentlich beim unbegleiteten kombinierten Verkehr auf neue Marktsegmente, peilt ein langfristiges Wachstum an und will sich stärker in der logistischen Wertschöpfungskette positionieren. Beim Personenverkehr hat die SBB bereits grössere Rollmaterialbestellungen eingeleitet, deren wirtschaftlicher Betrieb auf Basis der heute bestehenden Strassenkapazität am Gotthard kalkuliert wurde. **Für eine erfolgreiche Realisierung dieser unternehmerischen Zukunftsaussichten ist deshalb die Weiterführung der bisherigen Kapazitätsbeschränkung zwingend.** Sie war auch eine der in der NEAT-Botschaft genannten Voraussetzungen für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. So werden sich die grossen Investitionen auf der Nord-Süd-Achse auch volkswirtschaftlich auszahlen.

2. Verankerung der Kapazitätsbeschränkung auch im Gesetz und zwischen CH/EU:

Die Erfahrungen zeigen, dass eine echte Verlagerung nur möglich ist, wenn es eine Beschränkung der strassenseitigen Kapazität im alpenquerenden Verkehr gibt. Mit den bisher gültigen Rahmenbedingungen konnte der Modal-Split Schiene-Strasse in der Schweiz stabil gehalten werden. Die Begrenzung der alpenquerenden Strassenkapazität stellt somit eine wichtige Voraussetzung dar, damit sich die umfangreichen schienenseitigen Investitionen des Bundes in die Gotthardachse volkswirtschaftlich lohnen.

Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet ist in der Verfassung verankert. Die SBB begrüsst den Vorschlag des Bundesrates, die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung **zusätzlich im STVG festzuschreiben** und dem Parlament dafür eine referendumsfähige Vorlage zu unterbreiten.

Aufgrund der hohen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung regt die SBB im Hinblick auf eine Referendumsabstimmung zudem nachdrücklich an, die in Bevölkerung und Politik **bestehenden Zweifel bzw. Rechtsunsicherheiten im Landverkehrsabkommen CH/EU verbindlich auszuräumen** (Ansatz des freien Strassenverkehrs; konkretisiert durch den Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen nach Art. 32 3. Spiegelstrich LVA). Dies stärkt die Voraussetzung für die Zustimmung zu einer Sanierungslösung mittels einer zweiten Röhre.

3. Dringende bahnseitige Investitionen dürfen nicht zurückgestellt werden:

Die Gesamtkosten der Sanierungsvariante Gotthard-Strassentunnel des Bundesrates belaufen sich auf rund CHF 2788 Mio. Die SBB stellt fest, dass die Realisierung der zweiten Strassentunnelröhre somit rund CHF 1.2 Mia. teurer zu stehen kommt, als die Sanierung des bestehenden Tunnels samt Bahnersatzangebot in Form einer rollenden Landstrasse und eines Autoverlads. Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, die umfassende Sanierung und Erneuerung des GST mit Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu decken. Alle Unterhalts- und Ausbaumassnahmen am Gotthard-Strassentunnel stehen somit grundsätzlich in Konkurrenz zu den anderen aus der SFSV finanzierten Aufgaben – namentlich zu den Massnahmen, die die Schiene betreffen: Abgeltung kombinierter Verkehr, Autoverlad, Abgeltung nicht-alpenquerender Schienengüterverkehr, Anschlussgleise, Fonds für Eisenbahngrossprojekte (später BIF) und Terminalanlagen.

Aus Sicht SBB darf der zusätzliche Mittelbedarf im Falle der Realisierung einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard-Strassentunnel nicht zu Lasten der oben genannten Ausgabenpositionen gehen, sondern muss innerhalb der Massnahmen kompensiert werden, die die Strasse betreffen.

4. Baustellenlogistik über die Bahn abwickeln:

Beim Bau einer neuen Gotthard-Strassentunnelröhre fallen grosse Mengen an Bau- bzw. Aushubmaterial an. **Die SBB fordert, dass in die Ausschreibungsbedingungen zu den Sanierungsarbeiten aufgenommen wird, dass der Transport von Bau- sowie Aushubmaterial primär mit der Bahn zu erfolgen hätte.** Die SBB geht davon aus, dass hierzu die vom ASTRA für den Bau der zweiten Strassentunnelröhre geplanten Installationsplätze sowohl in Göschenen wie auch in Airolo an die Schiene angebunden werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates

Andreas Meyer
CEO

Kopie an:

- Walter Thurnherr, GS UVEK; Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- Dr. Serge Gaillard, Direktor EFV, Bernerhof, 3003 Bern
- Dr. Peter Füglistaler, Direktor BAV, 3003 Bern