

Bundesamt für Strassen  
z.H. Herrn René Sutter  
Mühlestrasse 2  
3063 Ittigen

Andreas Brunner  
geschaefsfuehrer@f-s-u.ch  
St. Gallen, 19. April 2013

## **Stellungnahme FSU: Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu dieser Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der FSU ist der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner, welchem über 900 Einzelmitglieder und Büros angehören. Er ist ein Fachverein des SIA. Als Verband der in der Raumplanung aktiven Fachleute hat er alles Interesse daran, dass die raumplanerischen Belange fachgerecht geregelt werden. Die nachfolgenden Überlegungen führen uns dazu, die vorgeschlagene Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet aus Sicht der Raumplanung klar abzulehnen.

### **1. Relevante raumplanerische Aspekte allgemeiner Art in der Gotthardfrage:**

Aus Sicht der Raumplanung müssten für den Alpenraum folgende übergeordnete Ziele verfolgt werden:

- Aufwertung der Qualitäten des Alpenraumes, im Blick auf dessen Erholungslandschaft sowie der Natur- und Nutzungspotentiale
- Verbesserung der Umweltqualität mit positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung auch im Alpenraum
- Das empfindliche Landschaftsbild des Alpenraumes erhalten.

Ein wesentlicher Bestandteil der Strategien für die angestrebte Aufwertung und den Schutz des Alpenraums ist die Erreichung der Ziele der Verlagerungspolitik des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

### **2. Sanierung mit dem Bau einer zweiten Röhre**

Wir sehen diverse Risiken und kaum Chancen, welche den angestrebten raumplanerischen Zielsetzungen gegenüberstehen.

2/3

Risiko 1: Mit dem Bau einer zweiten Gotthardröhre wird baulich zusätzliche Kapazität für den Strassenverkehr geschaffen – auch wenn jede Röhre gemäss Gesetz nur einspurig befahren werden darf. Wir haben die grosse Sorge, dass das zusätzlich geschaffene Kapazitätspotential zu einem späteren Zeitpunkt doch für den Verkehr geöffnet wird. Die Folge ist eine Zunahme des Individualverkehrs und des Schwerverkehrs auf der Strasse, sowohl auf der Nord-Süd-Achse – mit dem zusätzlichen Verkehrsdruck auf dem gesamte Strassensystem im Alpenraum, mit den bekannten räumlichen Auswirkungen – als indirekt auch in den Agglomerationen.

Risiko 2: Die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene wird untergraben, und die NEAT wird Finanzierungsprobleme im Betrieb bekommen. Hingegen soll diese Milliarden-Investition anderweitig optimal verwendet werden bzw. soll das AlpTransit-Netz vervollständigt werden.

Risiko 3: Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird indirekt verschlechtert mit den bekannten negativen Auswirkungen (Zersiedlung, Landschaftsbeeinträchtigung usw.)

Die genannten Auswirkungen werden sich negativ auf die obenerwähnten Hauptziele niederschlagen.

### **3. Sanierung ohne den Bau einer zweiten Röhre**

Hingegen sehen wir bei einer Sanierung ohne zweite Röhre weniger Risiken und einige Chancen, die unbedingt genutzt werden sollten:

Chance 1: Die Zwangsschliessung der ersten Röhre für die Sanierung wird den notwendigen Druck zugunsten einer alpenweiten Lösung für den alpenquerenden Transitverkehr erzeugen (z.B. Einführung einer Alpentransitbörse oder andere Regulierungsinstrumente), was die Erreichung der in der Verlagerungspolitik angestrebten Ziele sehr unterstützen wird.

Chance 2: Mit dieser Sanierungsvariante wird indirekt die Bahnbenutzung infolge der Öffnung des Basistunnels gefördert und so auch der regionale öffentliche Verkehr, insbesondere im Tessin und Uri unterstützt, was auch mit positiven räumlichen Auswirkungen verbunden ist.

Chance 3: Die oben erwähnten Hauptziele werden respektiert und führen zu positiven räumlichen Auswirkungen.

Risiko 1: Wir weisen darauf hin, dass in Bezug auf den Standort für die Realisierung der neuen Terminalanlage für die Rollende Landstrasse (RoLa) zwischen Erstfeld und Biasca noch viele Fragen offen bleiben. Für eine Anlage mit temporärem Charakter lässt sich in einem guten raumplanerischen Verfahren sicherlich eine optimale Lösung finden. Einer Dauerlösung in den bereits sehr dicht genutzten Räume um Altdorf/Erstfeld und Biasca/Bodio bedarf aus raumplanerischer Sicht noch einer vertieften Abwägung (Landbe-

3/3

darf, Synergien, Kompensationsmöglichkeiten usw.).

Risiko 2: In Bezug auf die strassenseitige Erschliessung des Kt. Tessin sind wir der Meinung, dass wenn die Sanierungsarbeiten während des Winterhalbjahres erfolgen und die Verladelösung ein effizientes Angebot aufweist (Kurz- und LangRoLa für Personen- bzw. Schwerverkehr), es sicher nicht zu einer „Isolation der Südschweiz“ kommen wird, wie auch die Studien des Bundes bestätigen. Mit geeigneten Begleitmassnahmen können auch die punktuellen Nachteile für die Leventina und den Kanton Uri gelindert werden, wie auch für die Alternativrouten San Bernardino und Simplon, welche insbesondere für den LKW-Verkehr unattraktiv ausgestaltet werden sollen.

#### **4. Weitere Punkte**

Nicht zuletzt hat diese Gesetzesänderung auch finanzielle Konsequenzen. Wir sind klar der Meinung, dass der Bund deutlich mehr finanzielle Mittel für die Agglomerationsprogramme bereitstellen sollte. Damit lassen sich in der Koordination mit der Siedlungsentwicklung deutlich grössere Probleme lösen, als mit einer Kapazitätserweiterung am Gotthard, wobei auf der Kostenseite noch grosse Differenzen in der Einschätzung bestehen (sind es 1 oder 3 Milliarden gesamthaft für die effektiven Zusatzkosten einer 2. Röhre?). Aus diesem Grund sollte die günstigste Variante für die Sanierung des Gotthardtunnels gewählt werden und das „gesparte“ Geld den Agglomerationsprogrammen und der Lösung der Mobilitätsprobleme auch der anderen Landesteile zugute kommen.

#### **5. Schlussfolgerungen**

Die Abwägung der obenerwähnten Risiken und Chancen der jeweiligen Lösungsansätze machen für den FSU folgendes deutlich:  
Das bestehende Gesetz bedarf keiner Anpassung, hingegen soll endlich der Verlagerungsauftrag in der Verfassung erfüllt werden. Nur dies leistet langfristig einen konkreten Beitrag zu einer nachhaltigeren räumlichen Entwicklung in Alpengebieten, was auch indirekt den Agglomerationen zu Gute kommt.

Freundliche Grüsse

FSU



Andreas Brunner  
Geschäftsführer