



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

29. Mai 2013

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

Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
1.1. Ausgangslage.....	3
1.2. Inhalt und Ziel der Vorlage	3
1.3. Eingegangene Stellungnahmen (Tabelle)	4
2. Ergebnisse	4
2.1. Generelle Beurteilung der Vorlage	4
2.1.1. Gründe für die Vorlage	5
2.1.2. Vorbehalte	8
2.1.3. Gründe gegen die Vorlage	10
2.1.4. Alternativvarianten.....	15
2.1.5. Verlagerungspolitik.....	18
2.2. Finanzierung.....	19
2.2.1. Generelle Beurteilung von Strassenbenutzungsgebühren am GST	19
2.2.2. Gründe für die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren	20
2.2.3. Gründe gegen die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren	20
2.2.4. Public-private- partnership (PPP).....	21
3. Fazit.....	22
4. Weitere Hinweise und Anregungen	22
Anhang	25
Liste der eingegangenen Stellungnahmen.....	25
Abkürzungsverzeichnis	28

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 19. Dezember 2012 hat der Bundesrat Kenntnis genommen vom Vernehmlassungsentwurf zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) im Zusammenhang mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST). Gleichzeitig hat er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der Durchführung der Vernehmlassung beauftragt. Die Vernehmlassungsteilnehmer wurden eingeladen, sich im Rahmen der Vernehmlassung ebenfalls grundsätzlich und bezogen auf den GST zur Frage nach einer allfälligen Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren zu äussern.

Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, bis zum 21. April 2013 eine Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage abzugeben. Im vorliegenden Bericht wurden sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt, die bis zum 30. April 2013 eingereicht wurden.

Insgesamt wurden 102 Einladungen zur Teilnahme an der Vernehmlassung verschickt. Eingegangen sind total 119 Stellungnahmen. Geäussert haben sich 26 Kantone, 1 Konferenz der Kantone, 13 politische Parteien (inkl. Tochterparteien bzw. Sektionen), 2 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 6 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, 12 Verkehrsverbände sowie 59 weitere Organisationen oder Einzelpersonen.

1.2. Inhalt und Ziel der Vorlage

Der 16,9 Kilometer lange GST wurde am 5. September 1980 eröffnet und ist seit über 30 Jahren in Betrieb. Zwischen 2020 und 2025 muss der dannzumal seit 40 Jahren in Betrieb stehende Tunnel saniert und erneuert werden. Ab 2025 kann die Funktionstüchtigkeit und somit die Sicherheit im GST nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden. Der Bundesrat hat sich eingehend mit verschiedenen Sanierungsvarianten auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dass eine umfassende Sanierung und Erneuerung des GST ohne zweite Tunnelröhre zwar grundsätzlich machbar, aber mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre. Aus diesem Grund hat er sich für den Neubau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre entschieden. Nach der Sanierung des bestehenden Tunnels dürfen die beiden Tunnelröhren je nur einspurig betrieben werden. Im Normalbetrieb verfügt jede Tunnelröhre über eine Fahrspur und einen Pannestreifen. Dieses Verkehrsregime garantiert die Verfassungskonformität einer zusätzlichen Tunnelröhre. Die Gesamtkosten für den Bau einer neuen inklusive Sanierung der bestehenden Röhre belaufen sich auf rund 2788 Millionen Franken (Preisstand Erneuerung und Sanierung bestehende Tunnelröhre 2009, Neubau zweite Tunnelröhre 2010, ohne Mehrwertsteuer, Kostengenauigkeit +/- 30 %).

Obwohl der Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard in der vorgesehenen Form grundsätzlich ohne Gesetzesänderung machbar wäre, will der Bundesrat die Beschränkung auf maximal zwei Fahrspuren im STVG verankern. Damit kann klargestellt werden, dass auch ein temporärer Betrieb von mehr als zwei Fahrspuren (z.B. während der Ferienzeit) verboten bleibt. Zudem soll durch die Gesetzesänderung die Mitsprache des Parlamentes und, falls das Referendum ergriffen würde, des Volkes gewährleistet werden.

Mit dieser Vorlage soll weiter das bereits heute bestehende, im Zusammenhang mit dem schweren Lastwagenunfall und dem damit verbundenen Tunnelbrand vom 24. Oktober 2001 eingeführte Dosiersystem für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung inkl. schwere Sattelmotorfahrzeuge (LKW) ins STVG integriert werden. Das System hat sich seit seiner Einführung bewährt; die Verankerung im Gesetz soll gewährleisten, dass das Dosiersystem auch in Zukunft beibehalten wird.

1.3. Eingegangene Stellungnahmen (Tabelle)

Teilnehmer	Anzahl Adressaten	Anzahl Stellungnahmen
Kantone	26	26
Politische Parteien	12	13
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	6
Verkehrsverbände	26	12
Weitere Organisationen	27	12
Spontanteilnahmen	-	48
Total	102	119

Folgende zur Vernehmlassung eingeladenen Teilnehmer haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet: **Arbeitgeberverband, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Konferenz der Städtischen Polizeidirektorinnen und Polizeidirektoren, Vereinigung der Strassenverkehrsämter** sowie der **Schweizerische Gemeindeverband**.

Eine detaillierte Auflistung der eingegangenen Stellungnahmen findet sich im Anhang des vorliegenden Berichts.

2. Ergebnisse

2.1. Generelle Beurteilung der Vorlage

Allgemein werden die hohe verkehrspolitische Bedeutung sowie der ausgewiesene Sanierungsbedarf des GST anerkannt. Eine knappe Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (total 57) befürwortet die Vorlage grundsätzlich. Abgelehnt wird sie von total 55 Vernehmlassern. 7 Teilnehmer haben sich weder für noch gegen die Vorlage ausgesprochen.

Unterstützt wird die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungsvariante und damit ebenfalls die Änderung des STVG von den Kantonen **Zug (ZG), Aargau (AG), Appenzell Ausserrhoden (AR), Appenzell Innerrhoden (AI), Zürich (ZH), Tessin (TI), Luzern (LU), Graubünden (GR)**, von der **FDP.Die Liberalen**, der **Bürgerlich-Demokratischen Partei Schweiz (BDP)**, der **Christlichdemokratischen Partei der Schweiz (CVP)**, der **Schweizerischen Volkspartei (SVP)**, vom **Schweizerischen Bauernverband (sbv)**, vom **Schweizerischen Gewerbeverband (SGV)**, von **economiesuisse**, vom **Schweizerischen Baumeisterverband (SBV)**, vom **Schweizer Tourismus-Verband (STV)**, vom **Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG)**, vom **Touring Club der Schweiz (TCS)**, vom **Autogewerbeverband Schweiz (AGVS)**, vom **strassenschweiz-Verband für den Strassenverkehr (FRS)**, von der **Schweizerischen Post**, von der **Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz (IHZ)**, vom **Überparteilichen Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels (KsSG)**, vom **Comitato per il completamento del Gottardo (CcG)**, von der **società svizzera impresari costruttori sezione ticino (ssic)**, von **hotelleriesuisse**, von **Ticino Turismo**, von **Parahotellerie Schweiz**, von **Gastro Ticino**, vom **Fachverband infra**, von **Aqua Nostra**, von **Swiss Schippers' Council (SSC)**, von der **Schweizerischen Vereinigung beratender Ingenieurunternehmen (usic)**, von der **Associazione Industrie Ticinesi (aiti)**, von **bauenschweiz**, vom **Verband der verladenden Wirtschaft (VAP)** sowie von der **Handelskammer beider Basel (hkbb)**.

Für den Kanton **Nidwalden (NW)** sind die Gründe nachvollziehbar, die für eine zweite Gotthardröhre sprechen.

Unter Vorbehalten einverstanden mit der Vorlage sind die **Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)** und mit dieser die Kantone **Thurgau (TG), Basel-Landschaft (BL), Solothurn (SO), Jura (JU), Obwalden (OW), Schaffhausen (SH), Glarus (GL), Freiburg (FR), Schwyz (SZ)**,

Wallis (VS), die **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (cciG)**, das **Centre Patronal (CP)**, die **Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (cvci)** sowie die **Fédération des Entreprises Romandes**. Im Gegensatz zum Grossen Rat, dessen Mehrheit (55 zu 49 Stimmen) den Bau einer zweiten Röhre ablehnt, befürwortet der **SR NE** den Bau einer zweiten Röhre, wie die BPUK, unter Bedingungen. Die **SBB AG** hält die Sanierung des GST mittels Bau einer zweiten Röhre nur dann für vertretbar, wenn die bestehenden Kapazitäten auf der Strasse verbindlich nicht erhöht werden.

Aus Sicherheitsgründen wird der Bau einer zweiten Röhre im Zusammenhang mit der Sanierung des GST von einem Teil der Mitglieder der **Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ASVS)** begrüsst.

Abgelehnt wird die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungsvariante von den Kantonen **Uri (UR)**, **Bern (BE)**, **St. Gallen (SG)**, **Basel-Stadt (BS)**, **Genf (GE)**, **Waadt (VD)**, **Neuenburg (NE)**, von der **Sozialdemokratischen Partei der Schweiz (SPS)**, von der **Sozialdemokratischen Partei der Schweiz, Sektion Tessin (SPS-TI)**, von der **Grünliberalen Partei der Schweiz (GLP)**, von der **Grünen Partei der Schweiz (GPS)**, von der **Grünen Partei der Schweiz, Sektion Waadt (GPS-VD)**, von den **Grünen Uri**, von den **jungen gruenen**, von den **CVP-Frauen**, von **Travail.Suisse**, vom **Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SBG)**, von der **Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV)**, von **Pro Bahn**, vom **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, von der **Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana (ATA)**, vom **Verband öffentlicher Verkehr (VöV)**, von der **Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**, von der **IG öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV Schweiz)**, von **umverkehrR**, vom **Fachverband Schweizer Raumplaner (FSU)**, vom **Verein zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr (Alpen-Initiative)**, vom **WWF Schweiz**, vom **WWF Svizzera italiana**, vom **WWF Uri**, von **pro natura**, von **Greenpeace**, von der **Schweizerischen Energie-Stiftung (SES)**, von den **FachFrauen Umwelt (ffu-pee)**, von den **Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz (AefU)**, von **Leventina vivibile**, von **Vivagandria**, von der **Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole**, von der **Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio"**, von **Capriasca Ambiente**, von der **Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente (ALRA)**, vom **Verein Kirche und Umwelt (oeku)**, von den **Umweltfreisinnigen St. Gallen**, vom **Schweizer Vogelschutz/BirdLife Schweiz (SVS)** sowie von 2 **Privatpersonen**.

Im Weiteren haben sich mehrere italienische (**Legambiente cuneo**, **Associazione Gruppo Oltre**, **LIPU Cuneo**, **Associazione Medici per l'Ambiente [ISDE]**) und französische (**proMont-Blanc**, **Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc [ARSMB]**) Umweltorganisationen gegen den Bau einer zweiten Gotthardröhre ausgesprochen.

Weder für noch gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante haben sich der **Schweizerische Städteverband**, **SchweizMobil**, die **Krebsliga Schweiz**, die **IG Detailhandel Schweiz (IG DHS)** sowie das **Gotthard-Komitee** geäußert.

2.1.1. Gründe für die Vorlage

Die meisten Befürworter der Vorlage heben die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Wegfall des Gegenverkehrs und der damit verbundenen Vermeidung von Frontalkollisionen hervor¹. Nach Aussage der **ASTAG**, von **Aqua Nostra** und vom **FRS** gehört der GST nicht zu den sichersten, sondern gemessen an seiner Verkehrsleistung zu den gefährlichsten Tunneln auf dem Nationalstrassennetz. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sei der Bau einer zweiten Röhre daher zwingend. Zudem wäre es mit Blick auf das vermeidbare Risiko von Frontalkollisionen unethisch, wenn die Gesamtanierung des GST nicht nach Massgabe der aktuellen Erkenntnisse der Verkehrssicherheit erfolgen würde². Für die **SVP** führen die richtungsgetretenen Fahrspuren zu einem Quantensprung in Sachen Sicherheit. Ebenfalls der Meinung, dass mit einer zweiten Röhre die Verkehrssicherheit signi-

¹ Kantone JU, UR, BL, AR, OW, SH, ZH, GL, TI, FR, NW und VS, BPUK, SR NE, FDP, Die Liberalen, BDP, SVP, CVP, ACVS, economiesuisse, SBV, SAB, CcG, ssic, hotelleriesuisse, ASTAG, AGVS, FRS, SGV, Fachverband infra, STV, Aqua Nostra, SSC, usic, Gastro Ticino, aiti, bauenschweiz, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, hkbb und TCS.

² Aqua Nostra, FRS.

fikant erhöht würde ist die **CVP**, welche zusätzlich bemerkt, dass zwei von drei schweren Unfällen in Nationalstrassentunneln (GST 2001 und Viamala 2006) auf Frontalkollisionen zurückzuführen seien. Derartige Kollisionen könnten in Tunneln ohne Gegenverkehr vermieden werden. Überdies wären künftig ca. 50 Prozent der Unfälle im GST zu verhindern, wenn der Tunnel ohne Gegenverkehr betrieben würde. Gemäss **TCS** könnten durch den Bau einer zweiten Röhre Frontal- und Streifkollisionen verhindert und damit das Unfallrisiko um 40 Prozent und die Zahl der Unfalltoten gar um 85 Prozent verringert werden. Dass die Verkehrssicherheit mit dem Bau einer zweiten Röhre verbessert wird, ist auch die Meinung der **ACVS** bzw. einem Teil seiner Mitglieder³. Der positive Beitrag an die Sicherheit im GST wurde teilweise auch von den Gegnern der bundesrätlichen Sanierungsvariante anerkannt⁴. Ebenfalls aus Sicherheitsgründen wird die gesetzliche Verankerung des Dosiersystems teilweise explizit begrüsst⁵. Die **SVP** beurteilt die Festsetzung des Dosiersystems im STVG hingegen kritisch, da dies nicht zwingend notwendig sei und man sich dadurch ohne Not einschränke. Im Sinne der Gesamtsicht könne sie sich jedoch mit dieser Massnahme einverstanden erklären.

Die Tatsache, dass mit dem Bau einer zweiten Röhre künftig ein redundantes System zur Verfügung steht, das die Zuverlässigkeit des Nord-Süd-Verkehrs bzw. die bessere Verfügbarkeit der Gotthardroute und damit die Verbindung zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz auf der Strasse jederzeit gewährleistet, wurde ebenfalls als positiv bewertet⁶. Heute komme es gemäss der **ASTAG** nur schon bei kurzzeitigen Unterbrüchen auf der Strasse oder Schiene durch Felsstürze oder Tunnelsperrungen zu massiven Versorgungs- und Lieferschwierigkeiten sowie zu inakzeptablen Zeitverlusten. Der **SGV** gibt zu bedenken, dass rund 40 Prozent des Schwerverkehrs am GST Binnenverkehr mit Ausgangs- und Zielort Schweiz sei, somit sei es auch aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft wichtig, eine dauerhafte und sichere Strassenverbindung ins Tessin und nach Norditalien zu haben. Der Kanton **TI** führt zudem an, dass der GST heute vier bis fünfmal pro Woche wegen kleineren Unfällen während ca. 40 bis 90 Minuten geschlossen werden müsse. Hinzu kämen Schliessungen während der Nacht für Wartungsarbeiten am Tunnel. Jeden Mittwoch werde der Tunnel überdies während der Zeit von 23.00 Uhr bis 01.00 Uhr wegen Sondertransporten für den übrigen Verkehr geschlossen. Nach Ansicht der **economiesuisse** würden planbare und nicht planbare Ereignisse (Wartungsarbeiten, Unfälle) bereits heute zu mehrwöchigen Nachtschliessungen führen. Durch den Neubau einer 2. Röhre könnte ein redundantes System geschaffen werden, welches die Verfügbarkeit und die Stabilität der Gotthardstrecke erheblich verbessern würde. Regelmässig stattfindende Unterhaltsarbeiten könnten ohne Beeinträchtigung des Verkehrs ausgeführt werden. Der Kanton **NW** unterstreicht in seiner Stellungnahme die Wichtigkeit einer funktionierenden Nord-Süd-Verbindung für den Wirtschaftsstandort Nidwalden. Für einen Teil der Vernehmlasser ist die Nachhaltigkeit der bundesrätlichen Sanierungsvariante, nicht zuletzt auch im Hinblick auf spätere Sanierungen des GST, ein weiterer positiver Aspekt der Vorlage⁷.

Ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmer⁸ ist der Ansicht, dass mit dem Bau einer zweiten Röhre ein bleibender Mehrwert generiert wird, welcher die mit der Variante 2 verbundenen höheren Kosten mehr als aufwiege. Weiter wird argumentiert, dass der Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre zwar die höchsten Gesamtkosten aller Sanierungsvarianten ausweise, die zu finanzierenden Jahrestanchen der Varianten ohne zweite Röhre mit rund 500 Millionen Franken jedoch wesentlich grösser ausfallen würden. Mit der Sanierungsvariante des Bundesrates könnten sich die Auswirkungen auf die Jahresbudgets und die anderen Projekte demnach besser abfedern lassen⁹. Dieser Meinung ist sinngemäss auch der **SSC**, der zusätzlich bemerkt, dass die Alternativvarianten ein kompliziertes und teures Kurz-RoLa-System vorsehen, dessen geschätzte Kosten sich bis zu über einer Milliarde Franken belaufen und die in 3 Jah-

³ Kapo ZH, Kapo BE, Kapo LU, Kapo UR, Kapo OW, Kapo NW, Kapo ZG, Kapo SG, Kapo AG.

⁴ Kanton UR, Travail.Suisse.

⁵ Kantone AG und TI, CcG, ssic, ASTAG, IHZ, Gastro Ticino, GPS.

⁶ Kantone BL, SO, AR, AI, JU, ZH, TI, FR und NW, SR NE, FDP, Die Liberalen, SVP, CVP, economiesuisse, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, Gastro Ticino, ssic, ASTAG, AGVS, FRS, SAB, SBV, SGV, Fachverband infra, STV, Aqua Nostra, SSC, aiti, bauenschweiz, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, TCS.

⁷ Kanton BL, CcG, ssic, IHZ, SBV, SGV, Fachverband infra, SVP, CVP, TCS.

⁸ Kantone SO, JU, TI, IHZ, SBV, SGV, Fachverband infra, SVP.

⁹ Kantone AR, die ASTAG, FRS.

ren beschrieben werden müssten. Für **Aqua Nostra** drängen sich die Investitionen in eine zweite Röhre und andere wichtige Beseitigungen von Engpässen geradezu auf, nachdem der Strassenverkehr bereits vollständig selbstfinanziert sei und erst noch eine Erhöhung des Vignettenpreises beschlossen wurde. Für den Kanton **TI** und die **aiti** handelt es sich bei der Sanierung des GST nicht um eine «Grossinvestition» sondern um normale Wartungsarbeiten, die über das Jahresbudget der Nationalstrasse finanziert werden können. Auch bei der Sanierung des Belchentunnels sei schliesslich nicht die billigste, sondern die unter dem Aspekt der Sicherheit, Nachhaltigkeit und der Verkehrslage überzeugendste Sanierungslösung gewählt worden. Der **STV** und **bauenschweiz** sind zudem der Ansicht, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) insbesondere im Hinblick auf die Sperrzeiten und die Kosten für den temporären Umgehungsverkehr insgesamt das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Für den Kanton **NW** sind die Überlegungen des Bundesrates zum Kosten-Nutzen-Verhältnis schlüssig. Gemäss **TCS** ist der Bau einer zweiten Röhre die einzige nachhaltige Lösung, da die im Rahmen der alternativen Sanierungsvarianten mit Bahnverlad gebauten Verladestationen nach Beendigung der Sanierungsarbeiten wieder zurückgebaut werden müssten. Aus diesem Grund sei es undenkbar, 0.6 - 1 Mrd. Franken nur für eine beschränkte Dauer von ein paar Jahren zu investieren.

Für die **ASTAG** sowie für den **FRS** steht die GST-Sanierung zwar grundsätzlich in Konkurrenz zu anderen aus der SFSV finanzierten Aufgaben. Bei der Sanierung des GST handle es sich jedoch um eine Unterhaltsmassnahme, die nur in kleinen Zeiträumen verschiebbar sei. Da der Verzicht auf Unterhaltsmassnahmen mittel- bis langfristig zu grossem Schaden führe, seien Unterhaltsprojekte allfälligen Ausbauprojekten in einer direkten Gegenüberstellung fast immer vorzuziehen. Ähnlicher Meinung sind auch der Kanton **AR** und sinngemäss auch **SSC**, die bemerken, dass aufgrund der Konkurrenzsituation zu anderen aus der SFSV finanzierten Aufgaben, dem eigentlichen Unterhalt gegenüber Umgestaltungen und Ausbauten höhere Priorität einzuräumen sei. Die **aiti** fügt zusätzlich an, dass der Bau einer zweiten Röhre nicht mit einer Infrastrukturinvestition wie der «Traversée au Lac», sondern vielmehr mit einem Unterhaltsprojekt wie beim Autobahntunnel am Belchen verglichen werden könne.

Als weitere positive Aspekte wurde die vergleichsweise kurze Sperrzeit¹⁰ und die damit verbundenen geringeren regionalwirtschaftlichen Auswirkungen¹¹ erwähnt. Insbesondere auf die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der langen Sperrzeiten im Rahmen der alternativen Sanierungsvarianten auf den Tourismus im Allgemeinen und die Hotellerie im Speziellen weisen **hotelleriesuisse**, **Parahotellerie Schweiz** sowie **Gastro Ticino** hin. **Ticino Turismo** betont ebenfalls die Wichtigkeit einer funktionierenden Nord-Süd-Verbindung für die Tessiner Tourismuswirtschaft. Da ein Grossteil der Gäste im Tessin aus dem deutschsprachigen Raum komme, sei jede Sperrung der Gotthard-Autobahn inakzeptabel. Die **Schweizerische Post** bemerkt, dass eine Vollsperrung von 140 Tagen hinsichtlich der Grundversorgungspflicht der Post (Beförderung des Postgutes vom und nach den Tessin) aus heutiger Sicht verkraftbar erscheine. Gleichzeitig gibt sie zu bedenken, dass bei einer Sperrung von rund 980 Tagen, wie dies bei den Alternativenvarianten der Fall sei, unter Umständen mit Verspätungen bei der Zustellung des Postgutes zu rechnen wäre, wenn bei einer Sperrung des Gotthards in den Wintermonaten gleichzeitig die San Bernardinoroute ausfallen würde oder die Strassenverbindungen während den Sommermonaten überlastet sein sollten. Aus Sicht der Zentralschweizer und Tessiner Wirtschaft könne durch die Realisierung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungsvariante nach Meinung der **IHZ** die negativen Folgen einer Total- oder Teilsperre (Umsatzeinbrüche im Tourismus, Gastgewerbe, Raststätten, Lieferanten, Stellenabbau) vermieden werden. Dass mit dieser Sanierungsvariante die wirtschaftlichen Auswirkungen während der Sanierung verringert werden könnten, hat bspw. auch der Kanton **UR** anerkannt, der sich in seiner Stellungnahme grundsätzlich gegen den Bau einer zweiten Tunnelröhre ausgesprochen hat. Im Zusammenhang mit der kürzeren Sperrzeit wurde zudem der Vorteil erwähnt, dass der Kanton Tessin nicht über eine lange Zeit isoliert bzw. dessen Erreichbarkeit im Rahmen der vorgeschlagenen Sanierungsvariante besser gewährleistet werde¹².

¹⁰ Kantone ZG, JU, BL und SO, SAB, SBV, Fachverband infra, hotelleriesuisse, ssic, die Schweizerische Post, IHZ.

¹¹ SAB, SBV, Fachverband infra, UR, BL, ssic, BDP, IHZ, STV, aiti, CVP.

¹² CcG, SAB, ssic, Travail.Suisse, STV, SGV, aiti, CVP, TCS.

Insbesondere im Zusammenhang mit den Varianten ohne Bau einer zweiten Röhre, wurde vereinzelt auch auf den durch die längeren Sperrzeiten erwarteten Umwegverkehr verwiesen¹³. Der Kanton **AG** weist auf voraussichtlich massive Verkehrsverlagerungen über den Grossraum Zürich/Aargau und auf die damit entstehende unzumutbare Mehrbelastung der A1 im Abschnitt Baregg-Limmattal hin. Die **BDP** ist der Ansicht, dass bei den Sanierungsvarianten ohne Bau einer zweiten Röhre die umliegenden Regionen, namentlich die Kantone GR und VS von massiv mehr Stauaufkommen und einer Verkehrsverlagerung betroffen wären.

Für den **SBV** und den **Fachverband infra**, wäre der Bau einer zweiten Röhre zudem landschafts- und umweltverträglicher als die Erstellung grosser Verladeanlagen in den Talebenen der Leventina und des Kantons Uri, wo überdies mit grossem Widerstand der Bevölkerung zu rechnen sei. Nach Ansicht von **Aqua Nostra** wäre eine Verflüssigung des Verkehrs im Sinne der Natur, da die Umweltbelastungen bei Stau und stockendem Verkehr grösser seien. Durch den Bau einer zweiten Röhre würden zudem keine wertvollen Lebensräume vernichtet.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungsvariante erfüllt nach Ansicht des Kantons **AR**, der **ASTAG** sowie des **FRS** eine zentrale Forderung des Parlaments, indem im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau und -unterhalt der Verkehr trotz Baustellen so ungehindert wie möglich fliessen könne. Dieser Meinung ist mit Verweis auf die anstehende Sanierung des Belchentunnels, wo zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen eine dritte Tunnelröhre gebaut werde, auch die **aiti**.

Die Befürworter der Vorlage sind überwiegend der Ansicht, dass mit der bundesrätlichen Sanierungsvariante keine Kapazitätserhöhung verbunden und die Verfassungsmässigkeit dadurch gewährleistet ist¹⁴. Zudem sei durch die Verankerung des neuen Artikels 3a Absatz 2 im STVG die Mitsprache des Parlamentes und im im Falle eines Referendums auch des Volkes sichergestellt, was teilweise¹⁵ ausdrücklich begrüsst wurde.

2.1.2. Vorbehalte

Die **BPUK** sowie einzelne Kantone (**TG, BL, SO, JU, OW, SH, GL, FR** und **VS**), die ganz oder teilweise auf die Stellungnahme der BPUK verwiesen haben, sind im Grundsatz mit der Sanierungsvariante des Bundesrates einverstanden, machen ihr Einverständnis aber abhängig von Bedingungen. So soll der Bau einer zweiten Röhre nicht zulasten anderer, ebenfalls über die SFSV finanzierte Projekte gehen. Ebenfalls müsse die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung gesetzlich abgesichert sein. An der maximalen Verkehrsmenge von 1000 Personenwageneinheiten pro Stunde und Richtung sei festzuhalten. Weiter gefordert werden flankierende Massnahmen (z.B. Alternativrouten, Verkehrsinformation, Verkehrssteuerung) während der 140-tägigen Sperrzeit des GST im Rahmen der vorgängigen Arbeiten an der bestehenden Tunnelröhre. Schliesslich sei der Verfassungsauftrag betreffend die Verlagerungspolitik konsequent umzusetzen. Der **SR NE** verweist grundsätzlich ebenfalls auf die Stellungnahme der BPUK und verlangt, dass der Wille des Volkes im Zusammenhang mit der Alpeninitiative zu respektieren sei und sichergestellt werden müsse, dass die EU später keine Forderungen nach einer Kapazitätserweiterung stelle. Ebenfalls zu respektieren sei der Wille des Volkes, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern; der Bau einer zweiten Röhre am GST dürfe somit die Verlagerungspolitik auf keinen Fall konkurrenzieren.

Der Kanton **AG** beantragt, die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung zusätzlich in einem Abkommen zwischen der Schweiz und der EU abzusichern.

Für den Fall, dass entgegen der Meinung des Kantons **UR** eine zweite Röhre realisiert werden soll, verlangt dieser mit Verweis auf das Positionspapier der Zentralschweizer Baudirektorenkonferenz und auf die Stellungnahme der Regierungskonferenz der Gebirgskantone griffige Ausführungsbestimmungen, insbesondere in Bezug auf das heute geltende Dosiersystem und die aktuellen maximalen Verkehrsmengen, sowie eine rechtlich einwandfreie Verankerung der Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung, welche zudem im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und

¹³ Kanton AG, ,SAB, BDP.

¹⁴ Kantone AG, BL, SO, AR, OW, SH, GL, TI, VS, FDP. Die Liberalen, SVP, SAB, CcG, BPUK, ssic, ASTAG, FRS, Ticino Turismo, IHZ, SBV, Fachverband infra, STV, Aqua Nostra, Gastro Ticino, bauenschweiz.

¹⁵ Kantone BL, SO, AR, OW, SH, GL, LU, VS, BPUK, STV.

der Europäischen Union abzusichern sei. Zudem seien für die Zeit der 140-tägigen Vollsperrung flankierende Massnahmen zu planen. Weiter müsse der 4-Meter-Korridor vor der Sanierung des GST bereit stehen.

Der Kanton **SG**, der sich grundsätzlich ebenfalls für eine Sanierung ohne zweite Röhre ausgesprochen hat, bemerkt, dass wenn aus zusätzlichen Detailuntersuchungen hervorgehen sollte, dass die Sanierung des GST nur mit dem Bau einer zweiten Röhre zu realisieren ist, zwingende Bedingungen eingehalten werden müssten. So dürften mit dem Bau einer zweiten Röhre keine Verhinderung oder Verzögerung von anderen Strassenbauprojekten verbunden sein. Ebenfalls seien griffige Ausführungsbestimmungen zu erlassen, welche das heutige Dosierungssystem bzw. die heutigen Kapazitätvorgaben auch in Zukunft garantieren. Zusätzlich seien flankierende Massnahmen (Alternativen, aktive Verkehrsinformation und -steuerung) während der 140-tägigen Vollsperrung des GST zu treffen.

Insbesondere in Bezug auf die Mittelkonkurrenz gibt der Kanton **ZH** zu bedenken, dass zwar sämtliche Sanierungsvarianten in Konkurrenz zu anderen über die SFSV finanzierte Projekte stünden, diese Problematik sich jedoch beim Bau und Betrieb einer zweiten Tunnelröhre im Vergleich zu den günstigeren Varianten verschärfe. Der Kanton erwartet deshalb, dass der Bund im Rahmen der angekündigten Vorlage zur Schaffung einer Fondlösung sicherstelle, dass für den Ausbau und Betrieb des Nationalstrassennetzes sowie für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme genügend finanzielle Mittel vorhanden sind.

Damit der Kanton **NW** zufolge des Ausbaus am Gotthard nicht mit zusätzlichem Schwerverkehr belastet wird, fordert dieser flankierende Massnahmen wie namentlich eine Verbesserung des Lärmschutzes über das gesetzliche Minimum hinaus, eine rasche Umsetzung der Verlagerungspolitik, den Ausbau des Axentunnels sowie die Beseitigung der Engpässe im Raum Luzern (Hergiswil, Bypass Luzern).

Der Kanton **LU** legt im Zusammenhang mit den negativen Auswirkungen einer Kapazitätserweiterung am GST auf das Verkehrssystem in der Agglomeration Luzern grossen Wert auf die verbindliche Zusicherung, dass eine zweite Tunnelröhre nicht zweisepurig befahren wird. Zusätzlich weist er darauf hin, dass die grossen Verkehrsprobleme im Mittelland sowie in den Agglomerationen, und nicht am Gotthard auftreten würden. Es sei deshalb - insbesondere im Zusammenhang mit der verschärften Mittelkonkurrenz innerhalb der SFSV - aufzuzeigen, dass und wie die Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte (insbesondere der Bypass Luzern sowie der Tiefbahnhof Luzern) trotz des Baus einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard noch möglich sind.

Der Kanton **GR** verlangt vor dem Bau einer zweiten Röhre, dass allenfalls notwendige Überbrückungsmassnahmen, der Zeitpunkt und die Dauer einer etappierten Vollsperrung des GST sowie allfällige flankierende Massnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Anrainerkantonen noch einmal zu prüfen seien.

Der Kanton **SZ** beantragt, dass die Durchfahrtsbeschränkung am GST auf eine Spur gesetzlich verankert wird. Zudem sei der Alpenschutzartikel einzuhalten und die bisherige Verlagerungspolitik mit allen notwendigen Massnahmen (z.B. Erhöhung der Terminalkapazitäten im Süden, Bau der Zufahrtsstrecken zur Neat in den benachbarten Ländern, Realisierung des Vier-Meter-Korridors auf der Gotthardachse, Start der Projektierung der Eisenbahntunnels Urmiberg und Axen, Schaffung von finanziellen Anreizen für das Umsteigen auf die rollende Landstrasse) konsequent weiter zu verfolgen. Weiter möchte der Kanton den internationalen Güterverkehr für die Mitfinanzierung des GST einbinden.

Falls die Sanierungslösung mit dem Bau einer zweiten Röhre weiterverfolgt werde, fordert der Kanton **VD** im Sinne der Stellungnahme der BPUK, dass die Sanierung des GST andere Nationalstrassenprojekte mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis (z.B. die Umfahrung Morges zwischen Lausanne und Genf) nicht verzögern dürfe und die Realisierung dieser wichtigen Projekte in der Botschaft zu garantieren sei.

Der Kanton **VS** verlangt für die Dauer der Totalsperrung von 140 Tagen flankierenden Massnahmen, die in Bezug auf die Auswirkungen, insbesondere auf den Kanton VS (z.B. Ausweichverkehr auf den Simplon und den Grosse St. Bernhard) einer genauen Prüfung zu unterziehen seien.

Die **CVP** ist ebenfalls der Meinung, dass mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre keine Kapazitätserweiterung erfolgen darf. Zusätzlich soll mit geeigneten Massnahmen sichergestellt werden, dass mit dem Betrieb der zweiten Röhre auf den Zufahrtsstrecken keine Verkehrszunahme verbunden ist. Weiter seien der Einspurbetrieb pro Richtung sowie das Dosiersystem gesetzlich zu verankern. Schliesslich müsse am Nacht- und Sonntagsfahrverbot festgehalten werden und der 4-Meter-Korridor vor Beginn der Sanierungsarbeiten fertiggestellt sein.

Die **GLP** beantragt verschiedene Vorkehrungen für den Fall, dass der unnötige und politisch verfehlte Bau einer zweiten Röhre dennoch angestrebt werde. Der Bau einer zweiten Tunnelröhre soll in der Verfassung verankert werden. Weiter sei ein entsprechender Ausbau der Strasseninfrastruktur als Pfand gegenüber der EU einzusetzen, um ein weitergehendes Entgegenkommen in verkehrspolitischen Belangen (z.B. Alpen transitbörse) zu erwirken. Schliesslich seien in Bezug auf die Umweltbelastung im Tessin Begleitmassnahmen zur Senkung der Emissionen zu treffen.

Bauenschweiz beantragt, dass wichtige Projekte der Netzerweiterung und der Engpassbeseitigung (namentlich in der Romandie) trotz der Sanierung des GST zeitgerecht zu realisieren seien. Auch der **VAP** ist der Ansicht, dass die Arbeiten am Gotthard andere Bauprojekte im Nationalstrassennetz auf keinen Fall verzögern dürfen, da andernorts Engpässe bestünden, welche die Schweizer Wirtschaft weit mehr belasten würden als der Alpenübergang am Gotthard.

Gemäss **CP**, der **cciG**, der **cvci** und der **Fédération des Entreprises Romandes** dürfe der Bau einer zweiten Röhre nicht zu einer Kapazitätserweiterung führen und die Realisation von anderen Strassenbauprojekten nicht beeinträchtigen.

Economiesuisse verlangt, dass der Bundesrat im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms Strasseninfrastruktur transparent aufzeigen müsse, welche Auswirkungen die Sanierung mit Neubau auf die Realisierung von anderen Strassenprojekten habe (Ausbau, Netzvollendung, Engpassbeseitigung). Vor dem Hintergrund der absehbaren Finanzierungslücke sei überdies Klarheit darüber zu verschaffen, welche Folgen die finanzielle Mehrbelastung für die langfristige Strassenfinanzierung hat.

Die **SBB AG** fordert, dass die bestehende Kapazitätsbegrenzung - wie vom Bundesrat vorgeschlagen - auf Gesetzesstufe verankert und die bestehenden Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen CH/EU (Art. 32 3. Spiegelstrich LVA) ausgeräumt werden. Ausserdem beantragt sie für den Fall der Sanierung mit einer zweiten Röhre, dass in die Ausschreibungsbedingungen zu den Sanierungsarbeiten aufgenommen wird, dass der Transport von Bau- sowie Aushubmaterial primär mit der Bahn zu erfolgen hat.

Gemäss dem **AGVS** soll das verfassungsmässige Verbot der Kapazitätserhöhung im Rahmen des Neubaus einer zweiten Röhre seine Gültigkeit behalten. Damit werde garantiert, dass der GST für den internationalen Transitverkehr nicht attraktiver werde, nachdem - insbesondere zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs von Grenze zu Grenze - total rund 24 Milliarden Franken in die NEAT investiert worden sei.

Die **IHZ** fordert Begleitmassnahmen zum Bau einer zweiten Röhre (Bypass rund um Luzern, Einbau von Flüsterbelägen), damit der Verkehr in der Zentralschweiz sicherer, lärmärmer und flüssiger verlaufe.

Die **hkbb** möchte, dass der Mitteleinsatz unabhängig der gewählten Sanierungsvariante nicht zulasten anderer Projekte geht.

2.1.3. Gründe gegen die Vorlage

Die Mehrzahl derjenigen Venehmungsteilnehmer, die sich gegen den Bau einer zweiten Röhre für die Sanierung des GST ausgesprochen haben, berufen sich auf die fehlende Verfassungsmässigkeit, da wegen der Erhöhung der Transitstrassenkapazitäten durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung verletzt werde¹⁶. Auch in der juristischen Fachwelt bestün-

¹⁶ Kantone BE, NE, Alpen-Initiative, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, AefU, VCS, ATA, SVS, ffu-pee, umverkehr, R. Weibel, P. Gebhardt, UR, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento

den erhebliche Zweifel über die Verfassungsmässigkeit einer zweiten Röhre¹⁷. Durch den Bau einer zweiten Röhre würde die physische Kapazität des GST verdoppelt¹⁸, auch wenn die Anzahl Fahrspuren künstlich durch das Gesetz beschränkt werde¹⁹. Der Kanton **UR** befürchtet, dass das Gesetz jederzeit wieder geändert werden könnte. Ebenfalls Zweifel an der Vereinbarkeit einer zweiten Röhre mit dem Alpenschutzartikel äussert der Kanton **VD**. Gemäss Aussage des **SBG** sei die Vorlage verfassungswidrig, sofern die gleichzeitige Benutzung beider Fahrspuren nicht dauerhaft ausgeschlossen werden könne. Nach Meinung der **GLP** und sinngemäss auch der **SPS** sowie der **CVP-Frauen** würden bereits durch den homogeneren Verkehrsfluss und durch das Wegfallen von künftigen Sperrungen zu Sanierungszwecken sowie bei Störungen und Unfällen die Kapazitäten erhöht. Zudem sei es gemäss **SPS-TI** und sinngemäss auch für **Travail.Suisse**, die **GLP** und die **ALRA** schwierig für den Bundesrat, dem Druck der EU, der Transportlobby sowie den Schweizer Automobilisten, insbesondere bei Staubildung vor den Tunnelportalen während den Ferienzeiten, hinsichtlich der Öffnung aller Fahrspuren auf Dauer standzuhalten. Gleicher Meinung ist die **GPS-VD**, welche zudem befürchtet, dass Parlamentarier mit einer Motion bei Staubildungen vor dem GST zuerst eine temporäre und anschliessend eine dauernde Öffnung aller Spuren verlangen könnten. Für **WWF Svizzera italiana** ist zu befürchten, dass das ASTRA bei Staubildungen vor den Tunnelportalen, wie bereits an anderen Orten auf dem Nationalstrassennetz, die Pannestreifen temporär für den Verkehr öffnen könnte. Gemäss der **SPS** ist das gesetzlich verankerte Verkehrsregime nichts anderes als ein politisches Statement, das über kurz oder lang hinfällig werde. Zudem gäbe es Gutachten, die darauf hinweisen würden, dass die EU gestützt auf das Landverkehrsabkommen (Verbot der mengenmässigen Beschränkung) die Öffnung zusätzlicher Spuren erzwingen könnte bzw. dass kein Gericht in der Lage wäre, eine Kapazitätserweiterung zu stoppen oder rückgängig zu machen. Die Meinung, dass die EU die Öffnung aller vier Fahrspuren gestützt auf das Landverkehrsabkommen verlangen könnte vertreten ebenfalls die **CVP-Frauen**. Die **GPS** fordert den Bundesrat schliesslich auf, dem Parlament eine verfassungskonforme Botschaft zur Sanierung des GST vorzulegen.

Die Kantone **UR** und **BE** sowie der **SGB**, die **EVP**, die **SPS-TI**, **Travail.Suisse** und die **ATA** erwähnen, dass sich das Volk bereits mehrere Male gegen den Bau einer zweiten Röhre und für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ausgesprochen habe; dieser Volkswille sei zu beachten. Der Kanton **UR** und die **SPS** ergänzen, dass sich auch die Mehrheit der Tessiner und der Urner Bevölkerung anlässlich von Volksabstimmungen gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels ausgesprochen hätten.

Als weiteres Argument gegen den Bau einer zweiten Röhre, wird die vom Bundesrat aufgezeigte Möglichkeit einer Sanierung ohne zusätzliche Röhre vorgebracht. Eine solche sei dank den genügenden bahnseitigen Alternativen problemlos möglich²⁰. So führen der Kanton **NE**, die **SPS**, der **WWF Schweiz**, der **WWF Svizzera italiana**, der **WWF Uri**, die **Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR**, die **ffu-pee**, die **AefU**, der **VCS**, der **ATA**, der **SEV**, die **GPS** sowie die **SES** an, dass die Eisenbahn nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels in der Lage sei den gesamten Strassenverkehr zu übernehmen, wenn die Bauarbeiten auf das Winterhalbjahr beschränkt würden. Zudem eröffne die auf 2020 geplante Fertigstellung des 4-Meter-Korridors weitere Möglichkeiten²¹. Die **SPS** ist zudem der Ansicht, dass der Kanton Tessin durch die Verdoppelung der Schienenkapazität mit dem neuen

Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, SPS, SPS-TI, GLP, GPS, Grüne Uri, CVP-Frauen, Travail.Suisse, Associazione Gruppo Oltre, Legambiente cueno, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", ALRA, SEV, oeku, IGöV Schweiz, SES, proMont-Blanc, ARSMB, ISDE.

¹⁷ NE, Alpen-Initiative, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, SEV, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, IGöV Schweiz, GPS, Grüne Uri, SES, ALRA.

¹⁸ NE, Alpen-Initiative, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, AefU, VCS, SVS, umverkehR, ffu-pee, GPS, Grüne Uri, SES, proMont-Blanc.

¹⁹ Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", Associazione Medici per l'Ambiente.

²⁰ Kantone BE, NE, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, AefU, VCS, ATA, SVS, umverkehR, ffu-pee, Leventina vivibile, SEV, oeku, IGöV Schweiz, GPS, Grüne Uri, SPS, SES, ISDE.

²¹ WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, Grüne Uri, SGB, GLP, SES.

Basistunnel besser mit der Deutschschweiz verbunden sei als je zuvor. Eine Kurz-RoLa sei technisch machbar und weitere flankierende Massnahmen mit dem Ziel einer dauerhaften Verlagerung des Schwerverkehrs seien möglich und notwendig (Förderung des Güterverkehrs in der Fläche, LSVA, Verankerung besserer Trassen für den Güterverkehr im Rahmen von FABI, 4-Meter-Korridor, Verkehrsmanagement). Mit einem innovativen Angebot im kombinierten Verkehr sei es weiter möglich, einen grossen Teil des Binnenverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Projekte bzw. Angebote von RailValley oder Railcare würden zeigen, dass unter Nutzung bestehender Infrastrukturen, Transporte über kurze Distanzen wirtschaftlich seien. Die **CVP-Frauen** merken an, dass ab 2016 mit dem Gotthard-Basis-Tunnel eine effiziente Alternative zur Strasse bestehe, in welche sehr viele Mittel investiert wurden und die deshalb auch effizient genutzt und voll ausgelastet werden müsse. Nebst den zur Verfügung stehenden bahnseitigen Alternativen könnten gemäss **WWF Svizzera italiana** mit flankierenden Massnahmen (Car-Sharing bei den Tessiner Bahnhöfen, ermässigte Zugbillette, Werbekampagnen von Schweiz Tourismus für den Kanton Tessin etc.), zudem allenfalls negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Tourismus reduziert werden.

Für den **FSU** ist der Bau einer zweiten Röhre am GST mit diversen Risiken verbunden (Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Strassenverkehr, Untergrabung der Verlagerungspolitik, Verschlechterung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs), die sich negativ auf die übergeordneten Ziele für den Alpenraum (Aufwertung der Qualitäten des Alpenraums als Erholungslandschaft, Verbesserung der Umweltqualität mit positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, Erhaltung des empfindlichen Landschaftsbildes) auswirken.

Weiter erwähnt wurden die hohen Kosten, welche gegen den Bau einer zweiten Röhre sprechen würden²². Diese könnten in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber einer Sanierung mit flankierenden Massnahmen nicht gerechtfertigt werden²³. Eine zweite Röhre stehe zudem in Konkurrenz zur NEAT und schwäche dadurch deren Rentabilität sowie die Rentabilität der Investitionen in den 4-Meter-Korridor²⁴. Zudem bestehe zwischen der Sanierung des GST und anderen wichtigen Strassenprojekten (z.B. in den Agglomerationen) eine Mittelkonkurrenz²⁵. Angesichts dieser Tatsache sind die Kantone **GE** und **VD** sowie sinngemäss auch die **GLP** der Auffassung, dass angesichts der täglichen Verkehrsprobleme die Realisierung wichtiger und dringender Projekte in den Agglomerationen von grösserem Nutzen sei, als der Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard. Gemäss **Pro Bahn** sollten die knappen finanziellen Ressourcen ebenfalls vordringlich in Infrastrukturprojekte in den Agglomerationen, im Mittelland und im Arc Léman investiert werden. Für die **SPS** werde die teure Lösung mit einer zweiten Röhre infolge der bestehenden Mittelkonkurrenz dazu führen, dass andere, politisch gewollte Projekte, unter Druck kämen. Ebenfalls der Meinung, dass die finanziellen Mittel an Stelle einer zweiten Röhre besser in wichtige Strassen- oder Eisenbahnprojekte oder in den öffentlichen Verkehr investiert werden sollten ist die **GPS-VD**. Einige Vernehmlassungsteilnehmer²⁶ finden zudem, dass der Bundesrat bei der Berechnung der Kosten für die Sanierungsvarianten zwei wesentliche Kostenelemente (Verladegebühren und Betriebs- und Unterhaltskosten der zweiten Röhre) ausgeblendet habe. Unter Berücksichtigung dieser Komponenten, würde die Variante mit einer zweiten Röhre letztlich 2,9 bis 3,5 Milliarden Franken teurer. Zudem binde der Bau einer zweiten Röhre nach Ansicht der **SPS-TI** Mittel, die notwendig wären um die Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben. Die vom Bundesrat bevorzugte - und mit Abstand teuerste Variante - bringt nach Ansicht des Kantons **BE** kaum einen zusätzlichen Nutzen und ist in Anbetracht der Knappheit der finanziellen Mittel beim Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen nicht vertretbar. Für den Kanton **BS** liesse sich eine zweite Röhre wegen der bis dahin anfallenden Unterhaltskosten auch als

²² Kantone UR, BE, BS, NE, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, AefU, VCS, ATA, SVS, SEV, SAB, SBG, Leventina vivibile, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", SPS, SPS-TI, GLP, Travail.Suisse, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, IGöV Schweiz, GPS, Grüne Uri, SES.

²³ Kanton UR, SVI.

²⁴ Kanton UR, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, AefU, SVS, VCS, SBG, GLP, GPS, Grüne Uri, SES, ISDE.

²⁵ Kantone BS, GE, VD, SPS, EVP, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SBG, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, GPS, Grüne Uri, SES, CVP-Frauen.

²⁶ Kanton NE, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, IGöV Schweiz, GPS, Grüne Uri, SPS, SES.

Vorinvestition für eine spätere Tunnelsanierung nicht rechtfertigen. Entsprechend der heutigen Praxis im Infrastrukturbau sei die preisgünstigste Variante, welche die Anforderungen erfüllt, zu wählen, und die freien Mittel seien in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen zu investieren. Eine ähnliche Ansicht vertritt auch die **SVI**, die auf die grössere Nachhaltigkeit von Investitionen in den Agglomerationsverkehr hinweist und zusätzlich bemerkt, dass der geplante Baubeginn im Rahmen der bundesrätlichen Sanierungsvariante (2020) aufgrund der Erfahrungswerte für Strassenbau-Grossprojekte und der politischen Bedeutung (voraussichtliches Referendum) unrealistisch sei; durch die wahrscheinliche Verzögerung würden sich die Kosten für die Erhaltung der Betriebssicherheit noch wesentlich erhöhen. Die fehlende Nachhaltigkeit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungsvariante wurde ebenfalls vom **WWF Schweiz**, vom **WWF Svizzera italiana**, vom **WWF Uri**, von **Legambiente cuneo**, von der **Associazione Gruppo Oltre** sowie von **LIPU Cuneo** erwähnt.

Travail.Suisse gibt zu bedenken, dass keine Sanierungsvariante nur Vorteile hat. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante garantiere zwar eine bessere Erschliessung des Tessins und bewirke auf lange Sicht eine Verbesserung der Sicherheit, dies könne jedoch die Mehrkosten gegenüber den übrigen Varianten sowie das Risiko, dass schlussendlich entgegen der Verfassung zwei Fahrspuren pro Röhre betrieben werden könnten, nicht rechtfertigen.

Für einige Vernehmlassungsteilnehmer²⁷ ist der Bau einer zweiten Röhre als «Sabotage des Verlagerungsziels» sowie als falsches Zeichen gegenüber den Nachbarländern und der EU zu werten. Die **GPS** weist ergänzend darauf hin, dass der Güterverkehr bis 2030 ohnehin stark zunehmen werde, was zu einer weiteren Entfernung vom Verlagerungsziel führe. Nach Ansicht von verschiedenen italienischen Umweltverbänden²⁸, steht der Bau einer zweiten Röhre zudem im Widerspruch zur im Jahre 2011 publizierten Weissbuchstrategie der Europäischen Kommission über die Zukunft des Transportwesens mit Horizont 2015. Der Kanton **UR** befürchtet, dass die Anstrengungen sowohl der Politik als auch der Wirtschaft in die Verlagerung mit dem Bau einer zweiten Röhre gebremst würden, da dies ein falsches Zeichen für die Alpenregionen, die EU-Politik und die verladende Wirtschaft sei.

Teilweise wurden Befürchtungen geäussert, dass der Verkehr durch den Bau einer zweiten Röhre zwangsläufig zunehmen wird, was einerseits zu einer weiteren Überlastung der Strassenkapazitäten im Tessin und andererseits zu gesundheitsgefährdenden Umweltbelastungen (z.B. Feinstaub, Lärm) führe²⁹. Die **SPS-TI** gibt weiter zu bedenken, dass entlang der Transitachse, insbesondere bei Kindern und älteren Leute bereits heute eine signifikante Erhöhung von asthmatischen Erkrankungen, chronischer Bronchitis, Lungenkrebs, Herzinfarkt etc. festzustellen sei. Auch die **GPS** weist auf die durch die Emissionen des Verkehrs verursachten Gesundheitsschäden und Todesfälle hin. Die **AefU** lehnen den Bau einer zweiten Tunnelröhre am GST insbesondere aus gesundheitlichen Gründen ab. Der Zusammenhang von Luftverschmutzung und Gesundheitsschäden (Erkrankungen der Atemwege, Herzkrankheiten und Krebsleiden) entlang der Verkehrsachsen sei seit Jahren bekannt; dadurch entstünden Schäden in der Höhe von über 5 Milliarden Franken pro Jahr. Auf die negativen Auswirkungen des Feinstaubes auf die Gesundheit weist auch die **Krebsliga Schweiz** hin.

Die **SPS** findet, dass der GST übers Jahr gesehen nicht an seine Kapazitätsgrenzen stosse und es daher nicht zielführend sei, Infrastrukturen auf wenige Spitzenzeiten auszurichten. Eine zweite Röhre belastet die Umwelt übermässig; zudem drohen Mehrverkehr, mehr Lärm und eine Beeinträchtigung der Lebensqualität und Staus würden sich lediglich verlagern.

Der Kanton **UR** befürchtet wegen den fehlenden Ersatzmassnahmen während der 140-tägigen Sperrzeit im Rahmen der bundesrätlichen Sanierungsvariante negative Auswirkungen auf die Volkswirtschaft des Kantons. Auch die **SPS** bemerkt in ihrer Stellungnahme, dass für diese Zeit keine bahnei-

²⁷ Kantone BS, UR, NE, GLP, GPS, Grüne Uri, GPS-VD, SPS, junge gruene, WWF, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehr, ffu-pee, SGB, SEV, AefU, VCS, ATA, oeku, IGöV Schweiz, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", SES, ARSMB, ALRA.

²⁸ Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", ISDE.

²⁹ Leventina vivibile, Vivagandria, der Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", ISDE, der SPS-TI, pro natura, ATA.

tigen Alternativen zur Verfügung stehen würden. Es müsse daher mit Umwegverkehr über den San Bernardino gerechnet werden. Die Gotthard-Passstrasse sei höchstens für den Personen-, nicht aber für den Güterverkehr geeignet. Auch weitere Vernehmlassungsteilnehmer³⁰ haben bemängelt, dass der Bundesrat für die Zeit der Vollsperrung während der vorgängigen Überbrückungsmassnahmen an der bestehenden Tunnelröhre keine Lösung aufzeige. Die **CVP-Frauen** teilen im Übrigen die Befürchtungen des Kantons TI nicht, wonach dieser während der Renovation des bestehenden Tunnels von der restlichen Schweiz abgeschnitten werde. Der Brand im GST 2001 habe gezeigt, dass es während der Sperrzeit nur wenig wirtschaftliche Beeinträchtigungen gab. Auch die Bedenken des Kantons Graubünden nach indirekten Auswirkungen während der Sanierungszeit seien unbegründet, da Umwegverkehr nur dann entstehe, wenn es keine Alternativen zur Strasse gebe. Durch eine leistungsfähige RoLa könne eine solche jedoch geschaffen werden. Würde eine zweite Röhre gebaut, müsse die bestehende Röhre notsaniert werden. Für diese relativ kurze Zeit würde sich eine Inbetriebnahme einer RoLa nicht lohnen, weshalb es hier zu dem vom Kanton GR befürchteten Umwegverkehr kommen könnte. Auch die **ATA** ist der Meinung, dass das Tessin mit einer Variante ohne zweite Röhre nicht isoliert werde. Dieses könne mit der Bahn, der Strasse und in der Luft weiterhin problemlos erreicht werden.

Nach Ansicht einiger Vernehmlasser³¹ läuft die Sanierungsvariante des Bundesrates der Energiestrategie 2050 zuwider. Dies, weil der Bau einer zweiten Röhre enorm energieaufwändig sei, der Betrieb von zwei Röhren trotz Richtungstrennung mehr Energie erfordere und weil eine zweite Röhre den gegenüber dem Schienenverkehr viel weniger energieeffizienten Strassenverkehr favorisiere. Der Bau einer zweiten Röhre stehe zudem quer zur Energiewende und zu den Klimaschutzzielen.

Für den **SEV** wird die anzunehmende Verlagerung von der Schiene auf die Strasse ebenfalls zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen mit schlechteren Löhnen und Arbeitsbedingungen mit sich führen. Die Lohnkosten im öffentlichen Verkehr seien im Vergleich zu denjenigen im Strassentransport höher und sozialer.

Der von den Befürwortern der Vorlage positiv beurteilte Sicherheitsaspekt (Vermeidung von Frontal- und Streifkollisionen durch den Wegfall des Gegenverkehrs, bessere Zugänglichkeit für die Blaulichtorganisationen über die Pannestreifen), wurde teilweise auch in Frage gestellt. So gab ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmer³² zu bedenken, dass der Bau einer zweiten Röhre aus Sicherheitsgründen nicht notwendig sei, da der GST bereits heute einer der sichersten Strassentunnels der Schweiz sei. Weiter mache der durch den Bau der zweiten Röhre verursachte Mehrverkehr den Sicherheitsgewinn durch den Wegfall des Gegenverkehrs wieder zunichte. Für einen Bruchteil der Kosten einer zweiten Röhre könnten andernorts durch verkehrsberuhigende Massnahmen weitaus mehr Menschenleben gerettet werden³³. Da bei fast allen tödlichen Unfällen im GST Lastwagen involviert gewesen seien, wäre ein LKW-Verbot im Tunnel nebst anderen Massnahmen (z.B. Mittelleitplanken, technologische Entwicklungen im Automobilbau zur Vermeidung von Frontalzusammenstössen) die einfachste Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit im Tunnel³⁴. Für die **SPS** ist das Argument der Sicherheit nicht hinreichend, um eine zweite Röhre zu rechtfertigen. Der vom Bundesrat angenom-

³⁰ WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, Grünen Uri, SES.

³¹ Alpen-Initiative, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, GPS, Grüne Uri, SPS, SES.

³² Kantone BE, BS, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, GPS, Grüne Uri, SPS, CVP-Frauen, Alpeninitiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, ATA, SVS, SEV, SGB, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", IGöV Schweiz.

³³ WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, Grüne Uri, SES.

³⁴ GPS, Grüne Uri, SPS-TI, CVP-Frauen, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, ATA, SVS, SEV, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di "Salviamo il Paesaggio", SES, ISDE.

mene Sicherheitsgewinn beim Bau einer zweiten Röhre werde zudem von der BfU in Frage gestellt. Zusätzlich befürchtet sie, dass bei richtungsgetretenen Röhren künftig mehr Gefahrguttransporte durchgeführt werden könnten, was der Sicherheit wiederum abträglich wäre.

Schliesslich werden Bedenken im Zusammenhang mit einer allfälligen Volksabstimmung geäussert³⁵. So sei die vorgeschlagene Änderung des STVG unklar; dementsprechend wäre eine faire Volksabstimmung nicht möglich. Weiter sei anzunehmen, dass viele StimmbürgerInnen bei einer solchen Abstimmungsfrage anders stimmen würden, als es ihrer eigentlichen Absicht entspreche. Zudem mangle es der Vorlage an Transparenz, weshalb sie Artikel 10a Absatz 2 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte widerspreche. Eine faire Auseinandersetzung sei nur möglich, wenn eine Verfassungsänderung vorgeschlagen werde. Durch die Trennung der Fahrspuren mit dem Bau einer zweiten Röhre würde überdies eine Aufklassierung dieses Streckenabschnittes von einer Nationalstrasse 2. Klasse in eine Nationalstrasse 1. Klasse notwendig. Eine solche könne jedoch nur mit der Anpassung des Netzbeschlusses durch die Bundesversammlung und nicht alleine durch den Bundesrat erfolgen.

2.1.4. Alternativvarianten

Einige Vernehmlassungsteilnehmer³⁶ haben sich auch zu den alternativen Sanierungsvarianten geäussert. Für die Variante 1B anstelle der bundesrätlichen Sanierungsvariante haben sich die Kantone **UR, BE, BS** sowie die **EVP** und die **Umweltfreisinnigen St. Gallen** ausgesprochen. Für den Fall, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante nicht realisiert werde, soll gemäss der **BPUK** sowie den Kantonen **TG, OW, SH, GL, FR, VS** ebenfalls die Variante 1B verwirklicht werden. Diese sei aber mit einer längeren Öffnung während der Sommerzeit und unter Berücksichtigung der Feiertage zu realisieren. Zudem müsse die Bauzeit durch Ausschöpfung von allen technischen und organisatorischen Mitteln verkürzt werden³⁷. Weiter wird die Festlegung der RoLa-Verladestationen sowie die Lockerung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes in einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss verlangt³⁸. Parallel dazu sollen die Verladekapazitäten für den PW- und LKW-Verlad optimiert werden (z.B. Gratis-PW-Verlad, Verkehrsmanagement, Prüfung alternativer Standorte für die Verladeanlagen unter Einbezug des 4-Meter-Korridors südlich der Grenze sowie zwischen Brunnen und Brugg, Betrieb einer Lang-RoLa von Grenze zu Grenze zusätzlich zur Kurz-RoLa). Nach Ansicht des Kantons **BS** soll im Personenverkehr zudem mittels Verkehrsmanagement eine optimale Verteilung des Verkehrs auf die Bahn bzw. die Passstrasse erreicht werden. Ebenfalls sei die Einrichtung einer kurzen rollenden Landstrasse im Güterverkehr auf ein minimales Mass an Zügen zu begrenzen. Zudem sollen weitere flankierende Massnahmen (4-Meter-Korridor, lange rollende Landstrasse) langfristig nutzbar sein und dabei die generelle Verlagerungspolitik des Bundes unterstützen.

Die **EVP** ist der Meinung, dass wegen der hohen Kosten für die Kurz-RoLa, diese auch nach erfolgter Sanierung beibehalten werden soll. Dies sei ökonomischer und ökologischer als der Bau einer zweiten Röhre und verbessere überdies die Sicherheit im GST indem die Tunneldurchfahrt für LKW durch das Verladen auf die Schiene eingeschränkt wird. Gemäss dem Kanton **FR** müssten die Kapazitäten für den Reiseverkehr auf der Schiene maximiert werden und der Verlad sollte kostenlos sein. Zusätzlich sei der Verkehr über die Passstrasse zu dosieren. Ebenfalls soll zu einer Kurz-RoLa für den regionalen Verkehr, eine Lang-RoLa für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze eingerichtet werden.

Gemäss **GLP** soll das Übergangsregime so ausgestaltet werden, dass (1.) eine möglichst effiziente Verkehrsabwicklung gewährleistet bleibt, (2.) die Beeinträchtigungen der betroffenen Regionen (namentlich das Tessin und Uri) sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch bezüglich Emissionen möglichst gering ausfällt, (3.) bestehende Infrastrukturen optimal genutzt werden, (4.) neue Anlagen soweit als möglich auf langfristig nutzbare Ausbauten beschränkt werden und (5.) nur vorübergehend nutzba-

³⁵ WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehr, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, Grüne Uri, SPS, SES.

³⁶ Kantone TG, BE, BS, OW, SH, GL, FR, UR, VS, BPUK, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, EVP, VöV, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, GPS, SES, VAP.

³⁷ BPUK sowie die Kantone UR, TG, BS, SH, OW, GL, FR, VS.

³⁸ BPUK sowie die Kantone UR, OW, SH, GL, VS.

re Bauten auf ein Minimum reduziert bleiben. Weiter sei es in diesem Sinn zielführender und nachhaltiger, vermehrt auf den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) zu setzen und diesen zu fördern, ein RoLa-Angebot durch den Basistunnel zu schaffen sowie einen PKW-Verlad durch den Scheiteltunnel zu errichten, damit eine optimale Ausnutzung der dannzumal bestehenden Verkehrsinfrastrukturen (4-Meter-Korridor, NEAT, Weiterbetrieb Scheiteltunnel sowie Öffnung des Strassentunnels während der Sommermonate) erreicht werden könne. Zudem soll die bislang nur unzureichend geprüfte Version der Kombination einer Lang-RoLa für den Transitverkehr unter Ausbau der langfristig nutzbaren Terminalanlagen an den Landesgrenzen mit einer Kurz-RoLa light für den regionalen Verkehr umgesetzt werden. Die Kurz-RoLa Anlagen seien nach Abschluss der Sanierung wieder zu entfernen.

Der **WWF Schweiz**, der **WWF Svizzera italiana**, der **WWF Uri**, die **Alpen-Initiative**, **umverkehrR**, **pro natura**, **Greenpeace**, die **ffu-pee**, die **AefU**, der **VCS**, der **SVS**, der **SEV**, die **GPS**, die **Grünen Uri** sowie die **SES** lehnen auch die Alternativvariante des Bundesrates mittels Vollsperrung und kurzer Sommeröffnung als nicht zielführend ab, weil eine solche Lösung zu unerwünschtem Umwegverkehr führe und einen grösseren Ausbau der Gotthard-Passstrasse erfordere. Stattdessen sollten die Sanierungsarbeiten über einen längeren Zeitraum mit langer Sommeröffnungszeit erfolgen. Gleichzeitig sei der Binnenverkehr zwischen Deutschland und dem Tessin möglichst schnell auf die Scheine zu verlagern, damit die Kurz-RoLa für den restlichen Verkehr schlank gestaltet werden könne. Auch im Langstreckenverkehr (Transit, Import, Export) sei in erster Linie der UKV zu fördern und für den Rest eine Lang-RoLa einzurichten.

Die **SVI** favorisiert eine der Varianten 1 (mit oder ohne Sommeröffnung) als günstigste und volkswirtschaftlich vertretbare Lösung für die Sanierung. **Oeku** schlägt eine Sanierungsvariante 1C vor (Vollsperrung mit langer Sommeröffnung), da mit dieser Variante ein längerfristiger Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung erzielt werden könne und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr begünstigt werde. Für **Pro Bahn** ist die Frage, welche alternative Sanierungsvariante zum Zuge kommen soll, eine technische und nicht eine politische, weshalb die praktikabelste und effizienteste Lösung zum Tragen kommen solle.

Der **VöV** ist der Ansicht, dass für eine Sanierungsvariante mit Bahnverlad eine Lösung gewählt werden soll, die entweder günstig und befristet oder teuer und langfristig (z.B. durch Beibehalten der Verladeanlagen der Kurz-RoLa auch nach Beendigung der Sanierung) Bestand habe. Zudem sollen die Nachteile der Kantone TI und UR durch die Verladeanlagen z.B. durch Gebührenfreiheit für Tessiner und Urner LKW ausgeglichen werden. Der PW-Verlad solle für die Nutzer in den Sanierungsjahren kostenlos sein und der Preis für den LKW-Verlad müsse den Kosten für eine Durchfahrt durch den Strassentunnel gemäss Kostenniveau 2020 entsprechen. **Travail.Suisse** möchte eine Sanierung des GST ohne Bau einer zweiten Röhre mit geeigneten Massnahmen, um die Erreichbarkeit der betroffenen Kantone (TI, UR, VS und GR) während der Bauzeit so gut wie möglich zu garantieren. Zudem schlägt Travail.Suisse vor, dem Kanton Tessin eine Entschädigung zu leisten, da dieser von der Sanierung ohne zweite Röhre wirtschaftlich (z.B. Tourismus) am meisten betroffen sei.

Der Kanton **SG** fordert, dass im Rahmen einer Sanierung ohne Bau einer zweiten Tunnelröhre zwingend flankierende Massnahmen wie Alternativangebote für den Personen- und Güterverkehr (Bahnverlad Göschenen-Airolo für den Personen- und Kurz RoLa für den Güterverkehr sowie eine verkürzte Wintersperre für den Gotthardpass) zu treffen seien. Da während den Vollsperrungen mit erheblichem Mehrverkehr über die San Bernardinostrasse zu rechnen sei, müssten zudem temporäre Ausstellplätze für LKW entlang der A3 und A13 erstellt werden.

Gemäss der Regierung des Kantons **GR** stosse der Bau von provisorischen RoLa-Verladeanlagen in den betroffenen Gemeinden und Regionen aus verständlichen Gründen auf Widerstand. Eine alleinige Kurz-RoLa überzeuge weder finanzpolitisch (grosse Kosten ohne nachhaltige Investitionen), noch regionalpolitisch (die Emissionen hätten diejenigen Regionen zu tragen, die bereits heute die Hauptlast des Transitverkehrs tragen) noch verkehrspolitisch (ungenügende Kapazitäten, unvermeidbarer Umwegverkehr, Verlagerung von Grenze zu Grenze, Kurz-RoLa konkurrenziert Güterzüge im Basistunnel, Teilaufhebung des Nachtfahrverbots widerspricht der Schweiz. Verkehrspolitik). Aus diesen Gründen sei das RoLa-System nochmals grundsätzlich zu überdenken. Anzustreben sei eine Lang-RoLa, die den Verkehr von Grenze zu Grenze aufnehme und eine Kurz-RoLa, die nur dem regionalen LKW-Verkehr diene. Die Option einer Lang-RoLa von Grenze zu Grenze solle unter Einbezug der

Simplon-Route sowie Alternativlösungen für den Binnenverkehr, nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ vertieft geprüft werden. Voraussetzung sei die Realisierung des 4-Meter-Korridors. Zudem werde gefordert, dass mit Deutschland und Italien Gespräche im Hinblick auf den allenfalls notwendigen Ausbau von Verladestationen sowie der Sanierung der Zufahrtsstrecken zu führen seien. Für die Kurz-RoLa sollen im Sinne einer Eventualplanung mit den betroffenen Kantonen noch die Verlade-Standorte und deren Dimensionen, die Kapazität einer allfälligen Kurz-RoLa sowie die Dauer der Sommeröffnung während den Sanierungsarbeiten abgesprochen werden.

Der Kanton **UR** weist darauf hin, dass er sich aufgrund der Belastungssituation und der knappen Raumverhältnisse nach wie vor gegen eine alleinige Verladeanlage im Urner Talboden (Raum Rynächt) ausspricht. Abklärungen durch eine unabhängige Firma hätten gezeigt, dass es alternative Verladestandorte entlang der nördlichen Zufahrtsstrecke (zwischen Brunnen und Brugg) geben würde.

Die **ATA** fordert, dass die Sanierungsarbeiten am bestehenden Tunnel etappenweise während den verkehrsarmen Zeiten auszuführen sei. Weiter sollen bahnseitige Alternativen für den Personen- und den Güterverkehr sowie genügende Verlademöglichkeiten durch den Eisenbahnbasistunnel bereitgestellt werden. Zudem sei eine Kurz-RoLa für den Binnenverkehr und eine Lang-RoLa für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze einzurichten und die Verlagerungspolitik mit einem Reservierungssystem konsequent umzusetzen.

RailValley schlägt im Hinblick auf die technologischen Fortschritte auf der Schiene sowie im Automobilbau (z.B. in Bezug auf Emissionen oder Sicherheitssysteme) eine Gotthardsanierung in zwei Etappen vor. Dadurch könnten unnütze Investitionen verhindert werden. In einer ersten Phase solle der GST vor 2025 partiell saniert werden, indem die dringlichen Anpassungen vorgenommen werden. Eine komplette Sanierung müsste anschliessend erst gegen 2040 (ohne Sperrung des Verkehrs) erfolgen.

Für den **FSU** bietet die Sanierung des GST ohne Bau einer zweiten Röhre einige Chancen (Zwangsschliessung des GST während der Sanierungszeit wird den notwendigen Druck einer alpenweiten Lösung für den alpenquerenden Transitverkehr erzeugen, indirekte Förderung der Bahnbenutzung, die übergeordneten Ziele werden respektiert und führen zu positiven räumlichen Auswirkungen). Für die damit verbunden Risiken (Standorte der Verladestationen zwischen Erstfeld und Biasca, «Isolation des Kanton Tessin»), liessen sich mit guten raumplanerischen Verfahren bzw. mit geeigneten Begleitmassnahmen gute Lösungen finden. Aus finanzieller Sicht sei zudem die günstigste Variante für die Sanierung des GST zu wählen. Im Gegenzug solle der Bund deutlich mehr Mittel für die Agglomerationsprogramme bereitstellen, da sich dadurch in der Koordination mit der Siedlungsentwicklung deutlich grössere Probleme lösen liessen, als mit einer Kapazitätserweiterung am Gotthard.

Der **Schweizerische Städteverband** fordert im Hinblick auf die unterschiedlichen Stellungnahmen seiner Mitglieder eine Sanierungsvariante (mit oder ohne zweite Röhre), welche die Verlagerungspolitik des Bundes stütze und nicht in Frage stelle, die rechtzeitig umsetzbar sei, deren Investitionen in einem sinnvollen Verhältnis zum Bedarf in den Agglomerationen stehe und welche die ausreichende und unbefristete zukünftige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund weder finanz- noch verkehrspolitisch in Frage stellen würden.

Für den Kanton **AG**, die **BDP**, die **IHZ**, den **SBV** und den **Fachverband infra** ist eine Verlagerung des Verkehrs im Rahmen einer Variante ohne Bau einer zweiten Röhre unsinnig und nicht nachhaltig, da die Verladestationen nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder aufwändig zurückgebaut werden müssten. Dieser Meinung ist ebenfalls die **FDP.Die Liberalen**, die zusätzlich bemerkt, dass eine Variante Lang-RoLa in Verbindung mit dem 4-Meter-Korridor zwar grundsätzlich prüfenswert, jedoch keine Alternative für eine zweite Röhre, sondern eher eine Massnahme zur Erreichung des Verlagerungsziels wäre. Auch **hkbb** erscheint eine Sanierung des GST mit der Variante 1 nicht sinnvoll, da die dafür eingesetzten Mittel ohne Aussicht auf einen return-on-investment eingesetzt würden. Im Weiteren trage diese Variante dem Sicherheitsaspekt nicht Rechnung, da der sanierte GST weiterhin im Gegenverkehr betrieben werden müsste.

Economiesuisse beurteilt die alternativen Sanierungsvarianten mit Bahnverlad aus logistischer und volkswirtschaftlicher Sicht als ungeeignet, da bei der Variante «RoLa» kostspielige Verladeterminale erstellt werden müssten, die nur einen temporären Nutzen stiften und bei welchen eine effiziente Ver-

kehrsabwicklung selbst von Vertretern des Güterverkehrs in Frage gestellt werde. Zudem wäre der Kanton TI während fast 1000 Tagen über keine ganzjährig sichere Verbindungsstrasse erreichbar.

Der Kanton **TI** sieht in den alternativen Sanierungsvarianten verschiedene Nachteile. Einerseits wäre der GST für eine längere Zeit für den Verkehr geschlossen. Andererseits müssten die Verladestationen nach der Sanierung wieder abgebrochen werden, weshalb die dafür eingesetzten finanziellen Mittel nicht nachhaltig eingesetzt wären. Zudem bezweifelt der Kanton, dass die Verladestationen vor 2025 erstellt werden könnten, weil diese bei der betroffenen Bevölkerung verständlicherweise auf grossen Widerstand stossen würden. Weiter verlangt der Kanton die gesetzliche Verankerung der Verladestationen sowie der Ausnahmen zum Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Fall, dass die Realisierung einer zweiten Röhre am GST auf der politischen Ebene scheitern sollte.

Ebenfalls abgelehnt wird die Variante der Sanierung des bestehenden Tunnels und die dazugehörigen flankierenden Massnahmen (insbesondere der Bahnverlad) vom **VAP**, da diese einerseits die Kapazitäten für den Güterverkehr im Gotthardbasistunnel einschränke und zudem im Widerspruch zu Artikel 8 Absatz 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (RoLa als subsidiäre Massnahme) stehe.

2.1.5. Verlagerungspolitik

Die Verlagerungspolitik des Bundesrates wurde im Rahmen der Vernehmlassung nicht bestritten. Ein grosser Teil der Vernehmlassungsteilnehmer hat sich explizit für die konsequente Weiterführung dieser Politik und damit für die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene ausgesprochen³⁹. In diesem Zusammenhang wurde vereinzelt⁴⁰ gefordert, dass betreffend die Weiterentwicklung des Landverkehrsabkommens Verhandlungen mit der EU aufzunehmen seien. Als weitere Massnahmen wurden die Einführung der Alpentransitbörse⁴¹ sowie die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Nachbarländern⁴² genannt. Der Kanton **AR** fordert, dass die Sanierung des GST die Verlagerungspolitik nicht in Frage stellen dürfe. Die über 600'000 Lastwagen pro Jahr im alpenquerenden Verkehr seien auf die Schiene zu bringen, weshalb es weiterer Investitionen in den alpenquerenden Schienenverkehr bedürfe. Für den Kanton **GR** besteht kein rechtlicher oder technischer Zusammenhang zwischen der Sanierung des GST und der Verlagerungspolitik. Eine Sanierung des GST mit oder ohne zweite Röhre sei aus politischer Sicht nur dann glaubwürdig zu vertreten, wenn der Bundesrat die Verlagerungspolitik entschlossen fortführe und intensiviere. Der Bundesrat solle daher noch in diesem Jahr Vorschläge für die Weiterführung einer glaubwürdigen und effektiven Verlagerungspolitik mit Horizont 2025 vorlegen. Für die **SBB AG** ist eine echte Verkehrsverlagerung nur möglich, wenn es eine Beschränkung der strassenseitigen Kapazitäten im alpenquerenden Verkehr gebe. Dies stelle eine wichtige Voraussetzung dar, damit sich die umfangreichen schienenseitigen Investitionen des Bundes in die Gotthardachse volkswirtschaftlich lohnen würden. **Dr. Eva Lichtenberger und Mitunterzeichnende der Grünen Partei des Europäischen Parlaments** verweisen, wie **proMont-Blanc** und sinngemäss auch die **ARSMB**, auf die Vorbildfunktion, welche die Schweizerische Verkehrspolitik auf viele europäische Länder ausübe. Die Entscheidung der Schweizer Regierung vom 17. Juni 2012 einen zweiten Strassentunnel zu bauen bedeute daher einen beunruhigenden Paradigmenwechsel. Es sei zu befürchten, dass der Kapazitätsausbau dieses wichtigen Korridors durch die Alpen einen negativen Effekt auf die Verkehrsverlagerung auf der Achse Rotterdam - Genua sowie gleichzeitig einen Dominoeffekt auf das gesamte europäische Verkehrsnetz haben werde. Dass die Schweiz massiv in den Ausbau der Strassen auf dieser Achse investiere, könne die Verlagerungspolitik schwächen. Demgegenüber könne die Eröffnung des Gotthardbasistunnels einen Höhepunkt der Schweizer Bemühungen für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene darstellen und ein

³⁹ Kantone AR, UR, BL, BS, TG, SO, OW, SH, GL, TI, FR, GR, SZ, VS, NE, BPUK, SR NE, EVP, CVP, Grüne Uri, SPS, SPS-TI, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, SGB, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, IGöV Schweiz, SES, FSU.

⁴⁰ Kantone BL, TG, SO, OW, SH, GL, VS, BPUK, WWF, UR, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, SES.

⁴¹ Kantone UR, GR, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, Grüne Uri, SES.

⁴² Kanton UR, WWF Schweiz, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, AefU, VCS, SVS, SEV, GPS, Grüne Uri, SES.

wichtiges Zeichen für die Menschen in Europa liefern, dass umweltfreundlichere Transportsysteme möglich sind.

2.2. Finanzierung

2.2.1. Generelle Beurteilung von Strassenbenutzungsgebühren am GST

Zu der Frage nach der Einführung einer Tunnelgebühr am GST haben sich folgende Vernehmlassungsteilnehmer geäußert: Kantone **AG, BE, TG, SG, BS, NW, OW, SH, GL, AI, TI, FR, LU, GR, VD, VS, FDP.**Die Liberalen, **SVP, GPS, CVP, SAB, BPUK, SBV, sbv, Fachverband infra, SchweizMobil, AGVS, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, SEV, SGB, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, STV, oeku, Schweizerischer Städteverband, Umweltfreisinnige St. Gallen, Aqua Nostra, usic, Gastro Ticino, VCS, SVS, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, FRS, SES, economiesusse, TCS, ALRA.**

Die Einführung von Tunnelgebühren am GST wurde grossmehrheitlich abgelehnt⁴³ und nur vereinzelt begrüßt⁴⁴.

Einige Vernehmlassungsteilnehmer haben sich nicht explizit für oder gegen eine Tunnelgebühr ausgesprochen. So ist der Kanton **TG** der Meinung, dass die Erhebung einer Objektgebühr im Hinblick auf die sich abzeichnende Finanzierungslücke nicht von vornherein ausgeschlossen werden dürfe, allfällige Verlagerungseffekte müssten jedoch noch detailliert eruiert werden. Ebenfalls der Meinung, dass Tunnelbenutzungsgebühren nicht von vornherein ausgeschlossen werden sollten ist der Kanton **NW**, der bemerkt, dass auch im Ausland Tunnelbauten durch Benutzungsabgaben finanziert würden. Für Inländer mit einer Jahresvignette zum Preis von 100 Franken sollte - vor allem mit Blick auf die Anbindung des Kantons **TI** - die Tunneldurchfahrt in jedem Fall kostenlos sein. Der Kanton **AG** schlägt im Rahmen einer Gesamtverkehrsfinanzierung vor, Tunnelgebühren für alle alpenquerenden Achsen zu prüfen; dies sei für sehr kostenintensive Bauwerke politisch vertretbar und im benachbarten Ausland üblich. Für den **VöV** sind Tunnelgebühren (zusätzlich zur LSVA) nach der Sanierung des bestehenden Strassentunnels nicht zwingend, aber denkbar. Der Kanton **SG** ist der Meinung, dass, falls die ordentlichen Mittel für die Finanzierung einer zweiten Röhre nicht ausreichen würden, zusätzliche Mittel für die SFSV zu generieren seien. Dies könne durch die Erhöhung des Treibstoffzolls, der Autobahnvignette oder in letzter Konsequenz auch mit der Einfuhr einer Tunnelgebühr erfolgen. Einer Einführung von Strassenbenutzungsgebühren durch den Staat könnte **FRS** höchstens zustimmen, wenn damit ein konkreter Nutzen verbunden wäre (z.B. Recht zur Benutzung reservierter, zusätzlicher Spuren).

Um eine zeit- und ortsabhängige Steuerung des Verkehrsgeschehens zu ermöglichen, würde der Kanton **BS** die Einrichtung eines Mobility Pricing begrüßen. Obwohl er grundsätzlich gegen eine isolierte Tunnelgebühr am GST sei, sollen für den Fall, dass eine zweite Röhre gebaut werde, die Mehrkosten gegenüber der günstigsten Variante mittels Benutzergebühren beschafft werden; diese müssten so ausgestaltet sein, dass negative Auswirkungen minimiert würden, d.h. Gebühren müssten gleichzeitig auf allen Alpenübergängen erhoben werden. Gemäss den Aussagen des **Schweizerischen Städteverbandes** sei eine Tunnel-Benutzungsgebühr nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit dem gesamten Finanzierungssystem des Verkehr zu betrachten. Die **Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR**, die **ffu-pee, oeku**, der **VCS**, der **SVS**, die **Umweltfreisinnigen St. Gallen**, die **GPS**, die **Grünen Uri** sowie die **SES**, teilen die grundsätzliche Überlegung des Bundesrates ebenfalls, dass langfristig ein Mobility Pricing eingeführt werden sollte, das eine zeit- und ortsabhängige Steuerung des Verkehrsgeschehens erlaube. Kurzfristig könne zudem die Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen sinnvoll sein⁴⁵. Der Kanton **AR**, der **SBV**, der **Fachverband infra** sowie der **VAP** unterstützen die Haltung des Bundesrates, die Sanierung des

⁴³ Kantone **BS, JU, SH, GL, AI, TI, FR, LU, VS, GR**, die **FDP.**Die Liberalen, **CVP, SVP, GPS, Grüne Uri, SAB, BPUK, SBV, Fachverband infra, SchweizMobil, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, SEV, SGB, SGV, AGVS, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, Ticino Turismo, STV, oeku, Aqua Nostra, Gastro Ticino, VCS, SVS, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, SES, TCS, ALRA.**

⁴⁴ Kantone **BE, OW, SG, usic, aiti.**

⁴⁵ **Umweltfreisinnige St. Gallen.**

GST (inkl. Bau einer zweiten Röhre) durch die ordentlichen Strassengelder (SFSV, Fonds) zu finanzieren. Für den Fall, dass entgegen der Forderung der **GLP** eine zweite Röhre gebaut werden sollte, sei diese in erster Priorität über ein umfassendes Mobility Pricing zu finanzieren. Falls dies aus zeitlichen oder politischen Gründen nicht möglich sei, müsse die Finanzierung sowohl für den PKW- als auch den LKW-Verkehr in zweiter Priorität über Benutzungsgebühren erfolgen. Dazu seien für den Güterverkehr nicht nur die vorgesehenen LSVA-Höchstsätze des Landverkehrsabkommens voll auszuschöpfen, sondern gemäss dem vereinfachten Verfahren von Artikel 42 Absatz 2 des Landverkehrsabkommens zusätzlich anzuheben. Die **hkbb** fordert, dass für den Bau einer zweiten Röhre ein Benutzerfinanzierungsmodell zu prüfen sei. Sollte trotz der Bedenken des Kantons **VD** die Sanierungsvariante mit dem Bau einer zweiten Röhre realisiert werden, so dürften die zusätzlichen Kosten nicht über öffentliche Mittel finanziert werden. In diesem Fall wäre ein Gebührensystem ins Auge zu fassen.

2.2.2. Gründe für die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren

Für den Kanton **BE** könnten Gebühren einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung der Finanzierungsprobleme im Infrastrukturbereich leisten, indem die Nutzerfinanzierung erhöht werde, was sowohl aus politischer als auch aus ökonomischer Sicht zu begrüssen wäre. Ebenfalls sei eine Gebührenerhebung unter technischen Gesichtspunkten kein Problem, wie die bewährten Konzepte am Grossen St. Bernhard sowie im benachbarten Ausland zeigen würden. Für die **usic** würde u.a. die Einführung einer Tunnelnutzungsgebühr eine effiziente Umsetzung des Projektes fördern und zudem die Staatskasse entlasten. Für die Finanzierung des GST über Gebühren würden gemäss **SAB** zwei Gründe (Möglichkeit einer kostenneutralen Finanzierung ohne Konkurrenzierung anderer Ausbauprojekte sowie der Wegfall einer Mineralölsteueranpassung) sprechen.

2.2.3. Gründe gegen die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren

Für einen Teil der Vernehmlasser ist die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren systemwidrig⁴⁶, da damit der Grundsatz der gebührenfreien Strassenbenutzung durchbrochen werde⁴⁷. Weiter führe eine punktuelle Einführung von Benutzungsgebühren insbesondere zu einer Benachteiligung des Kantons **TI** bzw. einer bestimmten Region⁴⁸. Für den Kanton **AI** stellt die Erhebung von objektbezogenen Gebühren für einzelne Verkehrsinfrastrukturanlagen einen Spezialfall dar, der den Anstoss zur Einführung von generellen Strassenbenutzungsgebühren geben könnte. Der GST soll nach der Meinung des Kantons **GR** als wichtiger Bestandteil des gesamtschweizerischen Strassennetzes gleich behandelt werden wie die anderen Nationalstrassenabschnitte. Eine zusätzliche Tunnelgebühr liesse sich, auch wenn dies gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 BV grundsätzlich möglich sei, nicht rechtfertigen. Das Prinzip der Gebührenfreiheit für die Strassenbenutzung solle weiterhin konsequent umgesetzt werden. Für die **SAB**, **hotelleriesuisse** und **Parahotellerie Schweiz**, ist die Belastung der Strassenbenützer bereits heute massiv (Autobahnvignette, LSVA), sodass diese nicht durch zusätzliche Gebühren erhöht werden soll. Der **TCS** bemerkt, dass der Transit-Schwerverkehr wegen der Abkommen mit der EU nicht weiter besteuert werden könne und die Automobilisten die zweite Röhre daher alleine finanzieren müssten, was nicht akzeptabel wäre. Zudem wäre eine Benutzungsgebühr für einzelne Strassenabschnitte nicht zu rechtfertigen, während andere Strassen zu 100 Prozent über die normalen Mittel (Nationalstrassenabgabe, Mineralölsteuer) finanziert würden. Nach Ansicht des Kantons **AG** und des **STV** müsste vor der Einführung von Tunnelgebühren entweder das Landverkehrsabkommen mit der EU angepasst oder aber der LSVA-Abgabesatz gesenkt werden; letzteres würde zu einer unerwünschten Reduktion der LSVA und damit auch zu Mindereinnahmen einerseits für die Kantone bzw. andererseits für den über einen LSVA-Anteil finanzierten öffentlichen Verkehr⁴⁹ führen.

Der Strassenverkehr besitzt nach Ansicht der **SVP** auch ohne die Erhebung von Durchfahrtsgebühren genügend Mittel um die Sanierung des GST inkl. Bau einer zweiten Röhre zu bezahlen, insbesondere

⁴⁶ hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz.

⁴⁷ BPUK, OW, GL, VS, CVP, TCS, SAB.

⁴⁸ Kantone AG, JU, BS, OW, GL, TI, FR, VS, CVP, SAB, BPUK, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, VCS, STV, SAB, SGV, SVS, Parahotellerie Schweiz, Gastro Ticino, GPS, SES.

⁴⁹ GPS.

wenn man bedenke, dass jährlich durch Zweckentfremdung gut 2 Milliarden an Strassengeldern an den Schienenverkehr abgeführt werde. Die **aiti** schliesslich verweist auf die Berichte und Vertiefungen des Bundesrates, wonach die jährlichen Kosten der bundesrätlichen Sanierungsvariante bei einer Realisationsdauer von 15 Jahren etwa 180 Millionen Franken betragen. Diese Summe könne über das Jahresbudget gedeckt werden und verlange nicht nach speziellen Finanzierungsformen.

Als weitere Gründe gegen die Einführung von Strassenbenützungsgebühren wurden der Ausweichverkehr/Verlagerungseffekt auf nicht kostenpflichtige Strecken in der Umgebung bzw. auf andere Alpenübergänge⁵⁰ sowie die hohen Erhebungskosten genannt, welche mit Zeitverlusten für die Tunnelbenutzer⁵¹ und einer Behinderung des Verkehrsflusses verbunden seien⁵². Weiter würde sich kein wesentlicher zusätzlicher Impuls für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ergeben⁵³.

2.2.4. Public-private- partnership (PPP)

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer⁵⁴ haben sich in ihren Stellungnahmen generell zum Thema PPP-Finanzierung geäussert. Eine solche wird von der Mehrheit⁵⁵ insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre am GST abgelehnt. Begrüsst wird eine PPP-Lösung am Gotthard von **economiesuisse**. Diese befürwortet eine PPP-Finanzierung, die zu einer stärkeren Durchsetzung des Verursacherprinzips in der Verkehrsfinanzierung beitrage. Eine flächige Strassengebührenerhebung im Sinne eines Roadpricing lehnt **economiesuisse** jedoch ab. Ein zukunftstaugliches Verkehrsfinanzierungssystem müsse verkehrsträgerübergreifend konzipiert werden. Ein Mobilitypricing, welches sich an den Grundsätzen der Eigenwirtschaftlichkeit und dynamischer Preissetzung orientiere, sei eine wichtige Voraussetzung, um das Verkehrsfinanzierungssystem dauerhaft auf eine gesunde Basis zu stellen und knappe Kapazitäten effizient zu nutzen. Die **ASTAG**, der **FRS** und der **AGVS** wären bereit eine PPP-Finanzierung zu akzeptieren, wenn dies die einzige Möglichkeit zur Finanzierung der zweiten Röhre sein sollte. Die **IHZ** ist der Ansicht, dass die Möglichkeit einer PPP-Finanzierung nicht von vornherein ausgeschlossen werden solle. Der Bau einer zweiten Röhre sei entgegen der Meinung des Bundesrates geeignet um das zukunftssträchtige PPP-Model zu prüfen, anzuwenden und Lehren daraus zu ziehen. Gerade für grosse Infrastrukturprojekte sei PPP ideal, was Beispiele aus dem Ausland (England, Deutschland oder Kanada) zeigen würden. Für den **SGV** wäre eine PPP-Lösung nur im Rahmen einer langfristigen Konzessionsvergabe an einen privaten Betreiber denkbar. Ein Objekt mit derart strategischer Bedeutung wie der GST für Jahrzehnte aus der Hand zu geben, würde politischen Aspekten jedoch nicht gerecht. Die **FDP.Die Liberalen** ist grundsätzlich der Meinung, dass für Finanzierung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassenbauprojekten auch eine PPP-Finanzierung zu prüfen sei; eine solche Lösung biete sich für Grossprojekte, wie der Bau einer zweiten Röhre, jedoch aus verschiedenen Gründen (z.B. günstigere Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand gegenüber Privaten, einseitige Risikoverteilung zulasten des Bundes) nicht an. Für die **usic** würde u.a. eine PPP-Lösung die Umsetzung des Projektes fördern und zudem die Staatskasse entlasten, wobei selbstverständlich die verkehrspolitische Wichtigkeit des GST berücksichtigt und die nötige staatliche Handlungsfähigkeit vertraglich garantiert werden müsste. Die **CVP** ist der Meinung, dass eine PPP-Finanzierung von wichtigen Infrastrukturprojekten vom Bundesrat weiterhin geprüft und in geeigneten Fällen auch angewendet werden sollte. Für den **TCS** gehen die Interessen von Privaten Investoren und der öffentlichen Hand im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen auseinander. Während die Behörden den Verkehr so gut wie möglich verteilen wollen (z.B. Verlagerung des

⁵⁰ Kantone BS, FR, SBV, CVP, Fachverband infra, SchweizMobil, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, VCS, SVS, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, SGB, sbv, STV, SES.

⁵¹ BPUK, OW, GL, VS, CVP, SchweizMobil, Parahotellerie Schweiz.

⁵² STV.

⁵³ BPUK, OW, GL, VS, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, VCS, SEV, SVS, GPS, Grüne Uri, CVP, SES.

⁵⁴ Kantone OW, SG, GL, VS, BPUK, FDP.Die Liberalen, CVP, GPS, ASTAG, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, VCS, die IHZ, STV, SGV, usic, SVS, SVP, FRS, SES, economiesuisse, TCS.

⁵⁵ Kantone SG, OW, GL, VS, BPUK, ASTAG, Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, STV, aiti, VCS, SVS, SVP, GPS, Grüne Uri, SES, TCS.

Güterverkehrs auf die Schiene), hätten die privaten Partner ein Interesse daran, den Verkehr auf die bemautekten Objekte zu konzentrieren um die Profite zu maximieren.

3. Fazit

Eine knappe Mehrheit⁵⁶ der Vernehmlassungsteilnehmer unterstützt die Vorlage und damit den Sanierungsvorschlag des Bundesrates grundsätzlich. 19 Kantone⁵⁷ haben sich - teilweise unter Bedingungen - für den Bau einer zweiten Röhre (ohne Kapazitätserweiterung) im Rahmen der Sanierung des bestehenden GST ausgesprochen. 7 Kantone⁵⁸ lehnen eine zweite Röhre am GST ab. Bei den in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien sind die Meinungen ausgeglichen. Je 4 Parteien sind für⁵⁹ bzw. gegen⁶⁰ die Vorlage.

Als wichtigste Argumente für den Bau einer zweiten Röhre (ohne Kapazitätserweiterung) wurden die verbesserte Sicherheit, die relativ kurze Sperrzeit, die geringeren regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, das bessere Kosten-Nutzen-Verhältnis und die bessere Verfügbarkeit der Gotthardroute auch im Hinblick auf künftige Ereignisse (z.B. Unterhaltsarbeiten, Unfälle) genannt. Die Befürworter der Vorlage waren überdies der Auffassung, dass mit der gesetzlichen Verankerung des einspurigen Verkehrsregimes die Verfassungsmässigkeit gewährleistet ist. Für die Vernehmlassungsteilnehmer, die mit der Vorlage des Bundesrates nicht einverstanden sind, ist der Bau einer zweiten Röhre verfassungswidrig, unnötig, zu teuer und gegen die Verlagerungspolitik.

Sowohl die Befürworter als auch die Gegner der Vorlage sind sich grundsätzlich einig darüber, dass ungeachtet der gewählten Sanierungsvariante die Transitstrassenkapazität am Gotthard nicht erhöht werden darf und die Verlagerungspolitik des Bundesrates ohne Einschränkung weiterzuführen ist. Ebenfalls weitgehende Einigung besteht darin, dass durch die Sanierung des GST andere wichtige Strassenprojekte - insbesondere in den verkehrsüberlasteten Agglomerationen - nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Die vom Bundesrat im Rahmen der Vernehmlassung zur Diskussion gestellte Frage nach einer Tunnelgebühr am GST wurde von 63 Teilnehmenden beantwortet. Eine grosse Mehrheit⁶¹ lehnt derartige Gebühren ab. Ebenfalls überwiegend kritisch betrachtet wird eine PPP-Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. Teilweise explizit begrüsst und auch gefordert wird hingegen eine Fondslösung für die Nationalstrassenfinanzierung.

4. Weitere Hinweise und Anregungen

- Der Kanton **BL** erwähnt, dass im erläuternden Bericht eine quantitative Aussage zu den Betriebskosten fehle, eine solche sollte noch zur Verfügung gestellt werden. Der Kanton würde die Prüfung einer Lang RoLa (Basel-Lugano/Chiasso oder Basel-Domodossola-Novarra) im Lichte der Überlegungen zum 4-Meter-Korridor begrüssen. Weiter sei der Kanton dafür, dass die Frage der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen mit einem ganzheitlichen Ansatz und mit der Zielsetzung einer hohen Verursachergerechtigkeit weiter verfolgt werde.
- Der Kanton **GE** fordert, dass der Bundesrat in seiner Botschaft an das Parlament garantiert, dass die wichtigen und dringenden Projekte auf dem Gebiet des Kantons Genf trotz der Sanierung des GST wie vorgesehen realisiert werden. Zudem sei zwingend zu beachten, dass die gewählte Sanierungsvariante auf lange Sicht zu keiner Kapazitätserweiterung führe.

⁵⁶ 57 Teilnehmer sind dafür, 55 Teilnehmer dagegen. 7 Teilnehmer haben sich weder für noch gegen die Vorlage ausgesprochen.

⁵⁷ ZG, AG, TG, BL, SO, AR, JU, OW, SH, ZH, GL, AI, TI, FR, NW, LU, GR, SZ, VS.

⁵⁸ UR, BE, SG, BS, GE, NE, VD.

⁵⁹ BDP, CVP, FDP, SVP.

⁶⁰ EVP, GPS, GLPS, SPS.

⁶¹ Eine Tunnelgebühr am GST wird von 47 Vernehmlassungsteilnehmenden abgelehnt und nur von deren 6 begrüsst. 10 Vernehmlassungsteilnehmende haben sich weder ausdrücklich für noch gegen eine derartige Gebühr ausgesprochen.

- Gemäss dem Kanton **BE** enthalten die Kostenschätzungen in Bezug auf mögliche Folgekosten sowie Erträge aus dem Bahnverlad noch Ungenauigkeiten. Um einen vollständigen Variantenvergleich zu erhalten, seien noch folgende Anpassungen vorzunehmen:
 1. Auflistung der Folgekosten einer zweiten Röhre für die nächsten 40 Betriebsjahre.
 2. Erträge aus dem Bahnverlad sind mit 105 Franken pro LKW im Vergleich zu anderen Angeboten (Lötschbergscheiteltunnel 212 Franken, Verainatunnel 151 bzw. 215 Franken, Lang RoLa Basel-Lugano 500 Franken) sehr konservativ geschätzt. Der Preis für eine kurze RoLa kann bei 150 - 250 Franken angesetzt werden.
 3. Unter Berücksichtigung der Folgekosten (Ziff. 1) sowie dem höheren Einnahmepotential (Ziff. 2) dürften die Mehrkosten der Variante 2 im Vergleich zu Variante 1B mehr als 200 Prozent betragen.
- Der Kanton **GR** fordert den Bundesrat auf, in seiner Botschaft zur Änderung des STVG klar darzulegen, wie er im Falle einer allfälligen Ablehnung seines Sanierungsvorschlages durch Parlament oder Volk vorzugehen gedenke. Weiter sei im Falle einer Ablehnung vorzusehen, dass zumindest die Standorte, die Kapazität und der Rückbau von RoLa-Verladestationen wie auch die für den Betrieb einer Kurz-RoLa notwendige Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes in einem referendumpflichtigen Beschluss gesetzlich zu regeln wären. Weiter beantragt er, dass einerseits in der Botschaft der Begriff der "heute geltenden Kapazität" explizit und quantitativ zu definieren und andererseits sowohl die Beschränkung auf eine Fahrspur als auch die Einhaltung eines Mindestabstandes als Ausführungsbestimmung einer Verfassungsnorm kenntlich zu machen sei.
- Der Kanton **VS** weist darauf hin, dass die unter Kapitel 3 Ziffer 3.2 des Berichts erwähnten Massnahmen, durch welche die negativen Auswirkungen auf die betroffenen Kantone weiter minimiert werden könnten, näher auszuführen seien.
- **SchweizMobil** fordert, dass frühzeitig und zusammen mit den beiden Kantonen Uri und Tessin und in Absprache mit SchweizMobil für die Dauer der Sperrung des GST geeignete Massnahmen für die Sicherheit der Velofahrenden auf der Gotthard-Passstrasse festgelegt werden sollen.
- Der **VöV** fordert, dass der Planungsstand der Varianten 1 und 2 bis vor der Abstimmung auf den gleichen Stand zu bringen sei. Die Varianten mit dem Bahnverlad seien zu vertiefen und zu optimieren.
- Die **Alpen-Initiative**, der **WWF Schweiz**, **WWF Svizzera italiana**, **WWF Uri**, **pro natura**, **Greenpeace**, **umverkehR**, **ffu-pee**, **AefU**, **VCS**, **SVS**, **Grüne Uri**, **SES**, fordern vor dem Entscheid über die Sanierungsvariante folgende Abklärungen:
 1. Ist eine Sanierung light mit kürzerer Sanierungszeit möglich (z.B. Verbot von LKW im Tunnel; dadurch müsste die Zwischendecke nicht angehoben werden und die Arbeiten könnten sich auf die schadhaften Stellen beschränken. Durch diese Massnahme könnten auch Einsparungen bei der Lüftung gemacht werden)?
 2. Ist es möglich, mit einem innovativen Angebot im kombinierten Binnenverkehr einen grösseren Teil des Güterverkehrs vom und ins Tessin aufzufangen?
 3. Ist es denkbar, dass die Fortschritte im Fahrzeugbau (automatische Fahrerassistenz) die Verkehrssicherheit in absehbarer Zeit so stark erhöhen, dass Frontalkollisionen nicht mehr stattfinden?
 4. Kann das Dosiersystem nach dem Bau einer zweiten Röhre im Rahmen des geltenden Landverkehrsabkommens noch aufrechterhalten werden?
- Die **IG DHS** äussert sich ausdrücklich nicht zu den konkreten Fragen nach dem Bau einer zweiten Röhre am GST und zu einer allfälligen Tunnelgebühr am GST. Sie fordert jedoch:
 1. Ausreichende Kapazitäten für den intermodalen und konventionellen (Schienen-)Güterverkehr inkl. Infrastrukturen (z.B. Terminals) während der Bauzeit.
 2. Während der Schliessung des GST soll das Primat des Binnengüterverkehrs gegenüber dem Transitverkehr gelten.

3. Die IG DHS mit ihren wichtigen Schweizer Verladern wollen während einer allfälligen temporären Schliessung des GST bei den Güterverkehrsvarianten beigezogen werden, damit in dieser Phase die Forderungen der IG DHS erfolgreich umgesetzt werden können.

- Das **Gotthard-Komitee** fordert, dass den von der Sanierung des GST besonders betroffenen Kantonen unabhängig der gewählten Sanierungsvariante keine wirtschaftlichen Nachteile erwachsen dürfen, dass die Zeiten für eine Totalsperre des Tunnels auf das absolute Minimum zu beschränken seien und dass mit der Sanierung keine Kapazitätserweiterung erfolge.
- **economiesuisse** fordert, dass der Bundesrat im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms Strasseninfrastruktur transparent aufzeigen müsse, welche Auswirkungen die Sanierung mit Neubau auf die Realisierung von anderen Strassenprojekten habe (Ausbau, Netzvollendung, Engpassbeseitigung). Vor dem Hintergrund der absehbaren Finanzierungslücke sei überdies Klarheit darüber zu verschaffen, welche Folgen die finanzielle Mehrbelastung für die langfristige Strassenfinanzierung hat.
- Folgende Vernehmlassungsteilnehmer haben als Ergänzung ihrer Stellungnahme eine eigene Projektstudie beigelegt:
 - **R. Weibel**
 - **RailValley**
 - Kanton **Uri**
 - **Alpen-Initiative, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, AefU, VCS, SVS**

Liste der eingegangenen Stellungnahmen

1. Kantone

Absender	Eingang
Regierungsrat des Kantons Zug	21. Januar 2013
Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri	4. März 2013
Regierungsrat des Kantons Aargau	28. März 2013
Regierungsrat des Kantons Thurgau	28. März 2013
Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft	28. März 2013
Regierungsrat des Kantons Solothurn	3. April 2013
Regierungsrat des Kantons Bern	5. April 2013
Regierung des Kantons St. Gallen	8. April 2013
Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt	12. April 2013
Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden	15. April 2013
Regierungsrat des Kantons Schaffhausen	17. April 2013
Regierungsrat des Kantons Obwalden	17. April 2013
Regierungsrat des Kantons Zürich	17. April 2013
Regierungsrat des Kantons Genf	18. April 2013
Regierung des Kantons Jura	19. April 2013
Regierungsrat des Kantons Glarus	19. April 2013
Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden	19. April 2013
Staatsrat des Kantons Tessin	19. April 2013
Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden	19. April 2013
Staatsrat des Kantons Freiburg	22. April 2013
Regierungsrat des Kantons Luzern	22. April 2013
Regierung des Kantons Graubünden	23. April 2013
Grosser Rat und Staatsrat des Kantons Neuenburg	23. April 2013
Regierungsrat des Kantons Schwyz	24. April 2013
Staatsrat des Kantons Waadt	25. April 2013
Staatsrat des Kantons Wallis	25. April 2013

2. Konferenzen der Kantone

Absender	Eingang
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz	11. März 2013

3. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Absender	Eingang
Evangelische Volkspartei	26. März 2013
Sozialdemokratische Partei der Schweiz, Sektion Tessin	5. April 2013
Bürgerlich-Demokratische Partei der Schweiz	8. April 2013
FDP.Die Liberalen	17. April 2013
Grünliberale Partei Schweiz	18. April 2013
Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	18. April 2013
Grüne Partei der Schweiz	19. April 2013
Schweizerische Volkspartei	22. April 2013
Sozialdemokratische Partei der Schweiz	19. April 2013
Les Verts vaudois	19. April 2013

CVP-Frauen	20. April 2013
Grüne Uri	21. April 2013

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Absender	Eingang
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	19. Februar 2013
Schweizerischer Städteverband	16. April 2013

5. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Absender	Eingang
Schweizerischer Bauernverband	20. März 2013
Schweizerischer Gewerkschaftsbund	3. April 2013
Travail.Suisse	4. April 2013
Schweizerischer Gewerbeverband	15. April 2013
economiesuisse	22. April 2013

6. Verkehrsverbände

Absender	Eingang
SchweizMobil	7. Februar 2013
Verband öffentlicher Verkehr	2. April 2013
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	3. April 2013
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und -experten	10. April 2013
Verkehrs-Club der Schweiz	19. April 2013
Auto Gewerbe Verband Schweiz	19. April 2013
IG öffentlicher Verkehr Schweiz	22. April 2013
Touring Club der Schweiz	22. April 2013
Associazione traffico e ambiente Sezione della Svizzera italiana	22. April 2013
strasseschweiz-Verband des Strassenverkehrs	24. April 2013

7. Weitere Organisationen

Absender	Eingang
WWF Schweiz	20. Februar 2013
Alpen-Initiative	26. März 2013
Die Schweizerische Post	3. April 2013
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien CH und FL	8. April 2013
Schweizer Tourismus-Verband	9. April 2013
pro natura Ticino	12. April 2013
pro natura	17. April 2013
Greenpeace	17. April 2013
Pro Bahn Schweiz	18. April 2013
SBB AG	22. April 2013
WWF Svizzera italiana	22. April 2013
WWF Uri	22. April 2013

8. Spontanteilnahmen

Absender	Eingang
Monsieur Rodolphe Weibel	18. Januar 2013
RailValley; Verein zur Förderung der Innovation im Schienenverkehr	11. Februar 2013
Comitato per il completamento del Gottardo	6. März 2013

Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels	14. März 2013
hotelleriesuisse	28. März 2013
Krebsliga Schweiz	28. März 2013
società svizzera impresari costruttori sezione ticino	28. März 2013
Leventina vivibile	3. April 2013
Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz	5. April 2013
Legambiente Cuneo	8. April 2013
Associazione Gruppo Oltre	8. April 2013
LIPU Cuneo	9. April 2013
Ticino Turismo	9. April 2013
Vivagandria	9. April 2013
Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole	9. April 2013
Schweizerischer Baumeisterverband	9. April 2013
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	10. April 2013
Capriasca Ambiente	10. April 2013
Associazione Comitato cuneese die "Salviamo il Paesagio"	11.. April 2013
Dr. Eva Lichtenberger und Mitunterzeichnende der Grünen Partei des Europäischen Parlaments	11. April 2013
Parahotellerie Schweiz	12. April 2013
Gewerkschaft des Verkehrspersonals	12. April 2013
Fachverband infra	15. April 2013
Verein oeku Kirche und Umwelt	15. April 2013
Umweltfreisinnige St. Gallen	17. April 2013
Aqua Nostra	17. April 2013
Swiss Shippers' Council	17. April 2013
FachFrauen Schweiz	17. April 2013
bauenschweiz	18. April 2013
Gotthard-Komitee	18. April 2013
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz	19. April 2013
Schweizer Vogelschutz/BirdLife Schweiz	19. April 2013
Centre Patronal	19. April 2013
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	19. April 2013
Schweizerische Energie-Stiftung	19. April 2013
Verband der verladenden Wirtschaft	21. April 2013
Herr Peter Gebhardt	21. April 2013
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	22. April 2013
Fédération des Entreprises Romandes	22. April 2013
Handelskammer beider Basel	22. April 2013
Fachverband Schweizer Raumplaner	23. April 2013
proMont-Blanc	24. April 2013
Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc	24. April 2013
Associazione Medici per l'Ambiente	24. April 2013
Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente	24. April 2013

Abkürzungsverzeichnis

AG	Kanton Aargau
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien CH und FL
AefU	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
AGVS	Auto Geberbe Verband der Schweiz
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
aiti	Associazione Industrie Ticinesi
Alpen-Initiative	Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ARSMB	Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATA	Associazione traffico e ambiente Sezione della Svizzera italiana
BE	Kanton Bern
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz
BL	Kanton Basel-Landschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CP	Centre Patronal
cciG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CcG	Comitato per il completamento del Gottardo
cvci	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
d.h.	das heisst
EU	Europäische Union
ffu-pee	FachFrauen Umwelt
FR	Kanton Freiburg
FRS	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs
FSU	Fachverband Schweizer Raumplaner
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GPS-VD	Grüne Partei der Schweiz, Sektion Waadt
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
hkbb	Handelskammer beider Basel
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IGöV Schweiz	IG öffentlicher Verkehr Schweiz
IHZ	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
inkl.	inklusive
ISDE	Associazione Medici per l'Ambiente
JU	Kanton Jura
KsSG	Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels
LKW	Schwere Motorwagen zur Güterbeförderung inkl. schwere Sattelmotorfahrzeuge

LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LU	Kanton Luzern
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NW	Kanton Nidwalden
oeku	Verein Kirche und Umwelt
OW	Kanton Obwalden
RoLa	Rollende Landstrasse
RV	RailValley
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
sbv	Schweizerischer Bauernverband
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei Schweiz
SPS-TI	Sozialdemokratische Partei Schweiz, Sektion Tessin
SSC	Swiss Shippers' Council
ssic	società svizzera impresari costruttori sezione ticino
SR NE	Staatsrat des Kantons Neuenburg
STV	Schweizer Tourismus-Verband
STVG	Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVS	Schweizer Vogelschutz/BirdLife Schweiz
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UKV	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr
UR	Kanton Uri
usic	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Kanton Wallis
z.B.	zum Beispiel
ZG	Kanton Zug
Ziff.	Ziffer
ZH	Kanton Zürich