



SCHWEIZ

SUISSE

SVIZZERA

AQUA NOSTRA

MONBIJOUSTRASSE 14

POSTFACH 5236

3001 BERN

TEL 031 390 98 98

FAX 031 390 99 03

info@aquanostra.ch

www.aquanostra.ch

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Herr René Sutter
3003 Bern

Bern, 20. April 2013

Vernehmlassung: Änderung des STVG Stellungnahme des Verbandes AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt AQUA NOSTRA SCHWEIZ am rubrizierten Vernehmlassungsverfahren teil und bittet Sie um die Aufnahme in die Adressliste der Vernehmlassungsteilnehmer. Da Schutz und Nutzung der Natur – und damit auch der Bau der verschiedenartigen Verkehrsträger – zum Kernbereich der Aktivitäten von AQUA NOSTRA SCHWEIZ gehören, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme.

1. Vorbemerkungen

Nachhaltigkeit betrifft nicht einzig die Umweltinteressen, sondern eben auch diejenigen der Wirtschaft und Gesellschaft. In jeder einzelnen sich stellenden Frage propagiert AQUA NOSTRA SCHWEIZ die Abwägung der Interessen dieser drei Pfeiler der Nachhaltigkeit – nach gesundem Menschenverstand.

Gefragt sind differenzierte, umfassende, pragmatische und konstruktive Problembearbeitungsprozesse sowie Akteure, welche die Umweltpolitik nicht mit Schwarz-Weiss-Aussagen lähmen, sondern mit Graustufen bereichern. Insbesondere soll der Mensch selbst nicht aus der Natur ausgeschlossen werden, sondern in und mit dieser zusammen leben können. AQUA NOSTRA SCHWEIZ ist ausdrücklich dagegen, den Gebrauch von Fahrzeugen aus Prinzip zu erschweren oder gar verbieten. Daneben soll aber die Umwelt bestmöglich bewahrt werden. Um dies zu erreichen, sind die nötigen Bauten zu errichten, welche ohne übermässige Benachteiligung von Mensch und Wirtschaft umsetzbar sind. Die Nachhaltigkeit ist nicht allein der Umwelt, sondern in gleichem Masse auch der Gesellschaft und der Wirtschaft verpflichtet.

Um sowohl das Ziel der nötigen Mobilität als auch jenes des Umweltschutzes zu erreichen, erscheint der vorgelegte Revisionsentwurf als beste und auch verträglichste Lösung: Mit der Errichtung einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels kann die Schliessung des Verkehrswegs vermieden und die sichere Aufrechterhaltung langfristig gesichert werden, ohne dass der zusätzliche Tunnelbau einen bedeutenden Eingriff in die Natur darstellen würde.

2. Stellungnahme zur vorgelegten Gesetzesänderung

a) Zusammenfassende Stellungnahme

AQUA NOSTRA SCHWEIZ begrüsst die vorgeschlagene Variante mit Errichtung einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels (GST). Namentlich mit den Argumenten der Verkehrssicherheit, der Verfügbarkeit und der Funktionalität lassen sich die Zusatzkosten rechtfertigen, zumal durch den Tunnelbau keine wichtigen Lebensräume der Natur zerstört werden und der Alpenschutz gewährt bleibt.

Nachdem der Strassenverkehr bereits vollständig selbstfinanziert ist und erst noch eine Erhöhung des Vignetten-Preises entschieden wurde, drängt sich diese Investition geradezu auf. **Darüber hinaus sind aber auch andere wichtige Beseitigungen von Engpässen (v. a. die Umfahrung Morges) an die Hand zu nehmen**, damit die Umwelt durch flüssigen Verkehr entlastet und die Kosten für Stauzeiten und Unfälle gesenkt werden. Die Einführung eines eigenen Strassenverkehrs-Infrastrukturfonds sollte dazu dienen, sachfremde Quer- und Fremdfinanzierungen aufzuheben.

b) Wichtigste Argumente für die vorgeschlagene Variante

Die Aufrechterhaltung des Verkehrswegs dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung muss bereits im Interesse des Kantons Tessin und der Mobilität das höchste Ziel sein. Nicht nur im Binnenverkehr, sondern auch europäisch hat diese Achse eine wichtige Bedeutung und sollte so ununterbrochen wie möglich offen stehen. Dank einer zweiten Röhre steht nicht nur für die Sanierungsphasen, sondern auch künftig in Notfällen eine dauerhafte und wintersichere Strassenverbindung zur Verfügung. Damit können auch künftige Sanierungen oder sicherheitsbedingte Schliessungen ohne Wegfall des Verkehrswegs erfolgen.

Die Sicherheit eines richtungsgetrennten Tunnels mit zwei Röhren ist nicht nur mit dem gesunden Menschenverstand als viel höher einzuschätzen als bei einem Tunnel mit Gegenverkehr. Auch verschiedene Studien weisen auf das markant höhere Sicherheitsniveau bei richtungsgetrennter Verkehrsführung hin (gemäss bfu-Report 51 ein rund halb so hohes Unfallrisiko). Der heutige Gotthardtunnel weist gemessen am Verkehrsaufkommen heute wohl das grösste Unfallrisiko bzw. Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels auf. Es wäre mit Blick auf das vermeidbare Risiko von gefährlichen Frontalkollisionen unethisch, wenn die Gesamtsanierung des GST mit seiner Länge von rund 17 Kilometer und der erhöhten Gefahrensituation nicht nach Massgabe der aktuellen Erkenntnisse der Verkehrssicherheit erfolgen würde. Bereits die vermeidbaren Unfallopfer rechtfertigen die Mehrinvestition, darüber hinaus wären auch Brände deutlich ungefährlicher und die Rettungswege besser zugänglich.

Die Umweltverträglichkeit einer zweiten Röhre ist grundsätzlich unbestritten. Indem gesetzlich festgehalten wird, dass nur je eine Fahrspur in beide Richtungen betrieben werden darf, droht auch keine Kapazitätserweiterung. Die Verflüssigung des Verkehrs ist ohnehin im Sinne der Natur, zumal die Umweltbelastung bei stockendem oder stehendem Verkehr deutlich höher ausfällt. Durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre werden auch keine wertvollen Lebensräume der Natur vernichtet. Zumal davon auszugehen ist, dass ideologisch geprägte Umweltschutzverbände das Referendum ergreifen werden, wird zuletzt der Volkswille ausschlaggebend sein. Es wäre im Sinne der Demokratie schädlich, wenn dem Stimmvolk die vorgeschlagene Variante mit zwei Röhren gar nicht erst unterbreitet würde. Ohnehin erscheint uns ein aktuelles Votum der Bürger zum Alpenschutz als zeitgemäss, nachdem sich die Umstände seit der Annahme des Verfassungsartikels im Jahr 1994 doch massgeblich verändert haben.

Die Kosten sind in Bezug auf den geschaffenen Mehrwert tragbar: Im Gegensatz zum Schienenverkehr tragen die Benutzer des Strassenverkehrs ihre Kosten voll. Eine Mehrfinanzierung – etwa über höhere Gebühren für die Autobahnvignette – erscheint uns tragbar, wenn die Kapazitäten der Nationalstrassen ausgebaut werden. Dazu gehören nebst einer zweiten Röhre im Gotthard namentlich auch die Umfahrung Morges und weitere dringliche Projekte gemäss Planung. Durch die Beseitigung dieser Engpässe werden Stauzeiten und damit auch Zeitkosten und der Schadstoffausstoss reduziert. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Finanzierung mit einer besonderen Gebührenerhebung erfolgen sollte – welche stets mit hohen Eigenkosten verbunden ist (Erfassung, Inkasso und Kontrolle). **Deshalb drängt sich die bewährte Form der Finanzierung über den Strasseninfrastrukturfonds auf.**

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme sowie Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Christian Streit, Generalsekretär