

Bundesamt für Strassen ASTRA
Herr René Sutter
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

21. April 2013

**Stellungnahme von economiessuisse zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassen-
transitverkehr im Alpengebiet**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 wurden wir eingeladen zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Hinsichtlich der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungsvarianten beurteilt economiessuisse die Variante „Kurz-RoLa“ aus logistischer wie volkswirtschaftlicher Sicht als ungeeignet. Aufgrund der höheren Sicherheit und Zuverlässigkeit, sowie der besseren Nachhaltigkeit der Investitionen sprechen wir uns deshalb für die Sanierung mit Neubau aus. Dies jedoch mit dem Vorbehalt, dass der Bundesrat transparent aufzeigt, welche Auswirkungen die Sanierung mit Neubau auf andere Strassenprojekte hat und mit welchen Folgen in Bezug auf die Notwendigkeit zur Generierung von zusätzlichen Strassenmitteln zu rechnen ist.

economiesuisse befürwortet den Bau einer 2. Gotthardröhre und wird sich dabei einer öffentlich finanzierten Lösung nicht widersetzen. Wir bedauern allerdings, dass der Bundesrat die Variante einer Realisierung der Gotthardsanierung in einem Public-Private-Partnership-Modell nicht eingehend geprüft und nicht als eigenständige Variante in die Vernehmlassung geschickt hat. Bei Investitionen in die Strasseninfrastruktur sollten generell die verschiedenen Realisierungsoptionen in einem Wirtschaftlichkeitsvergleich gegenübergestellt werden.

Langfristig verfolgt economiessuisse das Ziel eines flächendeckenden und verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricing.

1 Einleitende Bemerkungen

Der Gotthard Strassentunnel (GST) ist seit über 30 Jahren in Betrieb und muss zwischen 2020 und 2025 zwingend saniert und erneuert werden, damit Funktionstüchtigkeit und Sicherheit vollumfänglich gewährleistet bleiben. Andernfalls droht eine Schliessung der wichtigsten und einzigen (winter-) sicheren Nord-Süd-Verbindung. Der Bundesrat will zur Sanierung eine zweite Strassenröhre bauen. Zur Wahrung des Alpenschutzartikels legt der Bundesrat eine referendumsfähige Vorlage vor, welche die Kapazitätsbegrenzung auf eine betriebene Fahrspur pro Röhre im Gesetz fest schreibt.

Im Rahmen unserer Studie zu „PPP Lösung für zweite Gotthardröhre“ (B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung, 2012) haben wir einen möglichen Lösungsweg aufgezeigt. Die Studie belegt die Machbarkeit einer Public-Private-Partnership am Gotthard. Eine Sanierung mit Neubau einer zweiten Gotthardröhre kann durch einen privaten Anbieter finanziert, gebaut, betrieben und unterhalten werden. Als Folge davon könnten die ohnehin knappen öffentlichen Strassenmittel in Projekte mit dringenderem Ausbaubedarf investiert werden.

economiesuisse bedauert, dass der Bundesrat im erläuternden Bericht zur Vorlage die Variante Public-Private-Partnership (PPP) nicht zur Stellungnahme unterbreitet hat. Unseres Erachtens hat der Bundesrat die PPP-Variante ohne eingehende Prüfung und ohne Beurteilung der vielfältigen volkswirtschaftlichen Vorteile verworfen. Wir erlauben uns deshalb im Anhang nochmals auf die zentralen Vorteile eines PPP-Modells hinzuweisen (vgl. Anhang).

3 Beurteilung der Vorlage

Der Bericht des Bundesrates sieht im Wesentlichen zwei Sanierungsvarianten vor: Die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre mit Neubau einer zweiten Röhre oder ohne Neubau mit einer Überbrückungslösung in Form einer rollenden Landstrasse („RoLa“).

Die Sanierung des Gotthardstrassentunnels wird in jedem Fall negative Auswirkungen auf die hiesige Volkswirtschaft haben. Davon betroffen sind sowohl die schweizerischen Logistikunternehmen als insbesondere auch die Industrie, das Gewerbe und der Tourismus in den Kantonen Tessin und Uri. Daneben weist die Gotthardstrecke aber auch für die gesamtschweizerische Wirtschaft eine grosse Bedeutung als Import bzw. Exportroute von und nach Italien – dem zweitwichtigsten Handelspartner der Schweiz – auf. 43% der Lastwagen haben ihr Ziel bzw. Quelle in der Schweiz. Planbare und nicht-planbare Ereignisse (Wartungsarbeiten, Unfälle) führen bereits heute zu mehrwöchigen Nachtschliessungen. Durch den Neubau einer 2. Röhre würde ein redundantes System geschaffen, welches die Verfügbarkeit und Stabilität der Gotthardstrecke erheblich verbessert. Die Sanierungsvariante mit Neubau hätte zudem den Vorteil, dass regelmässig stattfindende Unterhaltsarbeiten ohne Beeinträchtigung des Verkehrs ausgeführt werden könnten. Die höhere Zuverlässigkeit der wichtigsten strassenseitigen Nord-Süd-Verbindung ist insbesondere auch im Hinblick auf künftige Unterhalts- und Sanierungsarbeiten zu berücksichtigen.

Durch den Bau einer zweiten Röhre und die richtungsgetrennte Verkehrsführung würde auch die Verkehrssicherheit im Tunnel erhöht. Das Unfallrisiko könnte gegenüber dem heute nicht-richtungsgetretenen Strassentunnel entscheidend eingedämmt werden. Folgeschwere Frontalkollisionen liessen sich dadurch vermeiden.

Bei der Variante „RoLa“ müssten hingegen kostspielige Verladeterminale erstellt werden, die nur einen temporären Nutzen stiften und bei welchen eine effiziente Verkehrsabwicklung von Vertretern des Güterverkehrs in Frage gestellt wird. Zudem wäre der Kanton Tessin während fast 1'000 Tagen über keine ganzjährig sichere Verbindungsstrasse erreichbar.

Die Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten lässt economiesuisse zum Schluss kommen, dass der Neubau einer 2. Röhre aus logistischer wie volkswirtschaftlicher Sicht gegenüber der Alternativ-Variante „Kurz-Rola“ überlegen ist. Auch die für die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zentralen Anforderungen an Sicherheit und Zuverlässigkeit sind bei einer Sanierung mit Neubau besser erfüllt. economiesuisse wird sich deshalb auch einer öffentlich finanzierten Sanierung nicht widersetzen.

Bei einer öffentlichen Finanzierung erachten wir jedoch folgende Punkte als zentral:

- Ausbau: Der Bundesrat muss im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms Strasseninfrastruktur transparent aufzeigen, welche Auswirkungen die Sanierung mit Neubau auf die Realisierung von anderen vorgesehenen Strassenprojekten (Ausbau, Netzvollendung, Engpassbeseitigung) hat.
- Finanzierung: Vor dem Hintergrund einer absehbaren Finanzierungslücke in der Strassenkasse ist Klarheit darüber zu schaffen, welche Folgen die finanzielle Mehrbelastung für die langfristige Strassenfinanzierung hat. Insbesondere ist Transparenz herzustellen bezüglich der daraus resultierenden zusätzlichen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags.

4 Strassenfinanzierung

Der PPP-Vorschlag am Gotthard ist insbesondere auch im Lichte der Bemühungen von economiesuisse zur stärkeren Durchsetzung des Verursacherprinzips in der Verkehrsfinanzierung zu betrachten (vgl. hierzu auch Anhang zu Public-Private-Partnership). Eine objektbezogene Maut würde nicht im Widerspruch zu Art. 82 Abs. 2 BV, welche die Gebührenfreiheit als Grundsatz für die Benutzung der Schweizer Nationalstrassen fest schreibt, stehen. Gestützt auf denselben Artikel kann das Parlament Ausnahmen bewilligen. Wie im Bericht zur „Auslegeordnung Strassenbenutzungsgebühren“ dargelegt, beschränkt sich diese Kompetenz auf die Gebührenerhebung für einzelne Objekte, z.B. Brücken oder Tunnel. Am Grossen St. Bernhard kennt die Schweiz bereits heute eine solche Objektgebühr. Eine Benutzungsgebühr wäre dann das unmittelbare Nutzungsentgelt, welches der private Betreiber als Gegenleistung für die Finanzierung, sowie für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur erhält.

economiesuisse spricht sich aber klar gegen eine flächige Strassengebührenerhebung im Sinne eines Road Pricing aus. Vor dem Hintergrund steigender Ausgaben und sinkender Einnahmen in der Strassenkasse sind neue Ansätze zur Sicherung der künftigen Strassenfinanzierung zwar notwendig, eine einseitige Einführung eines benutzungsabhängigen Gebührensystems nur auf der Strasse würde den bestehenden Herausforderungen aber nicht gerecht.

Ein zukunftstaugliches Verkehrsfinanzierungssystem muss verkehrsträgerübergreifend konzipiert werden. Mobility Pricing verfolgt den Ansatz, die Eigenwirtschaftlichkeit durch stärker benutzungsorientierte Preise zu erhöhen und nachfrageabhängige Preismodelle einzuführen, welche zu einer höheren Auslastung der Infrastrukturen auf Strasse und Schiene führen. Dadurch wird das Verursacherprinzip gestärkt. Ziel ist nicht die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, sondern die verursachergerechte Preissetzung für die effiziente Infrastrukturnutzung auf Schiene und Strasse.

Die stärkere Berücksichtigung des Verursacherprinzips drängt sich dabei vor allem im Schienenverkehr auf, denn die Strasse ist schon heute eigenwirtschaftlich. Aufgrund von falschen preislichen Anreizen – die Fahrkostenpreise auf der Bahn werden zu über 50% von der öffentlichen Hand bezahlt – wird Mobilität auf der Schiene überkonsumiert. Die Folge sind Kapazitätsengpässe und ein ständiger Ausbaubedarf, der zu einem grossen Teil über zweckentfremdete Strassengelder querfinanziert wird. Ein Mobility-Pricing-System setzt aber auch auf der Strasse die richtigen Anreize, indem der flexible Kostenanteil der Strassenbenutzung gegenüber dem Status quo erhöht wird.

Ein Mobility-Pricing, welches sich an den Grundsätzen der Eigenwirtschaftlichkeit und dynamischer Preissetzung orientiert, ist eine wichtige Voraussetzung um das Verkehrsfinanzierungssystem dauerhaft auf eine gesunde Basis zu stellen und knappen Kapazitäten effizient zu nutzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Pascal Gentinetta
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Anhang:

- Vorteile von Public-Private-Partnership