

## **Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

Bundesamt für Strassen  
ASTRA  
3003 Bern

02. April 2013

### **Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Gelegenheit gegeben, zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) Stellung zu nehmen.

Die Vernehmlassungsunterlagen stehen im Zusammenhang mit der in rund zehn Jahren zwingend notwendigen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) und dem damit verbundenen Entscheid des Bundesrates zum Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre. Die Unterlagen enthalten zusätzlich eine Auslegeordnung zum Thema Strassenbenutzungsgebühren. Der Bundesrat schlägt vor, zur Finanzierung der Sanierung des GST keine Tunnelgebühren zu erheben. Er bittet die Kantone jedoch, sich im Rahmen der Vernehmlassung grundsätzlich und bezogen auf den Gotthard-Strassentunnel zur Erhebung von Strassengebühren zu äussern.

Mit Schreiben vom 7. März 2013 hat die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK zum Thema ebenfalls Stellung genommen. Der Kanton Solothurn schliesst sich dieser Stellungnahme prinzipiell an und ergänzt diese wie folgt:

#### 1. Sanierung Gotthard-Strassentunnel:

Aufgrund eines breiten Variantenstudiums resultieren folgende zwei Sanierungsvarianten:

- Variante 1: Sanierung bestehende Tunnelröhre ohne Neubau einer zweiten Tunnelröhre
- Variante 2: Neubau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung)

mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre.

Für die Variante 1 würden je nach Untervariante (Vollsperrung mit oder ohne Sommeröffnung) Bauzeiten von 2.5 bis 7 Jahren und eine Sperrung des GST von ungefähr 1'000 Tagen resultieren.

Die Kosten für den damit notwendigen Betrieb des Bahnverlads für den Personen- sowie Güterverkehr würden jährlich ca. 285 Mio. Franken betragen. Zudem müsste ein grossräumiges Verkehrsmanagement zwecks Reduktion des Druckes auf die Ausweichrouten, insbesondere die San Bernardino-Route, eingerichtet und betrieben werden. Diese Kosten für den Personen- sowie Güterverkehr und das Verkehrsmanagement würden anfallen, ohne dass dafür ein bleibender Mehrwert generiert würde. Die Gesamtkosten der Variante 1 betragen zwischen 1,4 und 1,7 Mia. Franken.

Bei der Variante 2 wird der bestehende Tunnel erst saniert, nachdem die zweite Tunnelröhre in Betrieb genommen werden kann. Die damit verbundenen Investitionskosten betragen rund 2,8 Mia. Franken. Damit entfällt jedoch eine Sperrung der Strassenachse (mit Ausnahme einer „Übergangszeit“ von 140 Tagen für Überbrückungsmassnahmen). Zwar sind bei der Variante 2 die Bauzeit und die Investitionskosten höher, dafür stehen dem Personen- und Güterverkehr nach Abschluss der Sanierungsarbeiten mit einer zweiten Tunnelröhre ein redundantes System zur Verfügung (ohne Kapazitätserweiterung). Damit wird ein bleibender Mehrwert generiert, welcher die mit der Variante 2 verbunden höheren Kosten mehr als aufwiegt.

Der Kanton Solothurn unterstützt somit den Variantenentscheid des Bundesrates zum Neubau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre.

## 2. Zur Finanzierung der zweiten Gotthardröhre über „Tunnelgebühren“:

In den Vernehmlassungsunterlagen werden die Möglichkeiten resp. die Nachteile einer Erhebung einer Tunnelgebühr zur (Mit-)Finanzierung des Projektes ausgeleuchtet.

Die Benutzung der öffentlichen Strassen ist gebührenfrei. Gestützt auf die Bundesverfassung kann das Parlament jedoch entscheiden, für einzelne Objekte - wie beispielsweise Brücken und Tunnel - Gebühren zu erheben.

Gemäss rudimentären Berechnungen würde die Gebühr zur Finanzierung der zweiten Tunnelröhre (ohne Sanierungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten der bestehenden Röhre) pro Personenwagen Fr. 21.00 bis Fr. 32.00 betragen. Eine Tunnelgebühr für Personenwagen würde jedoch negative Auswirkungen für den Kanton Tessin haben (Erreichbarkeit) und zu einem Druck auf andere Alpenübergänge (Ausweichverkehr) führen.

Für LKWs ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für eine Transitfahrt durch die Schweiz gemäss dem Landverkehrsabkommen zwischen der EU und der Eidgenossenschaft auf maximal Fr. 325.00 beschränkt. Dieser Betrag wird heute nicht ausgeschöpft. Somit könnte pro LKW-Fahrt eine durchschnittliche Tunnelgebühr von Fr. 39.00 erhoben werden. Würde man höhere Tunnelgebühren erheben, müsste der Höchstsatz im Landesverkehrsabkommen erhöht oder die LSVA grundsätzlich gesenkt werden. Eine Senkung würde die LSVA-Einnahmen insgesamt jedoch reduzieren. Dieser Einnahmerückgang könnte nicht mit den Tunnelgebühren am Gotthard kompensiert werden.

Das Inkasso der Tunnelgebühren kann aufgrund des hohen Anteils ausländischer Fahrzeuge aus heutiger Sicht weitgehend nicht automatisiert erfolgen, was mit operativen Problemen verbunden wäre (Platzbedarf für Stauraum in Hauptreisezeiten, Zeitverlust etc.).

Der Kanton Solothurn kann somit die in den Vernehmlassungsunterlagen dargelegten Nachteile und damit den Vorschlag des Bundesrates, auf die Weiterverfolgung der Thematik der Erhebung von Tunnelgebühren für den Bau einer zweiten Gotthardröhre zu verzichten, nachvollziehen.

3. Zu den grundsätzlichen Überlegungen bezüglich Strassenbenutzungsgebühren:

Das heutige Finanzierungssystem für den Strassenverkehr auf Bundesebene hat sich in den letzten Jahrzehnten grundsätzlich bewährt. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV wird massgeblich durch die Mineralölsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag gespiesen, was weitgehend einer Verursacher- bzw. Nutzerfinanzierung entspricht. Das heutige Finanzierungssystem stösst jedoch an Grenzen, insbesondere infolge des Rückganges des spezifischen Treibstoffverbrauches der Fahrzeuge sowie dem Trend hin zu anderen Antriebsenergien. Zudem bestehen bezüglich der Infrastrukturkapazitäten in den Spitzenstunden regelmässig Kapazitätsengpässe.

Vor diesem Hintergrund werden heute verschiedene Modelle für die Erhebung flächiger Strassengebühren diskutiert. Alle Modelle haben gemeinsam, dass sie die Kosten für die Benutzung der Strassen von der „konsumierten“ Fahrleistung und der Tageszeit, zu welcher die Infrastrukturbenutzung erfolgte, abhängig machen und die Strassenbenutzer ihre tatsächliche Zahlungsbereitschaft für die Infrastrukturbenutzung offenbaren müssen. Dies mit dem Ziel, die Einnahmen für die Strassenfinanzierung vom Treibstoffverbrauch zu entkoppeln und den Zeitpunkt der Benutzung der Strasseninfrastruktur zu steuern. Dazu sind jedoch, neben der Anpassung der Gesetzgebung umfangreiche organisatorische und technische Strukturen aufzubauen. Die politischen, technischen sowie administrativen Hürden und Aufwendungen, und folglich die damit verbundenen Investitionen und Betriebskosten, werden gross sein.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Esther Gassler  
Frau Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatsschreiber