

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2318

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2318



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



ABSTIMMUNGSEMPFEHLUNG

DIE ZWEITE TUNNELRÖHRE AM GOTTHARD – JA, ABER BITTE PRIVAT!

Dieses Papier erläutert die Position von up! zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel).

Die Unabhängigkeitspartei up! empfiehlt für diese Vorlage die **Ja**-Parole. Zwar hält up! beide zur Abstimmung stehenden Varianten für unbefriedigend und lehnt die Verwendung von Zwangsabgaben für solche Grossprojekte grundsätzlich ab. Optimal wäre denn auch ein benutzerfinanziertes Projekt mit privater Trägerschaft gewesen. Von den vorliegenden Varianten bietet eine zweite Röhre jedoch das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis.

AUSGANGSLAGE

Der Gotthard-Strassentunnel von Göschenen nach Airolo, der 1980 eröffnet wurde, muss bis 2035 umfassend saniert werden. Im Jahr 2014 nutzten rund 6.3 Millionen Fahrzeuge den Gotthardstrassentunnel, davon rund 800'000 schwere Güterfahrzeuge¹. Damit ist der Gotthardstrassentunnel mit Abstand die meistbefahrene alpenquerende Nord-Süd-Route der Schweiz. Auch im gesamteuropäischen Zusammenhang stellt der Gotthard eine bedeutende Alpentransversale dar.

Nach starkem Verkehrswachstum in den Neunzigerjahren ist das Verkehrsaufkommen am Gotthard seit der Jahrtausendwende ungefähr konstant. Dies wird auf das 1999 in Kraft getretene "Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene" (Verlagerungsgesetz) zurückgeführt, das seinerseits auf die 1994 angenommene Alpen-Initiative zurückgeht, die einen Ausbau der Verkehrskapazität am Gotthard per Verfassung verbietet.

Infolge Sanierung wird eine Vollsperrung des Tunnels mit von der Sanierungsplanung abhängiger Dauer nötig. Der Bundesrat schlägt zur Abfederung dieser Sanierungsmassnahmen den Bau einer zweiten Tunnelröhre vor, die während der Sanierung der ersten Tunnelröhre die Verkehrskapazität aufrechterhalten kann. Resultiert bei der Volksabstimmung vom 16. Februar 2016 ein Ja, so wird diese Variante realisiert. Um das verfassungsmässige Kapazitätserweiterungsverbot nicht zu verletzen,

¹ Verkehrsaufkommen Gotthard-Strassentunnel 1981-2014 - Absolute Zahlen, Bundesamt für Strassen ASTRA, <http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07074/index.html?lang=de>

sollen die beiden Tunnelröhren anschliessend jeweils einspurig betrieben werden. Resultiert eine Ablehnung, so gilt eine Lösung mit verteilten Vollsperrungsphasen und Bahnverlad als aussichtsreichste Alternativvariante.

Untenstehend sind die beiden meistdiskutierten Sanierungsvarianten bezüglich verschiedener Kategorien aufgeführt.

	VARIANTE JA	VARIANTE NEIN
PLAN	Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der ersten Tunnelröhre und einspuriger Verkehrsführung	Vollsperrung der Tunnelröhre mit kurzer Sommeröffnung, Bahnverlad von Personen- und Güterschwerverkehr
NEUBAU	zweite Tunnelröhre von Göschenen nach Airolo	Verladestationen für Personenverkehr (Gotthardscheiteltunnel, Göschenen-Airolo) und Güterschwerverkehr ("Rollende Landstrasse" durch NEAT, Erstfeld-Biasca), Flächenbedarf total 155'000 m ²
SPERRUNGSDAUER	140 Tage (wegen Überbrückungsmassnahmen vor Inbetriebnahme der zweiten Röhre, 90 und 50 Tage, keine Kompensationsmassnahmen)	980 Tage (verteilt auf 3.5 Jahre, jeweils von Mitte September bis Ende Juni, Kompensation durch Verlad)
KOSTEN (Genauigkeit ±30%)	2.8 Mrd. Franken	1.6 Mrd. Franken
NACH SANIERUNG	Einspurige Verkehrsführung, Vereinfachung der nächsten Sanierung	Abriss der Verladestationen, Neubau bei nächster Sanierung

STELLUNGNAHME

Grundsätzliches

Als Partei klassisch liberaler Ausrichtung, welche die Selbstbestimmung des Individuums als obersten Wert anerkennt, sieht up! jegliche Erhebung von Zwangsabgaben als unrechtmässig an, die über die Kostendeckung zur Gewährleistung staatlicher Sicherheit hinausgeht. Insbesondere die Erhebung von Steuern (gegenleistungslos geschuldete Abgaben) ist im heutigen Ausmass ein krasser Einschnitt in Freiheit- und Eigentumsrechte des Individuums.

Auch die Mineralölsteuer, aus deren Erträgen die Strasseninfrastruktur überwiegend finanziert wird, ist eine Steuer, ähnelt jedoch immerhin sehr stark einer Gebühr, also einer Bezahlung für die konkrete Inanspruchnahme der Strasseninfrastruktur. Der Staat

tritt somit ähnlich auf, wie es private Strassenbesitzer vermutlich tun würden und könnten – mit dem Unterschied, dass ein wesentlicher Teil der Strassenverkehrsabgaben nicht für den Strassenverkehr verwendet wird. Im Jahr 2012 betrug die Einnahmen an verkehrsspezifischen Abgaben 112% (Personenverkehr) bzw. 160% (Güterschwerverkehr) der verursachten Infrastrukturkosten². Diese Überschusseinnahmen, die insbesondere zur Quersubventionierung des Bahnverkehrs verwendet werden, können als Steuern betrachtet werden.

Privatisierung oder zumindest marktwirtschaftliche Reformen des Strassenwesens

Da der Staat seine Monopolstellung ausnutzt und die Strassen so zur Erhebung von Zwangsabgaben missbrauchen kann, ist es aus liberaler Sicht angebracht, ihm den Strassenbau und -betrieb zu entziehen. Ein weiterer Nachteil staatlichen Strassenbesitzes ist, dass Strassenbauprojekte nicht gemäss vorhandener Nachfrage, sondern nach politischen Ränkespielen aufgelegt werden. Politisch minorisierte Gebiete können so tendenziell unterversorgt werden: Das Angebot, das ihnen politisch zugeteilt wird, ist kleiner als jenes, das private Anbieter gemäss der tatsächlich vorhandenen Nachfrage bereitstellen würden.

Insofern muss es langfristiges liberales Ziel sein, Strassenbau und -betrieb Privaten zu überlassen. Mittelfristig wäre es angebracht, Strassenverkehrsabgaben auf die tatsächlich anfallenden Infrastrukturkosten zu beschränken und stärker nach dem Verursacherprinzip auszurichten, z. B. mit dynamischen Tarifen gemäss Mobility Pricing³.

Public Private Partnership als Ideallösung am Gotthard

Eine attraktive Variante zur Einführung marktwirtschaftlicher Elemente in den Strassenbetrieb stellen Public Private Partnerships (PPP) dar. Ein solches PPP skizzierte economiesuisse im Jahr 2012 in einer Machbarkeitsstudie just für den Gotthard⁴. Die Studienautoren gehen davon aus, dass eine private Betreibergesellschaft eine zweite Tunnelröhre bauen, die erste Tunnelröhre sanieren und beide danach für eine begrenzte Dauer gegen Maut zur Verfügung stellen könnte. Nach Ablauf der Vertragsdauer würden die Strassentunnel kostenfrei in den Besitz des Staates zurückgehen. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand wären keine nötig. Sowohl die Betreibergesellschaft als auch der Staat würden finanziell profitieren.

Eine privat geleitete Sanierung des Gotthardtunnels wäre ein mutiges Pilotprojekt gewesen, die in der Verkehrspolitik neue Perspektiven eröffnet hätte. Leider hat der Bund diese Chance vertan. In der Botschaft zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels stempelte er ein PPP-Modell schlicht als "nicht geeignet" ab⁵. Dabei existiert mit dem Grenztunnel am Grosse St. Bernhard bereits ein privat- und mautfinanzierter Tunnel in der Schweiz.

² Kosten und Finanzierung des Verkehrs, Strasse und Schiene 2012, Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik BFS, http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/01/new/nip_detail.html?gnpID=2015-417

³ Mobility Pricing: Weg zu mehr Kostenwahrheit im Verkehr, Daniel Müller-Jentsch, Avenir Suisse, 2013, <http://www.avenir-suisse.ch/30223/mobility-pricing-wege-zur-kostenwahrheit-im-verkehr/>

⁴ Zweite Gotthardröhre: Eine private Finanzierung ist machbar, dossierpolitik Nr. 2, 2012, http://www.economiesuisse.ch/sites/default/files/downloads/dp02_Gotthard_web.pdf

⁵ Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet, 13. September 2013, S. 13, <http://bit.ly/1PMiwVN>

Entscheidung aufgrund von besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis

Angesichts der Tatsache, dass die Zustimmung zur Vorlage des Bundesrats nun aber gleichbedeutend ist mit dem Ausgeben von Geld, das Bürgerinnen und Bürgern zwangsweise entzogen werden muss, könnten Liberale sich gegen diese Vorlage aussprechen, um längerfristig Staatsausgaben zu dämpfen und so die Besteuerung zu reduzieren. Allerdings ist im vorliegenden Fall eine Ablehnung nicht gleichbedeutend mit einer Ausgabenreduktion, sondern mit einem anderen staatlichen Projekt. Dieses mag zwar (anzweifelbar) günstiger sein, kann aber trotzdem ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Obiges Argument ist also hier nur begrenzt anwendbar.

Aus Sicht von up! soll sich der Staat eher näherungsweise wie ein privater Strassenanbieter im Wettbewerb verhalten. Für seine Investitionsentscheide muss die Frage relevant sein: Würde ein privater Strassenanbieter dieses Projekt auch realisieren? Dies ist aufgrund mangelnder Vergleichswerte und verzerrter Strukturen oft keine einfache und auch selten abschliessend beantwortbare Frage.

Vorteile für die zweite Tunnelröhre

Es spricht jedoch vieles dafür, dass eine zweite Gotthardröhre auch von einem privaten Strassenbesitzer gebaut würde. Stärkstes Indiz ist die obengenannte Studie: Ist ein Projekt auf den ersten Blick rentabel, würde es wohl erst recht von Privaten realisiert. Ausserdem besitzt die Neubaulösung weitere Vorteile: Die Sicherheit der Gotthardtunnels wird durch einspurigen Betrieb spürbar erhöht, was angesichts der hohen Unfallgefahr im Tunnel geboten scheint⁶. Zudem wird die übernächste Sanierung, die 35 bis 40 Jahre nach der nächsten stattfinden wird, durch den Doppeltunnel wesentlich einfacher und günstiger.

Im Gegensatz dazu hat die alternative Verladelösung den offensichtlichen Nachteil, dass es sich um ein Provisorium handelt: Die ganze Infrastruktur wird nach Ende der Sanierung wieder abgerissen (um bei einer allfälligen erneuten Sanierung wieder aufgebaut zu werden). Der Landverschleiss der Verladelösung ist hoch, insbesondere im Vergleich zu ihrer niedrigen Kapazität, die Wartestaus und Ausweichmanöver auf andere Nord-Süd-Routen provozieren wird.

FAZIT

Die Abstimmung vom 16. Februar 2016 über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels hält für Liberale eine unbefriedigende Fragestellung bereit: Für ein Problem, das sich privat ohne Probleme hätte lösen lassen, stehen zwei gigantische Staatsprojekte zur Auswahl. up! plädiert dafür, das kleinere Übel zu wählen. Dies ist im vorliegenden Fall der Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der ersten Tunnelröhre. Gleichzeitig gilt es, in den nächsten Jahren vermehrt für liberale Reformen in der Verkehrspolitik zu werben, die mehr Freiheit, Fairness und Effizienz schaffen.

6. Januar 2016 / Simon Scherrer

⁶ Gotthard landet auf dem letzten Platz, 20 Minuten online, 29. Juli 2015, <http://www.20min.ch/schweiz/news/story/24169257>