



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss
 Décision **25. Nov. 1987**
 Decision 11. November **2127**

Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes betreffend zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Aufgrund des Antrages des EVED vom 11. November 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtverfahrens wird

beschlossen:

1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) vom 10. Juli 1987 wird mit Aenderungen gemäss Mitbericht EFD vom 24.11.87 gutgeheissen.

2. Mitteilung: An den Schweizerischen Strassenverkehrsverband, Postfach 2299, 3001 Bern, durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	X	EFD	7	-
		EVD		
	X	EVED	10	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		





111/17/51

3003 Bern, 11. November 1987

Nicht an die Presse

Wir beauftragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussentwurf zu-
 zustimmen.

An den Bundesrat

EINGABE DES SCHWEIZERISCHEN VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENTS
 Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)
 betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthardstrassen-
 tunnel

Schlusspf

Aus Anlass des vom Bundesrat in Konkretisierung des Lufrein-
 haltekonzeptes (LRK) beschlossenen Verzichtes auf eine Erwei-
 terung des Nationalstrassennetzes, d.h. insbesondere auf den
 Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard und als Folge der
 Verkehrsstauungen am Gotthard in der vergangenen Sommerhoch-
 saison, hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS)
 den Bundesrat in einer Eingabe ersucht, die Planungsarbeiten
 für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich
 an die Hand zu nehmen und mit deren Bau so rasch wie möglich
 zu beginnen. Die FRS bittet damit den Bundesrat, auf seinen
 Entscheid, das Nationalstrassennetz nicht durch eine zweite
 Tunnelröhre am Gotthard zu ergänzen, zurückzukommen.

Protokollauszug an:

Mit dem im Entwurf beiliegenden Schreiben soll der FRS darge-
 legt werden, aus welchen Gründen der Bundesrat an einem Ver-
 zicht auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstras-
 sennetzes und insbesondere am Verzicht auf den Bau einer
 zweiten Tunnelröhre am Gotthard festhält.

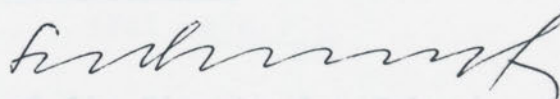
Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes betreffend zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Aufgrund des Antrages des EVED vom 11. November 1987

aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes vom 10. Juli 1987 wird gutgeheissen.

Schlumpf

2. Mitteilung:

An den Schweizerischen Strassenverkehrsverband, Postfach 2299, 3001 Bern, durch die Bundeskanzlei.

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussesdispositivs mit
Antwortbrief des Bundesrates

- Eingabe der FRS vom 10. Juli 1987

Protokollauszug an:

EVED 10 Ex.

Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes betreffend zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Aufgrund des Antrages des EVED vom 11. November 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtverfahrens wird

béschlossen:

1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) vom 10. Juli 1987 wird gutgeheissen.

Zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

2. Mitteilung:

An den Schweizerischen Strassenverkehrsverband, Postfach 2299, 3001 Bern, durch die Bundeskanzlei.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juli 1987 haben Sie den Ausdruck von einer Resolution der Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) Kenntnis gegeben, die dahin geht, angesichts der je länger je unhaltbarer werdenden Zustände am Gotthard seien die Planungsarbeiten für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich an die Hand zu nehmen und mit dem Bau sei so bald wie möglich zu beginnen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Diese Resolution veranlasst uns zu folgender Stellungnahme. Die Tragbarkeit der Strassenverkehrsverhältnisse am Gotthard darf, nonmehr abgesehen von den durch die Unwetterschäden dieses Sommers bedingten Behinderungen, alles in allem nicht überbewertet werden. Während eines grossen Teils des Jahres wickelt sich der Strassenverkehr am Gotthard problemlos ab. So weist die Gotthardautobahn, verglichen mit den Autobahnen im schweizerischen Mittelland, eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auf. Lediglich an Ostern, an Pfingsten und in der Som-

merhochsaison ergeben sich auf der Autobahn, zweifellos grösstenteils wegen der nur zweispurigen Tunnelröhre am Gotthard, unliebsame Verkehrsstaus. Dasselbe Bild zeigt sich aber auch auf anderen Autobahnen unseres Landes und insbesondere auf allen stark belasteten Autobahnen im uns umgebenden Ausland. Dort ergeben sich an wesentlich mehr Tagen im Jahr Verkehrsstauungen ganz anderen Ausmasses.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband

Postfach 2299

3001 B e r n

Zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juli 1987 haben Sie dem Bundesrat von einer Resolution der Mitgliederversammlung Ihres Verbandes Kenntnis gegeben, die dahin geht, angesichts der je länger je unhaltbarer werdenden Zustände am Gotthard seien die Planungsarbeiten für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich an die Hand zu nehmen und mit dem Bau sei so bald wie möglich zu beginnen.

Diese Resolution veranlasst uns zu folgender Stellungnahme. Die Untragbarkeit der Strassenverkehrsverhältnisse am Gotthard darf, nunmehr abgesehen von den durch die Unwetterschäden dieses Sommers bedingten Behinderungen, alles in allem nicht überbewertet werden. Während eines grossen Teils des Jahres wickelt sich der Strassenverkehr am Gotthard problemlos ab. So weist die Gotthardautobahn, verglichen mit den Autobahnen im schweizerischen Mittelland, eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auf. Lediglich an Ostern, an Pfingsten und in der Som-

merhochsaison ergeben sich auf der Autobahn, zweifellos grösstenteils wegen der nur zweispurigen Tunnelröhre am Gotthard, unliebsame Verkehrsstaus. Dasselbe Bild zeigt sich aber auch auf anderen Autobahnen unseres Landes und insbesondere auf allen stark belasteten Autobahnen im uns umgebenden Ausland. Dort ergeben sich an wesentlich mehr Tagen im Jahr Verkehrsstauungen ganz anderen Ausmasses.

Natürlich wäre es wünschbar, diese Nachteile soweit wie möglich zu beheben, was durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard teilweise erreicht werden könnte. Nun ist es aber die Auffassung des Bundesrates und weiter Kreise unserer Bevölkerung, dass die Prioritäten für eine Leistungssteigerung auf unseren Nord/Südverkehrswegen anders gelegt werden sollen. Nach dem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassennetzes soll nun die Infrastruktur der Eisenbahn nachhaltig verbessert werden. Es soll eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen errichtet werden, unter anderem mit dem Ziel, die Nord/Südrouten des Nationalstrassennetzes von dem die Strassen und die Umwelt stark belastenden Transitschwerverkehr zu entlasten. Die Vorarbeiten sind im Gange. Sie sollen nach Kräften gefördert werden.

Es ist verständlich, dass sich in unserem Lande angesichts der enormen hiefür erforderlichen finanziellen Mittel, nicht gleichzeitig beide Projektideen, nämlich die neue Eisenbahn-Alpenstransversale und ein zweiter Strassentunnel am Gotthard, verwirklichen lassen. Die Priorität gehört der Eisenbahntransversale durch die Alpen.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident

3003 Bern,

Der Bundeskanzler

FRS

SCHWEIZERISCHER STRASSENVERKEHRSVERBAND
FÉDÉRATION ROUTIÈRE SUISSE3001 Bern / Berne
Postfach 2299 / Case postale 2299
Schwanengasse 3
☎ (031) 22 36 49
PC 30 - 14 195

BUNDESKANZLEI	
14. 07. 87	Ac
	EDA
	EDI
	EJPD
	EMD
	EFD
	EVD
<input checked="" type="checkbox"/>	EVED
	BK
Empfang bestätigt:	

ad 180 MM
N2
Gotthard

An den
hohen Bundesrat
Bundeshaus

3003 Bern

I. Zeichen
V. référenceU. Zeichen
N. référence

SCH/mv

Bern, den
Berne, le

10. Juli 1987

Zweite Röhre für den GotthardstrassentunnelHochgeachteter Herr Bundespräsident
Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Hochgeachtete Herren Bundesräte

Wir beehren uns, Ihnen die nachstehende Resolution der Mitgliederversammlung vom 25. Juni 1987 zur Kenntnis zu bringen:

"Die Erfahrungen seit Inbetriebnahme des Gotthardstrassentunnels beweisen, dass die nur zweispurige Tunnelröhre einen vorprogrammierten Engpass darstellt, der bei hohen Verkehrsbelastungen (wie z.B. an Ostern, Auffahrt und Pfingsten sowie in der Sommer-Hochsaison) regelmässig zu riesigen Staus und immer häufiger zu eigentlichen Verkehrszusammenbrüchen führt. Mit diesen Staus sind nicht nur unnötiger Stress und enorme Zeitverluste für die N2-Benützer, sondern auch vermeidbare Immissionen für die Anwohner im oberen Reusstal und in der Leventina verbunden.

Angesichts dieser je länger desto mehr unhaltbaren Zustände am Gotthard appelliert die FRS-Mitgliederversammlung an die zuständigen Bundesbehörden, die Planungsarbeiten für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich an die Hand zu nehmen und mit deren Bau so rasch wie möglich zu beginnen."

Die von der Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr (ASV) eingebrachte Resolution ist von der Mitgliederversammlung mit allen Stimmen, bei nur zwei Enthaltungen akzeptiert worden.

Mit der Annahme der Resolution ist der Direktionsausschuss der FRS beauftragt worden, geeignete und durchführbare Aktionen zu ergreifen, welche einer raschen Beseitigung des Autobahn-Engpasses am Gotthard dienlich sind.

EIDGENÖSSISCHES FINANZ DEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES

Die Mitgliederversammlung legt im übrigen Wert auf die Feststellung, dass der Bau der zweiten Tunnelröhre nicht zu einer Verzögerung des Baues der übrigen, noch zu erstellenden Abschnitte des Nationalstrassennetzes führen darf. In Anbetracht der bereits vorhandenen Rückstellung von rund 1,8 Mrd. Franken können auch keine finanziellen Gründe gegen den Bau der zweiten Tunnelröhre beim Gotthard-Strassentunnel angeführt werden.

Die FRS begründet ihre Forderung ferner mit den Schwierigkeiten, die bei den zu erwartenden Reparatur- und Unterhaltsarbeiten im bestehenden Strassentunnel entstehen würden.

Die Mitgliederversammlung der FRS bittet den Bundesrat, auf seinen kürzlich gefassten Entscheid, das Nationalstrassennetz nicht durch eine zweite Röhre am Gotthard zu ergänzen, zurückzukommen.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens.

Mit vorzüglicher Hochachtung

SCHWEIZERISCHER STRASSENVERKEHRSVERBAND
 Der Präsident: Der Generalsekretär:

Arnaud

Dr. A. Arnaud

Schälchli

Dr. J. Schälchli

Wir sind mit dem Antrag des EYED nur teilweise einverstanden und beantragen folgende Änderung:

Antrag

Der dritte Absatz auf Seite 2 des Antwortbriefes ist zu streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen:

"Bei einer Erhöhung der Kapazität des Gotthard-Strassentunnels würde die Umweltbelastung im Urner Reusstal und in der Leventina ein Mass erreichen, das von der Bevölkerung kaum mehr akzeptiert würde. Der Bundesrat hat seinen Beschluss über den Verzicht auf den Weiterausbau des Nationalstrassennetzes als Massnahme zum Luftreinhaltekonzept gefasst; ein Konzept, das die globale Zustimmung der eidg. Räte gefunden hat.

Es wäre volkswirtschaftlich nicht sinnvoll, durch die gleichzeitige Erstellung eines neuen Eisenbahnalpentunnels und eines zweiten Strassentunnels am Gotthard eine vorübergehende Spitzenkapazität im Tiefbau zu bewirken, die nachher wieder reduziert werden müsste. Die Priorität gehört der Eisenbahnalpentransversale, die auch dem Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dient, indem sie ihn vom Schwerverkehr entlastet."



DER SCHWEIZERISCHE BUNDES RAT

Schweizerischer Strassenverkehrsverband

Postfach 2299

3001 B e r n

Zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit Schreiben vom 10. Juli 1987 haben Sie dem Bundesrat von einer Resolution der Mitgliederversammlung Ihres Verbandes Kenntnis gegeben, die dahin geht, angesichts der je länger je unhaltbarer werdenden Zustände am Gotthard seien die Planungsarbeiten für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich an die Hand zu nehmen und mit dem Bau sei so bald wie möglich zu beginnen.

Diese Resolution veranlasst uns zu folgender Stellungnahme. Die Untragbarkeit der Strassenverkehrsverhältnisse am Gotthard darf, nunmehr abgesehen von den durch die Unwetterschäden dieses Sommers bedingten Behinderungen, alles in allem nicht überbewertet werden. Während eines grossen Teils des Jahres wickelt sich der Strassenverkehr am Gotthard problemlos ab. So weist die Gotthardautobahn, verglichen mit den Autobahnen im schweizerischen Mittelland, eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auf. Lediglich an Ostern, an Pfingsten und in der Sommerhochsaison ergeben sich auf der Autobahn, zweifellos grösstenteils wegen der nur zweispurigen Tunnelröhre am Gotthard, unliebsame Verkehrsstaus. Dasselbe Bild zeigt sich aber auch auf anderen Autobahnen unseres Landes und insbesondere

auf allen stark belasteten Autobahnen im uns umgebenden Ausland. Dort ergeben sich an wesentlich mehr Tagen im Jahr Verkehrsstauungen ganz anderen Ausmasses.

Natürlich wäre es wünschbar, diese Nachteile soweit wie möglich zu beheben, was durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard teilweise erreicht werden könnte. Nun ist es aber die Auffassung des Bundesrates und weiter Kreise unserer Bevölkerung, dass die Prioritäten für eine Leistungssteigerung auf unseren Nord/Südverkehrswegen anders gelegt werden sollen. Nach dem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassennetzes soll nun die Infrastruktur der Eisenbahn nachhaltig verbessert werden. Es soll eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen errichtet werden, unter anderem mit dem Ziel, die Nord/Südrouten des Nationalstrassennetzes von dem die Strassen und die Umwelt stark belastenden Transitschwerverkehr zu entlasten. Die Vorarbeiten sind im Gange. Sie sollen nach Kräften gefördert werden.

Bei einer Erhöhung der Kapazität des Gotthard-Strassentunnels würde die Umweltbelastung im Urner Reusstal und in der Leventina ein Mass erreichen, das von der Bevölkerung kaum mehr akzeptiert würde. Der Bundesrat hat seinen Beschluss über den Verzicht auf den Weiterausbau des Nationalstrassennetzes als Massnahme zum Luftreinhaltekonzept gefasst; ein Konzept, das die globale Zustimmung der eidg. Räte gefunden hat.

Es wäre volkswirtschaftlich nicht sinnvoll, durch die gleichzeitige Erstellung eines neuen Eisenbahnalpentunnels und eines zweiten Strassentunnels am Gotthard eine vorübergehende Spitzenkapazität im Tiefbau zu bewirken, die nachher wieder reduziert werden müsste. Die Priorität gehört der Eisenbahnalpentransversale, die auch dem Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dient, indem sie ihn vom Schwerverkehr entlastet.



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

Schweizerischer Strassenverkehrsverband

Postfach 2299

3001 B e r n

Zweite Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Sehr geehrter Herr Präsident,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit Schreiben vom 10. Juli 1987 haben Sie dem Bundesrat von einer Resolution der Mitgliederversammlung Ihres Verbandes Kenntnis gegeben, die dahin geht, angesichts der je länger je unhaltbarer werdenden Zustände am Gotthard seien die Planungsarbeiten für eine zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel unverzüglich an die Hand zu nehmen und mit dem Bau sei so bald wie möglich zu beginnen.

Diese Resolution veranlasst uns zu folgender Stellungnahme. Die Untragbarkeit der Strassenverkehrsverhältnisse am Gotthard darf, nunmehr abgesehen von den durch die Unwetterschäden dieses Sommers bedingten Behinderungen, alles in allem nicht überbewertet werden. Während eines grossen Teils des Jahres wickelt sich der Strassenverkehr am Gotthard problemlos ab. So weist die Gotthardautobahn, verglichen mit den Autobahnen im schweizerischen Mittelland, eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auf. Lediglich an Ostern, an Pfingsten und in der Sommerhochsaison ergeben sich auf der Autobahn, zweifellos grösstenteils wegen der nur zweispurigen Tunnelröhre am Gotthard, unliebsame Verkehrsstaus. Dasselbe Bild zeigt sich aber auch auf anderen Autobahnen unseres Landes und insbesondere

auf allen stark belasteten Autobahnen im uns umgebenden Ausland. Dort ergeben sich an wesentlich mehr Tagen im Jahr Verkehrsstauungen ganz anderen Ausmasses.

Natürlich wäre es wünschbar, diese Nachteile soweit wie möglich zu beheben, was durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard teilweise erreicht werden könnte. Nun ist es aber die Auffassung des Bundesratès und weiter Kreise unserer Bevölkerung, dass die Prioritäten für eine Leistungssteigerung auf unseren Nord/Südverkehrswegen anders gelegt werden sollen. Nach dem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassennetzes soll nun die Infrastruktur der Eisenbahn nachhaltig verbessert werden. Es soll eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen errichtet werden, unter anderem mit dem Ziel, die Nord/Südrouten des Nationalstrassennetzes von dem die Strassen und die Umwelt stark belastenden Transitschwerverkehr zu entlasten. Die Vorarbeiten sind im Gange. Sie sollen nach Kräften gefördert werden.

Bei einer Erhöhung der Kapazität des Gotthard-Strassentunnels würde die Umweltbelastung im Urner Reusstal und in der Leventina ein Mass erreichen, das von der Bevölkerung kaum mehr akzeptiert würde. Der Bundesrat hat seinen Beschluss über den Verzicht auf den Weiterausbau des Nationalstrassennetzes als Massnahme zum Luftreinhaltekonzept gefasst; ein Konzept, das die globale Zustimmung der eidg. Räte gefunden hat.

Es wäre volkswirtschaftlich nicht sinnvoll, durch die gleichzeitige Erstellung eines neuen Eisenbahnalpentunnels und eines zweiten Strassentunnels am Gotthard eine vorübergehende Spitzenkapazität im Tiefbau zu bewirken, die nachher wieder reduziert werden müsste. Die Priorität gehört der Eisenbahnalpentransversale, die auch dem Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dient, indem sie ihn vom Schwerverkehr entlastet.

2128

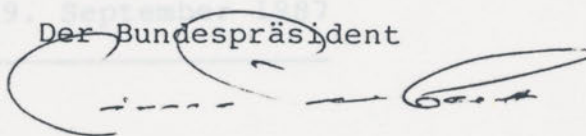
Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Intransit:

reiben des Regierungsrates
Kanton Uri vom 29. September 1987

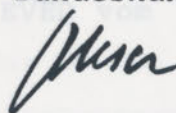
IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES

Der Bundespräsident



Der Bundeskanzler

grund des Antrages des Regierungsrates vom 19. November 1987



3003 Bern, 25. November 1987. Mitberichtsverfahren wird

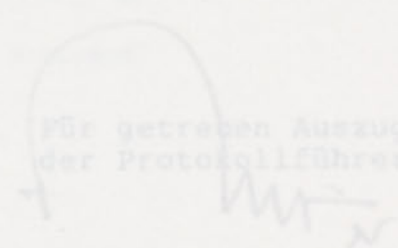
beschlossen:

Die Antwort auf das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri wird gutgeheissen.

Mitteilung:

An den Regierungsrat des Kantons Uri durch die Bundeskanzlei.

für getreuen Auszug,
der Protokollführer:



Anzahl	
Urteile	Stimmen
2	-
1	-
2	-
10	-