

Mobilität der Zukunft

Die usic bezieht Stellung zu drei politisch relevanten Themen im Bereich Mobilität und Infrastruktur.

Die Fachgruppe Mobilität + Infrastruktur der usic, die seit rund einem Jahr aktiv ist, hat Positionen zu den drei verkehrstechnisch relevanten Themen «4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse», «2. Gotthardröhre» und «Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn (Bundesgerichtsentscheid)» erarbeitet.

Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse

Die usic unterstützt die Vorlage des Bundesrates zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse. Die Erweiterung muss aus Sicht der Ingenieure zwingend vorgenommen werden. Das Projekt ist von zentraler Bedeutung für die Anbindung des Schweizer Schienennetzes an das Europäische Verkehrssystem und für die effiziente Nutzung der Infrastruktur am Gotthard. Es ist deshalb von grosser Wichtigkeit, dass die Planung der Arbeiten rasch an die Hand genommen wird. Es gilt zu verhindern, dass die Frage der Finanzierung die notwendigen Planungsarbeiten unnötigerweise verzögert und belastet.

Sanierungsarbeiten und Bau einer zweiten Röhre am Gotthard

Der Gotthard-Strassentunnel muss aufgrund seines Alters umfassend saniert und erneuert werden. Damit die für die Schweiz und Europa wichtige Gotthard-Verbindung auch während der Sanierung des Strassentunnels erhalten bleibt, hat der Bundesrat am 27. Juni 2012 den Bau einer zweiten Strassenröhre (ohne Kapazitätserweiterung) vorgeschlagen. Die usic ist mit dem Vorschlag des Bundesrates zum Bau einer zweiten Röhre grundsätzlich einverstan-

den. Folgende Punkte sollten bei der Umsetzung jedoch berücksichtigt werden:

■ Die Kosten von 2.8 Milliarden Franken für den Bau einer zweiten Röhre und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels sollen im Rahmen einer Sonderfinanzierung finanziert werden. Die usic kann sich vorstellen, dass eine Finanzierung via Public Private Partnership (PPP) Sinn macht. Dies würde zum einen die effiziente Umsetzung des Projektes fördern und gleichzeitig verhindern, dass die Bundesgelder bei anderen Infrastrukturprojekten in der Schweiz eingespart werden müssten.

■ Für die Finanzierung der Betriebskosten des neuen Tunnelsystems ist die Einführung einer Tunnelnutzungsgebühr (Maut) zu prüfen. Die Höhe einer solchen Abgabe und die Regelung für die Anwohner sind noch festzulegen. Die Durchfahrtspreise anderer Tunnel können als Vergleichswerte genutzt werden.

■ Alternativ sieht die usic die Möglichkeit, den alten Tunnel nach Fertigstellung der neuen Röhre nur noch als «Rettungsstollen» zu nutzen und somit auf eine umfassende Sanierung zu verzichten. Somit könnte ein Grossteil der Sanierungskosten eingespart werden. Entsprechend müsste der neue Tunnel bereits so geplant werden, dass der Gegenverkehr kein Sicherheitsrisiko darstellt (klare Spurentrennung).

■ Der Alpenschutzartikel ist in jedem Fall zu respektieren.

Bundesgerichtsentscheid zur Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn

Der Kanton Zürich plant die Erstellung einer Hochleistungs-Strassenverbindung zwischen dem Anschluss Uster-Ost und dem Kreisell Betzholz. Damit soll eine rund 10 Kilometer

■ **Hinweis:** Für den Inhalt dieser Seiten ist die Vereinigung usic verantwortlich.



(Symbolbild: Amberg Engineering AG)

lange Lücke der Zürcher Oberlandautobahn geschlossen werden. Die vom Kanton gewählte Streckenführung berührt mehrere Schutzobjekte des Moor-, des Moorlandschafts- und des Landschaftsschutzes von nationaler Bedeutung. Gegen das im Jahr 2008 vom Regierungsrat beschlossene und am 1. Dezember 2010 vom Zürcher Verwaltungsgericht bestätigte Ausführungsprojekt haben mehrere Anwohner sowie der Schweizer Vogelschutz Beschwerde ans Bundesgericht erhoben. Das Bundesgericht hiess die Beschwerde gut, womit die Sache zum neuen Entscheid an den Regierungsrat des Kantons Zürich zurückgewiesen wurde.

Das nun verworfene Projekt liegt in einem Gebiet, welches im ursprünglichen Entwurf des Inventars der Moorlandschaft, welcher 1991 vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) erstellt wurde, zum Schutzgebiet gehörte. Der damalige Entwurf wurde von Fachleuten ausgearbeitet und folgte landschaftlich einer logischen Abgrenzung. Der vorgeschlagene Perimeter wurde 1993 im Rahmen von Verhandlungen zwischen dem BUWAL und dem Regierungsrat des Kantons Zürich abgeändert, um die geplante Strassenverbindung zu ermöglichen. Die ausgehandelte Änderung des Perimeters führte dazu, dass die geplante Strasse ausserhalb des Schutzbereichs zu liegen kam. Die Änderung wurde vom Bundesrat genehmigt und bildete fortan die Planungs-

grundlage für das Strassenbauprojekt (Moorlandschaftsverordnung von 1996). In seinem Urteil vom 12. Juni 2012 kam das Bundesgericht nun zum Schluss, dass die damalige Anpassung des Perimeters unrechtmässig erfolgte und gegen den Moor- und Moorlandschaftsschutz gemäss Art. 78 Abs. 5 BV verstösst.

Die usic nimmt das Urteil des Bundesrates vom 12. Juni 2012 mit Erstaunen und einiger Besorgnis zur Kenntnis. Die Besorgnis betrifft nicht die Würdigung des fraglichen Gebietes als «Moor» respektive «Moorlandschaft» durch das Bundesgericht. Die diesbezüglichen Ausführungen und Begründungen sind durchaus nachvollziehbar. Unverständlich ist aber, dass die Erkenntnis, wonach die neue Strasse nicht auf der geplanten Linienführung gebaut werden kann, erst heute, mithin über 20 Jahre nach Beginn der Planung, gewonnen werden konnte. Mit dem Entscheid des Bundesgerichtes wurde eine aufwändige, lang dauernde und mit hohen Kosten verbundene Planung zunichte gemacht. Es ist bedauerlich, dass in dieser zentralen Frage erst zu einem so späten Zeitpunkt eine Klärung herbeigeführt werden konnte. Es ist verständlich, dass die Bevölkerung mit Unverständnis auf derartige Verfahrensausgänge reagiert; die usic kann aber nicht akzeptieren, wenn dabei eine Mitverantwortung der Planer gesucht wird. Bei künftigen grossen Infrastrukturvorhaben – ähnliche Fragen stellen sich etwa

bei der A1 Nordumfahrung Zürich (Gubristunnel) – muss zwingend vermieden werden, dass ähnliche juristische Fallstricke zu Schwierigkeiten oder Verzögerungen führen werden. Aus dem Fall lassen sich für die usic die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

■ In einem Infrastrukturprojekt sind die rechtlichen Rahmenbedingungen so früh wie möglich abschliessend zu klären, um rasch Planungssicherheit zu erlangen. Alle an einem Bau Beteiligten haben Anspruch auf verlässliche Rahmenbedingungen.

■ In der Schweiz fehlt die Möglichkeit, Erlasse des Bundesrates im Rahmen einer abstrakten Normenkontrolle überprüfen zu können. Es stellt sich die Frage, ob von diesem Grundsatz jedenfalls in Bereichen wie dem vorliegenden abgewichen werden soll, damit über strittige Fragen rascher entschieden werden kann.

■ Die Beschwerdeverfahren in der Schweiz dauern zu lange. Der Gesetzgeber ist gefordert, Wege zu finden zur Beschleunigung der Beschwerdeverfahren (zum Beispiel kürzere Fristen für Beschwerden oder Vorgabe von Behandlungsfristen für Gericht).

Die offiziellen Dokumente der usic zu diesen drei Themen sind online abrufbar: www.usic.ch/fgmi/stellungnahmen