

## Interpellation

Sehr geehrter Präsident  
Meine Damen und Herren

Am 28. Februar 2016 wird über den Bau einer zweiten Gotthardröhre abgestimmt. Im Hinblick darauf, dass dem Vorhaben an der Urne allenfalls zugestimmt werden könnte, geben Aussagen von Frau Bundesrätin Leuthard und Angaben des Bundesamtes für Strassen Astra Anlass für einige Fragen, die aus Sicht der untenstehenden Landrätinnen und Landräte auch den Regierungsrat nicht kalt lassen dürfen.

Bei der Wiedereröffnung der nach einem Felssturz gesperrten Schöllenenstrasse machte Frau Bundesrätin Doris Leuthard am 20. Juni 2015 folgende, unseres Erachtens sibyllinische Aussage: „*Die Passstrasse ist zwar wichtig, aber sie ist eben nicht immer ganz sicher. Es braucht deshalb ein redundantes System von Schiene und Strasse ohne Kapazitätserweiterung, damit in Ereignisfällen ein Tunnel zur Verfügung steht.*“

Im Dezember 2015 machte das Urner Wochenblatt publik, dass gemäss Angaben des Bundesamtes für Strassen Astra der Landbedarf für den Bau einer zweiten Tunnelröhre sowohl in Uri als auch im Tessin massiv grösser ist als ursprünglich vom gleichen Amt kommuniziert. In Uri werden nicht wie ursprünglich angegeben 30'000 Quadratmeter sondern 150'000 Quadratmeter Land für den Installationsplatz und das Deponieren von Ausbruchmaterial beansprucht. Das ist 5 mal mehr als zuerst angenommen und entspricht einer Fläche von rund 21 Fussballfeldern, die für eine Zeitdauer von 12 Jahren ode länger belegt sein wird. (Zum Vergleich: Für die LKW-Verladeanlage im Rynächt wären rund 30'000 bis 40'000 Quadratmeter nötig, die während rund 6 Jahren besetzt würden.)

Die Schöllenenstrasse und die Gotthardpassstrasse sind Teil des Nationalstrassennetzes und ergänzen den zweispurigen Strassentunnel zu einem vierspurigen System. So wurde es 1965 bei der Aufnahme des Gotthardstrassentunnels ins Nationalstrassennetz festgelegt. Wenn eine zweite Strassentunnelröhre gebaut wird, so könnte der Bund die Schöllenenstrasse und die Gotthardpassstrasse wie die andern Urner Passstrassen als überflüssig aus dem Nationalstrassennetz streichen.

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (RB 2.3121) stellen die untenstehenden Landrätinnen und Landräte, dem Regierungsrat des Kantons Uri, die folgenden Fragen:

1. Frau Bundesrätin Leuthard spricht am 20. Juni 2016 von einer notwendigen Redundanz der Transportkapazität am Gotthard. Damit lässt sie nach unserem Dafürhalten durchblicken, dass für den Bundesrat ein vierspuriger Betrieb der beiden Strassentunnel bei einer Sperrung der Passstrasse durchaus denkbar ist. Teilt der Regierungsrat diese Ansicht und welche Möglichkeit sieht er in seinem Kompetenzbereich, ein solches Szenario des vierspurigen Betriebes bei einer Störung der Passstrasse zu verhindern?

2. Ist der Aussage der Bundesrätin nicht zu entnehmen, dass, sollten einmal zwei Strassentunnelröhren gebaut sein, die Bereitschaft des Bundes deutlich abnehmen wird, die Schöllenenstrasse nach einem Naturereignis wie in diesem Jahr rasch wieder zu öffnen? Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die Versorgung des Urserentales sicherzustellen, wenn es längere Zeit auf der Strasse abgeschnitten sein wird, weil die rasche Wiedereröffnung der Schöllenenstrasse aufgrund der möglichen Transportredundanz in den beiden Tunnelröhren für den Bund keine Priorität mehr hat?
3. Der Bau einer zweiten Strassentunnelröhre würde einen viel grösseren und auch länger dauernden Landverlust zur Folge haben als der Bau einer LKW-Verladerampe beim Verzicht auf den Bau einer zweiten Röhre. Hat der Regierungsrat bereits nähere örtliche und zeitliche Angaben zu diesem Landverbrauch beim Bau der zweiten Röhre? Sieht der Regierungsrat die Möglichkeit, den grossen Landverbrauch für den Bau einer zweiten Tunnelröhre zu vermindern?
4. Es gibt auch Gerüchte, das Astra kaufe in Amsteg grosse Landflächen auf, die von AlpTransit Gotthard nach Fertigstellung der NEAT nicht mehr benötigt werden. Hat der Regierungsrat davon Kenntnis und welchem Zweck soll nach Kenntnis des Regierungsrates dieser allfällige Landkauf durch das Astra dienen? Wird der Kauf im Hinblick auf einen Installationsplatz für den Bau einer dritten Bergspur getätigt, wenn die Tunnelröhren dereinst zweispurig betrieben werden? Wie gross sind diese Flächen? Ist es möglich, dass die Handwechsel im Amtsblatt nicht publiziert werden, weil der Wechsel quasi innerhalb des Bundesvermögens (von AlpTransit Gotthard zum ASTRA) stattfindet?
5. Welche finanziellen und anderen Folgen hätte die Streichung von Schöllenenstrasse und Gotthardpasstrasse aus dem Nationalstrassennetz für den Kanton Uri?

Ich danke auch im Namen des Zweitunterzeichnenden dem Regierungsrat für die Beantwortung unserer Fragen und Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit



David Imhof  
LR Erstfeld



Simon Stadler  
LR Altdorf