



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

16. Februar 2016

Nr. 2016-71 R-150-13 Interpellation David Imhof, Erstfeld, zu Bau einer zweiten Gotthardröhre; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 27. Januar 2016 reichten Landrat David Imhof, Erstfeld, als Erstunterzeichner und Landrat Simon Stadler, Altdorf, als Zweitunterzeichner, gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121), eine Interpellation ein zum Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels.

Die Interpellanten erinnern an eine Aussage von Bundesrätin Doris Leuthard, die sie anlässlich der Wiedereröffnung der Schöllenenstrasse am 20. Juni 2015 gemacht hatte. Nach dem Felssturz vom 20. Mai 2015 im Bereich der Tanzenbeingalerie war die Schöllenen wochenlang gesperrt. Damals sagte Bundesrätin Doris Leuthard: "Die Passstrasse ist zwar wichtig, aber sie ist eben nicht immer sicher. Es braucht deshalb ein redundantes System von Schiene und Strasse ohne Kapazitätserweiterung, damit in Ereignisfällen ein Tunnel zur Verfügung steht."

Die Interpellanten sind der Meinung, dass diese Aussage unterschiedlich verstanden werden kann. Sie befürchten, dass die geforderte Redundanz durch den zweiten Gotthard-Strassentunnel erfüllt ist, und dazu führen könnte,

- dass im Ereignisfall, bei gesperrter Schöllenenstrasse die Pannestreifen als Fahrspuren freigegeben werden könnten,
- dass die Wiederherstellung der Verfügbarkeit der Schöllenenstrasse nach einem Ereignis aufgrund der zweiten Röhre Gotthard-Strassentunnel keine Priorität hat,
- und dass in der Folge die Gotthard-Passstrasse für den Bund nicht mehr wichtig ist und aus dem Nationalstrassennetz gestrichen wird.

Die Interpellanten machen auf den grossen Landbedarf für Installationsplätze bei einem allfälligen Bau des zweiten Strassentunnels aufmerksam, möchten hierzu genauere Angaben und fragen, ob es eine Möglichkeit gibt, auf den grossen Landverbrauch Einfluss zu nehmen. Gerüchte, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Kanton Uri grössere Landflächen von der AlpTransit Gotthard AG erworben haben soll, werfen die Frage auf, was das ASTRA mit dem Landerwerb beabsichtigt.

II. Fragebeantwortung

1. *Frau Bundesrätin Leuthard spricht am 20. Juni 2015 von einer notwendigen Redundanz der Transportkapazität am Gotthard. Damit lässt sie nach unserem Dafürhalten durchblicken, dass für den Bundesrat ein vierspuriger Betrieb der beiden Strassentunnels 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?*

Der Betrieb des Strassentunnels mit zwei Fahrspuren und je einem zugehörigen Pannestreifen ist bei einer Annahme der bundesrätlichen Vorlage durch ein Gesetz geregelt. Eine Erweiterung des Betriebs auf vier Fahrspuren ist ohne Anpassung der gesetzlichen Grundlagen nicht möglich.

Welche rechtliche Form für eine längere Aufhebung der Beschränkung notwendig ist, wird in der Rechtslehre unterschiedlich beurteilt. Der Regierungsrat vertritt grundsätzlich die Meinung, dass eine vom Volk abzustimmende Verfassungsänderung notwendig wäre, um alle vier Fahrspuren freizugeben.

Zu beachten sind die faktischen Verhältnisse: Wenn die bestehende Röhre saniert ist und in Zukunft zwei Röhren benutzt werden können, dürfte der Druck zur Öffnung der weiteren Spuren angesichts der Prognosen über das Wachstum des Güterverkehrs und den nach wie vor bestehenden Stausituationen unmittelbar sein. Die Ausgangslage für das Schweizer Volk wäre in einem solchen Fall anders als heute: Das Schweizer Volk müsste nicht mehr über die (sehr hohen) Kosten des Baus abstimmen, sondern nur über die Frage, ob jetzt alle Fahrspuren geöffnet werden oder nicht. Die Befürchtung ist naheliegend, dass die Schweizer Bevölkerung bei einer solchen Ausgangslage, bei welcher die zweite Röhre bereits gebaut und bezahlt ist, rein rational sich für die volle Nutzung der Kapazitäten aussprechen könnte.

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 im Jahr 2015 rasch wieder zu öffnen? Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die Versorgung des Urserntals 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?*

Die Schöllenenstrasse ist eine Nationalstrasse dritter Klasse. Jede Nationalstrasse ist gemäss Artikel 49 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11) so zu unterhalten und zu betreiben, dass die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt. Sollten sich Unterbrüche infolge von Naturereignissen ergeben, ist der Hoheitsträger der Strasse (bei der Schöllenenstrasse und der Gotthardpassstrasse der Bund) verpflichtet, alles Mögliche zu unternehmen, um die Verfügbarkeit der Strasse wieder herzustellen. Das ASTRA ist also von Gesetzes wegen verpflichtet, den Unterhalt und Betrieb in dieser Form zu garantieren. Beim Ereignis vom Frühjahr 2015 hat das ASTRA dies bewiesen.

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?*

Die Installationsflächen für den Bau der zweiten Röhre beanspruchen gemäss den aktuellen Angaben des ASTRA rund 150'000 m² in den Gemeinden Göschenen und Wassen, dies während der gesamten Bauzeit von zehn bis zwölf Jahren. Zur Dimensionierung der Installationsplätze für den Bau der zweiten Röhre hat der Regierungsrat selbst keine Details. Das vom ASTRA angegebene Ausmass ist aber plausibel.

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 Regierungsrats 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?

Die AlpTransit Gotthard AG hat die noch belegten Flächen in Amsteg vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) gemietet. Diese Flächen befinden sich also im Eigentum des Bunds. Das ASTRA hat nun diese vom VBS übernommen. Da die Eigentumsverhältnisse intern vom VBS auf das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vertreten durch das ASTRA, übertragen worden sind, braucht es keine Amtsblattpublikation, wie dies die Interpellanten richtig feststellen.

Das ASTRA sichert sich diese Flächen von insgesamt rund 20'000 m² für die in absehbarer Zukunft nötige Sanierung des Nationalstrassenabschnitts zwischen Amsteg und Göschenen.

5. *Welche finanziellen und anderen Folgen hätte die Streichung von Schöllenenstrasse und Gotthardpassstrasse aus dem Nationalstrassennetz für den Kanton Uri?*

Die Streichung der Schöllenenstrasse und/oder der Gotthardpassstrasse aus dem Nationalstrassennetz müsste von der Bundesversammlung genehmigt werden (Art. 1 NSG). Bei allen Spekulationen schliesst es der Regierungsrat aus, dass ein solches Szenario eintreten kann. Die nationale Bedeutung dieser Strassen ist wohl unbestritten. Zurzeit wird die Schöllenen für über 100 Millionen Franken vom ASTRA saniert. Ein baulicher Unterhalt in dieser Grössenordnung ist erst wieder in einigen Jahrzehnten erforderlich. Die Sanierung der Strecke Andermatt-Gotthardpass ist zudem auch in Planung. Nichts deutet also auf eine Streichungsabsicht des Bunds hin. Der Regierungsrat macht sich bei dieser Ausgangslage auch keine Überlegungen über finanzielle und andere Folgen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Amt für Betrieb Nationalstrasse; Direktionsekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor



