

Interpellation „Optimierung des Sanierungskonzepts des Bundes für den Gotthard-Strassentunnel“

Der Vorschlag des Regierungsrates für eine Ersatzröhre und den Verzicht auf die Sanierung des bestehenden Gotthard-Strassentunnels (Botschaft vom 30. November 2010) basiert auf einer negativen Wertung der (mutmasslichen) Konzepte des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Genaue Informationen von Seiten des Bundes liegen bekanntlich noch nicht vor.

Der Regierungsrat nimmt an, dass der Bund für Personenwagen nur ein ungenügendes Ersatzangebot auf der Schiene und für den Schwerverkehr gar keines anbieten will (was andere Quellen anders darstellen). Wegen des ungenügenden Ersatzangebotes, so die Annahme des Regierungsrates weiter, ist mit einem stärkeren Verkehr über die Passtrasse zu rechnen, was insbesondere in den Schöllenen eine Überlastung der Strasse zur Folge hätte. Weil es keinen Schwerverkehr mehr gibt, soll auch das Schwerverkehrszentrum geschlossen werden, was auch mit Arbeitsplatzverlusten verbunden wäre.

Der Vorschlag des Bundes mit einer Ersatzlösung auf der Schiene für Personen- und Lastwagen könnte aber wie folgt optimiert werden:

- Start der Sanierungsarbeiten bald nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (wahrscheinlich Ende 2016), wenn es noch viele freie Schienenkapazität gibt
- Unterbrechungen der Sanierungsarbeiten im Strassentunnel zwischen Ostern und Ende der Herbstferien bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Autoverlads Göschenen - Airolo in dieser Zeit
- oder Erhöhung der Kapazität des Autoverlads auf 800 Fahrzeuge (= 8 Züge) pro Stunde und Richtung (statt nur 600 bzw. 6 Züge) und kurze Sommerunterbrechung der Sanierungsarbeiten
- Keine Umleitung des Verkehrs über die Passtrasse, da nicht nötig
- Erhöhung der Kapazität der LKW-Rola Erstfeld – Biasca im Basistunnel auf drei Züge pro Stunde und Richtung (gut 500'000 Lastwagen pro Jahr, was dem Verlagerungsziel für den Gotthard gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG entspricht, statt nur 370'000)
- Kostenpflichtigkeit des LKW-Verlads mindestens in der Höhe der eingesparten Kosten für LSVA, Treibstoff und Fahrzeugabnutzung, später evt. gekoppelt mit der Alpentransitbörse
- Keine Unterbrechung des Betriebs des Schwerverkehrskontrollzentrums, das gleichzeitig als Stauraum für den LKW-Verlad genutzt wird.
- Nach der Sanierung Aufrechterhaltung der Rollenden Strasse für den Schwerverkehr, kombiniert mit einem LKW-Fahrverbot im Strassentunnel (Zubringerdienst zwischen Erstfeld und Biasca gestattet); das würde den Sanierungsbedarf (Zwischendecke) und damit die Sanierungszeit reduzieren.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zum oben skizzierten optimierten Konzept zu beantworten:

1. Wie hoch sind Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb der A2 zwischen Erstfeld und Biasca in den nächsten 40 Jahren im Vergleich zu den bisher diskutierten Varianten (mutmassliche Bundesratsvariante, JSVP-Initiative, Gegenvorschlag des Regierungsrates)?
2. Welches sind die volkswirtschaftlichen Effekte für den Kanton Uri in den nächsten 20 Jahren im Vergleich zu den andern Varianten?
3. Welches sind die Auswirkungen auf die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel und auf den Rampen der A2 im Vergleich zu den anderen Varianten?
4. Welches sind die Auswirkungen auf die Umsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes im Vergleich zu den andern Varianten?

Begründung:

Die vom Regierungsrat bestellte Studie der Infras legt aus Urner Sicht mit Recht den Akzent auf die verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Interessen des Kantons. Der Ansatz des Bundes mit einer Ersatzlösung auf der Schiene scheint (soweit bekannt) an sich vernünftig, ist aber in der jetzigen Form für die Bedürfnisse des Kantons Uri noch ungenügend. Er ist jedoch optimierbar. Eine Optimierung einer Lösung, die von den Bundesämtern bereits anvisiert wird, ist zweifellos politisch leichter zu realisieren als ein völlig anderes Konzept. Eine Optimierung im Sinne des Kantons Uri muss vor allem bei den Arbeitsplätzen ansetzen, die direkt mit dem Verkehr verbunden sind.

Eine Optimierung im oben beschriebenen Sinne gibt keinen Anlass, den Betrieb des Schwerverkehrskontrollzentrums (SVZ) einzustellen; dieses erhält im Gegenteil eine zusätzliche Funktion als Stauraum für den Lastwagenverlad. Wird der LKW-Verlad nicht nur als Provisorium, sondern als Dauerlösung gebaut, entstehen dauerhafte zusätzliche Eisenbahn-Arbeitsplätze.

Die Gotthard-Raststätte ist in erster Linie vom Personenverkehr abhängig. Wird die Kapazität des Autoverlads gegenüber dem Bundeskonzept erhöht oder werden die Bauarbeiten während den Sommermonaten während längerer Zeit unterbrochen, so entstehen keine Minderumsätze. Wenn im Gotthard-Strassentunnel nach der Sanierung ein Lastwagen-Verbot erlassen wird, so haben dort mehr Personenwagen Platz, was langfristig sogar zu einer Erhöhung der Umsätze in der Raststätte führen dürfte.

Wird der Autoverlad Göschenen-Airolo während der Sanierungszeit auch in den Sommermonaten betrieben, verringern sich zudem die Staus auch im Vergleich zur heutigen Situation.

Mit einem Lastwagen-Fahrverbot im Strassentunnel nach der Sanierung wird das Risiko eines LKW-Brandes praktisch vollständig ausgeschlossen. Zudem kann bei der Sanierung ganz oder teilweise auf die Anhebung der Zwischendecke verzichtet werden, was die Bauzeit und damit die Sperrzeit des Tunnels verkürzt. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt der gesamten A2 zwischen Erstfeld und Biasca werden massiv vermindert (ein LKW nützt die Fahrbahn so stark ab wie 10'000 PW; das Dosiersystem wird überflüssig etc.). Andererseits wird die Zufahrt nach Andermatt für Personenwagen erleichtert, wenn auf der A2 fast keine Lastwagen mehr unterwegs sind.

Die bisher gelieferten Unterlagen des Regierungsrates enthalten leider einige Ungereimtheiten, die geklärt werden sollten. Wir weisen auf folgende Punkte hin:

- Der Regierungsrat geht teilweise von völlig andern Kosten aus als die Presse. So wird im „Blick“ vom 9. Dezember 2010 mit Berufung auf den noch unveröffentlichten Bericht des ASTRA der Bau einer neuen Röhre auf 2,02 Milliarden Franken und die Sanierung auf 916 bis 1,06 ^{Mio.} Milliarden Franken veranschlagt, während der Regierungsrat im Antrag zur Initiative der Jungen SVP (S. 11 und 12) von 1,1 bis 1,3 Milliarden Franken für eine zweite Röhre bzw. 1,7 bis 1,9 Milliarden inkl. Sanierung der bestehenden Röhre spricht. Nicht einmal der Infras-Bericht stimmt mit den Angaben in der Botschaft überein. Im Infras-Bericht (S. 12) werden die Kosten einer zweiten Röhre ohne Sanierung der ersten auf 1,45 bis 1,65 Milliarden beziffert. Bei einer Hochrechnung der Kosten der geplanten zwei neuen Axentunnel auf die Länge des Gotthardtunnels scheinen auf jeden Fall die höheren Angaben plausibler. (Gemäss Botschaft des Regierungsrates vom 17.8.2010 sind die beiden Tunnel zusammen 7304 Meter lang und kosten 725 Mio. Franken, also rund 100 Mio. Franken pro km.)

- Ausserdem vernachlässigen die Überlegungen der Regierung, dass eine bestehende Röhre einen Wert darstellt, der in die Rechnung einbezogen werden muss, wenn man diesen Wert quasi vernichtet. Da eine Instandstellung billiger wäre als ein Ersatz, so muss die Differenz als Kostenelement der Ersatzlösung betrachtet werden.
- Die Sanierung des Tunnels wie auch der Bau der Terminals beinhalten ein grösseres Bauvolumen, von welchem auch Urner Betriebe Arbeiten profitieren können, während bei einem Neubau wahrscheinlich nur grosse internationale Konzerne verdienen werden. Diese Effekte wurden in der Bewertung des Regierungsrates bzw. im Infrac-Bericht nicht berücksichtigt.
- Wenn Urner Firmen wegen einer Tunnelsperre oder Behinderungen im Verkehr mit dem Süden Aufträge im Tessin nicht abwickeln können, so muss richtigerweise auch der Wegfall der Konkurrenzangebote aus dem Tessin auf dem Urner Markt in Rechnung gestellt werden. Der Infrac-Bericht bemerkt dazu nur lapidar, dass der Nutzen, der einen Teil der Kosten aufwiege, nicht berechnet worden sei (S. 48).
- Der Infrac-Bericht geht zudem davon aus, dass es für den Schwerverkehr keinen Verlad gibt (Tabelle S. 13), während in der Antwort 6.2 der Regierung zum Postulat Planzer (S. 10) von einer Güterverkehrs-Kombilösung aus dem Raum Rotkreuz nach Biasca die Rede ist und der „Blick“ vom 8. Dezember 2010 von einer Kurz-Rola im Basistunnel mit einer Kapazität von 370'000 Fahrzeugen spricht. (Ohne vorgängigen Bau des 4-Meter-Korridors muss sich der Kombiverkehr ab Rotkreuz ohnehin auf Container und Wechselbehälter bzw. Auflieger und Lastwagen bis maximal 3,8 Meter Höhe beschränken.)

Es besteht offensichtlich noch einiger Klärungs- und Diskussionsbedarf. Ich bin aber überzeugt, dass der Ansatz mit einem Ersatzangebot auf der Schiene für Personenwagen wie auch den Schwerverkehr ein Potential enthält, das in optimierter Form auch für Uri akzeptabel oder sogar positiv sein kann.

Im Infrac-Bericht wird zweimal erwähnt, dass die mit der Sanierung verbundenen Restriktionen für den Schwerverkehr eine grosse Chance für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene darstellen würden (Abschnitt 4.5, Abschnitt 5.2 Punkt 4). Diesen Aspekt hat der Regierungsrat in seinem Antrag nicht so gewichtet, wie das nötig wäre, um dem Volkswillen, wie er mehrmals zum Ausdruck gebracht worden ist, zu entsprechen. Im optimierten Konzept gemäss obigen Vorschlägen würde die Sanierung des Gotthardtunnels zu einem Hebel, um dieses Anliegen mehr als 20 Jahren nach der Volksabstimmung endlich durchzusetzen.

Altdorf, 15. Dezember 2010

Erstunterzeichner:



Alf Arnold, Altdorf
Fraktion SP/Grüne

Zweitunterzeichnerin:



Marlies Rieder, Altdorf
CVP-Fraktion