



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

15. Februar 2011

Nr. 2011-99 R-720-16 Interpellation Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, zur Optimierung des Sanierungskonzepts des Bundes für den Gotthard-Strassentunnel; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Landrats reichten Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, als Erst- und Marlies Rieder als Zweitunterzeichnende am 15. Dezember 2010 eine Interpellation ein, die – gestützt auf das (mutmassliche) Konzept des ASTRA zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) – einige Optimierungsansätze dazu vorschlägt. In diesem Zusammenhang stellt der Interpellant dem Regierungsrat vier Fragen, die sich vornehmlich mit den Auswirkungen der verschiedenen Sanierungsvorschläge befassen. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Vorschläge:

- Unterbrechung der Sanierungsarbeiten im Strassentunnel zwischen Ostern und Ende Herbstferien
- Erhöhung der Kapazität des Autoverlads auf 800 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung (statt nur 600)
- Erhöhung der Kapazität der LKW-Rola Erstfeld-Biasca im Basistunnel auf drei Züge pro Stunde und Richtung (d. h. 500'000 Lastwagen pro Jahr)
- Aufrechterhaltung der Rola für den Schwerverkehr mit einem LKW-Fahrverbot im Strassentunnel auch nach dessen Sanierung mit dem positiven Effekt, dass dadurch der Sanierungsbedarf (insbesondere der Zwischendecke) reduziert und die Sanierung damit günstiger und rascher erfolgen kann

Die Interpellation bezieht sich auf den vom Regierungsrat erarbeiteten Bericht und Antrag an den Landrat zur kantonalen Volksinitiative "Für mehr Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel und eine starke Urner Volkswirtschaft" (30. November 2010) und den dazu gehörenden Grundlagenbericht von INFRAS vom 26. Oktober 2010.

Kurz nach Einreichung der Interpellation, nämlich am 17. Dezember 2010, hat der Bundesrat seinen Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels vorgestellt.

2. Antwort des Regierungsrats

2.1 Zu den Sanierungsvarianten im Allgemeinen

Die Erarbeitung des Sanierungskonzepts des Bundes ist in einem längeren Prozess erfolgt. Der Kanton Uri ist im Rahmen einer Begleitkommission über den Fortgang informiert worden. Er hat dabei auch laufend seine Erwartungen über die Optimierung des Sanierungskonzepts eingebracht. Die dort erhaltenen Erkenntnisse bildeten die Grundlage zum Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat. Im Bericht vom 17. Dezember 2010 hat nun der Bundesrat die früher vorliegenden Varianten weiter präzisiert. Neben zwei Optimalvarianten schlägt er zusätzlich zwei sogenannte "Suboptimal"-Varianten vor, die zwar insgesamt ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, gleichzeitig aber mit einem etappierten Vorgehen die regionalen Auswirkungen zu minimieren versuchen. Aufgrund der zeitlichen Vorgaben musste sich der Regierungsrat in seinem Antrag zur Volksinitiative "Für mehr Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel und eine starke Urner Volkswirtschaft" auf die ursprünglichen Informationen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gemäss Erhaltungskonzept stützen und konnte den nun vorliegenden Bundesratsbericht nicht abwarten. Deshalb gibt es Abweichungen in den Zahlen, wie der Interpellant richtigerweise moniert. Die Differenzen wurden an der Landratssitzung vom 26. Januar 2011 aufgezeigt.

Die folgende Tabelle fasst, zur besseren Verständlichkeit, die wichtigsten Eckpunkte der erarbeiteten Varianten nochmals zusammen.

	Erhaltungskonzept ASTRA bzw. Bericht INFRAS 26. Oktober 2010	Bundesratsbericht 17. Dezember 2010 ('Optimalvarianten')	Bundesratsbericht 17. Dezember 2010 ('Suboptimalvarianten')
Varianten- beschreibung	Zwei Bestvarianten: › V1 durchgehende Sper- rung › V2 etappierte Sanie- rung mit Sommeröff- nung während 2,5 Mo- naten	Zwei Optimalvarianten › V1 durchgehende Sper- rung › V2 etappierte Sanie- rung mit Sommeröff- nung während 2,5 Mo- naten	Zwei Varianten: › V3 Mehrfache Etappie- rung mit Sommeröffnung (7 Monate) während 7 Jahren › V4 Mehrfache Etappie- rung mit Winteröffnung (5 Monate) während 5 Jah- ren

Sperrdauern	› V1: 2,6 Jahre durchgehend › V2: 280 Tage pro Jahr während 3,5 Jahren	› V1: 2,5 Jahre durchgehend › V2: 280 Tage pro Jahr während 3,5 Jahren	› V3: 5 Monate im Winter während 7 Jahren › V4: 7 Monate im Sommer während 5 Jahren
Kosten (Mio. Franken)	› V1: Sanierung 651 Gesamt 809 › V2: Sanierung 744 Gesamt 924	› V1: Sanierung 650 Gesamt 1209 bis 1252 › V2: Sanierung 752 Gesamt 1378 bis 1421	› V3: Sanierung 890 Gesamt 1672 bis 1715 › V4: Sanierung 810 Gesamt 1531 bis 1574
PW-Verlad	Bahnverlad Göschenen-Airolo 600 PW/h	Mini-Midi-Maxi (240, 480, 600 PW/h), mit Empfehlung Maxi	Wie Optimalvarianten
LKW-Verlad	Wechselbehälter-Verlad Rotkreuz-Biasca	Kurz-Rola Erstfeld-Biasca durch Basistunnel (1 bis 2 Trassen/h, max. 370'000 LKW/a) Dazu müssten Fernverkehrszüge entschleunigt und Güterverkehrszüge umgelenkt werden (via Scheiteltunnel).	Wie Optimalvarianten

Die Fertigstellung der Sanierung ist für 2025 vorgesehen (Wiedereröffnungszeitpunkt). Bei den etappierten Varianten wäre ein entsprechend früherer Start der Sanierungsarbeiten notwendig (etwa bei Variante V3 mit sieben Jahren Sanierung bereits 2018).

Der Bund hat auch Varianten mit einer um zehn Jahre verschobenen Sanierung (2035) geprüft. Infolge der notwendigen Überbrückungsmassnahmen würden sich dadurch die Sanierungskosten um zirka 165 Mio. Franken erhöhen. Eine zeitliche Verschiebung wäre insbesondere dann notwendig, wenn entgegen dem Vorschlag des Bundes eine zweite Röhre zur Verfügung stehen sollte. Der Bund schätzt die Kosten für eine zweite Röhre höher ein als bisher und geht von Kosten von 2,023 Mia. Franken aus. Die Zeit für die Planung und Projektierung schätzt er auf 8,5 bis 15 Jahre, die Realisierungszeit auf sieben Jahre. Deshalb ist es aus Sicht des Bundes nicht realistisch, eine zweite Röhre auf den Zeitpunkt 2025 fertigzustellen. Die Sanierungsvariante des Landrats, die eine Ersatzröhre vorsieht, sähe zeitlich günstiger aus.

2.2 Zu den konkreten Fragen

Die Antworten zu den konkreten Fragen stützen sich auf die nun aktuellen Grundlagen des Bundes, auf die Aussagen im Infras-Bericht sowie auf eigene Einschätzungen des Regierungsrats.

Frage 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 Regierungsrats)?

Die Kosten für die Sanierungsvarianten aus den offiziellen Quellen sind in vorstehender Tabelle zusammengestellt. Sie sind exklusive Mehrwertsteuer und ohne Teuerung. Demnach kosten die Optimalvarianten des Bundes insgesamt zwischen 1,2 und 1,4 Mia. Franken.

Die Erstellungskosten für eine zweite Röhre veranschlagt der Bund gemäss Bericht vom 17. Dezember 2010 auf rund 2 Mia. Franken.

Für die Erfüllung der Initiative der Jungen SVP kämen dazu die Sanierungskosten für die bestehende Röhre. Der Bund schätzt die Gesamtkosten auf 2,8 Mia. Franken. Diese sind deutlich höher als die im ursprünglichen Erhaltungskonzept veranschlagten Kosten (1,7 bis 1,9 Mia. Franken).

Die Kosten für die Ersatzröhre gemäss Gegenvorschlag des Regierungsrats und des Landrats (ohne anschliessende Sanierung der bestehenden Röhre) betragen gemäss Angaben des Bundes 2,0 Mia. Franken. Dazu kommen bisher nicht bezifferte Anpassungskosten für die bestehende Röhre.

Die vom Interpellanten vorgeschlagenen Massnahmen entsprechen in etwa der Variante 3 des Bundes. Für die Ausdehnung der Öffnungszeiten ist, je nach Ausmass der Sanierungszeit, mit Sanierungskosten von 890 Mio. Franken zu rechnen. Denkbar ist, dass sich die Kosten verringern lassen, wenn sich ein tieferer Sicherheits- und Ausbaustandard realisieren lässt (zum Beispiel: keine Anhebung der Zwischendecke und geringere Unterhaltskosten; Letzteres wäre aber nur denkbar, wenn die Annahme des Interpellanten zuträfe, dass in Zukunft praktisch keine LKW's mehr den Gotthard-Strassentunnel benutzen dürfen). Dazu kommen die Kosten für den Verlad und das Verkehrsmanagement. Mit der vorgeschlagenen Angebotsverdichtung im Verlad (800 statt 600 PW/h bzw. 500'000 statt 370'000 LKW/a) dürften sich zusätzliche Betriebsmehrkosten ergeben, die allenfalls durch verminderte Aufwendungen für das Verkehrsmanagement via Andermatt/Passstrasse zum Teil kompensiert werden.

Die aufgrund der Sanierungszeit längere Benützung des Scheiteltunnels für den PW-Autoverlad führt gemäss Ausführungen des Bundes zu zusätzlichen Einschränkungen, weil die beim Scheiteltunnel anstehenden Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten zeitlich verschoben werden müssten. Gleichzeitig führt die nach der Sanierung andauernde Benützung des

Basistunnels mit dem LKW-Kurzverlad zu längerfristigen Kapazitätseinschränkungen und Umleitungen via Scheiteltunnel, was sich negativ auf die Verkehrsentwicklung des Schienenverkehrs auswirken könnte. Der LKW-Kurzverlad wird nicht kostendeckend betrieben werden können.

Insgesamt sind die Kosten der vom Interpellanten vorgeschlagenen Massnahmen schwierig abzuschätzen. Es ergeben sich Mehr- und Minderkosten. Sie dürften aber insgesamt höher liegen als bei den vom Bund favorisierten Sanierungsvarianten und in die Grössenordnung der "Suboptimalvarianten" kommen, also zwischen 1,4 und 1,7 Mia. Franken liegen. Einsparungen sind allerdings beim Betrieb des Verkehrsmanagements LKW möglich, wenn die Fahrt durch den Tunnel kostenpflichtig ist.

Die obigen Angaben beziehen sich nur auf die Baukosten der verschiedenen Varianten des Gotthard-Strassentunnels. Die vom Interpellanten gewünschten Angaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der Gesamtstrecke Erstfeld bis Biasca (inklusive den Zufahrtsrampen) können nur durch das ASTRA ermittelt werden. Da die gleichen Fragen im Rahmen des parlamentarischen Prozesses auf Bundesebene bearbeitet werden, war das ASTRA nicht bereit oder noch nicht in der Lage, die gewünschten Angaben zu liefern.

Schätzungen des Amts für Betrieb Nationalstrassen des Kantons Uri rechnen mit Kosten von 28 Mio. Franken pro Jahr für den Betrieb und den kleineren Unterhalt der A2 für die Strecke von Erstfeld bis Biasca. Die Kosten für die Erneuerung der Strecke Amsteg bis Göschenen und – falls nötig – jene für die Strecke von Airolo bis Biasca sind nicht bekannt.

Frage 2: Welches sind die volkswirtschaftlichen Effekte für den Kanton Uri in den nächsten 20 Jahren im Vergleich zu den anderen Varianten?

Die Auswirkungen der Sanierungsvorschläge der Bundesratsvarianten (Optimalvarianten) sind im Bericht und Antrag an den Landrat zu den Postulaten Baumann und Planzer vom 30. November 2010 und dem dazugehörigen Grundlagenbericht INFRAS vom 26. Oktober 2010 dargelegt worden. Während bei den direkten Wirkungen positive und negative Effekte zu erwarten sind (zum Beispiel: Rückgänge Schwerverkehrszentrum und Raststätte; Zunahme Verkehrsmanagement und Autoverlad), sind die strukturellen Wirkungen für die Urner Volkswirtschaft vor allem bei einer Vollsperrung spürbar (Gefährdung von 250 bis 300 Arbeitsplätzen im Extremfall).

Die Vorschläge des Interpellanten könnten die volkswirtschaftlichen Auswirkungen für den Kanton Uri beeinflussen. Der Regierungsrat würdigt sie im Einzelnen wie folgt:

- Eine gestaffelte Sanierung (frühzeitiger Start, längere Öffnungszeiten) verringert die Erreichbarkeitseinbussen (Schöllenen, Andermatt) erheblich. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die lange Sanierungszeit (bis zu sieben Jahren) generell einen negativen Einfluss auf die Erreichbarkeit des Tourismusstandorts Uri haben kann.
- Die Erhöhung der Kapazität des PW-Autoverlads via Scheiteltunnel dürfte zu einigen zusätzlichen temporären Arbeitsplätzen (zirka fünf bis zehn) führen. Allerdings wäre damit ein anspruchsvolleres Verkehrsmanagement zu erwarten, dessen volkswirtschaftliche Auswirkungen sich nicht abschätzen lassen.
- Die Einführung einer Kurz-Rola via Basistunnel für LKW's würde zu neuen dauerhaften Arbeitsplätzen im Bahnverlad in Erstfeld führen (Grobschätzung 50 bis 100 Arbeitsplätze) und ermöglichte gleichzeitig den lokalen Transporteuren eine sichere Alternative. Dies bedeutete eine spürbare Verbesserung für das lokale Transportgewerbe im Vergleich zur ursprünglich vom Bund vorgeschlagenen Variante mit Wechselbehälterverlad zwischen Rotkreuz und Biasca. Dem wären aber namentlich der Landverbrauch für die Verladeanlagen im Urner Talboden sowie die zunehmende Verkehrs- und Umweltbelastung gegenüberzustellen.
- Die Weiterführung des Schwerverkehrszentrums wäre nur bei einer Vollsperrung gefährdet. Insofern ist bereits bei der Auswirkungsanalyse des Regierungsrats berücksichtigt, dass bei einer Teilsperre diese Arbeitsplätze aufrechterhalten werden können, was als sinnvoll zu bezeichnen ist.
- Die nach Ende der Sanierungsarbeiten vorgesehene Weiterführung des LKW-Verlads würde zwar die damit verbundenen Arbeitsplätze dauerhaft sichern, gleichzeitig aber auch zu einer langfristigen Inanspruchnahme von Verladeinfrastruktur im Talboden führen. Das könnte nicht hingenommen werden. Denn der Regierungsrat ist fest davon überzeugt, dass der Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze, vornehmlich im kombinierten/Container-Verkehr, stattfinden muss – und nicht zwischen Erstfeld und Biasca.

Insgesamt zeigt sich, dass die Vorschläge des Interpellanten aus volkswirtschaftlicher Sicht gegenüber den Sanierungsvorschlägen des Bundes positiv wirken könnten, dass ihnen aber gewichtige Nachteile gegenüberstehen. Insbesondere den Vorschlag, eine dauerhafte Kurz-Rola einzurichten, könnte der Regierungsrat nicht akzeptieren. Das Verlagerungsziel ist zwischen Grenze zu Grenze und nicht zwischen Erstfeld und Biasca zu erreichen.

Frage 3: Welches sind die Auswirkungen auf die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel und auf den Rampen der A2 im Vergleich zu den anderen Varianten?

Der Bundesrat kommt in seinem Bericht zum Schluss, dass die Sicherheit des heutigen Strassentunnels durch die Sanierung leicht verbessert wird. Sie wird als ausreichend bezeichnet. Mit dem Dosierungssystem verfügt der Bund zusätzlich über ein wirkungsvolles Steuerungsmittel. Mit einem richtungstrennten Tunnel (zweite Röhre plus Standstreifen) kann die Notwendigkeit des Dosiersystems verringert werden.

Derzeit kann der Bund keine Aussagen machen, wie sich die Sicherheit veränderte, wenn der Gotthard-Strassentunnel nach der Sanierung für den LKW-Verkehr gesperrt bliebe. Grundsätzlich ist zu erwarten, dass sich die Unfallschwere bei einer Kollision verringert (verringertes Risiko Tunnelbrand). Ob die Kollisionsgefahr insgesamt jedoch ohne LKW verringert wird, hängt von den konkreten Steuerungsmassnahmen ab. Wird das heutige Dosiersystem konsequent weitergeführt, kann das heutige Sicherheitsniveau auch ohne LKW-Verbot sichergestellt werden.

Frage 4: Welches sind die Auswirkungen auf die Umsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes im Vergleich zu den anderen Varianten?

Der Bericht und Antrag des Regierungsrats zur Volksinitiative der Jungen SVP zeigt auf, dass die Realisierung einer zweiten Röhre, verknüpft mit einer Sanierung und einem richtungstrennten Betrieb, negative Auswirkungen auf die Umsetzung des Verlagerungsauftrags hat. Der Bericht hält auch fest, dass die Sanierung selbst Chancen für eine konsequente und rechtzeitige Umsetzung bietet. Die vom Interpellant nun vorgeschlagene Lösung ist aus der Sicht des Regierungsrats folgendermassen zu werten:

Die umfassend flankierte Sanierung und das dauerhafte LKW-Verbot würden auch längerfristig die Realisierung einer zweiten Röhre verhindern. Aus der Sicht des Verlagerungsauftrags zum Güterverkehr ist dies positiv zu würdigen. Nicht hinzunehmen ist eine Kurz-Rola zwischen Erstfeld und Biasca, sei sie nun vorübergehend oder gar dauerhaft. Einerseits könnte das die Strassentransport-Unternehmen dazu verleiten, den Kurzverlad zu benutzen statt auf die Rola Grenze-Grenze oder auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu wechseln. Dies würde im unteren Reusstal zu unverhältnismässigen Belastungen führen; zudem müssten klare Benützungseinschränkungen eingeführt werden, um das zu verhindern (zum Beispiel: Benützung nur für S-Verkehr (Binnenverkehr CH)). Andererseits könnte die Kurz-Rola zu längerfristigen Einschränkungen im Betrieb des Basistunnels führen – dies vor allem bei wachsenden Verkehrsvolumina. Dies könnte die Kapazität und die Attraktivität für Schienentrans-

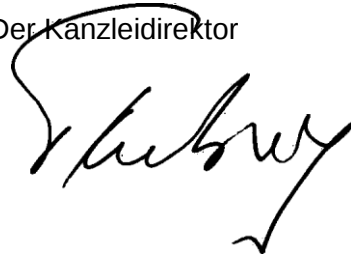
porte (und damit auch das Verlagerungspotenzial und die Wirtschaftlichkeit der NEAT) beeinträchtigen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion; Sicherheitsdirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Huber', is written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.