



Gusti Planzer, Landrat, Bürglen

Bürglen, 30. Juni 2010

POSTULAT
ZUR SANIERUNG DES GOTTHARD-STRASSENTUNNELS (ZUM ZWEITEN)

Ausgangslage und Begründung

„Gotthard-Tunnel wird 1000 Tage gesperrt“ lautete die Titelstory der Sonntagszeitung am 13. Juni 2010. Es scheint, dass im Zusammenhang mit der Totalsanierung des Gotthard-Strassentunnels jetzt zu einem grossen Teil „die Katze aus dem Sack“ ist. Die lange Schliessungsdauer ist aber Interessierten nicht erst seit diesen Tagen bekannt. Bereits im 2009 wurde von einer Schliessungsdauer von 1 Jahr gesprochen (vgl. Antwort des Regierungsrats vom 20. Januar 2009 auf die Interpellation Peter Tresch, Göschenen, zu blockierten Strassen des Urner Oberlands respektive zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels). Schon damals meinte der Regierungsrat, dass die Auswirkungen einer Schliessung des Gotthard-Strassentunnels für Uri und Tessin gravierend seien. Dass die Auswirkungen geradezu katastrophal wären bei einer 1000 tägigen Totalsperre erklärt sich von selbst.

Gekonnt vermied das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bisher Aussagen zu einer zweiten Gotthard-Strassentunnelröhre. In ihren Pressemitteilungen betonen sie jeweils, dass Fragen rund um eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard nicht Gegenstand des Erhaltungskonzepts Gotthard sei. Ähnlich ausweichend zur Frage einer zweiten Strassentunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung äusserte sich bisher auch der Regierungsrat (vgl. Antwort des Regierungsrats vom 20. Januar 2009 auf die Interpellation Peter Tresch, Göschenen, zu blockierten Strassen des Urner Oberlands respektive zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels).

Im Wissen, dass die Totalsanierung des Gotthard-Strassentunnels einzig mit einer zweiten Strassentunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) ohne negative Auswirkungen für Uri, den Tessin aber auch weitere Kantone wie bspw. Nidwalden bewältigt werden kann, ist es jetzt aber höchste Zeit, das Erhaltungskonzept Gotthard nicht mehr länger separat zu beurteilen. Insbesondere gilt dies auch für Bundesbern und die zuständigen Bundesämter. Alle anderen „Varianten“ ermöglichen bspw. keinen durchgehenden rollenden Verkehr, weniger Verkehrssicherheit, gravierende volkswirtschaftliche Auswirkungen und besonders störend vor allem auch keine nachhaltig befriedigende Lösung, da sich die Sanierungsproblematik rund 30 Jahre nach der ersten Totalsanierung wiederum stellt. Eine Gegenüberstellung der „Totalsanierungsvarianten“ tut deshalb Not.

Antrag

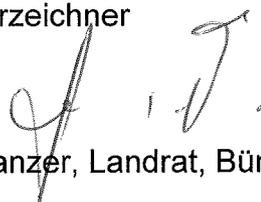
Gestützt auf Artikel 83 der Geschäftsordnung für den Landrat des Kantons Uri ersuche ich den Regierungsrat, im Bericht zu den Auswirkungen bei der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels auch Antworten auf die folgenden Fragen zu geben:

1. Welches sind die (wahrscheinlichsten) Varianten des ASTRA beim Erhaltungskonzept Gotthard?
2. Wenn die (wahrscheinlichsten) Varianten des ASTRA (die ja dem Regierungsrat aufgrund seiner früheren Zuständigkeit und der aktuellen Behördendelegation bez. dem ASTRA-Gotthard-Erhaltungskonzept) aus dem Erhaltungskonzept Gotthard der „Variante Totalsanierung mit einer vor der Totalsanierung erstellten zweiten Gotthard-Strassentunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung (also bspw. zwei Röhren mit je einer Fahrspur und je einem Pannestreifen)“ gegenübergestellt werden, welche Vor- und Nachteile sieht der Regierungsrat bezüglich
 - a) der geschätzten totalen Tunnelschliessungszeit
 - b) der Entwicklung des Zustands des Tunnels
 - c) der erreichbaren Anpassung an den Stand der Technik
 - d) dem Erfüllungsgrad der Eliminierung bzw. Sanierung von baulichen und technischen Schwachstellen
 - e) der Sicherheit
 - f) der Verkehrs und (regional-) wirtschaftlichen Auswirkungen einer (allfälligen) Sperrung
 - g) des zeitlichen Ablaufs (politisch und technisch)
 - h) der geschätzten Gesamtkosten
3. Wann genau hat die Totalsanierung des Gotthard-Strassentunnels zu erfolgen?
 - 3.1. Von welchen Faktoren hängt der Zeitpunkt der Totalsanierung ab?
 - 3.2. Welche Faktoren sind „matchentscheidend“ für die Festlegung des Zeitpunkts der Totalsanierung?
 - 3.3. Welcher zeitliche Spielraum besteht in Bezug auf diese „matchentscheidenden“ Faktoren?
 - 3.4. Besteht die Möglichkeit resp. was für Voraussetzungen müssen gegeben sein um den Zeitpunkt der Totalsanierung mit der „Variante Totalsanierung mit einer vor der Totalsanierung erstellten zweiten Gotthard-Strassentunnelröhre“ zu koordinieren?
4. Wie sieht der politische Entscheidungsprozess aus, damit eine zweite Gotthard-Strassentunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung (also bspw. zwei Röhren mit je einer Fahrspur und je einem Pannestreifen) gebaut werden kann?
 - 4.1. Wie lange kann dieser politische Entscheidungsprozess im optimalsten Fall dauern?
 - 4.2. Weshalb könnten Verzögerungen auftreten?
 - 4.3. Wie engagiert sich der Regierungsrat in diesem Entscheidungsprozess?
5. Welches sind die wichtigsten rechtlichen Grundlagen bezüglich den Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunnels?
 - 5.1. Welche Mindestanforderungen hält der aktuelle Gotthard-Strassentunnel nicht mehr ein?
 - 5.2. Welche Mindestanforderungen würde der einröhrige Gotthard-Strassentunnel nach einer Totalsanierung nicht mehr einhalten? (Insbesondere interessiert, ob sich Gegenverkehr auf einer Tunnelstrecke von 17 Kilometern noch mit den heutigen Sicherheitsstandards vereinbaren lässt, wo doch bspw. sogar längere Bahntunnels nur noch doppelröhrig ausgeführt werden dürfen?)

6. Welche Auswirkungen werden in der Schöllenen bei der Verkehrssicherheit sowie verkehrstechnisch und baulich wegen der starken Beanspruchung durch LKW während der Bauzeit des Andermatt Alpine Resort erwartet?
 - 6.1. Per wann ist die Sanierung der Strasse in der Schöllenen aller Voraussicht nach notwendig?
 - 6.2. Für welche Fahrzeuge (evtl. Kategorien) besteht ein Fahrverbot für die Gotthard-Passstrasse?
 - 6.3. Ist die Benutzung der Schöllenen und der Gotthard-Passstrasse durch Reisecars in Bezug auf die Verkehrssicherheit überhaupt verantwortbar?

Ich danke dem Regierungsrat.

Erstunterzeichner



Gusti Planzer, Landrat, Bürglen

Zweitunterzeichner



Alois Arnold, 81, Landrat, Bürglen