

Landrat vom 25. September 2000

Motion Blöchlinger betreffend Verkehrskonzept Gotthard

Beantwortung durch den Regierungsrat

Herr Präsident

Meine Damen und Herren

Während der Session vom 5. Juni 2000 reichte Landrat Oskar Blöchlinger, Altdorf, mitunterzeichnet von weiteren 6 Landrätinnen und Landräten, eine Motion betreffend Verkehrskonzept Gotthard ein.

Im Namen des Regierungsrates äussere ich mich wie folgt:

Gestatten Sie mir vorerst einige allgemeine Bemerkungen zu den Punkten 1, 2, 3 und 5 der Motion. Es ist unbestritten, dass der Gotthard die kürzeste und schnellste Nord-Süd - Verbindung im zentralen Alpenraum darstellt. Der Regierungsrat teilt weiter die Auffassung des Motionärs, dass der Nord-Süd -Verkehr einen wirtschaftlichen Faktor im Kanton Uri darstellt. Dies insbesondere während der Phase der Erstellung der Infrastrukturen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Höhe des Nutzens für die Urner Volkswirtschaft wesentlich von den konkreten Mitwirkungsmöglichkeiten (Losvergaben etc.) abhängt. Ferner ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass - unabhängig vom Verkehrsträger, ob Postkutsche, Auto oder Bahn - die erste Phase der Euphorie später stets von einer gewissen Realität von Vor- und Nachteilen abgelöst wurde.

Die Auffassung des Motionärs, dass nur die in der Schweiz lebenden Autofahrer für die Kosten der Tunnel- und Infrastrukturbauten am Gotthard aufkommen, kann der Regierungsrat nicht nachvollziehen. Vielmehr ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass alle Automobilisten - unbesehen ihrer Staatszugehörigkeit - mit dem Kauf von Treibstoff in der Schweiz, welcher bekanntlich im Vergleich zum umliegenden Ausland in der Schweiz günstiger ist und infolgedessen auch gekauft wird, direkt einen Beitrag zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Autobahnen in der Schweiz leisten. Zusätzlich entrichten die ausländischen Autobahnbenutzer und -benutzerinnen mit der obligatorischen Vignette - bezogen auf die Fahrkilometer auf der Autobahn - einen mindestens gleich hohen Nationalstrassenbeitrag wie die Schweizer und Schweizerinnen.

Der Regierungsrat hat sich stets zu den Zielsetzungen der schweizerischen Verkehrspolitik bekannt, welche insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bewirken. Nur eine Umlagerung des grossräumigen Verkehrs von der Strasse auf die Schiene *kann dazu* führen, dass Mensch und Umwelt im Alpenraum nicht übermässig beeinträchtigt werden. Auch der Verfassungsauftrag fordert diese Verlagerung unmissverständlich. Oberstes Ziel aller Massnahmen ist deshalb die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene; dies muss auch aus Sicht des Regierungsrates so bleiben.

Weiter sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass der Regierungsrat viel unternommen hat und noch unternommen wird, dass die aus der Autobahn resultierenden Belastungen abgegolten werden. Dazu gehört das Engagement für den Bau eines "Kompetenzzentrums Schwerverkehrskontrollen" in Uri mit neuen Arbeitsplätzen, die Forderung nach dem sogenannten "Härtebeitrag" oder die Bemühungen um höhere Beiträge für den Hochwasserschutz, für Lawinen- und Steinschlagverbauungen sowie für die Chemiewehr Gotthard, - um nur einige Beispiele zu erwähnen.

Mit diesen allgemeinen Bemerkungen erachtet der Regierungsrat die Punkte 1, 2 und 5 der Motion als beantwortet.

Und nun zu den zentralen Anliegen der Motion: Gemäss dem in der Motion skizzierten Verkehrskonzept stehen drei Modellelemente im Vordergrund, die ich im folgenden kurz beleuchten möchte.

1. Tunnelgebühren (Punkte 3 und 4 der Motion)
2. Autoverlad Erstfeld - Bodio - Erstfeld (Punkt 6 der Motion)
3. Gemeinsame Betriebsgesellschaft für Bahn- und Strassentunnel (Punkt 7 der Motion)

1. Tunnelgebühren

Die Bundesverfassung verbietet in Artikel 82 Absatz 3 grundsätzlich die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von öffentlichen Strassen (die Benutzung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei). Ausnahmen müssten von der Bundesversammlung bewilligt werden. Bei der Frage der Erhebung von Tunnelgebühren am Gotthard ist also darauf hinzuweisen, dass die Kompetenzen dazu beim Bund sind und somit nicht im Zuständigkeitsbereich des Kantons Uri liegen.

In der Schweiz gibt es mit Ausnahme des Tunnels am Grossen St. Bernhard, welcher aber über die Landesgrenzen hinausgeht und - im Gegensatz zum Gotthardtunnel - privatrechtlich betrieben wird, keine gebührenpflichtigen Hauptverkehrsstrasse.

Die Vorschläge zur Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren in der Schweiz sind zahlreich. Diese Vorschläge orientieren sich primär an Abgaben, die im Ausland zu entrichten sind, denn auf Autobahnen sowie in einigen Städten des Auslands sind solche Abgaben seit längerem Realität. Meist werden die Erträge aus diesen Abgaben zur Finanzierung von Strassenbauten - und in den Städten auch für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs - eingesetzt. Als Lenkungsabgabe oder -massnahme, d.h. als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, sind bisher in Europa keine Strassenbenutzungsgebühren realisiert. Einzig in Oslo wird zur Zeit die Verlängerung der Konzessions-Erneuerung des Gebührenrings rund um die Stadt mit dem Zusatzzweck "Staubekämpfung mittels Spitzenlast-Tarifierung" diskutiert.

Es stellt sich im Zusammenhang mit der Forderung nach einer Tunnelgebühr am Gotthard zudem ein wichtiges staatspolitisches Problem: Der Kanton Tessin hat sich immer pointiert und ablehnend zu Tunnelgebühren am Gotthard geäussert, um freien, unbeschränkten Zugang zu der übrigen Schweiz aufrechtzuerhalten. Es ist abzusehen, dass eine diesbezügliche Forderung des Kantons Uri das Verhältnis zu unserem südlichen Nachbarkanton ernsthaft belasten würde.

Ausserdem ist zu bemerken, dass dem Kanton Uri kaum ein höherer Anteil an den Einnahmen zustehen würde, als Uri für den Bau und Unterhalt sowie für den Betrieb beisteuert, respektive beigesteuert hat.

2. Autoverlad Erstfeld - Bodio - Erstfeld im Neat-Tunnel

Zur Frage des Autoverlads am Gotthard hat sich der Regierungsrat im letzten Jahr im Zusammenhang mit der Beantwortung der Interpellation Schilter eingehend geäussert; ich beschränke mich deshalb auf einige Grundsatzüberlegungen.

Der Autoverlad für Lastwagen auf der Strecke Erstfeld -Bodio tönt auf den ersten Blick verlockend. Es ist unbestritten, dass ein Lastwagen-Autoverlad in Erstfeld für Uri gewisse positive Aspekte haben könnte (insbesondere günstige Auswirkungen auf Arbeitsplätze im Kanton Uri). Allerdings gibt es dazu einige schwerwiegende Probleme, welche im folgenden stichwortartig aufgelistet werden:

- Die angesprochene Frage liegt ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches des Kantons Uri.
- Es gibt nach Massgabe der bestehenden Gesetzgebung keine Möglichkeiten, Lastwagen von der Strasse auf die Schiene zu zwingen. Die Bereitschaft zum Umsteigen vor der Gotthard-Rampe dürfte deshalb bestenfalls bei einer Staulage vorhanden sein.
- Der Standort eines Verladeterminals unmittelbar vor dem Gotthard-Basistunnel ist aus der Optik des Marktes falsch; das Verlagerungsziel bzw. der Verlagerungseffekt kann nur grossräumig erreicht werden (Ruhezeiten für die Chauffeure, Kosten- und Zeitüberlegungen etc).
- Der Landverbrauch für derartige Verladeterminals wäre enorm und für den knappen Lebensraum im unteren Reusstal kaum verkraftbar - der Ärmelkanaltunnel mit den entsprechenden Verladeeinrichtungen bietet dazu eindrücklich Anschauungsunterricht.
- Infrastrukturen und Investitionen wären auf Spitzenzeiten auszurichten; die anfallenden Kosten bei Stillstandszeiten wären erheblich und betriebswirtschaftlich kaum zu verantworten. Ein wirtschaftlicher Betrieb eines solchen Autoverlads ist zum Vornherein zum Scheitern verurteilt.

Gemeinsame Betriebsgesellschaft für den Bahn- und Strassentunnel

Der Regierungsrat teilt im Grundsatz die Auffassung des Motionärs, wonach ein effizienter, störungsfreier und organisatorisch optimaler Betrieb der beiden Tunnelsysteme anzustreben ist.

Es stellen sich aber gewichtige Einwände gegen eine gemeinsame Betriebsgesellschaft:

- Die Autobahn und damit auch der Gotthard-Strassentunnel sind im Eigentum der Kantone Uri und Tessin; alle wesentlichen Entscheide betreffend Nutzung und Finanzierung, vor allem solche, die zwei oder mehrere Kantone betreffen, sind allerdings in Bern zu treffen oder wenigstens dort zu genehmigen. Der Gotthard-Basistunnel wird Eigentum der SBB werden. Die Frage einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft liegt somit ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches des Kantons Uri.

- Der Gotthard-Basistunnel ist Bestandteil der NEAT und hat sich betriebstechnisch in das Gesamtkonzept "Bahn" einzuflügen. Der Gotthardstrassentunnel ist Bestandteil der Strassentransitachse und muss betriebstechnisch dem Gesamtkonzept "Strasse" dienen. Vor diesem Hintergrund ist es extrem schwierig, nur die beiden Tunnels im Kanton Uri - losgelöst von den jeweiligen Gesamtkonzepten - aufeinander abzustimmen.
- Generell stellt sich die Frage, was bei einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft der beiden Tunnels gewonnen werden kann, wenn man davon ausgeht, dass kein Zwang bezüglich der zu wählenden Verkehrsmittel ausgeübt werden darf. Die Ziele der Motion können auch ohne gemeinsame Betriebsgesellschaft erreicht werden. Die Mittel dazu sind in erster Linie in intelligenten Verkehrsleitsystemen aufzubauen und raschmöglichst grossflächig einzusetzen. Weil diese Aspekte weit über die Kantons Grenzen hinaus wirksam und wünschbar sind, hat der Bund diesbezüglich Koordinationsfunktionen zu übernehmen.

Schlussfolgerungen

Die Motion Blöchlinger bewegt sich in Bereichen, die in den Grundsatzfragen ausserhalb der Zuständigkeit des Kantons und damit des Landrates sind. Und nach Artikel 82 der Geschäftsordnung für den Landrat kann dieser Motionen nur erheblich erklären für Massnahmen, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat aus den dargelegten sachlichen und formellen Gründen die Motion nicht erheblich zu erklären.

Altdorf, im September 2000

Im Namen des Regierungsrates
Isidor Baumann, Volkswirtschaftsdirektor