

**Postulat**  
**Verkehrskonzept Gotthard**

1. Der Gotthard ist die **kürzeste und schnellste Nord - Süd - Verbindung** im zentralen Alpenraum.
2. Der Nord-Süd-Verkehr ist der **sicherste und dauerhafteste wirtschaftliche Faktor** im Kanton Uri, er **muss** wirtschaftlich genutzt werden.
3. Es ist **wirtschaftlicher Unsinn** und auf die Dauer nicht durchzustehen, dass nur die in der Schweiz lebenden Autofahrer für die hohen Kosten der Tunnel- und Infrastrukturbauten am Gotthard aufkommen. Die Kosten müssen mittels **Tunnelgebühren** durch die Benützer gedeckt werden.
4. **Tunnelgebühren** sind im gesamten Ausland **üblich und akzeptiert**.
5. Die enormen Investitionen in Verkehrsbauten am Gotthard verlangen eine **hohe Auslastung sowohl der Bahn- als auch der Strassenanlagen**.
6. Die vorhersehbare zu geringe Auslastung des Bahnbasistunnels kann nur durch eine Verkehrsaufteilung auf die beiden Tunnels verbessert werden, das bedeutet: **Autoverlad (Lw) Erstfeld - Bodio - Erstfeld** .
7. Ein effizienter, störungsfreier und organisatorisch einwandfreier Betrieb des **Bahn- und Strassentunnels** kann nur durch eine einheitliche **Betriebsgesellschaft** erreicht werden, deren Aufgabe es ist, die **Gesamtanlagen optimal** auszulasten. Sie ist für einen reibungslosen Gesamtverkehrsablauf sowie die Sicherheit verantwortlich.

Gestützt auf Art. 83 GO ersuchen wir den Regierungsrat, alle Abklärungen zu treffen, damit Entscheidungen bezüglich diesem Konzept getroffen werden können.

11. Dezember 2000

## Begründung des Postulats

### Tunnelgebühren

Die Begründung für Tunnelgebühren beruht auf zwei wichtigen Überlegungen, nämlich einer finanziellen, der **Kostendeckung**, und einer verkehrstechnischen, der **Verkehrslenkung**.

#### Zur **Kostendeckung** :

Der Kanton Uri ist finanziell nicht mehr in der Lage den 3 % Anteil an den Reparaturaufwendungen der A 2 zu tragen. Es muss ein anderer Finanzierungsmodus gesucht werden. Unsere einmalige Lage an der Transitachse muss finanziell so genutzt werden, dass wir nicht dauernd als "Bettelknabe oder -mädchen" in Bern auftreten müssen um unseren finanziellen Anspruch geltend zu machen. Das ist unter unserer Würde. Bern ist gegenüber Strassengebühren (road pricing) positiv eingestellt, Leuenberger würde gerne ein Exempel statuieren. Astra (Amt für Strassenbau) wie Vestra (Vereinigung der schweizerischen Strassenbauer) sehen bezüglich der Finanzierung von zukünftigen Strassen einen Engpass voraus, eine weitere Erhöhung der Treibstoffzölle scheint unrealistisch. Die Motion Amrein vom 15. Dezember 1976 zur Erhebung von Tunnelgebühren hatte ihre volle Berechtigung, sie war klar- und weitsichtig.

#### Zur **Verkehrslenkung** :

Ein Autoverlad **Erstfeld - Bodio - Erstfeld** ist nur möglich wenn im Autotunnel Gebühren erhoben werden.

Nachdem die Urner Regierung und andere Kreise dauernd mit dem Slogan " Schwerverkehr auf die Bahn", argumentieren, wäre es sehr nützlich, wenn die realistischen Transportkapazitäten auch wirklich ermittelt und mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen verglichen würden. Nach meinen persönlichen Recherchen sieht das ungefähr folgendermassen aus:

Rollende Strasse (Hupac) (Grenze zu Grenze)	1999 68'000	2005 300'000	2012 300'000
Autoverlad Basistunnel			1,000,000+

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass der Verlad Grenze zu Grenze (rollende Strasse nur einen Tropfen auf einen heissen Stein darstellt und keine namhafte Entlastung am Gotthard bedeuten kann. Dazu ist zu bemerken, dass nicht die SBB für die rollende Strasse zuständig ist, sondern die private Gesellschaft "Hupac", (Scharzpeter lässt grüssen!). Daraus ist eindeutig ersichtlich, dass die Gotthard Nordrampe nur mit dem Autoverlad Erstfeld-Bodio-Erstfeld vom Schwerverkehr entlastet werden kann. Dies wäre ökologisch äusserst vernünftig , aber auch ökonomisch geradezu ein Muss. **Wirtschaftliche Überlegungen.** Das Schweizervolk investiert Grössenordnung 15 Milliarden Schweizerfranken in das im Bau befindliche Basistunnel. Diese Investition von 15 Milliarden muss genutzt werden und auch Erträge abwerfen. Die Bahn kann die Kapazität des Basistunnels bei weitem nicht auslasten. Nur mit Hilfe der Strasse kann eine vernünftige Auslastung erreicht und damit auch wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden.

Diese und noch viele weitere Ueberlegungen verlangen vom Kanton Uri eine Führerrolle am Gotthard. Der Führer braucht fundierte Unterlagen.

11.12.2000