



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

03. Juli 2012

Nr. 2012-416 R-150-13 Interpellation Vinzenz Arnold, Schattdorf, zur
Variantendiskussion für die Gotthardstrassentunnelsanierung; Antwort des
Regierungsrats

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) reichten Vinzenz Arnold, Schattdorf, als Erst- und Gusti Planzer, Bürglen, als Zweitunterzeichnender am 4. April 2012 eine Interpellation mit folgender Begründung ein:

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die vom Bundesrat Ende 2010 vorgestellten Verlademöglichkeiten für die Sanierung des Gotthardstrassentunnels weiter vertieft. Unter anderem hielt das ASTRA in seiner Pressemitteilung vom 1. Februar 2012 fest, "Ein Kurzverlad zwischen Rynächt UR und Biasca TI ist technisch machbar, leistungsfähig und kann für den Lastwagenverkehr attraktiv ausgestaltet werden, aber er ist kostspielig."

Gemäss mehreren Medienberichten führten danach Vertreter der Kantone Tessin, Uri, Graubünden und Wallis Gespräche mit Verkehrsministerin Doris Leuthard. Weiter war den Medien zu entnehmen, dass sich die Urner Vertreter - im Gegensatz zu den übrigen Vertretungen - gegen eine zweite Röhre eingesetzt hätten, sich gleichzeitig aber auch von einer Kurz-RoLa Rynächt - Biasca distanzieren.

Die vorerwähnten weiteren vertiefenden Abklärungen des ASTRA haben auch ergeben, dass die Kosten für die Kurz-RoLa wesentlich höher ausfallen wie bisher angenommen, das Nachtfahrverbot für Lastwagen gelockert werden müsste, die Landerwerbsfragen noch zu klären sind und dass es ein zeitaufwendiges Plangenehmigungsverfahren benötigt.

2. Antwort des Regierungsrats

Am 27. Juni 2012 hat der Bundesrat sich für den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard ausgesprochen. Der parlamentarische Vorstoss verlangt vom Regierungsrat Auskunft über dessen Haltung und dessen Vorkehren vor dieser Entscheidung. Aufgrund der jetzigen Ausgangslage stehen die Fragestellungen der Interpellation in einem anderen Licht und sind teilweise überholt. Das entbindet den Regierungsrat aber nicht, die von den Interpellanten gestellten Fragen ungeschmälert zu beantworten. Dies auch deswegen, weil die politischen Diskussionen zu diesem Thema weitergehen werden.

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Das Urner Volk hat sich in der Volksabstimmung vom 15. Mai 2011 sowohl gegen die Standesinitiative der Jungen SVP für den Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung als auch gegen den Gegenvorschlag des Regierungsrats für den Bau einer Ersatzröhre ausgesprochen. Die Regierung hat somit den Auftrag, sich für die "bestmögliche Sanierung mit den geringsten wirtschaftlichen Auswirkungen" einzusetzen.

Dies bedeutet, dass Verlademöglichkeiten für den Transport von PW und LKW geschaffen werden müssen.

Im Richtplan des Regierungsrats vom 7. Februar 2012, der vom Landrat am 4. April 2012 genehmigt wurde, wird ein Verlad von Lastwagen nördlich des Kantons Uri gefordert (siehe Ziff. 5.1-1).

Der Kanton Uri setzt sich deshalb für eine solche Lösung ein.

Abklärungen mit der SBB haben ergeben, dass andere Möglichkeiten als der Rynächt bestehen. Durch den geplanten 4-Meter-Korridor wird die Zufahrt zum Nordportal des Gotthard-basistunnels möglich.

2.2 Zu den gestellten Fragen

Frage 1: Mit welchen Mitteln und Massnahmen hat sich der Regierungsrat während den letzten Wochen für eine "Uri-verträgliche" Variante für die Gotthardstrassentunnelsanierung eingesetzt?

Der Regierungsrat hat sich in den letzten Monaten anlässlich mehrerer persönlicher Besprechungen sowohl bei der Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) und beim Bundesamt für Verkehr (BAV) als auch bei der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) und bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für eine "Uri-verträgliche" Variante eingesetzt. Die Urner Regierung hatte dabei Gelegenheit, die Haltung des Kantons Uri zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels und zum Erreichen des Verlagerungsziels vorzustellen. Diese Haltung wurde auch mehrfach in den Medien kommuniziert. Der Regierungsrat hat dazu ein Positionspapier erarbeitet und verabschiedet.

Frage 1.1: Wurden dabei auch die Urner BundesparlamentarierIn mit eingebunden? Und wenn ja: Wie und was konnten sie bewirken?

Die Bundesparlamentarier wurden über die Haltung des Regierungsrats orientiert. Zwei davon sind Mitglieder der Kommission Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats bzw. des Nationalrats und haben dort direkte Interventionsmöglichkeiten. Was sie konkret bewirken konnten, ist nicht bekannt.

Frage 2: Nach neusten Angaben sollen 55'000 m² wertvolles Kulturland für den Kurzverlad im Rynächt geopfert werden müssen. Welche planungs- und baurechtlichen Genehmigungen müssten dazu eingeholt werden? Wie würde der Zeitplan bestenfalls respektive schlechtestenfalls aussehen?

Das ASTRA hat den Bericht "Sanierung Gotthardstrassentunnel, Rollende Landstrasse (RoLa), Synthesebericht Zusatzabklärungen zum Bericht des Bundesrats vom 17. Dezember 2010, Stufe Projektstudie" [1] vom 23. Januar 2012 erarbeitet. Darin sind Details zur Ausgestaltung der RoLa und der Verladeanlagen enthalten. Der Bericht ist auf der Homepage www.astra.admin.ch unter dem Suchbegriff "Rynächt" abrufbar.

Je nach Ausgestaltung der Verladeanlage (vier, sechs oder acht Verladegleise) würden 52'000 bis 61'000 m² Landfläche benötigt (siehe [1], Seite 40).

Die Planung und das Bewilligungsverfahren richten sich nach dem Nationalstrassengesetz (NSG; SR 725.11). Das ASTRA rechnet im Grundszenario mit einer Planaufgabe Mitte 2014 und einer Dauer des Plangenehmigungsverfahrens von zwei Jahren. Im "Szenario verzögert" startet die Planaufgabe Anfang 2016 und die Plangenehmigung wird Ende 2019 erwartet.

Frage 2.1: Welche Anlagen beinhalten diese 55'000 m² genau? Sind die Zu- und Wegfahrtsstrecken oder die Be- und Entladegeleise mit deren Rampen auch in diesen 55'000 m² enthalten?

Die RoLa-Züge bestehen aus zwei Lokomotiven, Begleitwagen und Verladewagen für 25 LKW. Daraus ergeben sich Gleislängen von 640 bis 690 Metern für die Verladegleise. Es werden vier bis acht Gleise benötigt. Zusätzlich werden drei Rangiergleise für das Ein- und Ausfädeln der RoLa-Züge in die Stammstrecke benötigt. Der Flächenbedarf ist unter Frage 2 beantwortet. Für die geplanten Abfahrten innerhalb der nächsten Stunde werden drei Aufstellspuren erstellt. Im Übrigen dient das Schwerverkehrszentrum Ripshausen als Warteraum.

Frage 3: Damit der Betrieb der Verladeanlagen optimal gewährleistet werden könnte, müsste das Nachtfahrverbot für Lastwagen gelockert werden. Mit was für Immissionen hätte da die Urner Bevölkerung zu rechnen? Wären diese Immissionen für den Regierungsrat akzeptabel?

Das ASTRA schlägt eine Einschränkung des Nachtfahrverbots von 24:00 Uhr bis 04:00 Uhr vor; heute gilt es während des ganzen Jahrs, jeweils von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr. Die Auswirkungen bezüglich Lärm und Luft müssten detailliert untersucht werden. Eine Aufhebung des Nachtfahrverbots ist für den Regierungsrat generell gerade wegen den negativen Auswirkungen nicht akzeptabel. Der Regierungsrat wird sich gegen eine solche Massnahme mit allen Mitteln wehren.

Frage 4: Zurzeit deklariert einzig die Alpeninitiative, dass sie die Lastwagen für immer auf die (Kurz-)RoLa verlagern will. Weitere Interessenskreise hoffen dies aber im Geheimen. Zunächst hätte dies zur Folge, dass der Kanton Uri für mehrere Jahrzehnte zum Lastwagenbahnhof von ganz Europa würde. Dies kann wohl kaum im Sinn und Geist der Urner Bevölkerung sein. Wie beurteilt der Regierungsrat diese Bedenken und wie setzt er sich dagegen ein?

Der Regierungsrat teilt diese Bedenken; das ist auch ein Grund, weshalb er generell gegen keine Kurz-RoLa mit Verladerampe im Rynächt ist.

Der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplante Verladeort im Rynächt ist nur für die Zeit der Sanierung des Gotthardstrassentunnels vorgesehen. Eine Kurz-RoLa für immer ist nicht geplant. Falls der Standort Rynächt trotz Ablehnung durch den Kanton Uri mittels

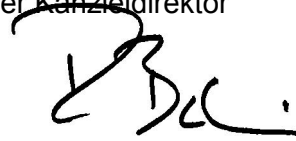
übergeordnetem Bundesrecht realisiert würde, wird der Regierungsrat im Rahmen des Bewilligungsverfahrens darauf bestehen, dass die Anlage vollständig zurückgebaut wird und kein "Providurium" entstehen kann.

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

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. B. C.', written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.