



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
Position des Kantons Uri:

Gegen die 2. Gotthardröhre, für eine wirtschaftsverträgliche Sanierung

Langjähriges Engagement und politische Auseinandersetzung im Kanton Uri

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr (RRB vom 26. Februar 2013) hat sich der Kanton Uri gegen eine 2. Röhre und für eine wirtschaftsverträgliche Sanierung des Gotthardstrassentunnels ausgesprochen. Diese Haltung basiert auf der grundsätzlichen transitpolitischen Position des Kantons und auf Erkenntnissen des vertieften Studiums der einzelnen Sanierungsvarianten.

Die Bevölkerung des Kantons Uri hat sich mehrfach deutlich für die Verlagerung und gegen eine 2. Röhre ausgesprochen (Alpeninitiative, AVANTI Initiative). In der Volksabstimmung vom Mai 2011 hat die Urner Bevölkerung klar gegen eine zweite Röhre votiert und sowohl eine Initiative der JSVP zu einer Standesinitiative für eine zweite Röhre (mit 57 Prozent Nein) als auch den Gegenvorschlag der Regierung für eine Ersatzröhre ohne Sanierung der bestehenden Röhre (mit 69 Prozent Nein) abgelehnt.

Verlagerungsauftrag und Sicherung des Nutzens der NEAT haben Priorität

Der Zusammenhang zwischen der Sanierung des GST und dem Verlagerungsauftrag ist für den Kanton Uri von zentraler Bedeutung. In jedem Fall ist am Verlagerungsauftrag festzuhalten und die Fristen sind einzuhalten! Der Kanton Uri fordert dazu die Umsetzung weiterer griffiger Massnahmen. Mit dem 4-Meter-Korridor und dem Gotthardbasistunnel werden die notwendigen Kapazitäten bereitgestellt und die Voraussetzungen für den Verlad von Sattelaufliegern bzw. Trailern via Gotthardachse geschaffen. Zusätzlich braucht es griffige Lenkungsmassnahmen wie die Alpen transitbörse. Diese Haltung wird von Regierungsvertretern der vom alpenquerenden Güterverkehr besonders betroffenen Alpenregionen - Tessin, Zentralschweizer Kantone, Rhône-Alpes (F), Tirol (A), Südtirol, Aostatal, Friaul sowie Piemont (I) – geteilt. Die Notwendig-

keit zusätzlicher Massnahmen ist an der Abschlussveranstaltung des Interreg-Vorhabens "iMonitraf!" im Mai 2012 in Lyon bestätigt worden.

2. Röhre setzt die falschen Zeichen für den Verlagerungsauftrag

Der Bau einer zweiten Röhre ist eine falsche und verwirrende Botschaft, einerseits für die Alpenregionen und die EU-Politik, andererseits für die verladende Wirtschaft (Bahnen, Verlader, Betreiber des kombinierten Verkehrs), die in die Verlagerung investieren. Der Kanton Uri befürchtet deshalb, dass die Anstrengungen sowohl der Politik als auch der Wirtschaft in die Verlagerung gebremst oder sogar zunichte gemacht würden.

Kapazitätsbeschränkung kann nicht gesichert werden

Der Kanton Uri hat erhebliche Zweifel, dass die gesetzliche Verankerung der Kapazitätsbeschränkung verfassungskonform ist, wie das auch verschiedene Rechtsprofessoren (z. B. Prof. Griffel, Prof. Biaggini) betonen. Ein neuer Gesetzesartikel bietet keine langfristige Gewähr, die Kapazitäten zu limitieren. Zunächst stellt sich die Frage, wie die Kapazität definiert werden soll: Heute wird die maximale Verkehrsmenge pro Stunde und Richtung auf 1'000 Personenwageneinheiten limitiert. Bei einem allfälligen Betrieb mit zwei Röhren darf diese Menge nicht überschritten werden, auch wenn dies verkehrstechnisch möglich wäre. Politisch kann das Gesetz in Zukunft (immerhin geht es um einen Zeitraum von zehn bis 20 Jahren) jederzeit wieder angepasst werden, was wiederum rechtliche Probleme zur Folge hätte (Verfassung kontra Gesetzesbestimmung) und den Verlagerungsauftrag in Frage stellen würde.

De facto ist zu erwarten, dass das heutige Dosierungssystem bei einem 2-Röhrenbetrieb geschwächt wird, weil dieses in erster Linie mit Sicherheitsargumenten begründet wird. Zudem ist es illusorisch zu meinen, dass die heute typischen Staus an den Feiertagen und in der Sommerzeit dannzumal in Kauf genommen werden, wenn eine 2. Röhre bereit steht.

Sicherheitsnutzen beschränkt

Ein Gutachten der bfu (2013) zur Sicherheit einer zweiten Gotthardröhre kommt zum Schluss dass 'die Verbesserung der Sicherheit im Vergleich zum gesamtschweizerischen Unfallgeschehen gering ist' und beziffert den jährlichen Verkehrs-Sicherheitsgewinn auf 5 Verunfallte und alle 2 Jahre ein Todesopfer und einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 2.3 Mio. CHF. Bei einer Erhöhung der Kapazitäten würde sich dieser Nutzen weiter verringern. Bei einem Neuverkehr von 3 % resp. 500 Fz/Tag wäre der Sicherheitsgewinn aufgehoben, da die Unfallrisiken auf der gesamten Transitstrecke Basel-Chiasso zunehmen.

Wirtschaftlich unverhältnismässig

Eine zweite Röhre ist mit Gesamtkosten von 2,79 Milliarden Franken deutlich teurer als eine wirtschaftsverträgliche Sanierung der bestehenden Röhre. Die Sanierungsvariante ohne zweite Röhre mit Sommeröffnung beläuft sich gemäss den Berechnungen des Bundes auf 1,65 Milliarden Franken. Wird diese noch weiter optimiert, dürfte der Kostenunterschied immer noch rund 1 Milliarde Franken betragen. Eine wirtschaftsverträgliche Sanierung benötigt nicht nur weniger Finanzmittel, sondern ist auch volkswirtschaftlich betrachtet günstiger. Das Bundesamt für Verkehr hat in den Wirtschaftlichkeitsstudien dargelegt, dass die volkswirtschaftliche Rentabilität der NEAT steigt, je mehr LKW von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können. Eine zweite Röhre schwächt die Rentabilität der Investitionen in die NEAT und in den 4-Meter-Korridor und rechnet sich weder für die Strasse noch für die Schiene.

Schwierige Zwischensanierung beim Bau einer 2. Röhre

Zudem sind für die Sperrzeit von 140 Tagen infolge der notwendigen Zwischensanierung der bestehenden Röhre keine Ersatzmassnahmen vorgesehen. Auch mit einer zweiten Röhre wird somit die Volkswirtschaft der Kantone Uri und Tessin negativ betroffen. Anders als bei einer wirtschaftsverträglichen Sanierung mit Ersatzkapazitäten ist die strassenseitige Erreichbarkeit des Kantons Tessin während der Sperrzeiten nur via Passstrasse sicher gestellt. Zudem ist das Nadelöhr Göschenen kritisch für die Erreichbarkeit von Andermatt. Hier wären zusätzliche flankierende Massnahmen notwendig.

Wirtschaftsverträgliche Sanierung ohne zweite Röhre vertiefen und optimieren

Der Kanton Uri unterstützt eine optimierte Sanierungsvariante mit Sommeröffnung. Zu prüfen sind längere Öffnungszeiten (mehr als 80 Tage) während der Sommerzeit und während den Feiertagen. Gleichzeitig soll die Bauzeit mit allen technischen und organisatorischen Mitteln minimiert werden (z. B. vorauslaufende Sanierung des Sicherheitsstollens, Schaffung von Zwischenangriffsstellen, Maximierung Anzahl Arbeitsstellen).

Parallel dazu sollen die Verladekapazitäten für den PW- und LKW-Verlad optimiert werden:

- Mehr Kapazitäten und Verkehrsmanagement für den Personenverkehr: Die Verladekapazität für den Autoverlad Göschenen-Airolo ist in den Spitzenstunden zu maximieren. Der Verlad soll gratis sein. Mit einem gezielten Verkehrsmanagement soll für den Ziel-Quellverkehr von/nach Andermatt eine eigene Spur für die Autobahnausfahrt Göschenen-Schöllenen zur Verfügung stehen. Der Verkehr über die Passstrasse ist in den Spitzenverkehrszeiten zu dosieren, um Mehrbelastungen für das Urserental zu verhindern, umso mehr als der Gotthardpass ein sensibles und ökologisch wertvolles Gebiet ist.
- Kurzstrecken- und Langstreckenverlad für den Güterverkehr: Die Regierung hat eigene Abklärungen durchgeführt für regionale Verladestandorte nördlich des Portals des Basistunnels (Studie SMA). Dabei hat sich gezeigt, dass verschiedene Standorte technisch und betrieblich machbar sind.

Randbedingung für die Studie war, dass durch die RoLa-Züge keine relevanten Eingriffe in die Fahrpläne von Fern- und Regionalverkehrszügen erfolgen.

Der Korridor Erstfeld-Arth-Goldau-Rotkreuz-Brugg erfüllt diese Anforderung. Verschiedene Standorte mit möglichen Verknüpfungen Autobahn-Eisenbahn wurden als technisch möglich beurteilt.

Um zu verhindern, dass der Schweizer Transitverkehr diese regionale Verladeanlage benützt ist es zwingend, dass die geplante Kurz-RoLa zusammen mit einer Lang-RoLa Grenze-Grenze (unter Einbezug auch der Simplon-Route) betrieben wird. Der 4-Meter-Korridor bietet eine wichtige Voraussetzung dafür. Während die Kurz-RoLa als Übergangsmassnahme während der Sperrung des Gotthardstrassentunnels für den regionalen Güterverkehr dient, kann die Lang-RoLa (bzw. Trailer-Verlad) einen längerfristigen Beitrag zur Verlagerung leisten. Aufbauend auf den vorliegenden Grundlagen und Planungen sind geeignete Lösungen zu erarbeiten und die Auswirkungen aufzuzeigen. Wenn neben der Lang-RoLa mindestens ein weiterer gleichwertiger Verladestandort auf der nördlichen Zufahrt bis Brunnen für die Kurz-RoLa realisiert wird, bietet der Regierungsrat des Kantons Uri Hand für eine Verlademöglichkeit im Urner Talboden.

Flankierend ist zwingend am Nacht- und Sonntagsfahrverbot festzuhalten. Auch sind weitergehende Massnahmen für transportintensive Branchen zu prüfen (z. B. Bevorzugung mit Reservationssystem, Umgang mit Härtefällen). Zudem sind die Preise für Lang-RoLa und Kurz-RoLa derart aufeinander abzustimmen, dass nur regionale LKW Anreize haben, die Kurz-RoLa zu benützen.

Ein effizienter Verlad kann die Kosten während der Sperrzeiten verringern und gleichzeitig einen Beitrag zur Verlagerung leisten. Die geforderten weitergehenden Verlagerungsmassnahmen helfen mit, die LKW-Menge gemäss Verlagerungsauftrag zu verringern und so auch die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Transportbranche und die verladende Wirtschaft während der Sanierungsarbeiten zu minimieren. Das vom Kanton Uri geforderte Lenkungsinstrument (Alpentransitbörse) kann dabei gute Dienste für ein effizientes Verkehrsmanagement leisten.

Fazit: Hausaufgaben machen anstatt falsche Zeichen setzen

Eine 2. Röhre für den Gotthardstrassentunnel gefährdet den Verlagerungsauftrag, eine wirtschaftsverträgliche Sanierung ohne 2. Röhre unterstützt die Verlagerung. Diese Chance ist zu nutzen; mit der NEAT stehen die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung. Dazu müssen aber zwingend die Optimierungsmöglichkeiten für eine wirtschaftsverträgliche Sanierung vertieft werden. Für den Kanton Uri hat die Verlagerung oberste Priorität. Gleichzeitig ist er überzeugt dass das Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist. Deshalb ist er bereit, einen eigenen Beitrag zu leisten und die dazu notwendigen Untersuchungen zu unterstützen. (Versand: 19.09.2014)