



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

27. Januar 2015

Nr. 2015-38 R-150-13 Interpellation der FDP-Fraktion (Markus Zurfluh, Attinghausen) zu Haltung der Urner Regierung gegen den Bau eines 2. Gotthardstrassentunnels; Antwort des Regierungsrats

### I. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) haben Landrat Markus Zurfluh, Attinghausen, als Erst- und Landrat Matthias Steinegger, Flüelen, als Zweitunterzeichner, im Namen der FDP Die Liberalen am 22. Oktober 2014 eine Interpellation zur Haltung der Urner Regierung gegen den Bau eines 2. Gotthardstrassentunnels eingereicht.

Die Interpellation führt aus, dass der Nationalrat anlässlich der letzten Herbstsession als Zweitrat die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG; SR 725.14) beraten hat. Wie schon der Ständerat habe auch der Nationalrat dieser Änderung zugestimmt. Im Vorfeld zu dieser Session seien alle Nationalrätinnen und Nationalräte mit einem Schreiben der Urner Regierung bedient worden. Darin habe die Regierung eine ablehnende Haltung eingenommen und die Mitglieder des Nationalrats gebeten, die Vorlage abzulehnen. In diesem Zusammenhang stellten sich einige Fragen zur Haltung der Urner Regierung.

### II. Fragebeantwortung

1. *Der Regierungsrat beruft sich auf Volksabstimmungen im Kanton Uri. Ist bisher im Kanton Uri eine Vorlage entsprechend dem Vorschlag des Bundesrats mit der gesetzlichen Verpflichtung des einspurigen Verkehrs in den Tunnels abgestimmt worden?*

*Falls nein: Warum beruft sich der Regierungsrat bei der Bekämpfung der Vorlage des Bundesrats auf das Urner Volk? War die Vorlage des Bundesrats nicht ein Steilpass, damit der Regierungsrat eine den realen Interessen des Kantons Uri entsprechende Verkehrspolitik hätte einschlagen können?*

Die Bevölkerung des Kantons Uri hat sich mehrfach deutlich für die Verlagerung und gegen eine zweite Röhre ausgesprochen (Alpen-Initiative, Avanti-Initiative). Letztmals hat die Urner Bevölkerung in der Volksabstimmung vom Mai 2011 klar gegen eine zweite Röhre votiert und sowohl die Initiative der Jungen SVP (JSVP Uri) zu einer Standesinitiative für eine zweite Röhre als auch den Gegenvorschlag der Regierung für eine Ersatzröhre ohne Sanierung der bestehenden Röhre abgelehnt. Die Standesinitiative der JSVP Uri hatte folgenden Wortlaut: *"Der Kanton Uri verlangt vom Bund, innerhalb der bestehenden Verfassungsregelung (Art. 84 PV; Alpenschutzartikel) rasch eine 2. Röhre zu bauen. Diese soll zwei Fahrspuren aufweisen. Damit kann während der anstehenden Totalsanierung im Gotthardstrassentunnel die durchgehende Passierbarkeit ermöglicht werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit sind nach der Sanierung die beiden Fahrspuren pro Röhre als Fahrspur und als Stand- und Pannestreifen zu nutzen."*

Die Forderung der Standesinitiative ist damit praktisch identisch mit der jetzigen Vorlage des Bundesrats. Inhaltlich hat also das Urner Volk zu dem Nein gesagt, was jetzt aufgrund des Referendums gegen den Bundesbeschluss zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (Bau einer zweiten Röhre) wieder zur Abstimmung kommt. Die Interpellanten sprechen mit ihrer Frage wohl das jetzige rechtliche Konstrukt an, wonach die Verpflichtung des einspurigen Verkehrs pro Tunnelröhre gesetzlich verankert werden soll. Ein Initiativtext geht nicht in diese Tiefe. Falls die Urner Bevölkerung diese Standesinitiative angenommen und das Parlament in Bern im gleichen Sinne diese gutgeheissen hätte, hätte der Bundesrat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die gleiche Vorlage wie heute mit einem Gesetzestext gebracht. Die gesetzliche Verankerung bleibt aber nebensächlich, geht es doch in der Hauptsache um den Bau einer zweiten Röhre. Entscheidend ist auch, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels von der Urner Bevölkerung nicht als isoliertes Element in der Verkehrspolitik der Schweiz betrachtet wird, sondern eingebettet in den Verlagerungsauftrag. In dieser Linie ist die Mehrheit der Urner Bevölkerung sehr konsequent. Der Auftrag des Regierungsrats ist deshalb klar. Der Regierungsrat hat bereits in der Abstimmungsbotschaft zur Standesinitiative festgehalten, dass es inkonsequent wäre, wenn sich der Kanton Uri für den Ausbau der Strassenkapazitäten im Gotthard-Strassentunnel einsetzen würde. Die Glaubwürdigkeit der Urner Politik litte, nachdem sich Uri in den letzten Jahrzehnten auf allen Ebenen sehr stark für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene stark gemacht hat.

2. *Der Regierungsrat behauptet, dass bei Vorhandensein von zwei Röhren die volle Nutzung der beiden Röhren nicht abgewendet werden könne. Braucht es für eine derartige Freigabe nicht einen Entscheid des Verfassungsgesetzgebers (Volk und Stände)?*

Der Regierungsrat hat mehrfach Zweifel geäußert, ob die gesetzlich vorgesehene Verankerung der Kapazitätsbeschränkung verfassungskonform ist, wie dies auch verschiedene Rechtsprofessoren formulierten. Gewisse Rechtsmeinungen vertreten die Auffassung, dass die Möglichkeit zur Kapazitätserhöhung an sich bereits verfassungswidrig ist. Welche rechtliche Form für eine Aufhebung der Beschränkung notwendig ist, wird in der Rechtslehre auch unterschiedlich beurteilt. Der Regierungsrat vertritt grundsätzlich die Meinung, dass eine vom Volk abzustimmende Verfassungsänderung notwendig wäre, um alle vier Fahrspuren freizugeben. Für die Haltung des Regierungsrats ist aber nicht die (rechtliche) Frage entscheidend, ob eine "derartige Freigabe" durch den Verfassungsgeber zu ändern ist oder nicht. Wesentlich sind die faktischen Verhältnisse: Wenn die bestehende Röhre saniert ist und in Zukunft zwei Röhren benutzt werden können, dürfte der Druck nach Öffnung der weiteren Spuren angesichts der Prognosen über das Wachstum des Güterverkehrs und den nach wie vor bestehenden Stausituationen unmittelbar sein. Die Ausgangslage für das Schweizer Volk wäre in einem solchen Fall anders als heute: Das Schweizer Volk müsste nicht mehr über die (sehr hohen) Kosten des Baus abstimmen, sondern nur über die Frage, ob jetzt alle Fahrspuren geöffnet werden oder nicht. Die Befürchtung ist naheliegend, dass die Schweizer Bevölkerung bei einer solchen Ausgangslage, wo die zweite Röhre bereits gebaut und bezahlt ist, rein rational sich für die volle Nutzung der Kapazitäten aussprechen könnte. Unabhängig davon ist auch zu befürchten, dass mit der Inbetriebnahme der zweiten Röhre das heutige Dosierungssystem für den Schwerverkehr (das aus Sicherheitsgründen eingeführt worden ist) gelockert würde oder die Freigabe des Pannestreifens als zweite Fahrspur an Wochenenden und Ferientagen beantragt wird. In seiner Konsequenz würden solche Entscheide die gesamte Güterverlagerungspolitik gefährden, für die sich Uri seit Jahrzehnten stark macht.

*Braucht es für die Ingangsetzung einer derartigen Verfassungsänderung nicht den Anstoss seitens der Bundesversammlung oder einer Volksinitiative?*

Doch. Der Anstoss kann aber auch eine Standesinitiative sein oder durch einen parlamentarischen Vorstoss erfolgen. Kleinere Anpassungen (Ausnahmeregelungen) könnten gar auf dem Verordnungsweg eingeführt werden.

*Könnte dieser Vorgang nicht bereits heute stattfinden?*

Ja.

3. *Der Regierungsrat spricht sich nunmehr für eine PW-Verladeanlage in Göschenen und eine LKW-Verladeanlage in Erstfeld aus. Ein einziger Gotthardstrassentunnel muss zirka alle dreissig Jahre erneuert werden, was wiederum nach Verladeanlagen rufen würde.*

*Sollen diese Verladeanlagen in den Zwischenzeiten dahinstehen und werden die entsprechenden Fahrzeuge dort zwischengelagert?*

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in seinem Verladekonzept aufgezeigt, dass nach der Sanierung die Verladeanlagen zurückgebaut werden. Seither wurde diese Frage nicht weiter studiert. Dies ist auch nicht Aufgabe des Regierungsrats. Wenn der Bau der zweiten Röhre abgelehnt wird und die Sanierung wirtschaftsverträglich umgesetzt wird, wie dies der Regierungsrat verlangt, wird man sich über den Umgang mit den erstellten Verladeanlagen nach Abschluss der Sanierungsarbeiten Gedanken machen müssen. Aufbauend auf den vorliegenden Grundlagen und Planungen sind geeignete Lösungen zu erarbeiten und die Auswirkungen aufzuzeigen. Hier sei noch erinnert, dass neben der Lang-RoLa mindestens ein weiterer gleichwertiger Verladestandort auf der nördlichen Zufahrt bis Brunnen für die Kurz-RoLa realisiert werden muss. Was die Frage der zwischenzeitlichen Nutzung betrifft, gilt es auch darauf hinzuweisen, dass die baulichen Infrastrukturen nur einen Teil der Kosten der Verladelösung ausmachen. Das Rollmaterial für Autoverlad und LKW-RoLa kann allenfalls an anderen Orten weitergenutzt werden. Sowohl die BLS am Lötschberg (Autoverlad) wie auch die RAAlpin (RoLa) müssen ihr Wagenmaterial periodisch ersetzen und können das Material vom Gotthard übernehmen.

*Woher nimmt der Regierungsrat die Sicherheit, dass die Schienentransportkapazitäten genügen würden?*

Das ASTRA hat in seinem Bericht zur Sanierung ohne zweite Röhre nachgewiesen, dass die Schienentransportkapazität ausreichend ist. Voraussetzung ist dabei, dass die geplante Kurz-RoLa zusammen mit einer Lang-RoLa von Grenze zu Grenze (unter Einbezug der Simplon-Route) betrieben wird. Der 4-Meter-Korridor bietet dafür eine wichtige Voraussetzung. Während die Kurz-RoLa als Übergangsmassnahme während der Sperrung

des Gotthard-Strassentunnels für den regionalen Güterverkehr dient, kann die Lang-RoLa (bzw. Trailer-Verlad) einen längerfristigen Beitrag zur Verlagerung leisten und sicherstellen, dass die in der Verfassung verankerten Verlagerungsziele umgesetzt werden. Dem Landrat ist bekannt, dass der Regierungsrat eigene Abklärungen für Verladestandorte nördlich des Kantons Uri durchgeführt und die Ingenieurfirma SMA mit einer entsprechenden Studie beauftragt hat. Dabei hat sich gezeigt, dass verschiedene Standorte technisch und betrieblich machbar sind und die RoLa-Züge keine relevanten Eingriffe in die Fahrpläne von Fern- und Regional-verkehrszügen zur Folge haben und die NEAT-Kapazitäten nicht beeinträchtigen. Damit werden die für den Verlad benötigten Flächen viel geringer als im Konzept des Bundesrats. Zudem wird es darum gehen, das Konzept möglichst zu optimieren.

*Können moderne ReiseCars auf der Schiene durch den Gotthardbasistunnel transportiert werden?*

Die Grundlagenstudien des Bunds haben die Möglichkeit des Verlags von ReiseCars im Basistunnel geprüft. Sie sind zum Schluss gekommen, dass der Verlad als Option offengehalten werden kann. Der Verlad von ReiseCars erfolgt bereits heute beim Lötschberg-Scheiteltunnel, Furka- und Vereinatunnel. Allerdings sind für den Gotthard-Basistunnel zusätzliche Sicherheitserfordernisse zu beachten.

4. *Die periodische Schliessung des Gotthardstrassentunnels führt zu gewaltigem Umwegverkehr über den Gotthardpass sowie die Bündner und Walliser Pässe.*

*Glaubt der Regierungsrat, dass dadurch ein ökologischer Mehrwert geschaffen wird?*

Auch hier kann der Regierungsrat wieder auf den Bericht des ASTRA verweisen. Das ASTRA ging davon aus, dass mit einem funktionierenden Verladekonzept der Umwegverkehr verträglich ist.

5. *Wenn auf Bundeskosten zwei Röhren richtungsgetreunt mit einer Spur betrieben werden können, erhöht sich die Verkehrssicherheit massiv.*

*Welche Gründe rechtfertigen die Aufrechterhaltung derart hoher und tödlicher Risiken?*

*Wird der Regierungsrat in Zukunft bei Verkehrsmassnahmen, die in seine Zuständigkeit fallen, die gleiche Risikobeurteilung wie beim Gotthardstrassentunnel anwenden? Falls ja, werden z. B. Tempo 30-Beschränkungen aufgehoben?*

Zwei richtungsgetrennte Röhren führen zu mehr Verkehrssicherheit. Dies ist unbestritten. Der Sicherheitsnutzen ist aber beschränkt. Dies insbesondere dann, wenn beispielsweise das heutige Dosiersystem für schwere LKW aufgegeben würde. Ein Gutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) aus dem Jahr 2013 zur Sicherheit einer zweiten Gotthardröhre kommt zum Schluss, dass "die Verbesserung der Sicherheit im Vergleich zum gesamtschweizerischen Unfallgeschehen gering ist". Bei einem Mehrverkehr von 3 Prozent respektive 500 Fahrzeugen/Tag wäre der Sicherheitsgewinn aufgehoben, da die Unfallrisiken auf der gesamten Transitstrecke Basel-Chiasso zunehmen. Der Regierungsrat weist auch darauf hin, dass der Gotthard-Strassentunnel heute einer der sichersten der im Gegenverkehr betriebenen Tunnels ist. Die Sicherheitsmassnahmen werden ständig verbessert. Wäre dem nicht so, müsste bereits schon heute die Schliessung des Tunnels in Betracht gezogen werden. Eine genauere Analyse des Unfallgeschehens zeigt, dass schwere Unfälle im Tunnel fast immer im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr stehen. Der Regierungsrat setzt darum primär auf die Verlagerungspolitik, die eine Reduktion der Lastwagenfahrten durch den Tunnel bewirkt. Er rechnet auch damit, dass lange vor 2030 in sehr vielen Fahrzeugen elektronische Fahrerassistenzsysteme vorhanden sein werden, die ein allfälliges Abweichen von der Spur automatisch verhindern. Weiter wird zu prüfen sein, ob mit flexiblen Mittelleitplanken auch innerhalb einer einzigen Röhre eine physische Richtungstrennung realisiert werden könnte. Im Übrigen unterstützen der Landrat und der Regierungsrat den Bau der neuen Axenstrasse. Der Morschacher und der Sisikoner Tunnel werden auch nicht richtungsgetreunt geführt.

Die zweite Frage kann so beantwortet werden, dass der Regierungsrat bei allen Entscheiden über Verkehrsmassnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich den Sicherheitsüberlegungen hohe Priorität schenkt.

6. *Nach den Erfahrungen dieses Sommers: Wie will der Regierungsrat die Erreichbarkeit des Urserentals und die Verbindung nach Graubünden und ins Wallis (Autoverlad an der Furka) sicherstellen, wenn sich während den Sperrzeiten im Vor- und Nachsommer der Verkehr auf die Gotthardpassstrasse konzentriert?*

Der Interpellant spricht die Sanierung der Schöllenen an. Die entsprechenden Sanierungsarbeiten sind spätestens 2019, also noch vor Inangriffnahme der Arbeiten am Gotthard-Strassentunnel, beendet. Allgemein ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastung nur an wenigen Tagen an die Grenzen stiess und zu Problemen führte. Während des Grossteils der Sanierungsarbeiten war die Erreichbarkeit von und nach Andermatt immer gegeben und nur wenig eingeschränkt. Für Notsituationen wurde ein Notkonzept erstellt, das

sich bewährt hat. Für die direkte Verbindung Göschenen-Airolo steht dannzumal der PW-Verlad zur Verfügung. Der Regierungsrat hat in seinen verschiedenen Stellungnahmen immer aufgezeigt, dass neben einem funktionierenden Verladekonzept auch andere Schliessungs- und Öffnungszeiten bei einer Sanierung gemäss der Forderung des Urner Regierungsrats notwendig sind. Ausgehend vom Konzept mit Zwischenöffnungen während den Sommermonaten (280 Sperrtage pro Jahr) ist ein optimales Regime zu finden, das verschiedene Massnahmen beinhaltet, die die Erreichbarkeit von Andermatt und dem Urserntal sicherstellen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Amt für Betrieb Nationalstrasse; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats  
Standeskanzlei Uri  
Der Kanzleidirektor

