



Nr. 888

Stans, 17. Dezember 2013

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrätin Marianne Blättler-Meile, Hergiswil, betreffend zweite Tunnelröhre am Gotthard. Beantwortung

Sachverhalt

Mit Schreiben vom 20. Juni 2013 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat die Interpellation von Landrätin Marianne Blättler-Meile, Hergiswil, betreffend zweite Tunnelröhre am Gotthard. Die Interpellantin ersucht um die Beantwortung von sieben Fragen.

Erwägungen

1 Grundsätzliches

Der Gotthard-Strassentunnel muss zwischen 2020 und 2025 umfassend saniert werden, weil sonst die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit im Tunnel nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden kann. Für diese Sanierung und Erneuerung hat der Bund verschiedene Varianten geprüft. In seinem am 27. Juni 2012 kommunizierten Entscheid kommt er zum Schluss, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels die sinnvollste Lösung ist.

Gemäss den Plänen des Bundesrats soll anstelle einer Sanierung des bestehenden Strassentunnels am Gotthard zuerst eine zweite Röhre gebaut und anschliessend die erste Röhre saniert werden. Dies ohne dass gleichzeitig die Kapazitäten für den Strassenverkehr erweitert werden. Die Sanierung des bestehenden Tunnels alleine, das heisst ohne zweite Röhre, wird mit einem Kostenaufwand zwischen 650 und 890 Mio. Franken beziffert, ergänzt um flankierende Massnahmen im Bereich Rollende Landstrasse (410 bis 770 Mio. Franken), Verlademöglichkeiten für den Personenverkehr (160 bis 280 Mio. Franken) sowie Investitionen in die Gotthard-Passstrasse (16 bis 37 Mio. Franken).

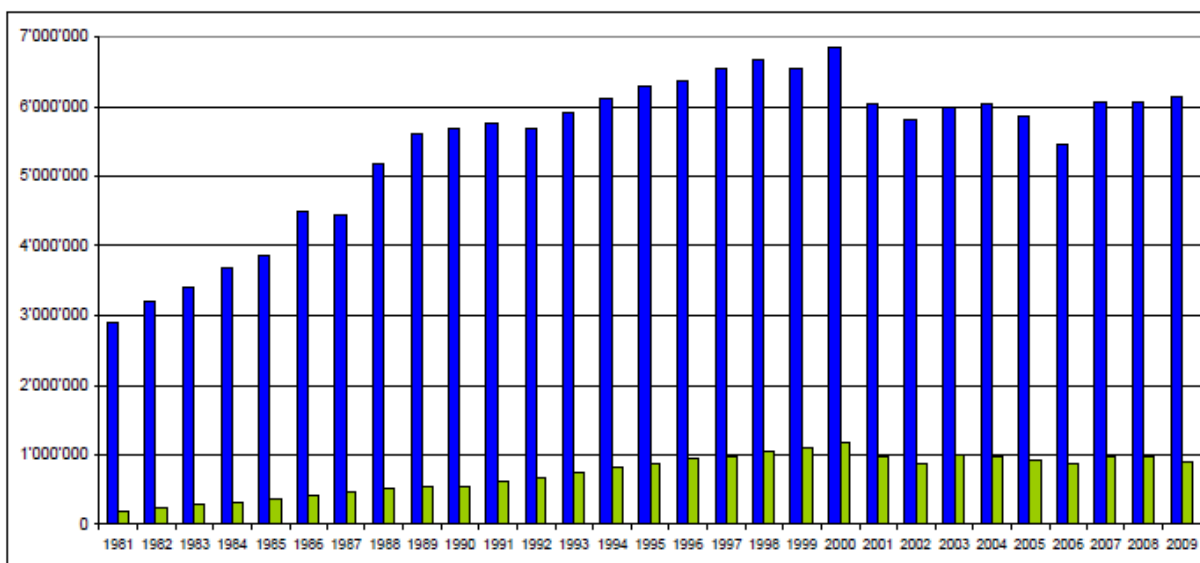
Insgesamt geht es somit um 1,2 bis 2 Mia. Franken. Der Bau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels wird mit 2,8 Mia. Franken beziffert. Eingerechnet sind Kosten für besondere Unterhaltsmassnahmen beim bestehenden Tunnel, die wegen der längeren Betriebsdauer anfallen, welche sich aus der Bauzeit der zweiten Röhre ergibt.

Der Bundesrat hält den Bau einer zweiten Röhre für eine nachhaltigere Investition als den Verzicht darauf, da Auf- und Abbau von Bauten und Anlagen für die Rollende Landstrasse die Neuinvestitionen für die zweite Röhre nicht aufwiegen und mit zwei Tunnelröhren, die jeweils nur eine Fahrspur pro Richtung aufweisen, die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

2 Beantwortung der Fragen

2.1 Auf welche Annahmen hinsichtlich Verkehrsaufkommen (Schwerverkehr und Normalverkehr) hat der Regierungsrat Nidwalden seinen Entscheid betreffend Vernehmlassung zum Ausbau am Gotthard abgestellt? Wie schätzt er die Entwicklung am Gotthard in den nächsten 10-20 Jahren ein?

Der alpenquerende Verkehr in der Schweiz teilt sich im Wesentlichen auf vier Routen auf, von Westen nach Osten: Grosser Sankt Bernhard, Simplon, Gotthard und San Bernardino. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 17'000 Fahrzeugen ist der Gotthard-Strassentunnel (GST) die wichtigste schweizerische Nord-Süd-Achse. Die Belastungsentwicklung des GST seit 1980 zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in den ersten zehn Jahren rasant zugenommen hat und seit der Jahrtausendwende wieder leicht rückläufig ist. Mit Einführung des „Tropfenzählersystems“ nach der Brandkatastrophe vom 24. Oktober 2001 hat das Schwerververkehrsaufkommen am Gotthard zuerst massiv abgenommen und sich dann bei knapp unter 1 Mio. Fahrzeugen pro Jahr eingependelt.



Darstellung 1: FZ pro Jahr - Gesamtverkehr (blau) und LKW-Verkehr (grün) GST von 1981 bis 2009 (Quelle: Bericht des Bundesrates vom 17. Dezember 2010 in Erfüllung des Postulates 09.3000, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 12. Januar 2009, S. 7)

Der Regierungsrat hat sich bei seiner Vernehmlassung zum Ausbau am Gotthard auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen abgestützt, das auch der Bund seinen Beurteilungen zugrunde gelegt hat. Gemäss dem Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM)¹ nimmt der gesamte alpenquerende Verkehr bis 2030 weiter zu, um rund 10 Prozent gegenüber 2005. Diese Zunahme wird in erster Linie durch den PW-Verkehr, zu grossen Teilen durch den Freizeitverkehr, verursacht (+ 19 Prozent). Für den GST ergeben sich folgende Zahlen:

Ist-Zustand - 2005 ²			Prognosezustand - 2030		
PW/Tag	LKW/Tag	Total	PW/Tag	LKW/Tag	Total
9'522	3'237	12'794	11'331	1'900	13'231

Quelle: Bericht des Bundesrates vom 17. Dezember 2010 in Erfüllung des Postulates 09.3000, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 12. Januar 2009, S. 34

¹ Nationales Personenverkehrsmodell des UVEK (VM-UVEK), Projektzustand "Weiterentwicklung Nationalstrassen (WEN)", Berechnungen EBP 2008.

² Schweizerische Strassenverkehrszählung 2005, ASTRA BFS 2006.

Der Regierungsrat hat keine Veranlassung, von den Prognosen des Bundes abzuweichen oder diese in Zweifel zu ziehen.

2.2 Wie und wo setzt sich der Regierungsrat Nidwalden dafür ein, dass es trotz Ausbau am Gotthard nicht zu einem für den Kanton Nidwalden unzumutbaren Mehrverkehr kommt?

Die Sanierung am Gotthard wird zu keiner Kapazitätserweiterung führen. Es geht bei diesem Projekt primär darum, die dringend notwendige bauliche Sanierung des Bauwerks als solches sowie der technischen Einrichtungen im Speziellen vornehmen zu können. Mit dem Bau der zweiten Gotthardröhre soll es während den sehr lange dauernden Arbeiten zu keinen Kapazitätsverlusten kommen. Gleichzeitig könnte die Sicherheit des Gotthardtunnels auch für die Zukunft massiv erhöht werden. Der Bau einer zweiten Tunnelröhre sollte also nicht zu Mehrverkehr führen.

Zu Mehrverkehr würde eine Kapazitätserweiterung durch Öffnung von zwei Fahrspuren pro Richtung führen. Gegen eine solche Kapazitätserweiterung, welche im Übrigen aufgrund des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung widerspricht, würde sich der Regierungsrat vehement zur Wehr setzen.

2.3 Welche Möglichkeiten hat der Regierungsrat Nidwalden, auf die von ihm geforderten Massnahmen (vermehrte Lärmschutz, Ausbau Axenstrasse, Umsetzung Verlagerungspolitik und Beseitigung Engpässe in Hergiswil und Luzern) Einfluss zu nehmen?

Der Regierungsrat hat verschiedene Möglichkeiten, um auf politischer Ebene Einfluss zu nehmen. Einerseits wurden und werden die Forderungen im Rahmen der Zentralschweizer Baudirektorenkonferenz (ZBDK) behandelt und erlangen allein schon als gemeinsame Forderungen der Zentralschweizer Kantone mehr Gewicht. Dann wurde und wird die Thematik GST und flankierende Massnahmen auch in der gesamtschweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) diskutiert und so den Bundesbehörden und der zuständigen Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zur Kenntnis gebracht. Auch bei den regelmässigen Treffen der Regierungsräte mit den Zentralschweizer Bundesparlamentariern im Rahmen der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) wurde der GST schon thematisiert und entsprechende Erwartungen an die National- und Ständeräte formuliert. Zudem haben bereits und werden die Nidwaldner Regierungsräte die Forderungen auch in persönlichen Gesprächen mit Bundesvertretern wenn immer möglich platzieren. Und schliesslich werden auch auf Verwaltungsebene die sehr guten Beziehungen zum ASTRA genutzt, um die genannten Anliegen zur Sprache zu bringen.

Daneben haben Vertreter des Kantons Nidwalden in verschiedenen Begleitgruppen zu Sanierungsprojekten Einsitz (Erhaltungsprojekt Hergiswil, Erhaltungsprojekt Acheregg-Beckenried, Projekt Bypass Luzern) und bringen dort die Forderungen bezüglich Lärmschutz und Engpassbeseitigung direkt ein.

2.4 Wie will der Regierungsrat Nidwalden sicherstellen, dass die in Hergiswil und Luzern bestehenden Engpässe vor einem Ausbau des Gotthards realisiert werden? Welche Einflussmöglichkeiten bestehen diesbezüglich für die Zentralschweizer Kantone?

Siehe dazu die Ausführungen zu 2.3.

2.5 Hat der Regierungsrat für den Fall, dass die Gotthardstrecke nach der Sanierung im Jahre 2030 doch vierspurig genutzt wird, für den Kanton Nidwalden ein Massnahmenszenario entworfen? Falls ja, wie sieht dieses aus?

Der Regierungsrat hat keine Veranlassung, an den Aussagen des Bundesrats zu zweifeln, dass die Gotthardstrecke auch in Zukunft nicht vierspurig befahren werden soll. Eine solche Kapazitätserweiterung kann schon deshalb nicht in Betracht gezogen werden, weil die Bundesverfassung sie nicht zulässt. Ausserdem wäre sie auch politisch kaum umsetzbar. Für ein unwahrscheinliches Szenario wurde und wird kein Massnahmenkonzept erstellt. Würde ein solches erarbeitet, müsste dies dem Bürger suggerieren, dass davon ausgegangen wird, den Volkswillen (Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung) nicht zu akzeptieren.

2.6 Bestehen ein koordiniertes Vorgehen und/oder eine Absprachen mit den Regierungen anderer betroffener Kantone wie z.B. Luzern und Uri?

Ja, im Rahmen der Zentralschweizer Baudirektorenkonferenz (ZBDK) wird die Thematik GST regelmässig behandelt und ein gemeinsames Vorgehen – soweit möglich, da der Kanton Uri eine grundsätzlich andere Haltung bezüglich einer zweiten Röhre vertritt – definiert.

2.7 Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung (Art. 84 BV) verbietet eine Kapazitätserweiterung für den Schwerverkehr auf den Strassen der Alpenrandsstrecken. Hat der Regierungsrat Nidwalden vom Bundesrat Garantien dahingehend verlangt, dass es mit dem Bau der zweiten Gotthardröhre nicht doch zu einer Kapazitätserweiterung beim Schwerverkehr kommt?

Die Bundesverfassung ist die oberste Ebene der Gesetzgebung. Das darin Festgehaltene gilt auch für die Politik und die Behörden. Eine weitergehende Garantie als die Verankerung in der BV kann auch der Bundesrat nicht abgeben, will heissen, wenn das Volk die Bundesverfassung ändern und Kapazitätserweiterungen zulassen würde, könnten auch allfällige Garantien des Bundesrats daran nichts ändern.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrätin Marianne Blättler-Meile, Hergiswil, Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrätin Marianne Blättler-Meile, Grossmatt 4, 6052 Hergiswil
- Landratssekretariat
- Justiz- und Sicherheitsdirektion
- Kantonspolizei
- Baudirektion
- Tiefbauamt
- Direktionssekretariat Baudirektion

NWLR.126



REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber