

**Anfrage Odermatt Markus und Mit. über die Folgen einer zweiten Gotthardröhre für den Kanton Luzern (A 713). Eröffnet am: 13.09.2010 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Zu Frage 1: Welche Konsequenzen hat eine Totalsperrung für den Kanton Luzern?

Im Jahr 2020 wird der am 5. September 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel 40 Jahre in Betrieb stehen. Etwa zu diesem Zeitpunkt ist eine grosse Sanierung notwendig. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Tunnel in der Grössenordnung von rund 1'000 Tagen geschlossen bleiben müssen. Der Bundesrat hat das Bundesamt für Strassen beauftragt, in einem Bericht die Folgen bei der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und der Umgang mit dem Verkehr während der Bauzeit aufzuzeigen. Zu den zu untersuchenden Varianten gehört auch die Lösung mit dem Bau einer zweiten Röhre. Während der Sanierungsdauer über mehrere Jahre muss der Verkehr trotzdem funktionieren. Neben der Passstrasse und dem heutigen Bahntunnel wird danzumal auch der neue Gotthard-Basistunnel (NEAT) zur Verfügung stehen.

Zu Frage 2: Führt die Totalsperrung zu wirtschaftlichen Einbussen (z. B. in der Tourismusbranche) für die Region?

Wir gehen davon aus, dass der Bund während der Sanierung eine zweckmässige Verkehrslösung anbieten wird. Die Auswirkungen für den Kanton Luzern beurteilen wir als gering. Der Kanton Luzern wird von der Südschweiz auch während der Sanierung des Gotthardtunnels auf der Strasse und der Schiene erreichbar sein.

Zu Frage 3: Wie stünde eine zweite Röhre im Verhältnis zum Ziel, den Verkehr auf die Bahn zu verlagern?

Im National- wie im Ständerat wurden verschiedene Vorstösse mit dem Ziel eingereicht, das Projekt einer zweiten Gotthardröhre so vorwärts zu treiben, dass sie zur Verfügung steht bei der Sanierung des bestehenden Strassentunnels. Der Alpenschutzartikel sollte beachtet und die Strassenkapazität durch den Gotthard nicht erweitert werden. Die zweite Röhre solle der Sicherheit und der Verhinderung eines Verkehrschaos während der Tunnelsanierung dienen. Die zweite Röhre würde während der Schliessung des alten Tunnels im Gegenverkehr betrieben. Danach würden beide Röhren nur noch einspurig befahren, die zweite Spur diene als Pannen- und Rettungsspur. Ein in dieser Form betriebenes Strassenverkehrssystem hätte kaum Auswirkungen auf das Verlagerungsziel des Bundes.

Zu Frage 4: Welche Konsequenzen hätte eine zweite Gotthardröhre für das Verkehrsaufkommen im Kanton Luzern?

Das oben beschriebene Verkehrssystem hätte keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Kanton Luzern. Falls die Strassenkapazität am Gotthard hingegen erhöht würde, ist auf der Autobahn A2 und damit auch im Kanton Luzern mit mehr Verkehr zu rechnen. Die Kapazitätserhöhung würde sich insbesondere während der Hauptreisewochenenden im Sommer bemerkbar machen. In der dann ohnehin schon stark ausgelasteten Autobahn A2 durch die Agglomeration Luzern wäre mit verschärften Stausituationen zu rechnen. Die näheren Folgen auf das ganze Strassennetz wären im Rahmen der Projektierung durch den Bund aufzuzeigen. Dabei hätte er auch dafür zu sorgen, dass die Folgen sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben halten, und er hätte auch die dafür erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Zu Frage 5: Wenn von einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgegangen werden muss, welche baulichen Massnahmen wären nötig, um dieses Verkehrsaufkommen bewältigen zu können?

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen und überlagern sich auf der Stadtdurchfahrt mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen. Diese behindern sowohl den Regionalverkehr wie auch den nationalen Durchgangsverkehr. Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme wird sich die Situation verschärfen. Um diesem Engpass zu begegnen wurde eine grosse Anzahl von Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin untersucht. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen wird der «Bypass Luzern» vom Bund und vom Kanton Luzern als beste Lösung beurteilt.

Zu Frage 6: Was würde eine zweite Gotthardröhre im Speziellen für das Umfahrungsprojekt „Bypass Luzern“ bedeuten?

Im Sommer 2010 informierte das Bundesamt für Strassen (ASTRA), dass das generelle Projekt für den Bypass Luzern ausgelöst wird. Dies bedeutet, dass der Bypass Luzern bis zur Fortschreibung des Programms "Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz" im Jahr 2013 planerisch vertieft und neu beurteilt wird. Ein Angebotsausbau am Gotthard und die damit zu erwartende Verkehrszunahme auf der Autobahn A2 hätte Mehrverkehr durch die Agglomeration Luzern zur Folge. Mit den heutigen Verkehrsinfrastrukturen wäre die entsprechende Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern unhaltbar. Bei einem Bau einer zweiten Gotthardröhre mit Kapazitätserhöhungen ist der "Bypass Luzern" zwingend. Wir fordern deshalb den Bund auf, dass der "Bypass Luzern" vor einem Ausbau des Gotthardtunnels realisiert wird und wir werden unsere Zustimmung dazu davon abhängig machen.