

**Anfrage Bucher Hanspeter über die Sanierung des Gotthardstrassentunnels (A 68). Eröffnet am: 07.11.2011 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Der Bericht des Bundesrats vom 17. Dezember 2010 gibt Antworten auf die Fragen zu der in absehbarer Zeit notwendigen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST). Der Bundesrat erfüllt damit das Postulat 09.3000 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats vom 12. Januar 2009. Er hält darin fest, dass der Gotthard-Strassentunnel (GST) in den nächsten 10 - 15 Jahren, also nach 40 bzw. 45 Betriebsjahren, umfassend saniert werden muss. Die Grenze für einen sicheren Betrieb würde im Jahr 2025 unterschritten. Damit die Sanierungsarbeiten durchgeführt werden können, muss der GST während den Sanierungsarbeiten beidseitig für den Verkehr gesperrt werden (Vollsperrung). Der Bericht enthält eine Auslegeordnung und beschreibt zwei Best-Varianten zur Sanierung des Tunnels mit den Konsequenzen für die Verkehrsführung. Zusätzlich sind mögliche Konsequenzen beim Bau einer allfälligen 2. Röhre aufgeführt. Diese drei Varianten zur Sanierung des GST sind zusammenfassend wie folgt beschrieben:

- **Vollsperrung ohne Sommeröffnung (ca. 2020-2025):** Diese erste Variante sieht eine vollständige Sperrung des GST für ca. 2.5 Jahre vor. Als Alternative werden Bahnverlade für Personenwagen (PW) und Lastwagen (LW) vorgesehen.
- **Vollsperrung mit Sommeröffnung (ca. 2019-2025):** Die zweite Variante beinhaltet ebenfalls eine Vollsperrung des GST, wobei aber im Sommer während der Hauptreisezeit eine Öffnung erfolgt. Die Bauzeit verlängert sich damit auf ca. 3.5 Jahre. Als Alternative werden ebenfalls Bahnverlade für PW und für LW vorgesehen.
- **Bau 2. Röhre (ca. 2035) mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels:** Diese Variante sieht den Bau einer zweiten Tunnelröhre vor, ohne dass die Kapazität der Strecke erhöht wird. Der bestehende Tunnel muss aber zwischen 2020 und 2025 für ca. 140 Tage für die notwendigsten Sanierungsmassnahmen gesperrt werden. Es wird kein Bahnverlad eingerichtet.

Während der Sperrung müssten die Passstrasse über den Gotthard, die beiden Bahntunnels (inkl. NEAT) durch den Gotthard sowie die übrigen Alpenpässe den Verkehr des GST übernehmen.

Die Sanierung ist nach Auffassung des Bundesrates ohne zweite Tunnelröhre am Gotthard machbar. Der Bau und die Inbetriebnahme einer zweiten Tunnelröhre vor der Sanierung des GST würden aufwendige Überbrückungsmassnahmen im GST notwendig machen.

Im Bericht vom Oktober 2011 hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen dieser drei Varianten beurteilen lassen. Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft der Kantone sind laut Bericht vergleichsweise gering. Eine allfällige Sperrung des Tunnels wäre zeitlich begrenzt und planbar. Es wäre somit möglich, rechtzeitig ausreichende Verladekapazitäten für Personenwagen und den Schwerverkehr sowie Ausweichrouten zu schaffen. Zu berücksichtigen ist, dass bis zur Sanierung auch der neue Eisenbahnbasistunnel durch den Gotthard zur Verfügung stehen wird. Insgesamt ist laut Bericht davon auszugehen, dass das Potenzial, das sich aufgrund der mit der Sanierung verbundenen Bautätigkeit ergibt, die negativen Auswirkungen auf den Tourismus und die verladende Wirtschaft überwiegen wird. Den Verlusten, welche Touris-

mus, Gastronomie und Transportgewerbe während der Sanierung erdulden müssen, stellt der Bericht die positiven Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte gegenüber, die sich aus der Sanierung bzw. einem Tunnelneubau voraussichtlich ergeben werden. Als weitere Grundlage für den Entscheid über die Sanierungsvariante hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die im Bericht zum Postulat 09.3000 dargelegten Möglichkeiten für den Lastwagenverlad (RoLa) weiterentwickelt und konkretisiert.

Mit dem Grundlagenbericht vom Dezember 2010, dem Bericht zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen und den Zusatzabklärungen zur RoLa ist eine sachgerechte Diskussion möglich. Das UVEK hat die Zusatzabklärungen wie zuvor schon die anderen Berichte mit den Verkehrskommissionen der beiden Räte besprochen und auch den Kantonen Tessin, Uri, Graubünden und Wallis zugestellt. In eine abschliessende Beurteilung gehören auch die finanziellen Aspekte: Die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen sind in der Schweiz in den letzten Jahren stark gestiegen. Das zwingt den Bund, die verschiedenen Projekte gegeneinander abzuwägen und Prioritäten zu setzen. Die drei Sanierungsvarianten für den Gotthardtunnel weisen bei den Investitions- und Betriebsausgaben erhebliche Unterschiede auf: Das UVEK wird nun alle Elemente würdigen und dem Bundesrat gestützt auf eine Auslegeordnung noch in diesem Jahr einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

Zu Frage 1: Was bedeutet eine Schliessung der A2 für den Kanton Luzern wirtschaftlich? Was geschieht mit den hunderten von Arbeitsplätzen in den Autobahnraststätten entlang der A2 und im Schwerverkehrszentrum Uri?

Die wirtschaftlichen Folgen der Sanierung für den Kanton Luzern wurden nicht untersucht. Wir erachten sie aber als gering. Für das Strassentransportgewerbe mit Fahrten Richtung Tessin und Italien werden Erschwernisse entstehen. Andererseits löst die Sanierung ein Investitionsvolumen von über 1 Milliarde Franken aus, von dem auch Unternehmen aus dem Kanton Luzern profitieren können. Lösungen für die durch die Sperrung betroffenen Arbeitsplätze in den Kantonen Uri und Tessin sind durch die verantwortlichen Stellen zu suchen. Grundlagen für die Beurteilung dieser Auswirkungen liegen uns nicht vor.

Zu Frage 2: Sind Überlegungen angestellt worden, welchen Einfluss auf die Verkehrsströme im Kanton Luzern die Schliessung des Tunnels mit sich bringen wird?

Die verkehrlichen Auswirkungen der Tunnelsperrung auf den Kanton Luzern sind spürbar. Dies zeigte sich auch nach dem Brand im Gotthardtunnel, als die Gotthardachse vom 24. Oktober bis 22. Dezember 2011 in beiden Richtungen gesperrt werden musste. Die Belastung auf der Autobahn A2 im Abschnitt Luzern sank während dieser Periode im Vergleich zum Vorjahr um durchschnittlich 7.5 Prozent im Querschnitt Reussporttunnel und um 9.5 Prozent im Sonnenbergtunnel. Auf der Autobahn A14 im Rontal erfolgte im November eine entsprechende Zunahme um 2 Prozent und im Dezember eine Abnahme um 2 Prozent.

Zu Frage 3: Ist der Kanton Luzern der Meinung, man könne die aufkommenden Verkehrsströme einfach auf andere Strassen oder auf die Bahn (NEAT) umleiten, deren Ausbau zu diesem Zeitpunkt möglicherweise noch gar nicht abgeschlossen ist. (Bis Ende 2009 haben über 159 Mio. Fahrzeuge den Tunnel befahren.)

Der GST wird erst nach der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels saniert. Dies ist in den Planungen des Bundes so berücksichtigt. Durch die Sanierungsarbeiten werden sich Erschwernisse für den Verkehr Richtung Süden ergeben. Die Sanierungsarbeiten sind aber unumgänglich und es steht mit dem Gotthard-Basistunnel der NEAT eine neue, leistungsfähige Verbindung zur Verfügung.

Zu Frage 4: Wie steht unsere Regierung zum zweiten Gotthard-Strassentunnel, unter Einbezug der Überlegungen, dass nach Abschluss der Sanierung im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen noch zugenommen haben wird? Es wird dannzumal dringend sein, mittels der zweiten Tunnelröhre durch richtungsgetrenten Verkehr die Sicherheit zu erhöhen.

Wir fordern vom Bund, dass der Bypass Luzern vor einem allfälligen Ausbau am Gotthard realisiert werden muss. Die durchschnittlichen täglichen Belastungen mit rund 92'000 bzw. 62'000 Fahrzeugen (Reussport- bzw. Sonnenbergtunnel, 2010) gegenüber den rund 17'000 Fahrzeugen des Gotthardtunnels zeigen die höhere Belastung der Strassenabschnitte in Luzern eindrücklich und belegen die Notwendigkeit des Bypasses.

Zu Frage 5: Ist es nicht an der Zeit, diese Fragen zusammen mit unseren Nachbarkantonen zu besprechen und anschliessend in Bern zu deponieren? (Es fliessen jährlich rund 1,5 Mia. LSVA-Gelder in die Bundeskasse).

Wir sind im Rahmen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in ständigem Kontakt mit unseren Nachbarkantonen und sprechen unsere Massnahmen ab. Wir beobachten die laufenden Arbeiten des Bundes zum GST, sehen aber für den Kanton Luzern keinen Handlungsbedarf mit Ausnahme der unter Antwort 4 erwähnten Forderung des Baus des Bypasses vor einem Ausbau des Gotthardtunnels.