

Landratssession vom 08.02.2023

Motion

zur Einreichung einer Standesinitiative zum Verkehrsregime
Gotthardtransitstrassenverkehr

Einleitung

Die Gotthardtransitachse im Kanton Uri ist regelmässig von hohem Verkehrsaufkommen und infolgedessen durch die damit entstehenden Stausituationen belastet.

Dies war in den vergangenen Jahren vor allem zu neuralgischen Zeiten, das heisst Stichtage und Wochenenden im Reiseverkehr, der Fall.

(Ostern, Pfingsten, Juni und Juli, u.s.w.).

Das Verkehrsaufkommen ist aber stetig angestiegen und damit auch die Staustunden vor dem Gotthardtunnel, welche sich mittlerweile über sämtliche Monate des Jahres ausbreiten.

Die Stausituation am Gotthard ist also kein zeitweiliges Phänomen, sondern ein Dauerzustand, hervorgerufen durch das zu hohe Verkehrsaufkommen, gemessen an den Kapazitäten der Strasse.

Der Verkehrsstau auf der Autobahn und der damit einhergehende Ausweichverkehr, welcher die Kantonsstrasse in Beschlag nimmt, belastet die einheimische Bevölkerung und wirkt sich negativ auf die innerkantonale Erreichbarkeit der Dörfer aus. Ebenso wird der Tourismus, im speziellen im Urner Oberland negativ in der Entwicklung behindert.

Aussicht

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) errechnet mit anderen Bundesstellen die zukünftigen Entwicklungen im Verkehr in Form von Szenarien.

Der Verkehr wird auch in Zukunft wachsen.

Dies zeigen die „Verkehrsperspektiven 2050“ des UVEK. Zwar wächst der Verkehr im Hauptszenario «BASIS» weniger stark als die Bevölkerung, trotzdem nimmt die Verkehrsleistung gegenüber dem Referenzjahr 2017 um 11 Prozent zu, der Güterverkehr um 31 Prozent.

Die Ergebnisse in diesem Basisszenario beruhen auf der Annahme, dass die bestehende Verkehrs- und Raumplanung, wie sie der Bundesrat in «Mobilität und Raum 2050» beschlossen hat, konsequent umgesetzt wird.

Dieses Basisszenario ist aber eher auf Agglomerationen ausgerichtet, und ein wesentlicher Treiber der Verkehrszunahme wird im Freizeit- und Ferienverkehr verortet.

Mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU besteht auch auf internationaler Ebene die Übereinkunft, dass der alpenquerende Güterverkehr auf umweltfreundliche Weise abgewickelt werden soll.

Durch die Inbetriebnahme des „zweiten Gotthardstrassentunnels“ 2029 mit der anschliessenden Sanierung der 1. Röhre wird auch im finalen Zustand des Verkehrsregimes keine Kapazitätserweiterung der Verkehrsleistung stattfinden. Dies untersagt auch Artikel 84 zum Schutz der Alpen in der Bundesverfassung.¹

In der Folge wird sich die Verkehrssituation mit der Gemengelage der Staustunden am Gotthard nicht selbsttätig entschärfen.

Zwar wird durch das ASTRA und die Urner Kantonspolizei mit verschiedenen Massnahmen versucht die Verkehrssituation zu verbessern, damit werden aber bestenfalls die negativen Folgen etwas abgemildert, das Problem der Verkehrsüberlastung bleibt aber im Grundsatz bestehen.

Antrag

Die Kantone haben gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung das Recht, eine Standesinitiative zuhanden der Bundesversammlung einzureichen.

Gestützt auf Art. 93 Buchstabe c) der Verfassung des Kantons Uri und auf Art. 115 der Geschäftsordnung des Urner Landrats fordern die unterzeichnenden Mitglieder des Landrats den Regierungsrat auf, von diesem Recht Gebrauch zu machen und der Bundesversammlung eine Standesinitiative zum zukünftigen Verkehrsregime am Gotthard mit folgendem Inhalt einzureichen:

- ▶ Es sind Verkehrsmanagement-Massnahmen zu treffen, um den Verkehr durch den Gotthardstrassentunnel zu verflüssigen, ohne die Kapazität der Strasse zu erhöhen.¹ (*Ampelschaltung mit Sekundenanzeige, Minimalgeschwindigkeit 80km/h...*)
- ▶ Es sind Massnahmen zu treffen, damit die Autobahn die Hauptroute für den Strassentransitverkehr ist.
Die Kantonsstrasse soll hauptsächlich der innerkantonalen Erschliessung dienen.
(*Bewirtschaftung der Autobahn Ab- und Auffahrten bei Überlastung, etc.*)

- ▶ Mittelfristig sind Massnahmen zu planen um den maximalen Verkehrszustrom auf der Strasse dem aktuellen und künftig bestehenden Kapazitätsvolumen ¹ des Gotthardstrassenkorridors anzugleichen und somit die negativen Transitimmissionen auf den Kanton Uri zu minimieren.

Insbesondere soll die Machbarkeit eines „Slot-Systems“ für den Gotthardstrassenverkehr abgeklärt werden. Dies in technischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Rechtmässigkeit eines solchen digitalen Buchungssystems.

- ▶ Die Problematik des Strassentransitverkehrs über die Alpen ist bei weiteren Verhandlungen zum Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union einzubringen.
Dieser Umstand gilt auch für ein allfälliges Verhandlungspaket „Bilaterale III“.
- ▶ Das gesetzliche Ziel den alpenquerenden Gütertransport von der Strasse auf die Schiene zu verlagern konnte noch nicht im angestrebten Umfang umgesetzt werden.
Es sind daher weiterhin, international koordinierte Massnahmen erforderlich, damit die Ziele der Verlagerungspolitik erreicht werden können.
Dazu gehört auch die Entwicklung konkurrenzfähiger Angebote mit entsprechenden Kapazitäten im Schienenverkehr, welche mithelfen die Strasse zu entlasten.

Besten Dank dem Regierungsrat für die Entgegennahme des Anliegens und die wohlwollende Unterstützung.

Erstunterzeichner



Loretz Ludwig FDP

Mitunterzeichner



Gisler Flavio CVP

Mitunterzeichner



Prandi Adriano SP/G

Mitunterzeichner



Baumann Walter SVP

Mitunterzeichner



Regli Markus CVP

Mitunterzeichner

Inderkum Joe FDP

Andermatt, 8. Februar 2023

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

vom 18. April 1999 (Stand am 13. Februar 2022)

¹ Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr

¹ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.

² Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

³ Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.