

## Position des Regierungsrats des Kantons Uri

zur **Änderung des Bundesgesetzes über den  
Strassentransitverkehr im Alpengebiet; (Bau 2. Röhre)**

Altdorf, 28. Februar 2013

### Grundsätzliche Haltung

- Regierungsrat lehnt den Vorschlag des Bundesrates für eine 2. Röhre ab und setzt sich für eine bestmögliche Sanierung ein.
- Regierungsrat hat Forderungen für Sanierung bereits mehrfach formuliert und Grundlagen dazu erarbeitet.
- Höchste Priorität hat Verlagerungsauftrag
  - 4-Meter-Korridor
  - fristgerechte Umsetzung
  - Verhandlungen mit EU aufnehmen für Lenkungsinstrument (Alpentransitbörse)

⇒ Verlagerungsauftrag nützt der Sanierung: Weniger LKW auf der Strasse  
Sanierung mit RoLa-Konzept unterstützt die Verlagerung

## Begründung

- **Regierungsrat folgt dem Urner Volkswillen, insbesondere den Volksabstimmungen vom 15. Mai 2011**
- Rechtlich fragwürdig (Rechtsmeinungen von Rechtsprofessoren)
- Schwierige Definition und Zweifel an Durchsetzung der Kapazitätsrestriktion; Druck nicht auszuhalten;
- Gefährdung Verlagerungsziel und falsches Zeichen an EU, Alpenländer und verladende Wirtschaft
- Investition in NEAT und 4-Meter-Korridor (über 20 Mrd. CHF) werden gefährdet
- Kritische Sperrzeiten mit 140 Tagen ohne Ersatzmassnahmen
- 2. Röhre über eine 1 Mrd. CHF teurer als wirtschaftsverträgliche Sanierung

## Anforderungen an wirtschaftsverträgliche Sanierung (1)

- Sanierung mit Sommeröffnung optimiert (Berücksichtigung der Ferien und Feiertage); längere Öffnungszeiten, kürzere Sperrzeiten
- Keine Einschränkung der Erreichbarkeit und keine Mehrbelastung von Andermatt (Verkehrsmanagement Schöllenen)
- PW-Verlad Göschenen-Airolo: Erhöhung Kapazität in Spitzenzeiten, Gratis-Verlad
- LKW-Verlad: Mehrstufiges RoLa-Konzept
  - Lang Rola/Trailer-Verlad Grenze-Grenze für Transitverkehr
  - Kurz-Rola mit Verladeanlage(n) auf nördlicher Zufahrt (ausserhalb Kanton Uri)
  - Beibehaltung Nacht- und Sonntagsfahrverbot

### Anforderungen an wirtschaftsverträgliche Sanierung (2)

- RoLa – Konzept mit Verladestationen ist durch den Bund auszuarbeiten
- Kt. Uri bietet Unterstützung für Kurz-Rola an und hat Grundlagenstudie durch SMA erarbeiten lassen:  
   ⇒ Es gibt zweckmässige Standorte entlang der Achse
- Sache des Bundes, die richtige Standorte zu suchen
- Verlad im Urner Talboden für die Regierung denkbar, wenn neben der Lang-Rola mindestens ein gleichwertiger Verladestandort auf der nördlichen Zufahrt bis Brunnen für die Kurz-Rola realisiert wird. Uri trägt viele Lasten, kann aber nicht alle Lasten alleine tragen.

### Forderungen falls zweite Röhre realisiert wird

- Kapazitätssicherung: Max. 1'000 PWE pro Stunde und Richtung;  
max. 3'000 LKW pro Tag
- Überbrückungsmassnahmen (Umleitung, Ersatz) zur Minimierung der wirtschaftlichen Auswirkungen während Zwischensanierung von 140 Tagen
- Die Durchfahrtsbeschränkung am Gotthard auf eine Fahrspur pro Richtung ist rechtlich einwandfrei verankert.
- Die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung ist im Abkommen zwischen der Schweiz und der EU abgesichert.
- Der 4-Meter-Korridor durch die Schweiz steht vor der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels bereit.