



**Interpellation von Pirmin Frei, Daniel Abt und Walter Birrer  
betreffend Folgen einer Ablehnung des Gotthard-Sanierungstunnels und Auswirkungen  
auf den Kanton Zug  
(Vorlage Nr. 2575.1 - 15063)**

Antwort des Regierungsrats  
vom 2. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Pirmin Frei, Daniel Abt und Walter Birrer, Kantonsräte von Baar und Cham, haben am 10. Dezember 2015 die Interpellation betreffend Folgen einer Ablehnung des Gotthard-Sanierungstunnels und Auswirkungen auf den Kanton Zug (Vorlage Nr. 2575.1 - 15063) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 28. Januar 2016 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

**A. Vorbemerkungen**

Der Gotthardtunnel muss dereinst saniert werden. Das ist unbestritten. Die am 28. Februar 2016 dem Stimmvolk unterbreitete Änderung des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14) soll den Bau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels ermöglichen. Mit diesem Vorschlag will der Bund die Strassenverbindung durch den Gotthard in beiden Richtungen auch während der Sanierung des heute bestehenden Tunnels jederzeit gewährleisten. Im Gesetz soll zudem verankert werden, dass immer nur eine Fahrspur pro Richtung offen ist.

Nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage ist jedoch, welche Vorkehrungen bei einer Ablehnung der Gesetzesänderung zu treffen wären. Nur eines ist klar. Wird die Vorlage abgelehnt, wird es zu langwierigen Diskussionen führen, wie die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre anders bewerkstelligt werden kann.

Der Kanton Zug ist weder für die Erarbeitung von alternativen Konzepten des Bundes noch bei der Studie des Kantons Uri einbezogen worden. Es sind dem Regierungsrat weder Fahrplankonzepte für den Bahnverlad bekannt, noch weiss er, welche flankierenden Massnahmen die Bahnen im Personen- und Güterverkehr ergreifen werden. Der Kanton Zug war auch nicht Projektbeteiligter an der Studie «Zürich–Gotthard–Mailand von Kantonen und Städten auf der Achse Zürich–Mailand».

Die nachstehenden Antworten des Regierungsrats bauen auf diesen allgemeinen Bemerkungen auf.

## **B. Beantwortung der Fragen**

1. *Wie beurteilt der Regierungsrat eine mögliche Ablehnung des Gotthard Sanierungstunnels?*

1.1 *Was sind die Folgen?*

Eine Ablehnung der Änderung des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet führte dazu, dass der Bund auf den Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard verzichten müsste. Soweit herrscht Klarheit.

Alles andere ist jedoch unklar. Bei einer Ablehnung wäre der Bund gezwungen, Alternativen zu prüfen. Dabei würde die Totalsperrung des bestehenden Tunnels wohl nur eine von verschiedenen Varianten darstellen. Wie noch zu zeigen sein wird, könnte der Bund mit der Sanierung des Gotthardtunnels mehrere Jahre warten und vorerst Erfahrungen mit dem Vollbetrieb der NEAT als Flachbahn durch den Gotthard und den Monte Ceneri sammeln. Um 2035 könnte er die Diskussion um die Sanierung des bestehenden Gotthardtunnels aufgrund der dazumal zur Verfügung stehenden Erkenntnisse neu aufrollen.

2. *Welche Konsequenzen hätte eine Ablehnung des Sanierungstunnels in Bezug auf den Verkehr?*

Es sind keine Konzepte bekannt, welche eine Reduktion der Anzahl Trassen im Personenfernverkehr durch den Gotthard-Basistunnel oder in dessen Zulaufkorridoren vorsehen. Im Bericht des Bundesrats zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels vom 17. Dezember 2010 ist lediglich erwähnt, dass bei einer Entschleunigung des Bahnfernverkehrs auf 160 Kilometer pro Stunde im Gotthard-Basistunnel zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden könnten. Dies führte im Personenverkehr zu geringen Fahrzeitverlängerungen ins Tessin. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug sind diesbezüglich keine besonderen Konzepte weder des Bundes noch der SBB bekannt, welche zu einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug, namentlich der Stadtbahn, führen würden.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass bei der Ablehnung der Vorlage eine gewisse Verkehrsverlagerung zur Bahn stattfinden könnte, da die Autofahrten länger dauern und weniger planbar wären. Somit wäre zu erwarten, dass vor allem Bahnverbindungen zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin in dieser Zeit stärker nachgefragt würden. Dies führte zu volleren Zügen, welche länger wären und dazumal ohnehin wohl auch doppelstöckig verkehren würden. Dank der geplanten Sanierung am Ostufer des Zugersees und der Doppelspurinsel Walchwil könnten diese Züge jedoch problemlos im Halbstundentakt verkehren. Aufgrund der wohl starken Nachfrage müssten Züge allenfalls doppelt geführt werden. Falls die Bahnstrecke im Gebiet Zimmerberg dazumal immer noch einspurig wäre, bestünde dafür jedoch wenig Spielraum. Es ist immerhin denkbar, dass Doppelführungen über die Achse Zürich–Freiamt–Rotkreuz–Tessin geführt würden, was allenfalls dem Kanton Zug in Rotkreuz zusätzliche Verbindungen Richtung Süden bringen würde.

Nicht zu vergessen ist aber auch, dass dazumal sowohl der Gotthard- als auch der Ceneri-Basistunnel offen sein werden. Damit wird die Fahrt in den Tessin mit dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ohnehin stark an Attraktivität gewinnen.

3. *Welche Firmen würden besonders unter einer mehrjährigen Abschottung des Tessins leiden?*

Es gibt keine Listen oder Erhebungen über Zuger Unternehmen und deren wirtschaftliche Vernetzung mit dem Wirtschaftsstandort Tessin. Da viele hier ansässige Firmen international tätig sind und Italien gemäss Medienmitteilung der Eidgenössischen Oberzolldirektion betreffend Aussenhandelsstatistik<sup>1</sup> der zweit- (Einfuhr) bzw. drittgrösste (Ausfuhr) Handelspartner der Schweiz innerhalb der EU ist, darf gefolgert werden, dass eine gute Erschliessung der Lombardei auch für die Zuger Firmen wichtig ist. Wie bereits dargelegt, verkürzen sich aufgrund der neuen Flachbahn zwischen der Deutschschweiz und der Lombardei die Fahrtzeiten massiv. Dadurch wird so oder anders eine Verlagerung vom motorisierten auf den öffentlichen Verkehr stattfinden.

3.1 *Könnte das Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation haben und falls ja, wo und in welchem Ausmass?*

Wie in der Antwort zur Frage 3 dargelegt, gibt es auch zum Thema Arbeitsplatzsituation keine kantonalen Erhebungen. Seit der Umstellung der flächendeckenden Volkszählung, welche der Bund alle zehn Jahre durchführte, auf die registerbasierte Erhebung, sind die Stichproben zu klein, um konkrete Zahlen zu den Pendlerströmen zwischen Zug und Tessin liefern zu können. Folglich stammen die letzten verlässlichen Daten zur Pendlerstatistik aus der Volkszählung 2000. Aufgrund des Wirtschaftswachstums der letzten 15 Jahre lassen diese Daten keine schlüssige Aussage mehr zu. Die Studie «Zürich–Gotthard–Mailand: Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land im Gotthard-Korridor im Zuge der NEAT-Eröffnung» (Technischer Bericht von ECOPLAN und IBR Hochschule Luzern vom 23. Januar 2015)<sup>2</sup> legt dar, dass sich aufgrund des starken Zeitgewinns die Wirtschaftstätigkeiten zwischen den beiden Räumen wohl stark entwickeln werden. Insbesondere gewinnt die potente Wirtschaftsregion Zürich – zu welcher auch der Kanton Zug gehört – eine Erweiterung des Rekrutierungspotenzials qualifizierter Arbeitskräfte. Diese Intensivierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten aufgrund des Zeitgewinns auf der Schiene wirkt sich auch auf den Strassenverkehr aus. Eine temporäre Schliessung des Strassentunnels würde deshalb im Umkehrschluss wohl lediglich eine vorübergehende und befristete Dämpfung der bestehenden und der neu entstehenden wirtschaftlichen Aktivitäten zwischen den beiden Räumen herbeiführen.

4. *Die Gegner der Sanierungsvorlage plädieren für provisorische Verladeanlagen. Die Erstellung eines solchen Verladeprovisoriums in Rynächt würde je nach Ausgestaltung 37 000 bis 61 000 Quadratmeter Land beanspruchen. Welche Position vertritt der Regierungsrat, wenn Forderungen nach grossräumigen Verladeprovisorien im Kanton (Risch) gestellt werden, um den Verkehr über die Alpen frühzeitig zu verladen?*

Es steht noch keinesfalls fest, dass bei einer Ablehnung der Gesetzesänderung durch das Stimmvolk tatsächlich ein befristeter Bahnverlad gebaut werden muss. Über Alternativen zum Bau des Sanierungstunnels müssten sich der Bundesrat und die Fachstellen des Bundes selbst erst noch Gedanken machen. Die Totalsperrung mit einem Verladeprovisorium ist nur eine von verschiedenen möglichen Varianten.

---

<sup>1</sup> <http://www.ezv.admin.ch/aktuell/04042/04081/05645/index.html?lang=de&msg-id=60431>

<sup>2</sup> <https://www.stadt-zuerich.ch/rurbance>

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat im Erhaltungsbericht vom 15. November 2015 festgestellt, dass die im Zeitraum von 2010 bis 2015 durchgeführten Inspektionen und vertieften Untersuchungen im bestehenden Gotthard-Strassentunnel neue Erkenntnisse hinsichtlich der künftigen Zustandsentwicklung geliefert haben. Ebenso hatten in der Zwischenzeit realisierte Instandhaltungsmassnahmen eine leichte Verbesserung des durchschnittlichen Zustands des bestehenden Tunnels zur Folge und lieferten gleichzeitig neue Erkenntnisse bezüglich der Möglichkeiten zur Umsetzung von baulichen Massnahmen im Rahmen der regulären und jährlich vorzunehmenden Sperrwochen. Aus diesen Gründen drängte sich eine erneute Beurteilung der Zustandsentwicklung bis zur Gesamterneuerung auf und ebenso die erneute Beantwortung der Frage, in welchem Ausmass der Tunnel bei einer späteren Ausführung der Gesamterneuerung bis 2035 für Überbrückungsmassnahmen gesperrt werden müsste<sup>3</sup>.

Damit steht bei einer Ablehnung der Gesetzesvorlage auch eine Verschiebung der Sanierungsmassnahmen bis 2035 im Raum. Dannzumal wird man nicht nur die Auswirkungen der NEAT als Flachbahn genau kennen, sondern bis zu diesem Zeitpunkt wird sich auch die Entwicklung des motorisierten Individual- sowie des Schwerverkehrs zeigen.

Sollte sich nach der Ablehnung der Gesetzesänderung trotzdem die Totalsperrung des bestehenden Tunnels sowie der Bau eines befristeten Bahnverlads für Autos und Lastwagen als Alternative durchsetzen, würden wohl allein für die Lastwagen-Verladeanlagen beidseits des Tunnels Flächen im Umfang von 19 Fussballfeldern benötigt. Dabei würde es Sinn machen, dass diese Verladestationen in der Nähe der Tunnelportale zu stehen kämen.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass der Bau eines 2. Tunnelarms ebenfalls grossen Landbedarf hat. Für die Baustelleninstallation in Göschenen im Kanton Uri wird gemäss Angaben des ASTRA eine Fläche von rund 150 000 Quadratmetern benötigt. Das entspricht rund 21 Fussballfeldern. Im Tessin wird eine Fläche von 31 Fussballfeldern für Baustelleninstallationen und Deponien beansprucht.

5. *Wo könnten solche Verladeanlagen zonenkonform und mit Blick auf optimale Verkehrsflüsse überhaupt erstellt werden?*

Der Bund muss sich bei der Planung von Bundesanlagen nicht an den kantonalen oder kommunalen Zonenplänen orientieren. Mit der Plangenehmigung für eine solche Anlage werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Weder sind dafür kantonale Bewilligungen noch kantonale oder kommunale Pläne erforderlich. Das kantonale Recht ist nur insofern zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt. Soweit das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101). Mit Blick auf die Betriebskosten wird die Länge der Verladestrecke entscheidend sein. Um also diese Betriebskosten so tief wie möglich zu halten, sind die Verladestellen möglichst nahe bei den Tunnelportalen zu realisieren.

---

<sup>3</sup> Erhaltungsbericht des ASTRA, 1. Expertise November 2015 (Erhaltungsbericht ASTRA), vom 15. November 2015, Seite 5

5.1 *Mit welchem Landverschleiss wäre zu rechnen?*

Vergleiche Antwort auf Frage 4.

5.2 *Was würde mit den Anlagen nach der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels passieren?*

Es ist davon auszugehen, dass die Verladeanlagen nach der Eröffnung des Sanierungstunnels wieder zurückgebaut würden, womit die dafür benötigte Landfläche den betroffenen Grundeigentümerschaften wieder zur Verfügung stünde.

6. *Sollte im Kanton Zug in Risch ein Verladeprovisorium erstellt werden, mit welchen Konsequenzen auf den Verkehr wäre zu rechnen?*

Ausserdem ist dem Regierungsrat keine Planung des Bundes bekannt, welche in Rotkreuz einen Verlad von Lastwagen vorsieht. Weder der Bund im Sachplan Verkehr Schiene noch die SBB halten dafür Raum frei.

Die sogenannte Rollende Landstrasse (Rola) führt heute von Basel nach Lugano. Falls zusätzlich während der Tunnelsanierung eine sogenannte Kurz-Rola notwendig würde, sind Verladestellen möglichst nahe bei den Tunnelportalen anzuordnen. Da die Länge der Verladestrecke einen entscheidenden Einfluss auf die Betriebskosten hat, ist ein Standort Rotkreuz dafür ungeeignet.

7. *Welche Folgen hätten eine oder mehrere Verladeanlagen auf das ökologische Umfeld und das ökologische Gleichgewicht?*

Da die Gesamtanierung des bestehenden Strassentunnels nach neuesten Erkenntnissen des ASTRA erst ab 2035 (Erhaltungsbericht ASTRA, Seite 5) fällig wird, besteht wohl kurzfristig keine Notwendigkeit, Verladestationen einzurichten. Damit steht aber auch fest, dass durch den Verzicht auf den Bau von Verladestationen in den nächsten 20 Jahren keine Veränderungen des ökologischen Gleichgewichts entstünden. Zudem ist im Jahr 2035 die NEAT rund 15 Jahre in Vollbetrieb. Die Wahrscheinlichkeit wird gross sein, dass dannzumal ein grosser Teil des alpenquerenden Verkehrs bereits ab der Schweizergrenze (Basel und Chiasso) auf der Schiene fährt. Womöglich würden deshalb um das Jahr 2035 die Errichtung und der Betrieb von grösseren Verladestationen in der näheren Umgebung der Tunnelportale obsolet.

Aus ökologischer Sicht könnten Verladestationen in ihrem Umfeld zwar zu Mehrverkehr und damit zu einer Mehrbelastung (Lärm, Abgase, CO<sub>2</sub> etc.) führen. Gleichzeitig könnte durch die grossräumige Entlastung der Strasse durch den Gütertransport auf der Schiene die Ökologie gesamthaft sogar profitieren.

8. *Welche Folgen würden sich in Bezug auf die Bahnverbindungen von Zug ins Tessin und umgekehrt ergeben?*

Vergleiche Antwort auf Frage 2.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 2. Februar 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Der Landschreiber: Tobias Moser