

---

## Landratssession vom 19.04.2023

### **T 6.1 Motion zur Einreichung einer Standesinitiative** **Verkehrsregime Gotthardstrassenverkehr**

Frau Präsidentin,  
meine Damen und Herren,

als erstes möchte ich mich für die äusserst schnelle Behandlung der Motion zur Standesinitiative Gotthardstrassenverkehr beim Regierungsrat bedanken.

Nicht viele Geschäfte sind binnen einer derart kurzen Frist behandelt worden. Dies zeigt wohl auch die Dringlichkeit des Anliegens welche die Urner Bevölkerung auch mit einer Petition von mehr als 3000 Unterschriften postuliert hat.

Wie bereits in der Motion erwähnt wächst das Verkehrsaufkommen am Gotthard kontinuierlich.

Bei einer durchaus realistischen Annahme von einem Wachstum von 1.5 – 2% pro Jahr werden wir bis zum baulichen Endzustand der Gotthardstrassentransitachse fast 1/3 mehr Verkehr gegenüber heute haben.

Wir haben es hier also mit einem langfristig angelegten Problem zu tun. Angesichts dieser Perspektive untätig zu bleiben wäre fatal und gerade für den Kanton Uri mit einem Risiko behaftet.

Man könnte ja nun argumentieren, dass die kürzlich getroffenen Massnahmen erst einmal eine gewisse Wirkung entfalten müssten und man dann noch getrost nachbessern könnte.

Aber genau in diesem Verhalten besteht eben das Risiko.

Es ist jenes Risiko welches entsteht wenn es sich eine Gesellschaft zur Gewohnheit macht langfristige Bedrohungen mit kurzfristigen Lösungen zu begegnen. Das hat auch noch mit dem Paradoxon zu tun, dass wir geneigt sind, uns umso mehr dagegen zu wehren, eine Bedrohung zur Kenntnis zu nehmen, je näher sie uns kommt.

Dies gilt übrigens auch für andere politische Probleme. *(Klimawandel, AHV...)*

Es ist aber nicht nur die schiere Masse der Anzahl Fahrzeuge von welchem der Kanton Uri überrollt wird, welcher zum Risikofaktor wird, es sind noch weitere Umstände, welche eine Rolle spielen.

Seit Menschengedenken ist der Kanton Uri ein wichtiger Verkehrsweg auf der Nord-Süd Achse.

Dies hat dem Kanton auch viele positive Effekte beschert. So konnte sich der Tourismus entwickeln und es sind Arbeitsplätze und Wertschöpfung entstanden.

Auch ist die Autobahnraststätte zu einem der wichtigsten Arbeitgeber im Kanton geworden.

All das wird geschätzt und soll auch in keinster Weise in Abrede gestellt werden.

Mehr Verkehr bedeutet aber immer auch mehr Umweltbelastung.

In den letzten Jahren stieg das Verkehrsaufkommen generell in den Alpentälern stark an – und mit ihm die Belastung von Umwelt und Bevölkerung durch Luftschadstoffe und Lärm.

Die durch die steilen Bergflanken eingeschränkte Ausbreitung von Luftschadstoffen und Lärm verstärkt zudem die Belastung der Umwelt, man spricht in diesem Zusammenhang auch von einem «Alpenfaktor».

Je nach meteorologischer Situation wird dieser Geländeeffekt intensiviert zum Beispiel durch eine Inversionslage. (*Wintermonate, etc.*)

Auch haben mehrere Studien gezeigt, dass eine bestimmte Emissionsmenge an Stickoxiden in einem Alpental eine etwa dreimal so hohe Immission bewirkt wie über flachem Land. (*Alpenfaktor = 3*).<sup>1</sup>

Da in den engen Tälern die Ausbreitung der Schallwellen ebenfalls reduziert ist gilt ähnliches auch für den Lärm. (*Alpenfaktor = 3*)

Der Wert der Alpentäler soll aber in Zukunft und für kommende Generationen als gesunder und attraktiver Lebensraum erhalten bleiben.

Gleichzeitig darf aber der freie Personenverkehr und Warenfluss im europäischen Nord-Südverkehr nicht übermässig und diskriminierend behindert werden.

Darum braucht es dazu, wie der Regierungsrat in seiner Antwort auch richtigerweise schreibt, einen ganzheitlichen Ansatz.

Genau da setzt die Motion an, welche von mir und den weiteren Personen aus allen Parteien unterzeichnet wurde, geschätzte Landrätinnen und Landräte.

► **Bei einem Ansatz**, welcher durch verschiedenste Signalisations- und Verkehrsmanagementmassnahmen zeitnah umsetzbar ist.

► **Bei einem Ansatz**, welcher Chancen zu digitalen Lösungen in der Verkehrssteuerung nicht nur als Zukunftsvision sieht, sondern auch die Nutzung dieser sich bietenden Chancen einfordert.

► **Bei einem Ansatz**, welcher das Schienennetz mit einbezieht.

So erbringt die Schweiz unter anderem mit der Modernisierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur im Nord-Süd-Verkehr (NEAT, Neue Eisenbahn Alpentransversale), der Verwirklichung eines durchgehenden Vier-Meter-Korridors für Sattelaufleger sowie dem Bau von Umschlagsanlagen (Terminals) wichtige Vorleistungen. *(Zum Teil auch im Ausland)*

Auch mit dem gesetzlich festgelegten Verlagerungsziel der Anzahl Fahrten des schweren Strassengüterverkehrs durch die Schweizer Alpen auf jährlich 650'000 zu begrenzen, welches man übrigens seit 2018 erreicht haben sollte ist man heute noch ca. 40% davon entfernt.

Dabei ist es unumstritten das keine nachhaltigere Möglichkeit gibt Güter auf der Schiene über, oder treffender gesagt durch die Alpen zu transportieren.

Auf Grund all den genannten Ausführungen bitte ich sie nun, geschätzte Landräte und Landrätinnen, auch im Namen der Mitunterzeichner die **Motion ohne irgendwelche Abstriche als erheblich zu erklären.**

**Verkehrswege und die Benützung der entsprechenden Infrastrukturen sind steuerbar und politisch verhandelbar.**

**Die Alpen als Lebensraum der einheimischen Bevölkerung sind es aber nicht.**

Besten Dank für ihre Aufmerksamkeit.

Ludwig Loretz, Landrat FDP



Andermatt, 19. April 2023

---

*(Es gilt das gesprochene Wort)*

> <sup>1</sup> Umweltbelastungen des alpenquerenden Güterverkehrs BAFU 2016/6