

Schweiz

Zweite Tunnelröhre

Gotthard-Entscheid soll vor den Wahlen kommen

Der Nationalrat hat sich gestern für einen neuen Gotthard-Strassentunnel ausgesprochen. Die Tunnelgegner sorgten für einen kleinen Eklat - und für Effizienz.

Fabian Renz
Bern

Zehn Jahre nach der sogenannten Avanti-Abstimmung wird das Volk erneut über einen zweiten Strassentunnel durch das Gotthardmassiv zu entscheiden haben. Das Votum des Nationalrats für die Gotthardvorlage kam gestern mit 109 zu 74 Stimmen zustande. SP, Grüne und Grünliberale traten geschlossen gegen die neue Röhre an, die Bürgerlichen waren fast einhellig dafür. In der CVP-EVP-Fraktion gab es bloss zwei Gegenstimmen (Barbara Schmid-Federer, Maja Ingold), bei den Freisinnigen nur eine (Christa Markwalder). Der Ständerat hatte das Projekt bereits im Frühjahr gutgeheissen. Die Gegner werden nun ihr Referendum lancieren und sofort mit der Unterschriftensammlung beginnen.

Die Bürgerlichen hoffen, für die Abstimmung diesmal besser gerüstet zu sein als noch bei Avanti. Damals, 2004, war es explizit das Ziel, dank einer zweiten Röhre mehr Fahrkapazität zu erhalten. Diesmal wird der Neubau mit der anstehenden Sanierung des alten Strassentunnels von 1980 begründet: Auf diese Weise will man den Nord-Süd-Verkehr auf der A2 während der Erneuerungsphase gewährleisten. Für die Zeit nach der Sanierung ist im Gesetz festgeschrieben, dass pro Röhre nur noch eine Spur befahren werden darf. Damit werde der «verfassungsmässige Alpenschutz gewahrt», erklärte Gabi Huber (FDP, UR) als Sprecherin der Verkehrskommission.

Mehrere Befürworter erinnerten überdies an die 19 Menschen, die in den letzten anderthalb Jahrzehnten bei Unfällen im Gotthardtunnel getötet wurden. Mit zwei Röhren erhöhe man «die Sicherheit spürbar», sagte Martin Landolt (BDP, GL). Es gehe überdies nicht an, den Kanton Tessin «faktisch über rund zweieinhalb Jahre vom Rest der Schweiz abzuschneiden».

Angst vor dem Druck der EU

Den Tessinern wäre auch mit provisorischen Verladeanlagen während der Sanierungszeit gut gedient, konterte Regula Rytz (Grüne, BE). Vor allem aber misstrauen die Gegner den alpenschützerischen Beteuerungen der Bürgerlichen. Es sei doch für alle «klar, dass wenige Jahre nach der Eröffnung der zweiten Röhre vierspurig gefahren



Der verfassungsmässige Alpenschutz werde gewahrt, sagte Gabi Huber (FDP, UR) an die Adresse der Tunnelgegner. Foto: Keystone

wird», sagte Rytz. «Die Schweiz wird dem Druck aus den EU-Ländern nicht standhalten», prophezeite Edith Graf-Litscher (SP, TG). Während der Stauzeiten an Ostern oder in den Sommerferien werde sie alle Spuren öffnen müssen.

Für einen kleinen Eklat in der Debatte sorgte schliesslich Roger Nordmann (SP, VD): Nachdem es zuvor einige Wortgefechte am Rednerpult gegeben hatte, weigerte sich Nordmann, auf Fragen seiner Gegner zu antworten. Offensichtlich gehe es darum, die Debatte zu verlängern und den Abschluss des Geschäfts hinauszuzögern - «damit die Volksabstimmung nicht vor den Wahlen stattfindet». Zu diesem «Spiel» biete er nicht Hand, erklärte Nordmann. Andere taten es ihm in der Folge gleich und verschlossen sich der Diskussion. Tatsächlich konnte die Vorlage eine halbe Stunde vor Sitzungsende bereinigt werden. Hätten es die Nationalräte gestern nicht mehr geschafft, wäre

die Fortsetzung wohl erst in der Winter-session erfolgt. Jetzt aber könnte der Zeitplan der Tunnelgegner aufgehen. Falls sie die 50 000 Referendumsunterschriften noch dieses Jahr zusammenbekommen, liegt vielleicht noch ein Abstimmungstermin vor dem Wahlherbst 2015 drin. Grundsätzlich entscheidet darüber zwar der Bundesrat. In der Regel werden Referendumsvoten aber immer so früh wie möglich terminiert.

Skeptische Romands

In den Abstimmungskampf könnte dann neben Sicherheits- und Umweltargumenten auch Regionalpolitik hineinspielen. Die Romandie ist mässig begeistert von der Aussicht, 2,7 Milliarden Franken in eine zweite Gotthardröhre zu investieren. Eine Gotthardsanierung ohne zusätzlichen Tunnel käme immerhin eine Milliarde billiger. Die «Mittelkonkurrenz» gegenüber anderen Verkehrspro-

jekten war auch in der Nationalratsdebatte mehrfach ein Thema. Verkehrsministerin Doris Leuthard (CVP) versuchte die Befürchtungen zu entkräften. Es setzte für die Warner gar Tadel ab: Sie sei «erschüttert», weil offenbar «niemand weiss, wie hier der Verkehr finanziert wird», erklärte Leuthard.

Die Verkehrsministerin dürfte sich engagiert in den Abstimmungskampf einbringen. Vornehme Zurückhaltung ist dagegen von der EU zu erwarten. Vor zwei Jahren zeigte sich EU-Verkehrskommissar Siim Kallas begeistert über die zweite Röhre als «Reservekapazität», die dazu «beitragen dürfte, Staus bei künftigen Eventualfällen zu vermeiden». Später buchstabierte Kallas zurück: Man respektiere den Alpenschutz. Inzwischen wird den Unionspolitikern klar sein, dass sie auf Euphoriebekundungen im eigenen Interesse besser verzichten. *Kommentar Seite 2*

Tessiner fürchten um Arbeitsplätze

Eine mehrjährige Sperrung des Tunnels schade der Volkswirtschaft. Das ist das Tessiner Schlüsselargument für die zweite Röhre.

Alexander Grass
Lugano

Wenn es zu einer Strassentunnelsperre kommt am Gotthard, dann sind neun von zehn Firmen im Tessin direkt betroffen. Zwei Drittel von ihnen befürchten einen Arbeitsplatzabbau von durchschnittlich 20 Prozent, bedingt durch steigende Lieferkosten, längere Transportwege, weniger Kunden. Mit diesem Umfrageergebnis startete das Tessiner Komitee für ein zweite Röhre am Gotthardstrassentunnel seine Kampagne. Das war vor drei Jahren. Wenige Tage vor der Veröffentlichung der Tessiner Studie hatte der Bundesrat in seinem Bericht über die Auswirkungen der Tunnelsperrung zwar Arbeitsplatzverluste eingeräumt. Die könnten aber aufgewogen werden mit neuen Jobs, zum Beispiel im Umfeld der Tunnel-sanierung, wurde dort gesagt. Die Zahlen aus dem Tessin zeichneten ein viel düsteres Bild. Weil die Tessiner Umfrage auf Antworten von 515 Firmen basiert, blieb das Argument bis heute auf dem Tisch: Eine sanierungsbedingte Totalsperre des Gotthardstrassentunnels während über drei Jahren gefährdet Arbeitsplätze und erschwert die Versorgung.

Eines haben die Umfrage und der Bericht des Bundesrats gemeinsam: Beide basieren auf nicht messbaren Hypothesen. Eine Statistik, die nachweist, wie abhängig die Tessiner Volkswirtschaft vom Gotthard-Strassentunnel ist, gibt es nicht. Gut elf Millionen Tonnen Güter werden jährlich zwischen der Nord- und der Südschweiz hin und her transportiert, besagt eine Studie über den alpenquerenden Güterverkehr. Zwar bleibt der Anteil der Transportkosten am Marktpreis der Produkte mit maximal 4 Prozent gering. Doch Kunden ziehen sich rasch zurück, wenn die Ware verspätet eintrifft. Das ist Gift für die volkswirtschaftliche Entwicklung im Tessin. Die Exporte haben seit 2000 um 90 Prozent zugenommen, der Schweizer Mittelwert liegt bei plus 56 Prozent. Fast jeder zweite Franken des Tessiner Bruttoinlandsprodukts wird mit Ausfuhren verdient, über 60 Prozent der Exporte werden auf der Strasse Richtung Norden transportiert.

Tunnelbrand nicht vergleichbar

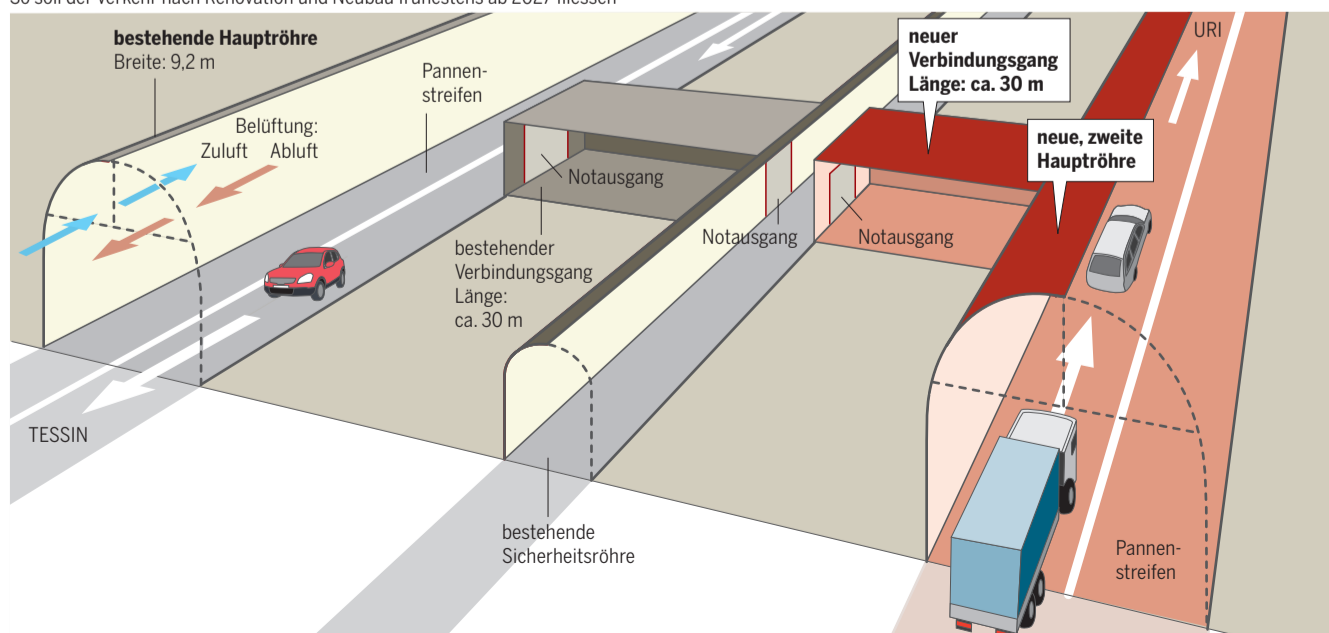
Wie es ohne Tunnel ist, zeigte sich nach der Brandkatastrophe vom 24. Oktober 2001. Damals blieb der Gotthard-Strassentunnel für zwei Monate gesperrt, vor dem Brand verkehrten täglich 4500 LKWs durch die Röhre. Der San Bernardinoopass wurde zur wichtigsten Ausweichstrecke. Der wirtschaftliche Schaden im Tessin wurde in einer Studie auf 33 Millionen Franken geschätzt. Dieser Betrag könne aber nicht einfach hochgerechnet werden auf eine länger dauernde Tunnelsperre, sagt Studienmitautor Rico Maggi. Maggi ist Präsident der Schweizerischen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und Direktor des Instituts für Wirtschaftsforschung an der Universität Lugano. Nach dem Tunnelbrand hatten Lieferanten wie Kunden kurzfristig keine Wahl. Sie mussten Mehrkosten und Verspätungen schlucken. Die Grossverteiler beispielsweise haben ihre Zusatzkosten nicht einmal berechnet. Bei einer planbaren Tunnelsperrung wäre das anders, sagt Maggi. Die Firmen müssten eine neue Logistik finden, Stützpunkte im Norden eröffnen oder gleich ganz schliessen.

Eine länger dauernde Schliessung des Gotthardtunnels soll aufgefangen werden durch rollende Landstrassen im Basis-tunnel sowie zwischen Airolo und Göschenen. Staus zu verkehrsentlastenden Zeiten wären fast sicher. Eine unzuverlässige Nord-Süd-Verbindung hat laut Rico Maggi schwerwiegende Auswirkungen für die Tessiner Wirtschaft.

Alexander Grass ist Tessinkorrespondent von Schweizer Radio SRF.

Der zweite Strassentunnel durch den Gotthard

So soll der Verkehr nach Renovation und Neubau frühestens ab 2027 fliessen



Das Jahrhundertbauwerk am Gotthard

Chronologie

Juni 1965	Räte beschliessen Bau des Tunnels
Mai 1970	Baubeginn am Gotthard
September 1980	Eröffnung des Strassentunnels
Februar 1994	Alpeninitiative wird angenommen
Februar 2004	Nein zum Gegenvorschlag zur «Avanti»-Initiative
Ende 2012	Vernehmlassungsvorlage
2014	Beratung im Parlament
2015	Allfällige Volksabstimmung

Planung und Bau 2. Röhre

8,5 Jahre	Projektarbeiten bis Detailprojekt
1,5 Jahre	Vorarbeiten
3,5 Jahre	Rohbau
1,5 Jahre	Einbau Betriebsausrüstung
0,5 Jahre	Tests und Inbetriebnahme
2027	Frühestmögliche Inbetriebnahme