



MASSIMO BERRUTI / AGENCY VU FOR THE MAGNUM EMERGENCY FUND/XX

FOTO-TABLEAU

Im «Todesdreieck» hinter Neapel 3/5

Carmine Schiavone, ein «bekehrter» Mafioso, nahm kein Blatt vor den Mund, als er sich im italienischen Fernsehen zu den illegalen Giftmülldeponien äusserte, welche die Camorra in der Region um Neapel betreibt: Wer hier wohnen bleibe, sei praktisch zum Tod verurteilt. Tonnen und Aber-tonnen verscharrter Industrie- und Sonderabfälle geben ihre Giftstoffe ins Grundwasser ab – was auf Kampaniens Äckern wächst, wird mancherorts mit Arsen, Mangan, Tetrachlorethylen und Ähnlichem gewürzt. Auch in der Luft verbreiten sich Schadstoffe, die beim Verbrennen des Mülls freigesetzt werden. Die kleine Flavia, die Massimo Berruti hier bei der Heimkehr aus dem Spital fotografierte, zählt zu den Opfern der Umweltverseuchung, die Kinder in grosser Zahl betrifft: Mit neun Jahren erkrankte sie an Leukämie und muss sich seither regelmässig einer Chemotherapie unterziehen.

Zweite Gotthardröhre

Ende Februar stimmt das Volk über eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard ab. Umstritten ist nicht nur das Bauwerk per se, sondern auch, ob dieses sinnvollerweise oder gar zwingend Bestandteil der anstehenden Sanierung des bestehenden Gotthardstrassentunnels sein soll. Dem befürwortenden Argument der Risikominimierung steht das ablehnende des Alpenschutzes gegenüber.

Schlicht die Bestvariante

Gastkommentar
von THIERRY BURKART

Der Sanierungstunnel am Gotthard ist keine verkehrspolitische Vorlage. Vielmehr stimmen wir am 28. Februar 2016 über die von Bundesrat und Parlament erarbeitete Bestvariante für die notwendige Sanierung des Gotthardstrassentunnels ab. Ergänzend zum bestehenden Verfassungsartikel über den Alpenschutz wird die Ausweitung der Verkehrskapazität im Gesetz ausgeschlossen. Heute kreuzen sich im Gotthardstrassentunnel auf einer Strecke von rund 17 Kilometern Lastwagen und Autos auf engstem Raum. Dies veranlasste 2015 den deutschen Verkehrsclub ADAC, den Gotthardstrassentunnel im Vergleich mit 19 anderen europäischen Strassentunneln bezüglich Tunnelsicherheit mit der schlechtesten Note «mangelhaft» zu versehen und an den Schluss der Rangliste zu setzen.

Nur ein Sanierungstunnel macht aus dem gefährlichen Tunnel mit Gegenverkehr und ohne Pannestreifen ein Tunnelsystem mit modernsten Sicherheitsstandards. Von den über 170 Unfällen seit 2001, davon 21 mit Todesfolgen und insgesamt mit über 100 Verletzten, sind die allermeisten auf Frontal- und Streifkollisionen zurückzuführen. Das grösste Sicherheitsrisiko kann damit praktisch ausgeschlossen werden. Es ist unverständlich: Der neue Bahntunnel durch den Gotthard erfüllt höchste Sicherheitsansprüche. Beim Strassentunnel wollen die Gegner nicht einmal die heute international üblichen Sicherheitsstandards.

Die markante Erhöhung der Sicherheit ist sicher das wichtigste Argument für den Sanierungstunnel am Gotthard, aber beileibe nicht das einzige. So kann mit dem Bau des Sanierungstunnels die alte Tunnelröhre erneuert werden, ohne dass die Strassenverbindung unterbrochen werden muss. Gefährlicher Umwegverkehr über die Alpenpässe San Bernardino, Simplon, Gotthard oder Grosse Sankt Bernhard wird verhindert. Und der Kanton Tessin bleibt dank dem Sanierungstunnel stets erreichbar.

Gegner des Sanierungstunnels fordern eine provisorische Verladelösung. Mit «provisorisch» wird ausgedrückt, dass diese Lösung keinen dauerhaften Nutzen bringt. Denn so unbestritten die Notwendigkeit der Sanierung ist, so unbestritten ist auch, dass der Gotthardstrassentunnel jeweils alle 30 bis 40 Jahre saniert werden muss. Mit anderen Worten: Jede nachfolgende Generation wird gezwungen sein, wiederum in eine provi-

sorische Verladelösung zu investieren. Das kostet unsere Nachkommen nicht nur viel Geld, sondern sie müssen auch wertvolles Kulturland im Umfang von rund 20 Fussballplätzen je Verladestation bereitstellen. Denn während der Sanierungsdauer müssten sämtliche Lastwagen und Personewagen auf die Schiene verladen werden. Und dafür braucht es riesige Verladestationen, die in ihrem Ausmass selbst die Dimension des Eurotunnel-Terminals übertreffen und die Landschaft für Jahre verunstalten.

Weiteres gravierendes Manko: Die Verladelösung hat nur zwei Drittel der Kapazität des Strassentunnels. Die Verladestationen wären damit von Anfang an vollkommen überlastet. Mehr als 1000 Staustunden pro Jahr in jede Richtung sind vorprogrammiert. Der Gotthard würde teilweise grossräumig umfahren, zum Schaden der Umwelt. Die provisorische Verladelösung könnte zudem teurer kommen als der Bau eines Sanierungstunnels. Eine vom Kanton Uri in Auftrag gegebene Studie schlägt vor, die Verladestation nicht im Kanton Uri, sondern in Schwyz oder im Aargau zu bauen. Doch je weiter die Verladestationen vom Portal des Gotthardbasistunnels entfernt liegen, desto teurer wird die provisorische Verladelösung. Hinzu kommt die absurde Situation, dass der Verkehr aus der Zentralschweiz zuerst in die entgegengesetzte Richtung fahren muss, um die Verladestation zu erreichen.

Zum finanziellen Risiko kommt noch ein weiteres hinzu: das rechtliche. Kein Kanton wird die Kulturland fressenden Verladestationen und den damit verbundenen massiven Mehrverkehr aufnehmen wollen. Die Placierung der Verladestationen droht durch langwierige rechtliche Auseinandersetzungen mit ungewissem Ausgang stark verzögert oder sogar verunmöglicht zu werden. Die Vorteile des geplanten Sanierungstunnels überwiegen somit klar.

Dieser stellt einen realen Mehrwert in Form eines Bauwerks dar. Er verbessert die Verfügbarkeit der Nord-Süd-Achse und hält diese auch für den Fall kommender Sanierungen aufrecht. Und schliesslich erhöht er die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer. Mehrverkehr durch den Gotthard ist hingegen durch die unmissverständlichen Bestimmungen in Gesetz und Verfassung ausgeschlossen.

Thierry Burkart ist FDP-Nationalrat aus dem Kanton Aargau und Vizepräsident des TCS.

Es gibt bessere Varianten

Gastkommentar
BARBARA SCHMID-FEDERER

Der Gotthardstrassentunnel muss saniert werden. Das ist unbestritten. Es gibt aber bessere und kostengünstigere Varianten als den Bau einer zweiten Tunnelröhre. Die Erreichbarkeit des Tessins ist uns allen wichtig. Diese ist jedoch auch ohne zweite Röhre immer gewährleistet.

«Der Gotthardtunnel ist sicher.» So konterte der Bundesrat während langer Zeit kritische Fragen zur Sicherheit im Gotthardstrassentunnel. Dann änderte er plötzlich seine Beurteilung und beschloss, den Bau einer zweiten Röhre zu unterstützen. Sein Sicherheitsargument basierte bis dahin auf der Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen (Astra): «Statistisch gesehen ist das Risiko, im Gotthardstrassentunnel in einen Unfall verwickelt zu werden, sogar geringer als auf offenen Strassen mit Gegenverkehr.» Denn nach dem Lastwagenbrand von 2001 wurden umfangreiche Massnahmen zur Förderung der Sicherheit ergriffen. Die Zahl der Unfälle ist seither massiv gesunken, nämlich auf neun im Jahr 2014, davon sechs reine Blechschäden. Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum wurden auf den übrigen Schweizer Strassen 17 800 Menschen verletzt oder getötet. Um das Risiko einer Frontalkollision definitiv auszuschalten – es sind Frontalkollisionen mit Lastwagen, die vorwiegend für tödliche Unfälle verantwortlich sind –, müsste bei der Sanierung bloss eine absenkbar Mittelleitplanke eingebaut werden. Das kostet «quasi nichts».

Laut OECD wird sich der europäische Güterverkehr bis 2050 verdreifachen. Wird die zweite Röhre dereinst gebaut und nimmt der Verkehr als Folge davon um drei Prozent zu, dann ist gemäss einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) der Sicherheitsgewinn im Gotthard durch zusätzliche Unfälle ausserhalb des Tunnels wieder verloren. Da die Mehrheit der Befürworter sich wünscht, dass die beiden Tunnels je zweispurig befahren werden, wird der Mehrverkehr und somit die Unfallgefahr zusätzlich erhöht. Von der Kapazitätserweiterung werden hauptsächlich ausländische Lastwagenunternehmen und europäische «Durchfahrtstouristen» profitieren, kaum jedoch das Schweizer Gewerbe oder Schweizer Tessin-Touristen. Die höchsten Zuwachsraten am Gotthard verzeichneten in den letzten Jahren Lastwagen aus Polen und Rumänien.

Die Geschichte dieser Vorlage ist geprägt von widersprüchlichen Aussagen aus dem Astra.

Einer dieser Widersprüche hätte wohl das Potenzial gehabt, die Abstimmung im Parlament zu drehen. Es geht um die Dringlichkeit und den Umfang der Sanierungsarbeiten im bestehenden Tunnel. Während der parlamentarischen Debatte wurde der Bundesrat nicht müde, von einer 140 Tage dauernden Totsperrung des Gotthardtunnels zwecks «Notsanierung» zu sprechen. Nach der Behandlung im Parlament und nach Ansetzen des Abstimmungstermins tauchte ein Bericht aus dem Astra auf, der das genaue Gegenteil belegt.

Bis ins Jahr 2035 sei die Deckensanierung – das Herzstück der Sanierung – weder dringlich, noch erfordere sie eine Vollsperrung. Welche Arbeiten danach konkret gemacht werden müssen, ist weiterhin unklar. Zahlreiche sich widersprechende Astra-Berichte werfen die Frage auf, wie ernsthaft die Alternativen zur jetzigen Vorlage tatsächlich geprüft worden sind. Offenbar haben immer wieder politische Interessen die vollständige Erarbeitung von objektiven Entscheidungsgrundlagen verhindert. Auch wenn ich dem Bundesrat glaube, dass er nur zwei Spuren befahren will: Es drängt sich die Frage auf, ob dem Grossteil der Befürworter diese Vorlage lediglich dazu dienen soll, der vom Volk haushoch abgelehnten «Avanti-Initiative» doch noch zu einer Mehrheit zu verhelfen.

Die Österreicher haben ihren mit dem Gotthard praktisch identischen Arlbergertunnel für 170 Millionen Franken saniert. Für die bestehende Gotthardröhre rechnet das Astra mit 750 Millionen Franken. Bei der zweiten Gotthardröhre sprechen wir von einem Projekt, das insgesamt vier Milliarden Franken kosten wird. Dem sage ich Luxusvariante. Mir als urbaner Volksvertreterin ist ein zusätzlicher Aspekt ganz wichtig: Jeder Franken, der am Gotthard unnötig ausgegeben wird, fehlt für die wirklich dringenden und zentralen Verkehrsprojekte in den Städten und den Agglomerationen. Da leiden die Schweizer Wirtschaft und das einheimische Gewerbe vor allem und nicht am Gotthard.

Mit einem Nein am 28. Februar erhalten wir die Chance, die Wirkung der Neat auf die Güterverlagerung abzuwarten und eine bessere und günstigere Vorlage zur Sanierung des Gotthardtunnels auszuarbeiten. Zeit genug haben wir, wie der Bericht des Astra kürzlich gezeigt hat.

Barbara Schmid-Federer ist CVP-Nationalrätin aus dem Kanton Zürich.