

Schweiz

Gotthard-Abstimmung

Wenn die Freunde Europas die EU plötzlich als Gefahr sehen

Rot-grüne Politiker warnen, der Bau einer zweiten Röhre am Gotthard nütze letztlich nur der EU.

Stefan Häne

Lastwagen um Lastwagen rollt durch die Schweiz, an vorderster Front ein blaues Fahrzeug mit zwölf goldenen Sternen auf dem Dach – eine unmissverständliche Botschaft: Die Gefahr kommt aus der EU, mit dem Bau eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard wird die Schweiz zur «Transithölle». Eine Lastwagenlawine aus dem Ausland: Dieses Bild dürfte den Abstimmungskampf mitprägen. Die Gegner einer zweiten Röhre versuchen, die patriotische Karte zu spielen und so am 28. Februar nicht zuletzt im nationalkonservativen Lager zu punkten: der Gotthard, ein Stück Ur-Schweiz, bedroht von fremden Mächten. Nicht nur auf Plakaten operieren die Gegner einer zweiten Röhre mit dieser Symbolik, auch ihre Rhetorik zielt darauf ab: «Eine zweite Röhre würde letztlich nur der EU und insbesondere den Deutschen für eine rasche Durchfahrt in den Süden nützen», sagt CVP-Nationalrätin Barbara Schmid-Federer, Mitglied des bürgerlichen Komitees gegen die zweite Röhre. Rot-grüne Politiker wie Nationalrat Bastien Girod (Grüne) warnen ebenfalls, eine zweite Röhre diene primär der «strassenlastigen EU-Verkehrspolitik»

und gefährde Schweizer Anliegen wie den Alpenschutz und die Verlagerungspolitik. Girods Parteikollegin Regula Rytz spricht von einem «roten Teppich», den die Schweiz für den europäischen Transitverkehr ausrolle.

«Absolut widersprüchlich»

Für ihre Spitzen gegen die EU müssen sich namentlich die rot-grünen Exponenten im Lager der Röhregegner nun Kritik anhören. «Die gleichen Leute, welche die Schweiz in die EU drängen wollen, malen jetzt das Schreckgespenst EU an die Wand», sagt SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner. Dies sei «absolut widersprüchlich». Regula Rytz sieht das anders: «Das Plakat ist keine Aussage zur EU.» Es bilde bloss die Realität ab: Der Anteil ausländischer Güterfahrzeuge auf dem Weg durch die Schweizer Alpen betrage 71 Prozent. Die Gotthardautobahn sei deshalb primär eine europäische Transitachse. Die Schweiz, so Rytz weiter, habe 24 Milliarden Franken für die Neat eingesetzt. «Kein europäisches Land erwartet, dass nun auch noch ein zweiter Strassentunnel gebaut wird.» Sei dieser aber erst einmal da, werde er trotzdem genutzt. Der Verkehr folge wie das Wasser dem geringsten Widerstand.

Giezendanner stört sich an einem weiteren Punkt der Kampagne: Es sei «billig», sagt er, den Transitverkehr durch die Schweiz auf die Lastwagen zu reduzieren. Die Camions machten am Gotthard nur 10 bis 15 Prozent des Verkehrs aus, beim Rest handle es sich um Personenzüge. Die Statistik bestätigt dies: Letztes Jahr fuhren rund 6,3 Millionen Fahrzeuge durch den Gotthard, 825 000 davon waren Lastwagen. Rytz entgegnet, der Autoverkehr stehe nicht im Zentrum der Kampagne, weil der Bau einer zweiten Röhre nicht nur der Umwelt und den Bundesfinanzen schade, sondern auch der an der Urne erfolgreichen Alpeninitiative widerspreche. Die Mehrheit der Bevölkerung, so Rytz, wolle den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene verlagern.

Die Befürworter einer zweiten Röhre bestreiten nur Letzteres nicht. SVP-Politiker Giezendanner ist überzeugt, dass der LKW-Verkehr anteilmässig künftig sinken wird. Dies, weil nächstes Jahr der Neat-Basistunnel in Betrieb gehe und damit auch für Lastwagen eine «attraktive» Nord-Süd-Verbindung auf der Schiene entstehe. Allerdings: Prognosen der OECD gehen für 2050 von einer Verdreifachung des Güterverkehrs

in Europa aus. Es wird nicht möglich sein, den Mehrverkehr vollständig auf der Schiene abzuwickeln – darin sind sich Verkehrsexperten einig. Das Bundesamt für Raumentwicklung schätzt denn auch, dass in der Schweiz der Strassengüterverkehr bis 2030 um 27 Prozent gegenüber 2010 zunehmen wird. Das ist zwar prozentual deutlich weniger als der Güterverkehr auf der Schiene (plus 77 Prozent) – um ein Wachstum handelt es sich aber allemal.

Unbegründete Befürchtung

Gleichwohl hält auch das Bundesamt für Strassen (Astra) die Befürchtung vor einer Lastwagenlawine für «unbegründet». 2014 hätten pro Tag bloss 2257 Lastwagen den Tunnel täglich durchfahren, rund 1000 weniger als im Spitzenjahr 2000. Seit jenem Höhepunkt, so das Astra, habe der LKW-Verkehr durch den Tunnel laufend abgenommen. Die Verlagerungspolitik greife. Ihre Schlussfolgerungen ziehen das Astra und Giezendanner allerdings auf einer anderen Basis als die Gegner der zweiten Röhre: Sie gehen davon aus, dass beide Strassentunnels nur je einspurig betrieben werden – so wie es der Bundesrat verspricht.

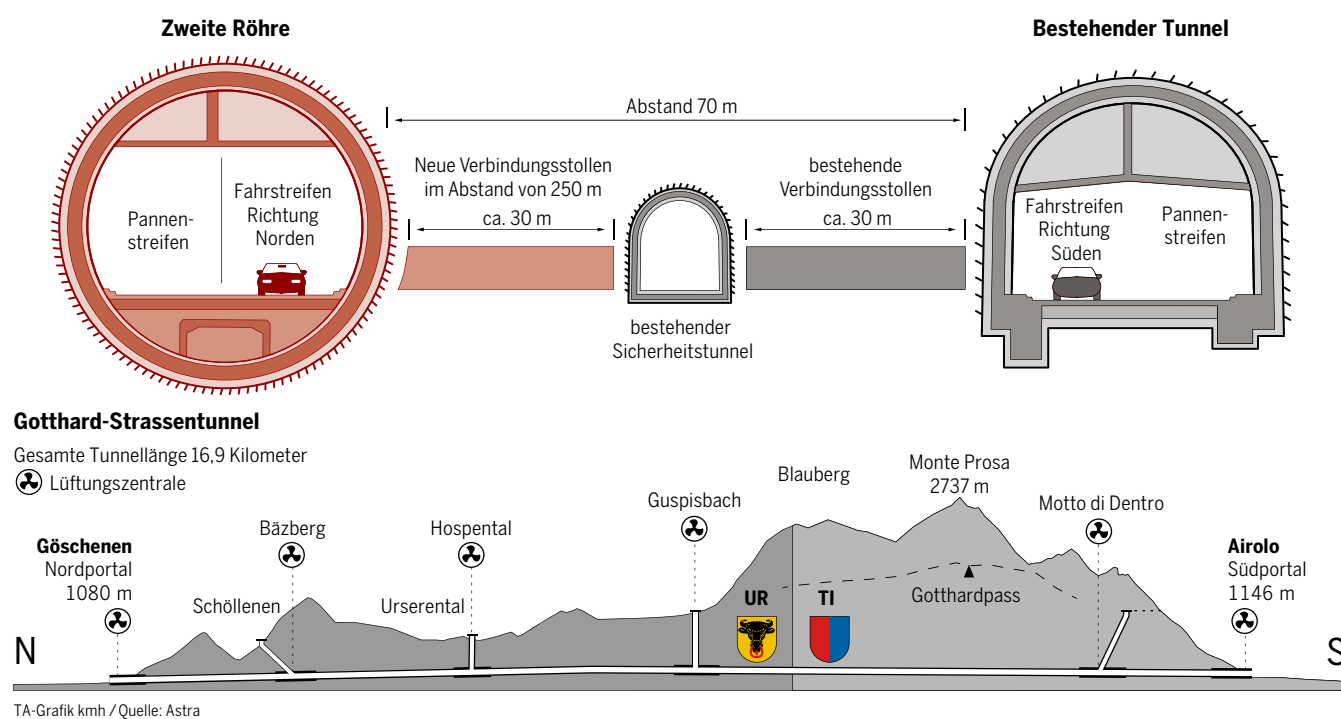
Brüssel

Nichts gegen einspurigen Betrieb

Bundesrätin Doris Leuthard bekräftigte gestern, dass aus Sicht der EU ein einspuriger Betrieb pro Tunnel keine Verletzung der bilateralen Verträge darstelle. «Seit ein paar Wochen habe ich eine schriftliche Bestätigung der EU, dass alles absolut korrekt ist, was wir machen», sagte Leuthard in der TV-Sendung «10 vor 10». Sie nimmt Bezug auf einen Brief von Violeta Bulc, der EU-Kommissarin für Verkehr. Darin heisst es: «Wir beurteilen die vorgesehene Kapazitätsbeschränkung im Gotthard-Strassentunnel als konform mit Artikel 32 des Landverkehrsabkommens.» Die EU-Kommission verstehe, dass nach der Renovation der existierenden Röhre in beiden Tunnels nur je eine Spur dem Verkehr zur Verfügung stehen werde. Artikel 32 verbietet es, vorhandene Kapazitäten zu beschränken.

Leuthard hat sich damit bereits ihr zweites Okay aus Brüssel geholt. Schon im März 2014 zitierte sie im Ständerat aus einem Brief des damaligen EU-Verkehrskommissars Siim Kallas, der den Einspurbetrieb am Gotthard als vertragskonform absegnete. Auf diesen Brief wies Leuthard auch am 19. November 2015 im Interview mit dem «Bund» hin. (sda/bin)

Der zweite Strassentunnel durch den Gotthard



Das Jahrhundertbauwerk am Gotthard

Chronologie

- Juni 1965** Räte beschliessen Bau des Tunnels
- Mai 1970** Baubeginn am Gotthard
- Sept. 1980** Eröffnung des Strassentunnels
- Febr. 1994** Alpeninitiative wird angenommen
- Febr. 2004** Nein zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative
- Juni 2012** Bundesrat entscheidet sich für den Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung
- März 2014** Ständerat stimmt der Gotthardvorlage zu
- Sept. 2014** Nationalrat stimmt der Gotthardvorlage zu
- Febr. 2015** Referendum gegen Gotthardvorlage kommt zustande
- Febr. 2016** Volksabstimmung
- ca. 2020 bis 2027** Bau der zweiten Röhre, anschliessend Sanierung des bestehenden Tunnel
- ab ca. 2030** Beide Tunnel in Betrieb, laut Bundesrat je einspurig

Die Furcht vor der Einsamkeit im Süden

Warum ist Uri gegenüber der zweiten Röhre skeptischer als das Tessin? Wer bezahlte sie? Der «Bund» hat die wichtigsten Fragen und Antworten zusammengestellt.

Fabian Renz

Worüber stimmen wir am 28. Februar eigentlich ab – über die Sanierung des Gotthardtunnels, über eine zweite Röhre oder über beides?

Über die zweite Röhre. Die Abstimmungsvorlage läuft offiziell zwar unter dem Titel «Sanierung Gotthard-Strassentunnel». Die Sanierung ist aber nicht Gegenstand der Gesetzesänderung, gegen die das Referendum ergriffen wurde. Im Abstimmungstext geht es ausschliesslich um den Bau einer neuen Gotthard-Stras-

senröhre, der erlaubt werden soll. Bei einem Nein dürfte der alte Tunnel ebenfalls saniert werden. Bei einem Ja würde zuerst der neue gebaut und anschliessend, wohl so um 2027, mit der Sanierung begonnen werden.

Eine blosser Baugenehmigung – um mehr geht es nicht?

Die Vorlage regelt auch den Autobahnbetrieb am Gotthard in der Zeit nach der Sanierung. Damit der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung eingehalten bleibt, wird für die beiden Tunnelröhren im Gesetz eine Limite vorgegeben: Nur je eine Spur pro Röhre darf nach der Sanierung von den Autos und Lastwagen befahren werden. Die verbleibenden zwei dienen als Pannestreifen.

Wer will den neuen Tunnel?

Den Grundsatzentscheid für eine zweite Röhre traf der Bundesrat unter der Ägide von Verkehrsministerin Doris

Leuthard (CVP) im Sommer 2012. Im Parlament verhalten schliesslich SVP, FDP, BDP und die Mehrheit der CVP dem Projekt zum Durchbruch. Der Schweizerische Gewerbeverband hat den Kampagnenlead; die bürgerlichen Wirtschaftsverbände stehen geschlossen hinter dem Projekt.

Das heisst, alle Bürgerlichen befürworten das Projekt?

Die meisten. Eine Minderheit von Mitte-Bürgerlichen mit Ständerat Konrad Graber (CVP, LU) und Nationalrätin Barbara Schmid-Federer (CVP, ZH) als prominentesten Köpfen leistet Widerstand. Dieser geht aber hauptsächlich von linksökologischen Kreisen und Parteien aus. Am aktivsten ist der Verein Alpeninitiative. Die Gegner zeigen sich überzeugt, dass mittelfristig alle vier Spuren durch den Gotthard freigegeben würden. Druck aus dem Aus- und Inland werde entsprechend wirken.

Was wäre die Alternative zu einer zweiten Röhre?

Es brauchte während der Sanierungszeit einen Bahnverlad für Autos und LKW. Personenwagen würden von Göschenen durch den Eisenbahntunnel nach Airolo gefahren, LKW durch den Neat-Tunnel von Erstfeld nach Biasca. Ein Nachteil ist, dass die Verladeanlagen Raum beanspruchen und Lärm mit sich bringen.

Welche Lösung käme günstiger?

Der Bundesrat beziffert die Kosten für Sanierung plus zweite Röhre auf 2,8 Milliarden Franken. Für ein Projekt mit Verladeanlagen brauchte es je nach Variante 1,2 bis 2 Milliarden. Der Bundesrat erachtet die Investition in die zweite Röhre aber als nachhaltiger. Anders als die Verladeanlagen bliebe der Tunnel bestehen – eine neuerliche Sanierung in einigen Jahrzehnten wäre damit bedeutend vereinfacht. Überdies werde die Gotthardroute dank zwei Röhren sicherer.

Woher würde das Geld für die zweite Röhre genommen?

Aus der sogenannten Spezialfinanzierung Strassenverkehr – diese wird über den Benzinpreis und die Autobahnvignette gespeist. Die Gegner der zweiten Röhre warnen davor, dass ein Ja am 28. Februar wichtigen Strassenprojekten in den Agglomerationen die Mittel abgraben könnte.

Wie ist denn die Stimmung in den Kantonen Tessin und Uri?

Im Tessin unterstützt die politische Elite den neuen Tunnel grossmehrheitlich. Die Angst ist gross, während einer Vollsperrung vom Rest der Schweiz abgekoppelt zu sein. Im Kanton Uri ist die Stimmung uneindeutig: Da das Urner Stimmvolk mehrmals gegen eine zweite Röhre votierte, vertritt die Kantonsregierung die Nein-Parole. Das Kantonsparlament dagegen votiert für eine Annahme.