



Ausgangslage: Eine zweite Röhre hintertreibt die Verlagerungspolitik

Referat von Evi Allemann, Nationalrätin BE

Es gilt das gesprochene Wort.

Sommerferienzeit ist am Gotthard Stauzeit. Die Geduldsprobe für die Ferienhungrigen kann mehrere Stunden dauern – eigentlich ein gutes Argument für den Bau einer zweiten Strassentunnelröhre, würde man meinen. Doch weit gefehlt: Die Stausituation zur Ferienzeit wird mit oder ohne zweite Röhre die gleiche sein, auch wenn wir überzeugt sind, dass die Lippenbekenntnisse von Bundesrätin Leuthard, man würde den Tunnel ohne Kapazitätserweiterung bauen und ihn stets einspurig befahren lassen nicht haltbar sind. Der Druck wird gerade in solchen Situationen enorm sein, die Schleusen zu öffnen. Das würde vielleicht die Stauproblematik direkt vor den Tunnelleingängen etwas entschärfen, würde den Stau aber an den nächsten neuralgischen Verkehrsknoten verlagern. Keine nachhaltige Lösung also – ganz abgesehen davon, dass es weder verkehrspolitisch sinnvoll noch verfassungsmässig zulässig wäre, eine Kapazitätserweiterung in Kauf zu nehmen.

In der Schweizer Politik wurden immer wieder verkehrspolitische Meilensteine von der Bevölkerung gut geheissen: Erfolgreiche Abstimmungen über den FinÖV-Fonds und die Neat führten zu so eindrücklichen Vorhaben wie den Basistunnels am Lötschberg, Gotthard und Ceneri; in der ZEB-Vorlage über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur wurden weitere schienenseitige Ausbaumassnahmen beschlossen und finanziert, der Sachplan Infrastruktur Schiene skizziert ebenfalls weitere Ausbauten. Dies alles führte in den letzten Jahren dazu, dass sich der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse stabilisierte. Ohne all diese Massnahmen würden jährlich rund 600'000 zusätzliche Lastwagen die Alpen queren.

An eben diese Erfolge muss die künftige Verkehrspolitik anknüpfen. 2016 kommt der Gotthardbasistunnel in Betrieb. Dieser wird die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse massiv erhöhen. Das ging in den Diskussion rund um den Gotthardstrassentunnel bislang sträflich vergessen, obwohl die Ausgangslage dazumal sowohl für die anstehende Sanierung des Strassentunnels als auch für den künftigen alpenquerenden Verkehr eine andere sein wird. Eine 2. Röhre senkt die Wirtschaftlichkeit der Neat und macht diese zur Fehlinvestition des Jahrhunderts. Soweit darf es auf keinen Fall kommen.

Heute eine zweite Röhre für den Strassenverkehr zu beschliessen untergräbt die Verkehrspolitik und lässt die bisherige Verlagerungspolitik scheitern. Eine zweite Röhre ist geradezu eine Einladung an die EU, noch mehr Lastwagen durch die Schweiz zu schleusen. Wer die vom Volk mehrfach bestätigte Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene fortführen will, muss Schienen bauen, nicht neue Strassen.

Der Gipfel der Absurdität ist das Bekenntnis, die milliardenteure 2. Röhre solle mit keiner Kapazitätserweiterung verbunden sein. Eine 2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung ist den Leuten Sand in die Augen gestreut; man baut doch nicht im Ernst für mehrere Milliarden

Schweizer Franken eine 2. Röhre, um sie dann nur einspurig zu befahren. Der Druck von aussen und von innen wird enorm sein, bei Engpässen die zweite Spur zu öffnen, zumal dafür nicht mehr als ein Knopfdruck auf die Signalisationssteuerung sein wird. Neue Strassen ziehen neuen Verkehr an. Es wäre mit zusätzlichen Staus auf den Zufahrtsrampen und in den bereits heute überlasteten Siedlungsräumen der grossen Agglomerationen zu rechnen.

Und damit sind wir bei einem weiteren kritischen Punkt: Der Frage nämlich, wo denn die wirklich drängenden Verkehrsprobleme liegen. Es ist dies ganz klar in den Agglomerationen, wo die Bevölkerung täglich mit verstopften Strassen und überfüllten Zügen zu kämpfen hat. Wir müssen uns die Relationen vor Augen führen: Den Gotthard passieren durchschnittlich nur 17'000 Fahrzeuge pro Tag. Verglichen mit Autobahnabschnitten in den Agglos mit bis zu 130'000 Fahrzeugen pro Tag ist dies vergleichsweise wenig. Zu den Hauptreisezeiten um Ostern, Pfingsten und vor und nach den Ferien sind die Autokolonnen eindrücklich. Doch eigentlich sind Staumeldungen am Gotthard eher selten.

Kommt das Sicherheitsargument dazu: Das grösste Sicherheitsrisiko in einem Tunnel sind die Lastwagen. Würde man es wirklich ernst meinen mit der Sicherheit, müsste man den LKW-Verkehr dauerhaft aus dem Tunnel verbannen und auf die Schiene verlagern. Auch die bfu sagt in einer Studie klar: Eine zweite Röhre bringt keinen Sicherheitsgewinn. Der durch eine 2. Röhre provozierte Mehrverkehr verursacht mehr Unfälle, als durch eine 2. Röhre verhindert werden könnten. Zudem sind Tunnels generell sicherer als offene Strecken.

Eines ist klar: Das bestehende Verlagerungsziel ist ambitioniert und ohne zusätzliche Massnahmen wird es kaum erreichbar sein. Gerade deshalb darf die Schweiz aber nicht mitten im laufenden Spiel einen anderen Weg einschlagen, denn sonst droht unweigerlich das Scheitern der Verlagerungspolitik. Und dessen Folgekosten sind gross. Um nur einige zu nennen: NEAT-Finanzloch; steigende Gesundheitskosten entlang den Achsen; langfristige Umweltschäden und kostspielige Auswirkungen des Klimawandel. Das dürfen wir nicht riskieren. Die SP setzt sich deshalb vehement gegen den unsinnigen Bau einer zweiten Röhre am Gotthard ein. Bis Ende Jahr wird das UVEK eine Vernehmlassungsvorlage vorlegen. Gestützt darauf wird dem Parlament mit der Botschaft eine referendumsfähige Vorlage unterbreitet. Die parlamentarischen Debatten sind im Jahr 2014 zu erwarten; eine Volksabstimmung wird 2015 stattfinden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) geht für alle Arbeiten im besten Fall von einer Dauer von rund 15 Jahren aus. Mit der Eröffnung der zweiten Tunnelröhre kann frühestens im Jahr 2027 gerechnet werden – viel zu spät also, um den Tunnel nicht trotzdem vorher in einem Notfallszenario sanieren zu müssen...