



Die Bevölkerung der Alpenkantone will den Verkehr verlagern statt noch mehr Röhren bauen!

Referat von Jon Pult, Grossrat und Präsident SP GR, Vorstandsmitglied Alpeninitiative

Es gilt das gesprochene Wort.

Die Alpeninitiative wurde im Februar 1994 von Volk und Ständen gegen den Willen und den erbitterten Widerstand von Bundesrat, bürgerlicher Parlamentsmehrheit, den Regierungen der Alpenkantone und der vereinigten Auto-, Lastwagen-, Strassen- und Economiesuisse-Lobby gutgeheissen. Sie hat zwei einfache Prinzipien: 1. Der Transitverkehr muss von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. 2. Die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Beide Vorschriften sind auf Gesetzesesebene konkretisiert. Und mit beiden tat und tut sich die bürgerliche Mehrheit schwer – nun auch wieder der Bundesrat mit BR Doris Leuthard an der Spitze.

Es ist sonnenklar, dass eine zweite Strassenröhre am Gotthard Verfassung und Gesetz widerspricht und von der Bevölkerung nicht gewollt wird. Um davon abzulenken, behauptet der Bundesrat, man wolle im Rahmen der Sanierung des bestehenden Strassentunnels eine zweite Röhre bauen, um diese nach der Sanierung nur einspurig zu benützen. Daran glaubt nun wirklich niemand. Ist die zweite Röhre einmal da, würde sie über kurz oder lang auch „richtig“ geöffnet.

Die bestehenden Kapazitäten nutzen

Die Vorschriften des Verfassungsartikels gelten auch und gerade bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels. Dabei ist für die SP klar, dass während dieser Phase die Kantone Graubünden und Wallis (das viel weniger betroffen ist) nicht mit übermässigem Umwegverkehr belastet werden dürfen und dass es keine untragbaren Nachteile für die Kantone Tessin und Uri geben darf. Lässt sich das bewerkstelligen? Ja!

Ab dem Jahre 2017 werden neben dem zu sanierenden Strassentunnel am Gotthard immer noch drei funktionsfähige Tunnelröhren bestehen. Zwei NEAT-Hochleistungs-Einspurröhren zwischen Erstfeld und Biasca und eine Doppelspurröhre zwischen Göschenen und Airolo. Diese haben bei intelligenter Bewirtschaftung eine enorme Kapazität in allen Bereichen: Personenfern- und Regionalverkehr, Gütertransit- und Binnenverkehr, ROLA und PW-Verlad). Hinzu kommt im Sommer die Gotthardpassstrasse, die ebenfalls eine Nationalstrasse ist. Durch keinen Berg gibt es mehr Röhren und Verkehrsachsen als durch den Gotthard. Die Probleme im Zusammenhang mit der Sanierung sind also nicht durch neue Röhren, sondern durch ein intelligentes Management der bestehenden zu lösen. Welche konkreten Massnahmen von der SP vorgeschlagen werden, wird noch Roger Nordmann erläutern.

Nur noch ein Hinweis: Die Sanierung des San Bernardino-Strassentunnels hat gezeigt, dass es technisch möglich ist, auch einen grossen Tunnel ohne längere Totalschliessung zu sanieren.

Die Alpenkantone wollen die Verlagerung

Zur Erinnerung: Vor über einem Jahr hofften die Strassenlobbyisten im Vorfeld der kantonalen Abstimmung zur Einreichung einer Standesinitiative für eine zweite Röhre auf

einen Meinungsumschwung im Kanton Uri. Und viele Auguren und Kommentatoren gaben ihnen Recht; der alte alpenschützerische Geist sei weg, diesmal würden die Urnerinnen und Urner ja sagen. Doch man hatte sich einmal mehr getäuscht. Und auch im Kanton Tessin, im Kanton Graubünden und in der ganzen Schweiz wird man sich täuschen. Denn die Bevölkerung – gerade diejenige in den Alpenkantonen – weiss: Es braucht eine konsequente Verkehrspolitik ohne zweite Röhre am Gotthard und ohne einen Ausbau mit zusätzlichen Kapazitäten am San Bernardino.

Nun wird zwar mit allen PR-Mitteln Angst gemacht: Das Tessin würde über Jahre total von der Restschweiz isoliert und zugleich würden immense Lastwagenlawinen über den San Bernardino und somit durch Graubünden rollen. Abgesehen davon, dass sich die beiden Angstkampagnen (die von denselben Leuten betrieben werden) in sich widersprechen, werden sie bis zu einer allfälligen Abstimmung auch nicht verfangen. Da spielt es auch kaum eine Rolle, dass die Kantonsregierungen in Bellinzona und Chur diesen Kampagnen auf den Leim gekrochen sind. Denn letztlich wird die Bevölkerung merken, wem sie in der Verkehrspolitik vertrauen kann und wem nicht. Sicher nicht denjenigen, die schon immer versucht haben, die Verlagerungspolitik zu sabotieren!

Die Sanierung des Gotthardstrassentunnels ist eine grosse Chance, der verfassungsrechtlich vorgeschriebenen Verlagerung zum Durchbruch zu verhelfen. Daran haben die betroffenen Alpenkantone das allergrösste Interesse. Dies wird die Bevölkerung merken, gerade auch in den Kantonen Tessin und Graubünden. Denn dieselbe Bevölkerung hat mehrmals und glasklar entschieden, dass sie den Alpenraum vor den negativen Auswirkungen eines wachsenden Transitverkehrs auf der Strasse schützen will. Die Bevölkerung der Alpen will die Verlagerung, keine neuen Röhren!