

# Alpenschutz auf dem Prüfstand

Am 28. Februar können die Stimmbürger darüber entscheiden, ob am Gotthard eine zweite Röhre gebaut wird. Für Martin Landolt ist sie für die Sanierung der bestehenden notwendig. Ruedi Schwitter fürchtet um den Alpenschutz und setzt auf den Verlad auf die Bahn.

von Daniel Fischli

Vor etwas mehr als 20 Jahren, am 20. Februar 1994, haben auch die Glarner Stimmberechtigten die Alpeninitiative mit 60 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen. Seither ist in der Bundesverfassung verankert, dass die Kapazität der Strassentransitstrecken durch die Alpen nicht erhöht werden darf. Es ist die Frage, ob diese Bestimmung noch aufrechterhalten werden könne, welche die Befürworter und die Gegner der zweiten Röhre am Gotthard scheidet.



Die Befürworter sagen Ja. Der 20-jährige Verfassungsartikel sei nach wie vor gültig, und die Kapazitätsbegrenzung werde im Gesetz festgeschrieben. Nach dem Bau der zweiten Röhre und der Sanierung der bestehenden würden nur je eine Fahrspur freigegeben.

Anstelle des heutigen zweispurigen Tunnels hätte man dannzumal also zwei einspurige. «Mehrverkehr ist ausgeschlossen», sagt das Pro-Komitee. Ihm gehören die bürgerlichen Parteien, die Automobilverbände und etwa auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) an. Auch Bundesrat und Parlament sagen Ja zum Bau.

Die grünen und linken Parteien sowie die Umweltverbände haben gegen die zweite Röhre das Referendum ergriffen. Ebenfalls gegen die zweite Röhre sind die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) oder ein separates bürgerliches Komitee. Diese Verbände sa-



Gefährliche Lastwagen: Die meisten Todesopfer bei Unfällen im Tunnel fordert das Kreuzen von Lastwagen.

Bild Keystone

gen, der Alpenschutz würde ausgehöhlt: «Ist eine zweite Röhre einmal gebaut, ist die Gefahr sehr gross, dass die EU eine Öffnung aller vier Spuren erzwingen wird.» Die 20-Milliarden-Investitionen in die neuen Eisenbahnbasistunnel an Lötschberg und Gotthard wären dann für die Katz, die Schweiz würde zur «Transithölle».

## Vollsperrung für die Sanierung

Unbestritten ist, dass der bestehende, 35 Jahre alte Gotthardtunnel sanierungsbedürftig ist. Und ebenfalls, dass er für diese Sanierung für den Verkehr

gesperrt werden muss. Während dieser Zeit soll nach den Absichten des Bundesrates der neue Tunnel als Ersatz dienen. Die Kosten werden auf rund 2,8 Milliarden Franken geschätzt. Auch für künftige Sanierungen wäre damit vorgesorgt.

Die Gegner schlagen als Alternative den Bahnverlad vor. Bis im nächsten Jahr stünden dafür nicht nur der bisherige Scheiteltunnel, sondern auch der neue Basistunnel zur Verfügung. Die Kapazitäten seien also genügend gross. Lastwagen im Transitverkehr könnten von Grenze zu Grenze auf die

Bahn verladen werden. Für solche im Binnenverkehr müssten an beiden Seiten des Basistunnels, in Erstfeld und Biasca, temporäre Verladeterminale gebaut werden. Für Personenwagen könnte ein Verlad durch den alten Gotthard-Bahntunnel eingerichtet werden. Der Bund rechnet für eine solche Lösung mit Kosten zwischen 1,2 bis 2 Milliarden Franken.

## Ruhiger Abstimmungskampf

Anders als vor 20 Jahren, als die Initianten über Monate eine vielfältige Kampagne für ihre Alpeninitiative füh-

ren konnten, ist es zwei Monate vor der Abstimmung über die zweite Röhre ziemlich ruhig. Eine Umfrage im Auftrag des «Sonntags-Blicks» im Sommer hatte eine Zustimmung von nicht weniger als 70 Prozent ergeben. Allerdings, warnte damals der Meinungsforscher selber, sei dieses Resultat mit Vorsicht zu geniessen: «Jetzt ist Hauptreisezeit, täglich hören und lesen wir von Staus am Gotthard. Das hat sicher einen Einfluss auf das klare Resultat.»

[www.gotthard-tunnel-ja.ch](http://www.gotthard-tunnel-ja.ch)  
[www.zweite-roehre-nein.ch](http://www.zweite-roehre-nein.ch)

## Verbessert die zweite Röhre die Sicherheit?

### PRO

**Martin Landolt**  
Nationalrat  
BDP



«18 Todesopfer wegen Frontalkollisionen.»

Zwischen 2001 und 2012 haben 19 Menschen ihr Leben im Gotthardtunnel verloren. 18 von 19 Todesopfern sind Frontalkollisionen zuzuweisen. Diese Unfallursache kann zukünftig mit zwei Tunnels und einem einspurigen Betrieb gebannt werden. Der Bau einer zweiten Gotthardröhre bringt deshalb vor allem etwas: einen massiven Sicherheitsgewinn.

Es ist unbestritten, dass der bestehende Gotthardtunnel saniert werden muss. Dies wird in Zukunft rund alle 40 Jahre der Fall sein. Vor dieser Herausforderung wird also jede Generation mindestens

einmal stehen. Der Bau einer zweiten Röhre ist auch deshalb langfristig die idealste Lösung. Eine provisorische Verladestation als Alternative wäre nicht nur aufwendig und teuer, sondern müsste auch von künftigen Generationen immer wieder mühsam erstellt werden. Eine solche Verladestation ist zudem mit einem hohen Landverschleiss verbunden und bräuchte auch noch zusätzliche Terminals in Basel und Chiasso.

### Solidarität mit dem Tessin

Und dennoch würden die Kapazitäten nicht ausreichen, um Tausende von wirtschaftsschädlichen Stautunden zu vermeiden. Massive Verlagerungen zum Beispiel auf die San-Bernardino-Route mit entsprechenden Verkehrsproblemen wären absehbar. Vor allem würde der Kanton Tessin faktisch über rund zweieinhalb Jahre vom Rest der Schweiz abgeschnitten, was für zahlreiche Gewerbebetriebe das Todesurteil bedeuten würde. Das wäre volkswirtschaftlich verantwortungslos und widerstrebt jeglicher gelebten Solidarität

in unserem Land. Die einzig nachhaltige und vernünftige Sanierungsvariante für den Gotthardtunnel ist deshalb der Bau einer zweiten Röhre. Damit vermeiden wir massive Verkehrsprobleme und Verlagerungen während der Bauzeit und sichern uns langfristig die beste Lösung. Die Verfügbarkeit der Verbindung durch den Gotthard wird besser und zuverlässiger, und das Konzept für künftige Sanierungen ist vorgegeben. Vor allem aber erhöhen wir die Sicherheit spürbar, weil mit zwei Röhren ein jeweils einspuriger Betrieb möglich sein wird.

Das ist auch der Grund, weshalb dieser einspurige Betrieb auch langfristig aufrechterhalten wird. Diejenigen, die eine Kapazitätserweiterung befürchten, beziehungsweise herbeireden, müssen zwei Dinge wissen: Erstens würde genau damit der massive Sicherheitsvorteil aufgegeben, worauf kaum jemand Lust haben dürfte. Und zweitens verbietet unsere Verfassung seit der Annahme der Alpeninitiative eine Kapazitätserweiterung. Alles andere ist reine Angstmacherei und entspricht nicht den Fakten.

### CONTRA

**Ruedi Schwitter**  
Landrat  
GLP



«Verlagerung verbessert die Sicherheit.»

Mit der Alpenschutzinitiative verankerte das Schweizer Volk 1994 das Verbot einer zweiten Röhre in der Verfassung. Die Sanierung des bestehenden Tunnels soll nun dazu dienen, ein zweites Loch zu bohren, mit dem Versprechen, dieses dann «nur» einspurig freizugeben. Wer erinnert sich noch an die einstigen Versprechen der Bundesräte Hans Hürlimann und Elisabeth Kopp? Zudem würde dies keinen Kapazitätserweiterung bedeuten, die Gotthardtstaus würden weiterhin regelmässig (Pfungsten, Ostern, Ferienbeginn und so weiter) auftreten. Die zweite Röhre sei

eine Investition in die Sicherheit. Dies ist eines der Argumente, das gerne und viel zitiert wird. Diesem Argument kann man fast nichts entgegenhalten. Wer ist denn schon gegen Massnahmen, die Unfälle verhindern sollen? Leider besagt die Statistik der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), dass eine Zunahme des Verkehrs um 3 Prozent den Sicherheitsgewinn durch eine zweite Röhre wieder zunichtemachen wird. Rechnet man mit einer Eröffnung in 20 Jahren, werden statistisch gesehen weitere 14 Menschen bei Unfällen im Tunnel umkommen. Wenn das Thema Sicherheit ernst gemeint ist, könnte man heute schon mit Sofortmassnahmen (Sicherheitsabstand von Lastwagen, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene) die Sicherheit massiv verbessern, da über 90 Prozent der Unfälle mit Todesfolgen durch Lastwagen verursacht wurden.

### Kein Nadelöhr

Mit «nur» durchschnittlich 17 000 Fahrzeugen pro Tag ist der Gotthard bei Weitem nicht das Nadelöhr der Nation.

Investitionen in eine zweite Röhre entziehen dem Infrastrukturfonds Mittel, die dringend für die Lösung der Probleme in den Ballungsgebieten benötigt werden. Entlastungen des täglichen Arbeitsverkehrs von St. Gallen über Zürich bis Genf und von Basel über Luzern bis Chiasso dürften den Nutzen der Investitionen gegenüber einer zweiten Röhre am Gotthard deutlich übersteigen.

Die Sanierung des Gotthardtunnels ist auch ohne eine zweite Röhre durchführbar, ohne dass der Güter- und Personenverkehr nach und durch das Tessin beeinträchtigt wird. Neben provisorischen Verladestationen für Auto- und Lastwagenverkehr während der Sanierung wird die Eröffnung des neuen Neat-Basistunnels 2016 zusätzliche Kapazitäten für die rollende Landstrasse (RoLa) bringen. Es werden weder das Tessin «abgehängt» noch der Transitverkehr beeinträchtigt.

Nutzen wir für Güter und Lastwagen die Bahn, und investieren wir die 3 Milliarden Mehrkosten einer zweiten Röhre in nachhaltigere Verbesserungen des Verkehrs.