

Bürgerliches Komitee gegen eine 2. Gotthardröhre, Medienkonferenz Bern, 08.06.2015

Isabelle Chevalley, NR Grünliberale, VD

Ein politischer Unsinn!

Einen zweiten Gotthard-Strassentunnel zu bauen, nur um den alten Strassentunnel zu sanieren, ist meiner Meinung nach kompletter Unsinn. Ich möchte drei Aspekte hervorheben:

Vergangenen Montag startete der Countdown zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. In knapp einem Jahr wird der längste Tunnel der Welt in Betrieb genommen. Bundesrätin Doris Leuthard gab zu, stolz auf die Schweiz zu sein. Auf das Land, welches das Risiko, dieses Jahrhundertprojekt zu bauen (und zu finanzieren) auf sich genommen und erfolgreich gemeistert hat. Ich teile ihren Stolz. Mit diesem Tunnel nimmt die Schweiz in ehrgeiziger Art und Weise eine Schlüsselrolle im europäischen Verkehr ein und verbindet den nördlichen und südlichen Teil unseres Kontinents. Dies zusammen mit dem Willen, die Alpen und seine Bewohner gleichzeitig vor dem Verkehr zu schützen.

1992 hat die Schweiz den Investitionen von fast 20 Milliarden für die NEAT zugestimmt. Die Schweiz, der Dreh und Angelpunkt des europäischen Güterverkehrs, peilt eine beispielhaft nachhaltige Verkehrspolitik an.

Kurz bevor diese ehrgeizige Verkehrspolitik Realität werden kann, einen zweiten Gotthard-Strassentunnel bauen zu wollen, ist für mich ein fataler politischer Irrsinn. Zweifellos führt ein zweiter Strassentunnel zu einer Kapazitätssteigerung und folglich zu mehr Schwerverkehr auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz.

Zusätzlich sabotiert eine zweite Röhre die 20 Milliarden Investitionen, welche für den Bau von Lötschberg-, Gotthard-, und Ceneri-Basistunnel ausgegeben werden und gefährdet somit die Amortisation und Rentabilität der NEAT.

Vergangenen Montag hat Doris Leuthard im Westschweizer Radio betont, dass der Gotthard-Basistunnel mehr als ein Tunnel sei. Er sei auch eine ökonomische und gesellschaftliche Verbindung der beiden Kantone Uri und Tessin. In die Gotthardachse werden 12 Milliarden Franken investiert, damit mein Tessiner Parlamentskollege eine Stunde weniger für seine Fahrt nach Bern braucht. Gleichermassen wurden 4 Milliarden Franken in den Lötschberg-Basistunnel investiert. Diese Nord-Süd-Verbindungen sind wichtig für den europäischen Markt, die Achsen sind aber auch wichtig für den nationalen Zusammenhang. Deshalb wurde diesen Investitionen auch zugestimmt. Die Nord-Süd-Achse war einst wichtig für die Entwicklung unseres Landes. Heute aber hat die Schweiz andere Schwerpunkte. Die aktuellen lebensnotwendigen Zentren für die ökonomische Weiterentwicklung der Schweiz liegen auf der West-Ost-Achse und in den Agglomerationen entlang dieser Strecke. Die Romandie spielt hier ebenfalls eine wichtige Rolle. 30 Millionen Fahrzeuge verkehren jährlich auf der Autobahn zwischen Lausanne und Genf – das entspricht fast 100'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Ferienstaus am Gotthard sind nicht zu vergleichen mit den täglichen Überlastungen in den Agglomerationen, in denen jeden Tag tausende von Pendlern und Arbeitern ausgebremst werden. Ich möchte hierbei auf meine Region des Genfersees aufmerksam machen. Sie hat sich gegen den Bau einer zweiten Gotthardtunnel ausgesprochen und argumentiert, dass das Geld, welches am Gotthard verlockt werden soll, andernorts besser eingesetzt wäre. In der Genferseeregion wurden viele wichtige Projekte aufgrund Mittelknappheit aufgeschoben. Das Geld für Strassenprojekte ist ohnehin schon knapp, es darf nicht noch Geld für überflüssige Projekte ausgegeben werden. Zuerst sollte man die wesentlichen Probleme anpacken!

Zwei Fakten sind bekannt: Der Strassentunnel am Gotthard muss saniert werden. Zudem darf die Strassenkapazität nicht erhöht werden. Der Lösungsansatz für dieses Sanierungsproblem wird verschiedenartig interpretiert. In Anbetracht der knappen Mittel für Strassenprojekte und der Verkehrsabstimmungen welche noch folgen – ich denke hier an den NAF sowie an die Milchkuhinitiative – glaube ich, dass man sich für eine vernünftige Lösung am Gotthard entscheiden muss. Man kann nicht wie in Österreich den Arlberg-Strassentunnel für die Sanierungsarbeiten komplett schliessen, ohne ein Ersatzangebot auf der Schiene zur Verfügung zu stellen. Aber man kann auch nicht einen komplett neuen Tunnel bauen, nur um die Sanierung des alten Tunnels erträglicher zu gestalten. Wenn man die bereits getätigten Investitionen am Gotthard und das Ausmass der benötigten Gelder in den Agglomerationen berücksichtigt fällt die Entscheidung zwischen einer 1.2 Milliarden teuren Sanierung ohne zweiten Tunnel und einer über 4 Milliarden teuren Sanierung mit Bau einer zweiten Röhre nicht schwer. Für mich ist klar, dass ich mich für die Sanierung ohne unsinnige zweite Röhre einsetzen werde. Deshalb engagiere ich mich heute öffentlich, um gegen den Vorschlag des Bundesrats und der Mehrheit des Parlaments anzukämpfen.