

2 Hintergrund

Eine zweite Röhre am Gotthard soll die Strassenverbindung ins Tessin während der Sanierung sicherstellen, so will es der Bundesrat. Ein Schildbürgerstreich sei dies, sagt Grossstadtrat Urs Tanner (SP). Keineswegs, kontert Nationalrat Thomas Hurter (SVP). Es gehe um mehr Sicherheit durch richtungstrennte Tunnel mit einem Pannestreifen.

Luxusprojekt oder Sicherheitsgewinn

VON SIDONIA KÜPFER

Zwei Röhren und vier Spuren, doch nur auf zweien soll man künftig fahren dürfen. Nur eine Frage der Zeit, bis die Autos auf vier Spuren durch den Gotthard-Strassentunnel fahren, befürchten die Gegner. Ist die Vorlage eine Mogelpackung?

Thomas Hurter: Das ist überhaupt keine Mogelpackung, und es geht auch nicht um vier Spuren, sondern um einen sicherheitsgetrennten Tunnel ohne Gegenverkehr. Nun kommt dazu, dass man diesen Tunnel sowieso sanieren muss, und deshalb hat man diese Möglichkeit gewählt. Wir haben in der Verkehrskommission verschiedene Varianten begutachtet: Vollsperrungen mit und ohne Sommeröffnung, Verladelösungen, Einfluss auf die Neat und so weiter. Wenn man alles in Betracht zieht und wenn man richtungstrennte Tunnel will, dann ist dies die beste Lösung mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Aber wenn erstmals im Sommer Stau herrschte vor dem Gotthard und theoretisch noch zwei weitere Spuren bestünden, dann würde der Druck auf die Erhöhung der Kapazität doch gigantisch.

Hurter: Wer macht da Druck?

Alle, die im Stau stehen.

Hurter: Natürlich, aber das ist das Problem desjenigen, der im Stau steht. Das musste er schon immer in Kauf nehmen. Da entsteht kein Druck. Wir haben eine Verfassungsbestimmung, die Kapazitätserhöhungen verbietet, und die halten wir ein. Es geht um den Bau eines Pannestreifens und darum, die Sicherheit zu steigern. Es ist nun einmal der gefährlichste Tunnel Europas, und wir hatten leider in der Vergangenheit sehr viele Tote und Verletzte.

Unfälle und Tote verhindern – da kann man doch gar nichts dagegen haben?

Urs Tanner: Absolut. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung hat ausgerechnet, dass die Zahl der Toten von zehn auf fünf halbiert werden könnte, das ist sehr gut. Nur muss man sich vor Augen halten, dass in der Schweiz jährlich 21 000 Personen verunfallen. Das ist eine hohe Zahl. 99,9 Prozent der Unfälle passieren ausserhalb des Gotthards. Was dort geschieht, ist im Promillebereich. Es geht nicht darum, das zu verniedlichen. Aber man muss einfach sehen, dass das ein drei Milliarden Franken teurer Pannestreifen ist. Das hat sogar die «alte Tante» NZZ festgehalten, die auch zu einem Nein gekommen ist. Zudem bekommt Thomas Hurter einen Orden der EU. Die freuen sich, wenn der Verkehr vom Brenner künftig durchs Tessin fährt.

Hurter: Ach was, wir von der SVP sind doch wirklich diejenigen, die sich hauptsächlich gegen die EU wehren. Da kann man mir nun wirklich nichts vorwerfen.

Tanner: Ihr baut dort eine vierspurige Variante hin und macht euch erpressbar. Bundesrätin Doris Leuthard hat doch noch 2013 in der Kommission gesagt, der Bau einer zweiten Röhre mit Spurbeschränkung sei Seldwyla, ein Schildbürgerstreich. Ob dies einen Verfassungsbruch darstellt, wie das alt Bundesrat Moritz Leuenberger sagt, sei dahingestellt. Aber es ist eine Salamiaktik, denn in einem zweiten Schritt ist diese Spurbeschränkung über eine Verfassungsänderung oder über eine Verordnung natürlich extrem schnell wieder aufgehoben.

Hurter: Es braucht eine Verfassungsänderung, und die Bevölkerung kann darüber entscheiden.



Tunnelbefürworter und SVP-Nationalrat Thomas Hurter (l.) und SP-Grossstadtrat und Tunnelgegner Urs Tanner diskutierten im SN-Streitgespräch engagiert, hatten aber hin und wieder auch Grund zum Lachen.

Bild Selwyn Hoffmann

Tanner: Manche Juristen sehen diese Frage, ob es eine Verfassungsänderung braucht, etwas anders.

Nochmals zurück zum Sicherheitsgewinn mit einer zweiten Röhre. Ist dieser also gar nicht so gross?

Hurter: Dass die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren im Gotthard etwas gesunken ist, ist für mich kein Argument dafür, jetzt nichts zu tun. Wir müssen wo immer möglich im Strassenverkehr versuchen, die Zahl der Unfälle, soweit es geht, zu reduzieren. Hinzu kommt: Wenn im Gotthardtunnel etwas passiert, ist die Tragweite in der Regel sehr gross, das haben wir ja gesehen.

Tanner: Aber historisch ist dort sehr wenig passiert, und der Bundesrat hat sogar gesagt, es sei der sicherste Abschnitt, den wir auf unseren Nationalstrassen überhaupt hätten.

Hurter: Aber man muss doch die Tunnel miteinander vergleichen, nicht einfach irgendwelche Abschnitte.

Tanner: Aber als es um das Programm Via Sicura ging, waren die Tunnelbefürworter dagegen. Eine Reduktion des Tempos im Gotthardtunnel wäre doch auch eine Massnahme. Ich habe zwei Hauptpunkte gegen die Vorlage: A) Es ist ein absoluter Luxus. B) Auch wenn man findet, es brauche diese fünfte Röhre – die Bahntunnel mit einberechnet – so ist es einfach viel zu teuer. Warum kann der Arlberg mit 170 Millionen saniert werden und der Gotthardtunnel kostet 800 Millionen?

Hurter: Halt, da müssen wir jetzt aufpassen. Das ist ja, als wenn man sich fragen würde, warum eine Strassensanierung in der Schweiz mehr kostet als in Österreich. Aber wir müssen hier die Variante zweite Röhre mit ihrer Alternative vergleichen. Und die kostet auch 1,5 bis 1,7 Milliarden Franken im Vergleich zu den 2,8 Milliarden Franken beim Tunnelbau. Und dann muss ich sagen: So teuer ist das nicht, wenn man etwa an die Neat denkt. Diese Übung hat nun fast 20 Milliarden Franken gekostet. Da scheinen mir 2,8 Milliarden Franken für einen Sicherheitsgewinn im gefährlichsten Tunnel in Europa nicht übertrieben.

Diesen Sommer wird die Neat eröffnet. Torpediert eine zweite Gotthardröhre dieses Grossprojekt?

Tanner: Ja, ab dem 1. Juni sind wir in zwei Stunden mit dem Zug im Tessin. Wir haben 24 Milliarden Franken in die Neat investiert und müssen doch abwarten, was dort passiert! Diese eine Million Lastwagen am Gotthard, die können von der Kapazität der Neat aufgenommen werden.

Hurter: Nein, das geht eben nicht. Die Kapazität der Neat ist 2025 komplett aufgebraucht. Und wenn mehr Güter auf der Bahn transportiert werden sollen, dann müssen wir in Bern durchsetzen, dass der Güterverkehr Priorität vor dem Personenverkehr hat. Momentan steht die primäre Behandlung des Personenverkehrs in der Verfassung. Sobald man mehr Güterzüge passieren lässt, die langsamer fahren, verringert dies die Kapazität des Personenverkehrs.

Tanner: Mein Problem ist: Ich glaube dem Bundesrat und dem Parlament einfach nicht mehr alles. Bei der Unternehmenssteuerreform II täuschte man sich um Millionen. Oder die Aussagen von Bundesrat Hürlimann 1980: Das ist kein Korridor für Lastwagen. Oder Elisabeth Kopp, die sagte, Vierzigtöner gebe es hier nicht. Oder das Bundesamt für Strassen, das sagt, man müsse

unbedingt bis 2025 sanieren, dabei kann man bis 2035 warten. Während des Spiels werden die Spielregeln geändert, und das führt dazu, dass ich diesen Zahlen nicht mehr traue. Braucht es wirklich eine dreijährige Sperrung, die für das Tessin eine Katastrophe wäre?

Hurter: Wann der Tunnel sanierungsbedürftig ist, hängt wie immer im Strassenverkehr von der Beurteilung ab. Aber hier geht es um die Sicherheit, und um diese Sanierung kommen wir nicht herum. Ob das 2025 oder 2030 oder 2035 ist, spielt doch keine Rolle.

Tanner: Aber saniert wird bei einem Ja wie auch bei einem Nein.

Nun werden laufend neue Varianten ins Spiel gebracht ...

Tanner: In Schaffhausen stellen wir der Bevölkerung beim Schulhaus Breite zwei Varianten zur Abstimmung. Auf Bundesebene macht man das leider nicht. Und viele Varianten kennt man noch gar nicht.

Hurter: Das stimmt nicht. Die Fachleute haben im Vorfeld die Varianten gekannt und geprüft. Zum Schluss gibt das eine politische Beurteilung – wie das im Grossen Stadtrat auch passiert. Und die vorliegende Variante hat punkto Kosten-Nutzen-Verhältnis am besten abgeschlossen.

Tanner: Aber es ist doch ein riesiger Unterschied zwischen drei Jahren den Tunnel schliessen und einer fortlaufenden Sanierung im normalen Sperrumfang. Es ist einfach eine Mogelpackung.

Hurter: Nein, das ist keine Mogelpackung. Das ist eine Unterstellung, ebenso wie die Behauptung, es gehe um vier Spuren und einen Pannestreifen:

Tanner: Für immer? Das schwören Sie mir mit Ihrem Blut?

Hurter: Nein. Das gilt jetzt. Wenn das Volk es anders will, dann ist es anders. Wir kommen nicht darum herum, die Sicherheit zu verbessern und die Sanierung durchzuführen. Jetzt müssen wir die optimale Variante wählen.

Tanner: Das unterschreibe ich mit.

Hurter: Und aus Sicherheitsgründen brauchen wir richtungstrennte Röhren.

Tanner: Und das ist keine Kaviarlösung?

Hurter: Nein. Gut, für euch ist wahrscheinlich der Strassenbau grundsätzlich eine Kaviarlösung.

Tanner: Also ich habe gern Kaviar ...

Hurter: Ich nicht, mir ist Lachs lieber (beide lachen). Man darf die Strasse nicht so verteufeln. 68 Prozent des Güterverkehrs durch unsere Alpen sind bereits auf der Bahn. Zum Vergleich: In Österreich sind es 28 Prozent, in Frankreich 19 Prozent. Wir sind hervorragend aufgestellt und das auch dank der starken Auslastung unserer Kapazität. Aber gerade deshalb ist diese zusätzliche Verlagerung auf die Bahn während der Sanierung des Gotthards nicht machbar.

Geht es Ihnen um eine Grundsatzfrage, Herr Tanner?

Tanner: Man kann die Sicherheitsfrage anschauen, auch die Sanierung und sogar die zweite Röhre: Aber jede Variante ist entweder schlecht oder zu teuer. Es gibt sozusagen eine Verdoppelung der Nein-Argumente. Ich will logischerweise gar keine davon. Ich finde, die Neat hat die nötige Kapazität, das reicht.

Hurter: Darum ist für Sie jede Variante eine Verschlechterung.

Tanner: In Zeiten, da die Kantone anfangen, den Schülern eine Woche mehr Ferien zu geben und Löhne zu kürzen wie in Baselland. Die SVP hat keine 20 Millionen für SH Power und will deshalb Land am Lindli verkaufen – wir haben im Moment für solche Kaviarlösung einfach kein Geld.

Hurter: Aber wenn wir diese Lösung ablehnen bekommt keine Schule auch nur eine Stunde mehr Unterricht. Das Geld dafür kommt aus der Strassenfinanzierung und ist beiseitegelegt.

Tanner: Da haben Sie recht. Aber das Geld fehlt andernorts, wenn wir es aus dem Agglomerationsfonds nehmen.

Hurter: Nein, alle baureifen Strassenprojekte können realisiert werden.

Tanner: Ihr öffnet einen Honigtopf und wundert euch, wenn die Bienen kommen. Die am Brenner freuen sich.

Hurter: Nein, weil wir keine vier Spuren machen.

Gotthardsanierung Mit oder ohne zweite Röhre

Am 28. Februar entscheidet das Stimmvolk über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mittels Bau einer zweiten Röhre für 2,8 Milliarden Franken. So soll verhindert werden, dass das Tessin über viele Monate auf dem Strassenweg von der restlichen Schweiz abgeschnitten wird. Bei einem Nein will der Bundesrat je einen Bahnverlad für Personen- und Lastwagen bauen. Diese Variante kostet zwischen 1,5 und 1,7 Milliarden Franken. Der Tunnel müsste voraussichtlich für rund drei Jahre gesperrt werden. (sk)