



AMTLICHES BULLETIN

Nationalrat • Frühjahrssession 2015 • Zehnte Sitzung • 12.03.15 • 08h00 • 13.3473

13.3473

Motion Grossen Jürg.
Die Sanierung
des Gotthard-Strassentunnels
ohne zweite Röhre
zeitlich nicht verunmöglichen

Motion Grossen Jürg.
Ne pas écarter la possibilité
d'assainir le tunnel routier
du Saint-Gothard
sans deuxième tube

Grossen Jürg (GL, BE): Mit meiner Motion möchte ich den Bundesrat beauftragen, bei der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels nicht nur die Variante "neuer Sanierungstunnel", also eine zweite Röhre, sondern auch die Variante ohne den Bau einer zweiten Röhre seriös und frühzeitig vorzubereiten und durch entsprechende Vorarbeiten sicherzustellen.

Im Frühjahr 2016 will der Bundesrat die Sanierungsvariante "zweite Röhre am Gotthard" zur Abstimmung bringen, also vier Monate vor der Einweihung des längsten Eisenbahntunnels der Welt, des Gotthard-Basistunnels. Diese teure Investition in eine sichere und schnelle Nord-Süd-Verbindung würde mit einem zweiten Strassentunnel torpediert, ja gar kannibalisiert. Der Bundesrat hat transparent auf die Folge einer Ablehnung in der Volksabstimmung hingewiesen. Wird diese Vorlage vom Volk abgelehnt, gilt das als Auftrag, die notwendige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer anderen Variante, ohne zweite Tunnelröhre, zu realisieren.

Der Bundesrat fährt aber seit Jahren eine eingleisige Strategie und hat bis jetzt nur kostenintensive Projektierungsarbeiten für den Bau einer zweiten Röhre ausgelöst und keine entsprechenden Vorarbeiten für die Sanierung ohne zweite Röhre gemacht. Es besteht deshalb die Gefahr, dass die geforderten Rola-Terminals und die Autoverladestationen nicht rechtzeitig oder nur mit erheblichen Zusatzkosten realisiert werden können. Auch die Variante ohne zweite Röhre muss seriös vorbereitet werden und darf nicht an fehlenden Vorbereitungsarbeiten oder am Zeitdruck scheitern

oder dadurch verteuert werden.

Der Bundesrat verweist in seiner Stellungnahme zu meiner Motion darauf, dass die Variante mit Bahnverlad nicht zeitkritisch sei. Für die Projektierung und Plangenehmigung müsse zwar wie bei der Variante mit der zweiten Röhre etwa mit neun Jahren gerechnet werden. Da der Bau der Verladeanlagen jedoch lediglich drei bis vier Jahre dauere, könnten diese bei einem Projektierungsbeginn im Jahr 2015 - dieser Zeitpunkt ist ja schon bald vorbei - immer noch rechtzeitig in Betrieb genommen werden. Aus diesem Grund sei eine parallele Projektierung nicht erforderlich. Dieses Prinzip Hoffnung ist aus meiner Sicht nicht vertretbar, da es durchaus zeitkritische Aspekte gibt. Die Sanierung ohne zweite Röhre ist realisierbar, und zwar ohne den befürchteten Umwegverkehr und mit leistungsfähigen und kostengünstigen Verladelösungen. Diese Tatsache wird dem Volk nicht transparent dargelegt, was auch mit Taktik zu tun haben könnte. Gerne weise ich bei dieser Gelegenheit auf ein kürzlich publiziertes Angebot der BLS hin. Im Winterhalbjahr fahren täglich lediglich etwa 10 000 Personenwagen durch den Gotthard. Am Lötschberg werden mit dem Autoverlad schon heute bis zu 14 000 Fahrzeuge pro Tag transportiert, in einem Siebeneinhalb-Minuten-Takt. Die Verladekapazitäten wären bei einem solchen Angebot also ausreichend. Die Betriebskosten belaufen sich lediglich auf 7 Franken pro Auto. Zudem können die BLS-Autoverlad-Züge nach Abschluss des temporären Verlags am Gotthard auf ihrer Stammstrecke zwischen Kandersteg und Goppenstein weiterverwendet werden. Gerade aufgrund der tiefen Kosten und der hohen Kapazitäten wird es kaum zu Umwegverkehr kommen. Nun zur Lang-Rola und zum Argument, eine Verladelösung sei nicht zeitkritisch: Durch den Entscheid des Parlamentes im Jahr 2013 für den Bau eines 4-Meter-Korridors wird eine leistungsfähige Lang-Rola zwischen Basel und Chiasso respektive Deutschland und Italien ermöglicht. Das ist auch gemäss der vom BAV veranlassten Studie vom 16. November 2011 zentral: "Die Variante ... mit je zwei stündlichen Rola-Verbindungen Rynächt-Biasca und Basel-Chiasso bietet eine attraktive Kombination aus beherrschbarer Terminalgrösse, Ausnutzung der Trassenkapazität auf dem gesamten Korridor und angebotener Transportkapazität. Ausserdem besteht in dieser Variante mit der Lang-Rola Potenzial für ein längerfristiges Angebot." Eine Lang-Rola durch den Neat-Basistunnel bietet also das Potenzial für ein langfristiges Angebot, als Chance für die mit der Alpen-Initiative beschlossene Verlagerungspolitik, und das mit erheblich kleineren Terminals in den Kantonen Uri und Tessin. Diese Lösung erfordert aber auch Terminalflächen in Basel und Chiasso oder in Süddeutschland und Norditalien. Die Sicherung von Terrains im grenznahen Ausland ist zeitaufwendig. Bereits haben im Übrigen mehrere Firmen Interesse daran angemeldet, während der Sanierung den Strassengüterverkehr auf der Schiene von Grenze zu Grenze durch den neuen Basistunnel zu führen. Um es kurz zu machen: Es braucht unbedingt einen Auftrag an den Bundesrat, eine Alternative zur zweiten Röhre rasch und seriös zu planen. Ich bitte Sie deshalb, meine Motion zu unterstützen und damit vorausschauend und verantwortungsvoll zu handeln.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir müssen ja nicht bei Ihrem Vorstoss die ganze Gotthard-Diskussion wiederholen. Herr Nationalrat, das Thema wurde hier diskutiert, es wurden Entscheide gefällt. Parlament und Bundesrat sind der Meinung, dass die Sanierung sein müsse und dass die beste und auch die langfristig beste Lösung der Bau einer zweiten Röhre, einer Sanierungsröhre, sei. Die Referendumsabstimmung kann leider wegen der Wahlen nicht mehr dieses Jahr stattfinden, wir werden aber den politischen Entscheid in Kürze haben.

Wir haben auch für den Sanierungsfall mit Verladestationen sehr viele Vorbereitungsarbeiten gemacht und auch technische Fragen geklärt. Diese Ergebnisse liegen weitgehend vor, natürlich noch nicht auf Ebene eines generellen Projektes; das müsste dann nachher ausgelöst werden. Das

AB 2015 N 337 / BO 2015 N 337

grosse Problem wird auch nicht dieser Teil sein. Die Frage wird vielmehr sein, wie wir zu den Verladeflächen für 5 Millionen Personenwagen und für 1,2 Millionen Lastwagen kommen. Wir haben die Verladestationen in Rynächt und Biasca. Wie Sie wissen, wehrt sich die Bevölkerung; die Gemeinden und Kantone wollen diese Verladestationen nicht. Das Zeitintensive wären dort dann die Enteignungsverfahren gegen die Landbesitzer, aber eigentlich nicht die Planungsarbeiten für die Projektierung, das Plangenehmigungsverfahren und die Bauarbeiten.

Deshalb glaube ich, dass wir jetzt die politische Debatte führen müssen. Es geht, so nehme ich an, nicht einmal mehr ein Jahr, bis wir wissen, wie die Zukunft am Gotthard aussieht. Mit dem

Basistunnel hat dies alles nichts zu tun, dieser ist so oder so ausgelastet. Wir sind froh, wenn wir die dortigen Verkehre abwickeln können.

Gasser Josias F. (GL, GR): Frau Bundesrätin, Ihre Antwort bestätigt doch gerade, dass das Anliegen meines Kollegen Grossen Jürg Sinn ergibt. Er sagt, wir sollten vorausschauen. All das, was jetzt kommen wird - die Landenteignungsprozesse oder was alles noch kommen wird -, braucht eben viel Zeit. Es wäre doch sinnvoll, sich auch zu überlegen, was passiert, wenn die Abstimmung über das Referendum so herauskommt, dass die zweite Röhre nicht gebaut werden kann. Wäre es nicht sinnvoller - anstatt dass wir Ingenieure anstellen, die bereits jetzt am Bau des Tunnels arbeiten -, Leute anzustellen, die diese Prozesse, die eben lange dauern, jetzt vorbereiten?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat und die Mehrheit des Parlamentes wollen die Sanierung mit der zweiten Röhre vornehmen. Wir werden das Verfahren demokratisch weiterführen. Ich setze mich dafür ein; das ist mein Auftrag, auch vom Parlament. Ich gebe nicht Tausende von Steuerfranken aus für etwas, das erstens hypothetisch ist und das zweitens im Moment auch nicht auf der Linie der parlamentarischen Debatte und der Beschlüsse des Parlamentes liegt.

Abstimmung - Vote

namentlich - nominatif: Beilage - Annexe 13.3473/11580

Für Annahme der Motion ... 74 Stimmen

Dagegen ... 117 Stimmen

(1 Enthaltung)