



ODER



wot) „Der alpenquerende Güterverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene „ Dieser Satz steht seit mehr als zwanzig Jahren in der Bundesverfassung. Er trat 2004 in Kraft, nachdem das Schweizer Stimmvolk 1994 mit 52% Ja-Stimmen der Alpeninitiative zugestimmt und eine zehnjährige Frist bis zum Vollzug beschlossen hatte. Doch Volkswille und Bundesverfassung wurden bis heute nicht umgesetzt. Warum ?

Im Jahre 2011 veröffentlichten „Verlagerungsbericht“ gibt die Landesregierung erstmals zu, dass sie den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung nicht umsetzen kann (oder wird). Damit kapitulierte sie vor der Transitlawine und vor dem „Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsträgers“, den der bilaterale Verkehrsvertrag mit der EU vorschreibt.

2013 schlägt der Bundesrat dem Parlament in einer Botschaft vor:

In rund zehn Jahren muss der Gotthard-Strassentunnel saniert und erneuert werden . Dazu soll eine zweite Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der bestehenden Röhre ohne Kapazitätserweiterung gebaut werden. Diese Beschränkung soll gesetzlich verankert werden.

Der Ständerat (mit 28 zu 7 Stimmen) und der Nationalrat (mit 120 zu 76 Stimmen) haben dem Bundesrat zugestimmt. Die Sanierung des Strassentunnels, und die Art wie sie abgewickelt werden soll, stehen zur Diskussion.

Seit Jahren träumt die Lastwagen-Lobby von einer zweiten Röhre und der „freien Fahrt“ durch den Gotthard. Doch die Bundesverfassung (Art.84, Abs. 3) verbietet den Ausbau der Transitstrassenkapazität Nun dient die Sanierung des bestehenden Tunnels als willkommener Vorwand, die zweiten Röhre durchzusetzen. Und was meinen die politischen Parteien:

JA sagen die SVP, die Freisinnigen FDP, die CVP und die BDP

Nein sagen SP, die Grünen, die Grünliberalen GLP, EVP und CSP

Stau

Am Gotthard zählt man durchschnittlich 17 000 Fahrzeuge pro Tag. Das entspricht einer mittleren Kantonsstrasse. Seit 15 Jahren nimmt der Verkehr nicht zu. Die Brennpunkte liegen anderswo, in den Agglomerationen rund um die Städte (Bern, Basel, Chiasso Zürich, Luzern, Winterthur) oder entlang des Genfersees. Der Gotthard braucht keine weiteren Löcher. 2014 zum Beispiel gab es genau 52 Tage mit Stau am Gotthard, also 313 Tage Freie Fahrt. Zählen wir mal die Stautage in den oben erwähnten Brennpunkten..... !

Finanzen

Statt weitere drei Milliarden Franken für einen überflüssigen Bau am Gotthard zu vergeuden, müssen die knappen Finanzen in den Stadt- und Agglomerationsregionen eingesetzt werden, wo die Arbeitspendler täglich im Stau stecken. Seit 2001 hat der Verkehr am Gotthard, im Unterschied zu fast allen Nationalstrassenstücken, stagniert. Zwei Röhren = mehr Kapazität = weniger Stau ? Diese irriige Annahme wird mehr Verkehr anziehen und damit die Staus verlängern. Die Steuermilliarden, die am Gotthard verlochelt werden, fehlen in andern Landesteilen.

Sanierung

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erzählte dem Parlament nach 2025 könne der Gotthardtunnel nicht mehr sicher betrieben werden. Nach einem neuesten Bericht der ASTRA kann der heutige Gotthard-Strassentunnel bis zum Jahre 2035 ohne Vollsperrung weiter betrieben werden. Doch die angebliche Sanierung ist eben mehr, ein Ausbau, weil man dessen Eckhöhe erhöhen will, der den vorwiegend ausländischen Lastwagenverkehr attraktiver machen soll. Und damit stellt sich unweigerlich die Frage: Die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied will den Gotthard an die EU-Normen für neue Tunnels anpassen, während Oesterreich als EU-Mitglied den Arlbergtunnel nur gemäss den bestehenden Normen saniert. Und ausgerechnet die SVP setzt sich vehement für die 2. Strassenröhre ein.

NEAT

Heute wird vom Urnersee durch den Strassentunnel ins Tessin alles, auch schwere Güter samt den Camions, von 450 Meter über Meer energiefressend auf 1171 Meter hinauf- und dann wieder auf 300 Meter über Meer hinuntergefahren. Der Staat hat Milliarden in die NEAT investiert um den alpenquerenden Güterverkehr - vom Volk seit



Jahren - verlangt, auf die Schiene zu verlegen. Schicken wir doch die Güter durch den Neat-Bahntunnel . Das spart Energie, die für die zusätzlichen 650 Höhenmeter nötig wäre, ein zeitgemässes CO2 sparendes Konzept. Eine zweite Röhre sabotiert dieses Jahrhundertbauwerk. Oder wartet vielleicht die politisch gut vernetzte Baulobby auf weitere (Milliarden-) Bundesgelder ? Zu vermieten : Tunnelbohrmaschine !

Tessin

Es existiert kein Menschenrecht auf eine Strassenverbindung , Herr Lombardi !



„Wir Tessiner sind auch Schweizer“ meinte Ständerat Lombardi an der Delegiertenversammlung 2015 der CVP Schweiz. Doch auch während der Sanierung braucht es keine 2. Röhre. Mit dem neuen Gotthardbasistunnel hat es genügend Kapazitäten für alle Güter und Personentransporte, inklusive Auto – und Lastwagen-

verlad. Das Tessin und die Deutschschweiz bleiben stets bestens miteinander verbunden. Und mehr Verkehr will niemand. Schon gar nicht das südliche Tessin, der Sottoceneri, der schon heute an verstopften Strassen und schlechter Luft leidet. Am 10.12.2002 meinte der damalige NR Theiler (heute wieder im Komitee für eine zweite Röhre) „Es geht nicht an, dass der Staat uns vorschreibt, wie und wann und wo wir unsere Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen haben. Ja, ja, mit dem Mercedes geradewegs vom Bett ins Casino es geht halt nichts über grenzenlose Freiheit.

Mario Branda Stadtpräsident von Bellinzona, am 12. Januar 2016 :

„Falsch verstandene Solidarität mit dem Tessin. Eine zweite Röhre würde uns einen „transito infernale“ bringen, das Tessin in eine Transithölle verwandeln. Wir wollen kein vergiftetes Geschenk.“

Leuthard`s Märchen

Bundesrätin Doris Leuthard und das Ja-Komitee versprechen dem Volk, dass nach dem Bau der zweiten Röhre, die zur Verfügung stehenden vier Spuren nur zur Hälfte genutzt werden. Das ist natürlich reine Augenwischerei. Was gebaut und bezahlt ist, wird über kurz oder lang auch genutzt Was heisst: 2 Millionen statt 1 Million Lastwagen auf der Nord-Süd-Achse. Die Schweiz wird zur Transithölle. Mit diesem Versprechen umgehen sie die Verfassung, welche den Ausbau der Transitstrassen durch die Alpen verbietet. Bundesrätin Leuthard legt dem Volk ein Kuckucksei ins Nest: Brüssel muss nur etwas Husten und sogleich werden alle vier Spuren befahren. Dieser Trick ist einer Demokratie unwürdig.



Sicherheit

In den letzten Jahren passierten weniger als 0,3 Promille der Unfälle auf Schweizer Strassen am Gotthard. Die Unfallzahlen im Gotthardtunnel sind seit 2002, seit der Sanierung nach dem Zusammenstoss zweier Lastwagen 2001, erheblich zurückgegangen. Zwischen 1995 und 2001 gab es jährlich 44 bis 68 Unfälle, seither zwischen 7 und 14. Unberechenbarer Gegenverkehr ? Das haben wir zu 90 % auf allen Schweizer Strassen und da jammert niemand. Die Gotthardröhre ist eine der sichersten Bundesstrassen der Schweiz. Durch die Verlagerung der Transitlastwagen auf die Neat wird das Hauptunfallrisiko in Zukunft eliminiert. Wie steht es denn San Bernardino-Route mit den diversen zweispurigen Tunnels ?



Ulrich Giezendanner NR, SVP (1991-1996 Autopartei): Auch der unfehlbare und allwissende Verkehrspolitiker der Rechtsnationalen kann sich irren.

(Bild links: Schweizer Illustrierte Zeitung 1997)

Moment

Die dramatische Spaltung der Weltgesellschaft zwischen den Superreichen und dem Rest der Welt ist politisch gewollt. Geld kauft Macht ! Und so sind die politischen und wirtschaftlichen Eliten auf der Welt auf Engste einander verbunden. Gleichzeitig wird versucht, dass die Menschen auf der Flucht vor Hunger, Elend und Verfolgung Europa „überfordern“ und eine Gefahr für unsern Wohlstand“ seien. Nein, nicht die Flüchtenden, sondern die extreme Ungleichheit zwischen Arm und Reich ist das Problem

Gibt es ein Leben nach dem Auto ?

(Manfred Hinnich, deutscher Philosoph, 1926 – 2015)

Moment

„Die Schweiz ist mit ihrer Verlagerungspolitik ein Vorbild für ganz Europa und insbesondere für Oesterreich. Die zweite Gotthardröhre ist das Signal der Schweiz an Europa: „ **Wir bauen die Strasse aus. Fahrdurch unser Land !**“ Das widerspricht der bisherigen bahnfrendlichen Politik der Schweiz. Die Erfahrungen in Oesterreich zeigen deutlich: Die zweite Röhre würde zu mehr Transit-Verkehr führen und bringt die Verlagerungspolitik im ganzen Alpenraum in Gefahr.“ (Georg Willi, oesterreichischer Nationalrat, Innsbruck)

Moment

Jon Pult, der Bündner Kantonsrat und Präsident der Alpeninitiative präsentiert eine Neuinterpretation der Zweitwohnungsinitiative und meint zu den Befürwortern der zweiten Gotthard – röhre : „*Nach 35 Jahren muss ich mein Chalet renovieren. Deshalb baue ich zweites Chalet daneben. Aber schlussendlich benutze ich dann nur je eine Haushälfte. Voll logisch, oder ?*“