

Langfristige Ziele verfolgen!

Zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Von Markus Stadler, Ständerat

Der Trend

Betrachtet man die grossen Kräfte des nationalen und internationalen Verkehrsmarktes, dann zeigt sich folgender Trend: die Schiene durch unseren Kanton wird für die Urner zunehmend unbenutzbarer (sie dient vor allem dem internationalen Verkehr), die Nationalstrasse durch Uri wird sehr stark vom Schwerverkehr benutzt und die Kantonsstrasse hat als Überlaufventil der Nationalstrasse zu dienen, bis eine dritte Spur auf der Rampe erstellt ist. Wenn sich die Politik diesem Trend nicht korrigierend entgegenstellt – dann gute Nacht Uri!

Kurzfristig gegen langfristig

Nun hat der Bund seine Ansichten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) präsentiert. Mir scheinen diese Analysen und priorisierten Varianten der Fachleute grundsätzlich realistisch und vernünftig; sie sind nicht zuletzt auch im überwiegenden Interesse von Uri. Die nun notwendig werdende Sanierung des GST wird kurzfristig zwar gewisse Nachteile mit sich führen, das ist zuzugeben und damit hat man sich auch zu befassen. Dabei dürfen wir aber nicht aus den Augen verlieren, dass darauf eine mindestens vierzig jährige Betriebsphase folgen wird. Diese gehört ins Zentrum einer Verkehrspolitik.

Offene und verdeckte Ziele

Die anstehende Sanierung sollte zum Anlass genommen werden, drei Zielen vermehrt zum Durchbruch zu verhelfen: einer vernünftigen Mobilität, der Verlagerung des Schwerverkehrs und der Erhöhung der Sicherheit.

Die Sanierung darf nicht dazu führen, die grossen verkehrspolitischen Ziele zu verlassen oder diese faktisch aufzuweichen. Betrachtet man die Reaktionen der verschiedenen „Auto- und Bauparteien“ auf die Vorstellungen des Bundesrates, dann wird man den Verdacht nicht los, dass wohl nicht alle Gruppierungen, die heute eine zweite Röhre im Einspurbetrieb fordern, längerfristig auch im Sinne haben, diese wirklich nur einspurig zu betreiben. Lassen wir uns nicht einlullen: Man baut doch kein Hallenbad von 50 Metern Länge und gestattet dann nur auf den ersten 25 Metern zu schwimmen!

Mobilität

Massvolle Mobilität ist gut, doch hat alles seinen Preis. Allzu intensive Mobilität beeinträchtigt andere öffentliche Werte wie Landschaft, Umwelt oder Ruhe. Hinsichtlich des Alpengebiets kommt dies gesetzlich im Alpenschutzartikel der Bundesverfassung zum Ausdruck. Das Alpengebiet gilt bezüglich verschiedener Anliegen als besonders empfindlich. Dieses Masshalten gilt es zu wahren bzw. zu erreichen.

Wir Urner sollten davon ausgehen, dass die meisten Verkehrsbenützer bei uns einfach nur „durch“ wollen, dass also wir es sind, die nicht zuletzt Respekt fordern müssen für unseren Lebensraum. Damals, beim Bau von Nationalstrasse und GST, war man seitens des Bundesrates der Meinung, diese seien nicht für den internationalen Schwerverkehr erstellt worden. Doch das hat sich nicht bewahrheitet. Den Bau des mittlerweile durchbohrten NEAT-Tunnels haben die Bundesbehörden mit der Verlagerung des Schwerverkehrs begründet. Die SBB scheinen heute jedoch vor allem am Personentransport interessiert.

Verlagerung

Wenn die Politik nicht mitredet, steuern die Marktkräfte also in eine andere Richtung: zunehmend Schwerverkehr durch den GST und erstrangig Personentransporte zwischen den grossen Zentren durch den NEAT-Tunnel. Die gesetzlich vorgeschriebene Verlagerung des Schwerverkehrs funktioniert bis heute nicht genügend und wird es auch künftig nicht, wenn neben rechtlich gefassten Zielen nicht auch ökonomische (z.B. die Alpentransitbörse ATB) und/oder bauliche Massnahmen dafür sorgen.

Sicherheit

Nach allgemeiner Erfahrung und Erwartung bieten baulich getrennte Fahrspuren mehr Sicherheit im Strassenverkehr als solche, die nur durch Mittelstreifen getrennt sind; insbesondere bei Gegenverkehr. Allerdings betrifft dies nur den einen Sicherheitsaspekt. Ein anderer ergibt sich aus der Zusammensetzung des Verkehrs: ein grundsätzliches Verbot für LKW im GST würde die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gegenüber der heutigen Situation wesentlich erhöhen. Dabei hätten auch Ausnahmegewilligungen für die LKW aus angrenzenden Kantonen Platz. Wenn die Personenwagen im GST unter sich sind, die schweren, mit brennbaren und gefährlichen Ladungen bepackten LKW also fehlen, dann wird nicht nur der Verkehrsstrom flüssiger, sondern auch die Sicherheit erhöht.

Verkehrspolitisches Konzept

Mobilität kostet. Dass dafür nicht beliebige öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen, hat das Schweizervolk u.a. mit der Ausgabenbremse unterstrichen, welche die Behörden zwingt, mit begrenzten Finanzen umzugehen. Investitionen an einen Ort werden deshalb unweigerlich Investitionen anderswo behindern. Im schweizerischen Nationalstrassennetz gilt der GST erwiesenermassen nicht als grösster, schon gar nicht als über das Jahr hinweg dauernder Engpass.

Forderungen Uris nach einer zweiten Röhre – wenn erfüllt – würden unseren anderen Ansprüchen an Bern Gewicht nehmen. Wir sollten angesichts der stark begrenzten Mittel eine verlässliche Politik betreiben und Prioritäten setzen. Gute Bahnanschlüsse, Eisenbahntunnel(s) am Axen und die Nationalstrassenumfahrung von Sisikon – Ziele, für die ausser uns nur wenige eintreten – bringen uns weit mehr Nutzen als sehr teure Manöver im Zusammenhang mit der Sanierung des GST. Blicke die Verladestation im Rynächt auch nach der Sanierung erhalten, der GST für den ordentlichen LKW Verkehr entsprechend geschlossen, erhielte die SBB Bergstrecke damit eine klarere nationale Funktion als Ergänzung des NEAT-Tunnels. Uri wäre dann für ihre Erhaltung weit weniger auf Goodwill angewiesen. Der Bau einer zweiten Röhre würde wesentlich (!) mehr Geld kosten als die bevorzugten Varianten des bundesrätlichen Berichtes: wenn wir eine zweite Röhre fordern, würden uns diese Mehrkosten künftig vorgehalten. Andere Forderungen müssten wohl

warten. Was wäre in diesem Puzzle z.B. der Platz der Anschlussinvestition bei Erstfeld für „Berg lang“?

Grössere Bau- oder Sanierungsphasen bringen immer gewisse Einschränkungen mit sich. Den wirtschaftlichen Einbussen während der Sanierungszeit sind die wirtschaftlichen Vorteile eines Baus und Betriebs der beiden Bahn-Verladestationen in Göschenen und im Rynächt gegenüberzustellen.

Europa

Unterschätzen wir den europäischen Einfluss, die Macht des Faktischen, nicht. Seitens Brüssel steht die „freie Fahrt auf der Autobahn“ nach wie vor im Vordergrund.

Alpentransitbörse und andere Vorkehrungen zum Zwecke der Verlagerung werden es sehr schwer haben, mit einer zweiten Röhre noch schwerer. Viel eher könnten wir künftig einem Abwehrkampf gegen Gigaliner ausgesetzt sein, gerade wir am Gotthard. Jede Verflüssigung des LKW Verkehrs am Gotthard wird den Appetit in Brüssel anregen und unser Bedürfnis nach Masshalten bedrohen.

Die Sanierung des GST bietet uns vereinfachend gesagt zwei Möglichkeiten: mitzuhelfen (A) die Schleusen schrittweise zu öffnen und in der Folge zunehmend im Verkehrskorridor à la Brenner zu wohnen oder (B) die während der Sanierungszeit auftretenden Nachteile so klein wie möglich zu halten und in der langen Frist einen massvollen Verkehrsfluss zu organisieren, mit den LKW auf der Bahn, den PW durch den GST.

Hoffnung Landrat

Der Regierungsrat musste zur Volksinitiative der jungen SVP leider unter Zeitdruck in Unkenntnis des bundesrätlichen Sanierungsberichtes einen Antrag stellen; wenigstens hat er die Verlagerung in den Vordergrund gerückt. Der Landrat kann nun den Bericht in Ruhe studieren und den Kanton Uri verkehrspolitisch wieder auf Kurs bringen – auf einen zusammenhängenden und nachhaltigen Kurs.

20.12.10