

Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Volkswirtschaftliche Auswirkungen nicht zwingend negativ

von Markus Stadler, Bürglen

Die Auswirkung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) auf die Urner Volkswirtschaft ist mir nicht egal. Ich habe deshalb im Ständerat ein Postulat eingereicht, das vom Bundesrat verlangt, diese und andere Fragen zu klären und Lösungen aufzuzeigen, um die Situation für Uri und den Tessin zu verbessern. Die Antworten des Bundesrats sind zur Zeit noch ausstehend. Wichtig dabei ist, dass sich die Abschätzung solcher Auswirkungen stets auf ganz konkrete Varianten bezieht: denn andere Variante, andere Wirkung.

In seinem Bericht vom 30. November 2010 an den Landrat stützt sich der Urner Regierungsrat bei der Darlegung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung des GST auf ein Gutachten des Büros infras vom 26. Oktober 2010. Der Bundesrat hat aber seine vorläufig bevorzugten Varianten erst am 17. Dezember 2010 präzisiert und veröffentlicht. Bereits daraus ist ersichtlich, dass die Aussagekraft des infras-Berichts zu relativieren ist. Zudem heisst es selbst dort auf Seite 4: „Im besten Fall – bei einer etappierten Vorgehensweise, weiteren flankierenden Massnahmen zur Minimierung der Auswirkungen und einer guten Konjunkturlage kann die ... Bilanz – mit Ausnahme von einzelnen Härtefällen (Schwerverkehrszentrum, einzelne vom Kanton TI abhängige Betriebe) – sogar positiv werden.“

Das Komitee für ein zweifaches Nein zu einer zweiten Röhre bevorzugt nach heutigem Kenntnisstand folgende Sanierungsvariante: Verzicht auf den Bau einer zweiten Röhre und Transportersatz durch die Eisenbahn für PW auf der Strecke Göschenen-Airolo, für LKW auf der Strecke Schattdorf-Biasca, wie das auch bei den beiden bevorzugten Varianten des Bundesrates vorgesehen ist. Die Sanierung soll aber im Unterschied zu den bundesrätlichen Optimalvarianten auf 4-5 Winterhalbjahre verteilt und der Tunnel im Sommer für den Verkehr geöffnet werden. Gleichzeitig fordert das Komitee Optimierungen (z.B. Sonderregelungen im Verkehr, Abgaltungen) zugunsten der Anrainerkantone.

Ohne der bundesrätlichen Antwort auf mein Postulat zuvor kommen zu wollen, zeigt sich bei dieser Variante u.a. bereits folgendes:

- Das Schwerverkehrszentrum muss während der Sanierungszeit nicht geschlossen werden, die LKW haben es wie heute zu passieren.
- Zur Hauptverkehrszeit (von Ostern bis nach den Herbstferien) wird der GST während der Sanierung geöffnet, im Winter steht ein leistungsfähiger Autoverlad zur Verfügung.
- Bereits dadurch fallen die negativen Auswirkungen auf die Urner Wirtschaft wesentlich kleiner aus als von infras geschätzt. Möglicherweise ergeben sich z.B. für die Urner Raststätte überhaupt keine Umsatzeinbussen.
- Die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Oberen Reusstals hängt stark von der polizeilichen Verkehrslenkung ab. Es muss möglich sein, während einer besonderen Zeit der Sanierung auch besondere Verkehrsregeln zum Nutzen der Einheimischen

anzuwenden, was dem Pendler, dem touristischen Gast und der Urner Wirtschaft dienen kann.

Wenn also im Hinblick auf den 15. Mai 2010 von den Befürwortern einer zweiten Röhre von einem Verlust von x hundert Arbeitsplätzen bei einer Sanierung ohne zweite Röhre die Rede ist, dann darf man ein grosses Fragezeichen setzen. Z.B. muss man sich nicht wundern über negative Untersuchungsergebnisse, wenn von einem ungenügenden Ersatzangebot auf der Schiene ausgegangen wird. Die BLS jedenfalls hat sich nach der Publikation der bundesrätlichen Varianten an einem funktionstüchtigen Verlad interessiert gezeigt, so wie er auch am Lötschberg seit 50 Jahren mit Erfolg praktiziert wird.

Grundlegende, längerfristig wirksame Veränderungen bei wichtigen Betrieben wie Dätwyler, RUAG oder Tourismusresort Andermatt dürften von weit grösserer volkswirtschaftlicher Bedeutung für Uri sein als die Folgen einer zeitlich begrenzten Sanierung des GST. Ganz abgesehen von den dauernden negativen Folgen des zunehmenden (Schwer-) Verkehrs und der Aufweichung des Verlagerungsziels, die durch den Betrieb einer zweiten Röhre auf Mensch und Natur im Alpenkanton zu erwarten wären.

29.3.2011