

## Verkehrsgedanken südlich und nördlich des Gotthards

Markus Stadler, Ständerat

In gut drei Jahren soll der Gotthard Basistunnel eröffnet werden, drei weitere Jahre später der Ceneri-Basistunnel. Liest man in den Tessiner Zeitungen, kommt eine Sorge des Nordtessins, von Biasca aus nördlich – das wäre bei uns von Erstfeld aus südlich - zum Ausdruck: dass die Vorteile der NEAT nicht in allen Regionen zu spüren sein werden und dass sich die Unterschiede zwischen den urbanen und den ländlichen Regionen noch verstärken. Der Gemeindepräsident von Biasca fordert in diesem Zusammenhang gar einen „Marshallplan für das nördliche Tessin“, also die Entwicklung einer Strategie und entsprechende Massnahmen, um dieser wirtschaftlich darbedenden Region neue Perspektiven zu eröffnen.

Die drohende Aussicht, dass künftig die Zentren schneller verbunden und damit die Zwischenräume haltloser durchrast werden, löst in Urner Köpfen Verständnis und Mitgefühl aus, muss uns zum Handeln anregen und nach Verbündeten suchen lassen. Sie finden sich u.a. im Nordtessin. Kollege Baumann hat in diesem Zusammenhang in Bern ein Postulat zur künftigen Nutzung der Gotthard-Bergstrecke eingereicht.

Zusammen mit den Gemeinsamkeiten, die uns wegen der künftigen NEAT- Tunnels mit dem südlichen Nachbarkanton verbinden, sind allerdings auch einige gewichtige Unterschiede auszumachen. Da ist zum einen der „gesicherte Halt“ auf der neuen Strecke, der für den Tessin in Bellinzona und/oder Lugano als Selbstverständlichkeit gilt, für Uri in Altdorf aber erst dann Realität ist, wenn dem auch so sein wird. Die Urner Regierung ist zwar daran, mit Erfolg in diese Richtung zu arbeiten. Aber es sind auch Stolpersteine denkbar, wie der Hinweis auf unsere relativ geringe Bevölkerungs-, also Benutzerzahl, oder eine künftige Auslastung des Axentunnels mit Personenschnell- und Güterzügen. Doch gilt es nicht nur die schwächeren Karten, sondern auch unsere Trümpfe zu erwähnen: Dazu zählt die Ost-Westverbindung, die durch Ursern führt und die jüngere wirtschaftliche Entwicklung in diesem Hochtal.

Betrachtet man die mittlerweile 6.4 Mrd. Franken schwere Gesetzesvorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI), wie sie zur Zeit in den eidgenössischen Räten beraten wird, dann fällt auf: FABI legt das Schwergewicht auf die Ost-Westverbindung in der Schweiz, und zwar auf den Personenverkehr. Die mit der Aussicht auf die Güterverkehrsverlagerung dem Volk schmackhaft gemachte Nord-Südachse kommt in der kleineren Fassung des Bundesrats praktisch nicht vor, in der erweiterten Variante des Ständerats bleibt sie immer noch stark zweitrangig.

Die Befürchtungen der Nordtessiner sind also nicht von der Hand zu weisen. Denn entgegen den Sonntagspredigten und Rütliansprachen geht der Trend gelegentlich nicht in Richtung Zusammenarbeit von Stadt und Land, Ausgleich der Regionen und nachhaltige Entwicklung, sondern er orientiert sich knallhart am frankenmässigen Ertrag. Die übertriebene Monetenorientierung aber widerspricht den eigentlichen Idealen unseres Staatswesens. Zusammen mit anderen Gegenden, die Gefahr laufen, überfahren zu werden, müssen wir uns dagegen wehren.

Zum anderen Thema, der Sanierung des Gotthardstrassentunnels, liegen die Mehrheiten im Tessin umgekehrt zu jenen im Kanton Uri: Die Junge CVP Tessin etwa stellt den möglichen wirtschaftlichen Verlust in den Vordergrund und gibt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2016 und den

vom Bundesrat ausgewiesenen Kapazitäten einer KurzRola (Sanierung ohne zweite Röhre) keinen Kredit. Sie schreibt: „Die Schweizer Wirtschaft sieht sich immer mehr mit einer internationalen Konkurrenz konfrontiert. Den Strassentunnel zu schliessen verursacht ein weiteres Hindernis für die Unternehmen, ihre Waren alpenquerend zu verkaufen. Die Deutschschweizer Märkte müssen mit den Tessiner Märkten verbunden sein.... Darum können wir die Schliessung des Gotthards während 900 Tagen und die daraus resultierende Isolation des Tessins nicht akzeptieren.“

Dieser Fokussierung auf die relativ kurze Sanierungsphase stellen die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz (AefU) die künftige Betriebsphase, die weitaus länger dauern wird, gegenüber. Sie schreiben: „Die Lage in den Alpentälern und in den Tessiner Regionen Mendrisiotto und im Sottoceneri ist wegen der starken Luftverschmutzung und Lärmbelastung schon heute äusserst besorgniserregend. Insbesondere im Tessin sind an rund 200 Tagen pro Jahr die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten. Deshalb fordern die AefU den Verzicht auf eine 2. Gotthardröhre.“ (Tessiner Zeitung 50/2012) Auch die Gegner einer 2. Röhre im Tessin, wie z.B. alt Nationalrat Pedrina aus Airolo betont, wollen weder eine durchgehende Schliessung für 900 Tage noch die Isolation des Tessins, weil es gangbare Alternativen ohne jegliche Isolation gibt, wie der Bundesrat selbst aufgezeigt hat.

Die Ansichten sind also verschieden, hüben und drüben. Es wird letztlich auf einen Volksentscheid hinauslaufen. Was man allerdings nicht wird in Abrede stellen können: Mit dem Bau einer zweiten Strassenröhre würden die Rahmenbedingungen zugunsten von mehr Verkehr bzw. weniger Alpenschutz verändert. Normalerweise halten wir in der Politik viel von Rahmenbedingungen, wollen sie verbessern, preisen sie immer wieder als 14. Nothelfer an, damit sich vor ihrem Hintergrund Gesellschaft und Märkte entwickeln können. Staatsrechtlich interessant ist dabei, dass dieser Veränderung der baulichen Rahmenbedingungen ein Gesetz beigegeben werden soll, das im Wesentlichen bestimmt, dass die Bundesverfassung Gültigkeit habe. Schon so etwas gehört? Unsere Verfassung bestimmt seit 1994 u.a.: „Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.“ Schön wär's! Und: „Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.“ Na also!

7.1.2013