

An die Kommissionen für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrates

Gotthard-Strassentunnels (13.077) – Position des Kantons Tessin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Am 24. März werden Sie über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels befinden.

Der Staatsrat des Kantons Tessin bittet Sie, auf das Geschäft einzutreten und dem Sanierungsvorschlag des Bundesrates zuzustimmen. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungslösung ist durchdacht und nachhaltig.

Eine vor kurzem publizierte Studie des Bundes kommt zum Schluss, dass die Kosten der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungsvariante mit Sanierungstunnel (Variante 2) sowohl in einer statischen Analyse wie auch in einer dynamischen Investitionsrechnung höher seien als in der Alternative dazu, der Sanierungsvariante mit Bahnverlad (Variante 1B).

Der Staatsrat hat die Studie mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Sie erhärtet die Einsicht, wonach die Sanierungslösung des Bundesrates auch unter finanzpolitischer Hinsicht anderen Varianten vorzuziehen ist. Während bei einer statischen Betrachtung die Kostendifferenz zwischen den beiden Sanierungsvarianten gemäss dieser Studie zwischen 67-93% liegt, fällt sie bei einer dynamischen Investitionsrechnung inkl. Betriebs- und Unterhaltskosten sowie über mehrere Erhaltungszyklen auf 41-52%. Die Kostendifferenz zwischen den beiden Sanierungsvarianten ist in anderen Worten deutlich tiefer, als bis anhin angenommen. In absoluten Zahlen beträgt die Kostendifferenz bis ins Jahr 2090 gemäss der Studie zwischen 1,3 bis 2,3 Milliarden Franken, also grob 17 bis 31 Millionen Franken pro Jahr, Tendenz abnehmend.

Relevant für den Beschluss sind jedoch nicht die direkten Kosten, sondern das Kosten-Nutzen-Verhältnis der beiden Sanierungsvarianten. In der Studie wurden die indirekten Kosten und der indirekte Nutzen der beiden Sanierungsvarianten explizit ausgeklammert.

Der Sanierungsvorschlag des Bundesrates verhindert folgende indirekten Kosten:

- eine mindestens dreijährige, vollständige Sperrung der einzigen wintersicheren Strassenverbindung des Kantons Tessins mit dem Rest der Schweiz;
- Bau, Betrieb und danach Rückbau von regional abgelehnten, riesigen Verladeanlagen auf wertvollem Acker- und Wirtschaftsland in den Talböden bei Biasca und Erstfeld;
- längere Reisezeiten und Staukosten wegen ungenügenden Kapazitäten des PW- und LW-Verlades;
- Umgehungsverkehr auf den Alpenübergängen und den Kantons- und Nationalstrassen im Wallis, in Graubünden und in den Nachbarstaaten;
- Opportunitätskosten durch die Belegung hochwertiger Flachbahngütertrassees im internationalen, alpenquerenden Verkehr;
- eine mehrjährige Abhängigkeit von nur einem Verkehrssystem, ohne Redundanz zwischen Strasse und Bahn, auf einer der wichtigsten und für Naturereignisse anfälligsten Verkehrsachsen der Schweiz.

Der Sanierungsvorschlag des Bundesrats weist folgenden indirekten Nutzen auf:

- deutlich erhöhte Personensicherheit dank richtungsgetrennten Fahrspuren (gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu kann die Anzahl der Unfallopfer mit dieser Massnahme um 50% gesenkt werden);
- Erhöhung der Verfügbarkeit dank Redundanz zweier Röhren;
- Verbesserung des Zugangs für den Unterhalt;
- Bessere Möglichkeiten für die Personenrettung;
- Nachhaltigkeit der Investition.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Sanierungstunnels braucht somit keinen Vergleich mit anderen Unterhalts- und Ausbauprojekten auf Schweizer Nationalstrassen zu scheuen.

So wird beispielsweise am Belchen auf der A2 ein dritter Tunnel gebaut um die Sanierung der bestehenden beiden Röhren ohne Verkehrsbehinderung durchführen zu können. Kostenpunkt 156 Millionen pro Kilometer, also gut 30 Prozent mehr als am Gotthard, wo die Kosten sich auf 117 Millionen pro Kilometer belaufen.

Während der Sanierung der Umfahrung Luzern hat man aufwendigste Massnahmen (Nachtarbeit; Wochenendarbeit) getroffen, damit der Verkehr möglichst wenig behindert wird, unter Inkaufnahme hoher Kosten.

Der Tunnel in der kürzlich eröffneten, 1,7-km langen Umfahrung von Serrières bei Neuenburg hat 140 Millionen pro Kilometer gekostet.

Auf der H18 bei Basel werden für 198 Millionen Franken die Tunnels Schänzli und Hagnau saniert.

Kurz: Autobahnsanierungen werden in der Schweiz grundsätzlich so organisiert, dass die Verkehrsteilnehmer möglichst wenig beeinträchtigen.

Es ist nicht ersichtlich, warum dieses Prinzip nicht auch am Gotthard gelten soll. Kein Landesteil der Schweiz wäre bereit, nur wegen Sparüberlegungen während Jahren strassenseitig nur noch über Alpenpässe, die zudem nicht wintersicher sind, mit dem Rest des Landes verbunden zu sein.

Gleiches gilt für die Sicherheit. Die Sicherheitsstandards für Tunnels sind europaweit verschärft worden. Seit 2004 gelten auch in der Schweiz verschärfte Bestimmungen. Neue Tunnels werden nach den strengeren Normen gebaut, die bestehenden Tunnels werden sukzessive nachgerüstet.

So werden beispielsweise im Berner Oberland auf der A8 und der A6 in den nächsten Jahren 540 Millionen Franken in die Tunnelsicherheit investiert. Im Bündnerland werden für rund 200 Millionen Franken die Tunnels Viamala, Bärenburg, Isla Bella und Crapteig sicherheitstechnisch aufgerüstet. Insgesamt hat das ASTRA bis im Jahr 2018 Investitionen von 1,2 Milliarden Franken für die Tunnelsicherheit vorgesehen.

Für die Bevölkerung des Kantons Tessin gehört der Gotthard-Strassentunnel zu unserem gelebten Alltag. Er dient beruflichen Zwecken, Familienbesuchen, der Ausbildung und dem Studium, der medizinischen Versorgung in spezialisierten Universitätskliniken in der Deutschschweiz, der Teilnahme an Sport- und Kulturanlässen auf eidgenössischer Ebene (man denke nur an die Mannschaftsbusse der vielen in nationalen Ligen tätigen Sportvereine) und vielem mehr. Eine mehrjährige, unnötige Kappung dieser Strassenverbindung wäre in unserem Kanton nur schwer zu vermitteln, vor allem dann, wenn gleichzeitig in anderen Landesteilen Unterhalts- und Ausbauarbeiten mit einem absolut vergleichbaren, wenn nicht schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis durchgeführt würden – ohne jegliches politisches Seilziehen, ohne Referendumsdrohung, ohne willkürliche Sparübungen.

Eine sichere und stabile Strassenverbindung mit dem Rest der Schweiz ist kein Luxus. Unser Kanton verlangt nicht den Bau neuer Strassen, sondern nur, dass die sinnvollste und nachhaltigste Sanierungslösung gewählt wird – am nachhaltigsten auch unter dem Gesichtspunkt des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Die Alternative zum bundesrätlichen Sanierungsvorschlag – der provisorische Verlad des Verkehrs auf die Bahn und der damit verbundene Bau riesiger Verladestationen für den Schwerverkehr bei Biasca und Rynächt sowie für den PW-Verlad in Airolo und Göschenen lehnen wir entschieden ab.

Der Kanton Tessin hat vor fast genau 20 Jahren die Alpenschutzinitiative mit 62% Ja-Stimmen angenommen und ist ein überzeugter Verfechter der Verlagerungspolitik. Unser Kanton leidet bereits heute am Transitverkehr und das Tessiner Strassennetz stösst an die Grenzen seiner Kapazitäten, besonders zwischen Lugano und Chiasso. Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels darf darum zu keiner Kapazitätserweiterung führen, auch nicht indirekt über internationale Verträge.

Auf Grund entsprechender Bedenken, die in der jüngsten Vergangenheit von verschiedenen Medien aufgegriffen wurden, hat der Regierungsrat bei einer renommierten Rechtsprofessorin ein Gutachten zur Kompatibilität der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungslösung mit dem bilateralen Vertragswerk, insbesondere dem Landverkehrsabkommen, in Auftrag zu geben. Das Gutachten kommt, wie zuvor schon der Bundesrat in seiner Botschaft zum Schluss, dass der bundesrätliche Sanierungsvorschlag mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz kompatibel seien, und letztere nicht genutzt werden können, um in Zukunft eine Erweiterung der Kapazität zu erzwingen. Das Gutachten ist auf der Webseite des Kantons abrufbar: www.ti.ch/risanamento-gottardo

Wir bitten Sie, im Geiste der eidgenössischen Solidarität dem Sanierungsvorschlag des Bundesrates zuzustimmen und versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung

FÜR DEN STAATSARAT

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Paolo Beltraminelli

Giampiero Gianella

Kopie:

- Kantonsregierung
- Tessiner Delegation in den eidg. Räten
- Delegierter des Kantons für Bundesbeziehungen
- Webseite www.ti.ch