

Politik | Wirtschaft | Kultur | Gesellschaft

Die unabhängige Tessiner Zeitschrift für die Schweiz

T E S

MAGAZINE

GOTTHARD

ULTIMA RATIO

«LUFTBRÜCKE»

Nr. 4 / OKTOBER 2012

POLITIK

KAMPF UM DIE
SPITZENMEDIZIN

GESPRÄCH

PETER SPUHLER
UNTERNEHMER

SPORT

EISHOCKEY: DERBY
SÜDLICH DER ALPEN

ITALIEN UND NACHBARN

INVESTIEREN IN ITALIEN
CHANCEN UND RISIKEN

Gotthard-Transit: Herausforderungen der Zukunft

| Text | Adriano Cavadini - Wirtschaftsberater, ehemaliger FDP-Nationalrat |

Mit dem 1882 eröffneten Eisenbahntunnel durch das Gotthardmassiv und fast 100 Jahre später mit dem Autotunnel verfügen die Schweiz und Europa über neue attraktive Verbindungswege über die Alpen, sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Diese beiden Infrastrukturen haben auch zur Entwicklung des Tessins beigetragen, indem sie es aus der Isolation und Randlage herausholten. Jedoch nicht ohne neue Schwierigkeiten wegen des starken Zuwachses des Strassenverkehrs in den vergangenen Jahren.

1988 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seinen Vorschlag für einen neuen Gotthard-Basistunnel, und zwar weil die alte aus dem Jahr 1882 stammende Linie den weiteren Zuwachs des Güterverkehrs nicht bewältigen konnte und weil die zunehmende Mobilität nach einer konkurrenzfähigen Hochgeschwindigkeitslinie für den Personenverkehr verlangte, um sich mit den bereits bestehenden oder im Bau befindlichen Linien im Norden und Süden der Schweiz verbinden zu können. Die erste Idee des Bundesrates sah eine neue schnelle Linie von Basel nach Chiasso vor. Die Reaktionen in den Nationalratskommissionen führten dazu, dass der Bundesrat sein intelligentes, ehrgeiziges Projekt auf den Bau von zwei komplexeren Lösungen reduzier-



te: Den Gotthard-Basistunnel und den durch den Monte Ceneri. Hinzugefügt wurde noch ein weiterer Basistunnel durch den Lötschberg, um den Erwartungen vor allem aus den Westschweizer Kantonen entgegenzukommen. Die Alpeninitiative war in der Zwischenzeit vom Volk angenommen worden, mit der man diese alpinen Regionen vor einem exzessiven Autoverkehr schützen will. Man war der Ansicht, mit den beiden Basistunnels könnte man einen Ansporn dazu geben, einen Grossteil des Schwerverkehrs in der Schweiz auf die Schienen zu verlagern. Die Autobahn sollte damit von dieser Fahrzeugkategorie entlastet werden und könnte so eine grössere Rolle im Personenverkehr spielen.

Seit einigen Jahren ist der Lötschberg

mit Erfolg in Funktion und scheint seine Transportkapazität schon ausgelastet zu haben, auch weil er auf einem erheblichen Teil nur einspurig ist. 2016 wird der neue Bahntunnel zwischen Erstfeld und Pollegio (57 km) eröffnet und um 2019-2020 auch derjenige am Monte Ceneri. Uns stehen dann moderne Verkehrsbauten zur Verfügung, die mehr Personen- und Güterzüge zulassen. Doch auch mit der Fertigstellung dieser für den Nord-Süd-Verkehr wichtigen Infrastruktur bleiben noch einige Fragen offen.

Die vollständige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, insbesondere des Transitverkehrs, wird auch nach 2020 nicht möglich sein, denn die Kapazitäten der Bahn sind nicht unbegrenzt und in Bezug auf die Kosten ist die Konkurrenz des Strassenverkehrs immer noch zu gross, trotz der Einführung der Schwerverkehrsabgabe. Letztere kann auch nicht über eine gewisse Höhe angehoben werden, denn dann würde man gegen die Abkommen mit der EU verstossen. Andererseits darf man nicht vergessen, dass die Gotthard-Bahnlinie nicht ausschliesslich für den Gütertransport sein kann. Vor allem für den Kanton Tessin bietet die Bahn eine wesentliche Verbindung für den Berufsverkehr und den Tourismus. Ausserdem wird diese Linie auch

innerhalb des Kantons eine immer grössere Rolle spielen, als Regionalverbindung zwischen Bellinzona, Lugano und den anderen wichtigsten Orten des Kantons. Folglich werden die zukünftigen Verkehrskapazitäten der Bahn diesen drei Anforderungen gewachsen sein müssen (Güterverkehr und Personenverkehr auf der Nord-Süd-Achse, Reisende des Regionalverkehrs). In Anbetracht der ständigen Zunahme des Schwerverkehrs und vor allem des Autoverkehrs ist es unrealistisch zu glauben, der gesamte Güterverkehr zwischen Nord und Süd könnte auf die Schiene verlagert werden.

Abgesehen von der fehlenden ausreichenden Kapazität, muss gesagt werden, dass es für die kleinen und mittleren Tessiner Unternehmen oder für kleinere Lieferungen aus der Deutschschweiz an Tessiner Firmen sehr schwierig sein wird, nur die Bahn zu benutzen, aus Kostengründen und weil die Lieferung per LKW schneller und direkter zum Endkunden kommt. Natürlich gibt es Ausnahmen, wie einige Grossverteiler, die täglich erhebliche Mengen durch den Gotthard bewegen. Eine weitere offene Frage bleibt bei den Zufahrtsrampen nördlich und südlich des Gotthards. Sobald der Ceneritunnel fertig ist, müssen die Züge auf der bestehenden Linie zwischen Biasca Süd und Camorino fahren, und von Vezia nach Chiasso. Auch im Norden werden nicht alle heutigen Strecken angepasst sein. Diese Begrenzung wird die Kapazität der Linie beeinträchtigen, trotz der zahlreichen vorgesehenen technischen Verbesserungen und die geplante Hochgeschwindigkeit. Leider werden die Strukturen von Alptransit, die in Luzern und im Kanton Tessin in den letzten Zwanzig Jahren entstanden sind, nach 2020 abgebaut und die erwähnten Zufahrtsrampen werden erst in zirka 25-35 Jahren zur Verfügung stehen. Der Bundesrat sagt, die finanziellen Mittel seien begrenzt und er müsse zuerst andere Anfragen aus der restlichen Schweiz berücksichtigen. Deshalb glaube ich nicht, dass wir in den nächsten acht bis zehn Jahren ei-

nen Kreditantrag für die Fertigstellung der fehlenden Streckenteile am Gotthard erwarten können.

Ungelöst bleibt auch das Problem des Autobahntunnels, für den es Zeit wird, eine radikale Sanierung vorzunehmen, die eine komplette Schliessung für fast drei Jahre verlangen würde. Eine Lösung, die für das Tessin unakzeptabel ist. Wie kann man daran denken, die Hauptverbindungsstrecke zwischen unserem Kanton und der restlichen Schweiz für eine so lange Zeit für den Autoverkehr zu schliessen? Die Bürokraten, die an eine solche Hypothese gedacht haben, haben keine Sensibilität für unseren Kanton gezeigt, denn

Gegnern dieser Lösung könnte man das gedankliche Experiment vorschlagen, wie zum Beispiel der Kanton Wallis reagieren würde, wenn man alle Zufahrtsstrassen von Martigny an unterbrechen würde.

Es gibt auch die Idee, den zweiten Tunnel durch eine Sondergebühr zu finanzieren. Auch hierbei wird vergessen, dass der Automobilist in keinem anderen Teil der Schweiz eine Gebühr zahlen muss, auch nicht für weit entfernte Ort oder Regionen. Es fehlte noch, dass gerade das Tessin und seine Unternehmen mit einer solche Steuer belastet werden, um ihren Kanton von Norden her zu erreichen oder um auf die



Eröffnung des Strassentunnels am 5. September 1980.

eine solche Massnahme würde unsere Unternehmen und den Tourismus stark treffen, die bereits in Schwierigkeit stecken. Zum Glück ist der Bundesrat diesem Vorschlag nicht gefolgt, sondern hat beschlossen, dass der Bau einer zweiten Autobahn-Tunnelröhre die einzige Alternative zur Schliessung ist. Mit dem Hinweis, dass nach Abschluss der Sanierungsarbeiten die beiden Röhren je für eine Fahrtrichtung verwendet werden können. Auf diese Weise werden wir auch endlich das Sicherheitsproblem lösen können, das eine tägliche Gefahr darstellt für alle Personen, die sich in einem Fahrzeug unter dem Gotthardmassiv befinden. Den

andere Seite des Gotthards zu gelangen, denn es wird unmöglich sein, nur die ausländischen Fahrzeuge zu belasten. Viele wichtige Fragen sind also wie gesagt noch nicht gelöst. Es bleibt zu hoffen, dass die Bundespolitik die Investitionen auf der Gotthardachse nicht einzig als Geschenk an den Kanton Tessin betrachtet, sondern als Projekt von nationaler und internationaler Wichtigkeit. Die regionalen Forderungen aus der restlichen Schweiz sind folglich nicht vergleichbar mit der Notwendigkeit, die Alptransit zu vervollständigen und den zweiten Autobahntunnel zu bauen.