

13.09.2013 - 10:51 Uhr

Zweite Röhre: Teure Mogelpackung sabotiert die Verlagerung

Altdorf (ots) -

Die zweite Strassenröhre am Gotthard würde drei Milliarden Franken mehr kosten als die temporäre Verladelösung auf der Schiene. Zudem bedingt der Bau der zweiten Röhre eine Totalsperre ohne Ersatzangebot. Es gibt gute Alternativen, ohne das Tessin zu isolieren und ohne die Verlagerung der Güter auf die Schiene zu untergraben.

"Wir hoffen, dass das Parlament diese Vorlage ablehnt", sagt Fabio Pedrina, Präsident der Alpen-Initiative. Der Tessiner fordert die Rückkehr zu den ursprünglichen Plänen der Landesregierung: Sanierung des Strassentunnels am Gotthard ohne den vorgängigen Bau einer zweiten Röhre.

Die vom Bundesrat angegebenen Kosten für die zweite Strassenröhre sind falsch. Wenn man Betriebs- und Unterhaltskosten miteinrechnet, so fallen in den nächsten 40 Jahren zusätzlich 1 bis 1,6 Milliarden Franken an. Eine zweite Strassenröhre kostet die Steuerzahlenden nicht 2,8 Milliarden, sondern effektiv 3,8 bis 4,4 Milliarden. Auf der anderen Seite hat der Bundesrat bei der Verladelösung nicht eingerechnet, dass die Lastwagen eine Gebühr entrichten sollen. Schliesslich sparen sie beim Verlad die LSVA, Treibstoffkosten und Fahrzeugamortisation ein. Unter dem Strich ist die zweite Röhre mindestens 3 Milliarden teurer als eine effiziente Verladelösung - Geld, das andernorts nutzbringender investiert werden kann.

Die Alpen-Initiative schlägt vor, die Sanierungsarbeiten nur im Winterhalbjahr durchzuführen. Während dieser Zeit soll für den Personenverkehr ein Autoverlad Airolo-Göschenen, für den Binnengüterverkehr eine Kurz-RoLa und für den Transitgüterverkehr eine Lang-RoLa von Grenze zu Grenze als Ersatz dienen. So kann eine Isolation des Tessins vermieden werden. Gleichzeitig wird die Verlagerung der Güter auf die Schiene vorangetrieben.

Hinzu kommt: Um den alten Tunnel bis zur Fertigstellung der zweiten Röhre funktionsfähig zu halten, muss er einer Notsanierung unterzogen werden. Dies würde bedeuten, dass der Tunnel während fast eines halben Jahres komplett gesperrt wird - und dies gänzliche ohne Verladeangebot auf der Schiene. "Damit würde der Bundesrat das totale Chaos auf den Transitachsen provozieren," sagt Fabio Pedrina.

Das bundesrätliche Versprechen, dass nach der Fertigstellung der zweiten Röhre die beiden Strassentunnels nur je einspurig befahren werden, ist wertlos. "Frau Leuthard droht dasselbe Schicksal wie CVP-Bundesrat Hürlimann, der bei der Eröffnung des Gotthardtunnels 1980 donnerte, dieser Tunnel sei kein Korridor für den Schwerverkehr", sagt Fabio Pedrina.

Die Alpen-Initiative wird - zusammen mit anderen Organisationen - das Referendum ergreifen, sollte das Parlament der Vorlage des Bundesrats zustimmen. Die Sanierung des Strassentunnels darf nicht zum Vorwand genommen werden, die Investitionen in die NEAT zu entwerten, die Verlagerung der Transitgüter von der Strasse auf die Schiene zu untergraben und den Alpenschutz auszuhebeln.

Vernehmlassungsantwort:

www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/medien/medienmitteilungen/2013/130326_mm_vernehmlassung.html

Kontakt:

Fabio Pedrina, Airolo TI, Präsident Alpen-Initiative, 079 249 2942

Alf Arnold, Altdorf UR, Geschäftsführer Alpen-Initiative, 079 711 5713

Mathias Reynard, Savièse VS, Nationalrat und Vorstandsmitglied Alpen-Initiative, 079 328 6740

Stefan Grass, Chur GR, Vorstandsmitglied Alpen-Initiative, 081 250 6722

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100002430/100743850> abgerufen werden.