

Es brodelt hinter den Kulissen

Werden Kritiker der zweiten Gotthardröhre bei ihren eigenen Strassenprojekten bevorzugt? Der Verdacht steht im Raum.

Von Hubert Mooser, Basler Zeitung und Tages-Anzeiger, 23.09.2014

Der Gotthard ist die Hauptverkehrsachse der Schweiz durch die Alpen, ein Mythos und Symbol für den nationalen Zusammenhalt: Morgen Mittwoch entscheidet der Nationalrat über eine zweite Strassenröhre durch das Gotthardmassiv. Der Ständerat hat dem Projekt schon im Frühjahr zugestimmt. Es macht ganz den Anschein, als werde der Nationalrat auch Ja sagen.

Trotz klarer Ausgangslage brodelt es hinter den Kulissen, weil die Entscheide zum Gotthard Auswirkungen auf die Schweizer Verkehrspolitik haben. Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH), der grundsätzlich für eine zweite Röhre ist, bringt das Unbehagen auf den Punkt. «Es ist erstaunlich, dass Regionen, die den Bau einer zweiten Röhre kritisierten, Erfolg haben damit: Ihre eigenen Projekte werden plötzlich prioritär behandelt», sagt Hurter. Damit werde aber die Solidarität der anderen Regionen überstrapaziert.

Gemeint sind die Netzergänzungen Morges/Lausanne und die Glattal-Autobahn, die überraschenderweise ins Ausbauprogramm des neuen Strassenfonds aufgenommen wurden. Nach dem Nein zur teureren Vignette 2013 hatte Bundesrätin Doris Leuthards Bundesamt für Strassen noch betont, die Projekte seien nun blockiert. Hurter wird morgen von der Verkehrsministerin eine Erklärung fordern. SP-Nationalrat Roger Nordmann (VD) hat den Verdacht, die Verkehrsministerin wolle sich mit der Aufnahme dieser Projekte die Zustimmung zur zweiten Röhre erkaufen. Aber mit der geplanten Erhöhung des Benzinpreises um 5 bis 7 Rappen sei schon heute absehbar, dass das Geld im Strassenfonds für diese Projekte nicht ausreichen werde.

Regionen bangen um Projekte

Hintergrund bildet ein Brief der Kantone Genf, Neuenburg, Waadt und Basel-Stadt an die Mitglieder der Verkehrskommission des Nationalrats vom 27. Juni. Es gebe dringlichere Projekte in der Schweiz, warnten die vier kantonalen Verkehrsdirektoren. Am Gotthard verkehrten an Spitzentagen zwar gegen 17 000 Fahrzeuge, zwischen Lausanne und Genf dagegen 100 000. Die Tessiner Vertreter spuckten Gift und Galle. Die Argumente seien inakzeptabel und egoistisch, solche Forderungen stellten den Zusammenhalt der Schweiz in Frage, monierte Nationalrat Fabio Regazzi (CVP). Man solle gescheiter zusammenstehen und gemeinsam für alle wichtigen Projekte einstehen.

«Der Brief war keine Meisterleistung», findet CVP-Verkehrspolitiker Martin Candinas (GR). «Er hat niemanden in der Verkehrskommission beeindruckt.» Dabei hat der frühere Fraktionskollege von Candinas und Regazzi, der neue Genfer Verkehrsdirektor Luc Barthassat, das Schreiben mitunterzeichnet. Aber auch sein Nachfolger im Parlament, Guillaume Barazzone, wird morgen keine Rücksicht auf den Genfer Regierungsrat nehmen. «Ich stimme Ja zur zweiten Röhre», sagt er.

Nur ist damit die Frage, ob die zweite Röhre am Gotthard dringende Strassenbauprojekte in anderen Regionen gefährdet, noch lange nicht vom Tisch. Ständerat Konrad Graber (CVP, LU) betonte vor wenigen Tagen in einer Kolumne der «Neuen Luzerner Zeitung», die zweite Röhre am Gotthard stehe in direkter Konkurrenz zu anderen Projekten. Graber wies auf das wichtige Luzerner Bypass-Projekt

hin. Es geht um die Beseitigung eines Engpasses auf der Autobahn A2/A14. Geplant ist ein neuer Tunnel sowie der Ausbau der Autobahn auf drei Spuren. Berechtigte Projektverbesserungen am Bypass, wie sie in der Region gefordert würden, fänden neben einer zweiten Röhre am Gotthard aber keinen Platz.

Freilich wehren sich die Tessiner mit Händen und Füßen dagegen, dass man die Sanierung der alten Röhre und den Bau eines zweiten Strassentunnels mit Projekten zur Engpassbeseitigung vermengt. Nach 40 Jahren Betrieb müsse der Gotthard-Strassentunnel leider saniert werden, antwortete der Tessiner Regierungsratspräsident Manuele Bertoli den Kantonen Genf, Waadt, Neuenburg und Basel. Dies sei eine technische Notwendigkeit, nicht eine politische Wahl. Zudem seien notwendige Unterhaltmassnahmen im Vergleich zu Ausbauprojekten oder Kapazitätsausbauten stets vorrangig zu realisieren.

Kein Verdrängungseffekt

Bei der Debatte im Frühjahr versuchte Leuthard, die Ängste vor einem verkehrspolitischen Verdrängungseffekt ebenfalls wegzureden. «Es geht hier nicht um eine Staubeseitigung, es geht nicht um eine Engpassbeseitigung, es geht um eine Sanierung», sagte sie. Diese habe nichts zu tun mit Engpassbeseitigungen zum Beispiel im Kanton Waadt. Sie gefährde diese nicht, versicherte Leuthard.

Für Nationalrat Pierre Rusconi (SVP, TI) ist klar: Der eigentlich Kampf findet nicht morgen im Parlament statt, sondern im Abstimmungskampf. Beim Gotthard geht es nämlich nicht bloss um ein Strassenbauprojekt. Es geht um den Alpenschutz, um einen wichtigen Handelsweg und die schweizerische Nord-Süd-Verbindung. Aber es geht inzwischen eben auch um die Verteilung der Strassengelder. «Ich bin gespannt, wie viele Politiker, die im Parlament Ja stimmen, im Abstimmungskampf dann tatsächlich Kampagne machen für eine zweite Röhre am Gotthard. Vor allem, wenn die Projekte ihrer Region zurückgestellt werden», sagt Roger Nordmann. (Basler Zeitung)