



Nein zur zweiten Gotthardröhre

Die SP sagt Nein zum Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard. Die zweite Röhre ist unnötig, verkehrspolitisch unsinnig und absurd teuer. Sie bringt mehr Verkehr, Staus und Unfälle, torpediert die vom Volk beschlossene Verlagerungspolitik und fügt der Umwelt im Alpenraum grossen Schaden zu. Eine zweite Röhre macht die Schweiz zur Transithölle Europas!

Darum geht es

Der Strassentunnel am Gotthard muss saniert werden. Bundesbern und die Strassenlobby benutzen dies als Vorwand, um eine zweite Röhre zu bauen. Dafür hat das Parlament im September 2014 das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet entsprechend angepasst. Das von einer breiten Allianz ergriffene und von der SP mitgetragene Referendum dagegen ist Mitte Februar 2015 mit 75'872 gültigen Stimmen erfolgreich zustande gekommen.

Die Position der SP

Die SP spricht sich aus folgenden Gründen gegen die zweite Röhre aus:

Doppelt so viel Transitverkehr: Mit der zweiten Röhre würde der Strassentunnel von 2 auf 4 Spuren ausgebaut. Die Beteuerungen der Befürworter, jeweils nur eine Spur zu öffnen, ist Augenwischerei: Was gebaut wird, wird auch genutzt. 2 Millionen Transit-Lastwagen würden die kürzeste Nord-Süd-Achse Europas wählen. Das sind doppelt so viele wie heute. Mehr Lastwagen verursachen mehr Lärm, Feinstaub und CO₂, dabei werden Mensch und Natur in den Alpentälern und im Südtessin schon heute übermässig belastet. Das Volk, insbesondere die Bevölkerung der Kantone Tessin und Uri, hat deshalb immer Nein zu einer zweiten Röhre gesagt. Der Mehrverkehr würde zum Verkehrskollaps im Mittelland und im Tessin sowie zu mehr Unfällen führen. Die Strecke von Basel nach Chiasso wäre viel gefährlicher als heute. Die Lastwagenflut würde die Schweiz zur Transithölle machen!

Vernünftige Sanierung ist möglich: Die offizielle Bezeichnung der Abstimmungsvorlage suggeriert, dass ohne Ja keine Sanierung möglich ist. Tatsache ist, dass eine Sanierung ohne zweiten Tunnel nachweislich durchführbar ist und bedeutend weniger kosten würde als der Bau einer zweiten Röhre. Ein Nein zur zweiten Röhre macht deshalb den Weg frei für eine vernünftige Sanierung, durch die der Tunnel grösser, heller und noch sicherer wird als heute. Und zwar viel früher als mit einer zweiten Röhre. Das Tessin bleibt dank einem leistungsfähigen Auto- und Lastwagenverlad und dem neuen Gotthard-Basistunnel auch während der Sanierung jederzeit gut erreichbar.

Milliardenloch in der Bundeskasse: Bau und Betrieb einer zweiten Röhre kosten 3 Milliarden mehr als die vernünftige Sanierung des Tunnels. Geld, das dort fehlt, wo die wirklichen Probleme sind: Während das Verkehrsaufkommen am Gotthard seit 15 Jahren stagniert und mit durchschnittlich 17'000 Fahrzeugen pro Tag demjenigen einer normal frequentierten Kantonsstrasse entspricht, hat sich der Verkehr in den Agglomerationen vervielfacht. Hunderttausende Pendlerinnen und Pendler stehen täglich im Stau oder quälen sich in überfüllte Züge. Statt unnötige Milliarden im Gotthard zu verlocken, braucht es Investitionen in den ÖV und in den Fuss- und Veloverkehr namentlich in den Agglomerationen.

Torpedierung der NEAT: Mit dem Ziel, dass der Güterverkehr in Zukunft auf der Schiene durch die Schweiz rollt, hat das Schweizer Volk 24 Milliarden in neue Eisenbahn-Alpentunnels investiert. Eine zweite Röhre sabotiert diese Milliarden-Investition, denn die Transportbranche würde weiterhin auf die Strasse statt auf die Bahn setzen. Im Juni 2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet, 2020 der Ceneri-Basistunnel. Seit 2007 ist der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb.