



Hugo Bosshart  
EVP Einwohnerrat Beringen  
Co-Präsident Kantonalpartei EVP Schaffhausen



Kantonalpartei  
EVP Schaffhausen

## **Pressekonferenz vom 26.01.2016, Komitee „NEIN zur 2. Gotthardröhre“**

---

### **Thema Mobilität**

In der Schweiz gilt wie in anderen Ländern auch, die gottgegebene Gleichung: „Mehr Strassen gleich mehr Verkehr!“ So hat sich in der Schweiz in den letzten 3 Jahrzehnten der alpenüberquerende Güterverkehr gut verdoppelt. Wurden 1980 noch 16,9 Mio. Tonnen Güter über die Schweizer Alpen transportiert, waren es 2014 bereits 38,7 Mio. Tonnen. Der Anteil des Transitverkehrs in der Schweiz liegt heute bei 78,2 Prozent. Dieser Trend setzt sich ungebremst fort. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) geht davon aus, dass sich der europäische Güterverkehr bis 2050 mindestens verdreifachen wird, was eine Zunahme der CO<sup>2</sup>-Emissionen um 174% bedeutet!

Mit einer 2. Röhre wird der Gotthard zur kürzesten vierspurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Laut Untersuchungen von 2007 hätten ca. 680'000 Fahrten pro Jahr eine um mindestens 60 km kürzere Alternative durch den Gotthard. Mit dem Ausbau am Gotthard droht eine Verschiebung eines grossen Teils dieser Lastwagen auf die Gotthardachse Basel - Chiasso.

Im Jahre 2014 passierten noch rund 830'000 Lastwagen (1981 171'000) und 5'510'562 Motorfahrzeuge (1981 2'713'230) den Gotthardtunnel. Im Klartext: Mit einer Verdopplung der Strassenkapazität ist auch mit einer Verdoppelung der Lastwagen am Gotthard auszugehen.

Gleichzeitig sabotiert ein Strassenausbau am Gotthard die 23,8 Milliarden Investition in die NEAT. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Betriebswirtschaftlichkeit der NEAT. Eine neue Studie von Ecoplan und Infrac geht davon aus, dass mit zunehmendem Alter der Neat-Anlagen die ansteigenden Unterhalts- und Erneuerungskosten die Erfolgsrechnung kippen und ein Defizit von jährlich rund 200 Millionen resultieren wird. Deshalb gilt es alles daran zu setzen, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern!

Es gilt festzuhalten, dass die Kapazitäten im alpendurchquerenden Schienengüterverkehr bereits heute nur zu 60 Prozent ausgelastet sind. Mit der Eröffnung der NEAT-Basistunnel (2020) stehen am Gotthard zusätzliche 40 Prozent Güterverkehrskapazität zur Verfügung.

Die gesteigerte Bahnkapazität muss unbedingt zur nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene genutzt werden.



<sup>1</sup> Abbildung Homepage: Unabhängige Ingenieure und Verkehrsexperten

Auch wenn der Gotthard ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im europäischen Nord-Süd-Verkehr darstellt, so ist er aus verkehrstechnischer Perspektive für die Schweiz nicht erstrangig (Gotthard 17'000 Fahrzeuge, Gubristunnel über 100'000 Fahrzeuge pro Tag). Zahlreiche Strassen in den Agglomerationen des Mittellandes, welche für den alltäglichen Arbeits- und Pendlerverkehr grosse Bedeutung haben, sind um ein Vielfaches stärker belastet. Im Gotthard-Strassentunnel ist dagegen 86 Prozent des Individualverkehrs Ferien- und Freizeitverkehr. Einzig an Werktagen erreicht der Anteil geschäftlicher Fahrten 32 Prozent.

Das Parlament bestimmt jährlich im Budget, wie viel Geld aus dem Strassentopf (Mineralölsteuer und Autobahnvignette) für Agglomerations-Projekte zur Verfügung stehen soll. Je mehr Geld aus dem Topf für andere Projekte benötigt wird, desto weniger steht für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung.

Im Abstimmungsbüchlein des Bundes wurde 1992 beim Stimmvolk folgendermassen für das Jahrhundertprojekt NEAT geworben: „**Mit neuen Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg sollen im Interesse der Umwelt und unserer Wirtschaft Fahrzeiten der Bahnen verkürzt und der Transitverkehr auf die Schiene verlagert werden.**“

Dieses Versprechen gilt es einzuhalten und in der Konsequenz davon, die 2. Gotthard-Röhre klar abzulehnen.

<sup>1</sup> <http://www.sanierenohneverlieren.ch/index.php/aktuelles-faq>