

Oberwalliser Umwält News

Umwelt

Nr. 14 – Januar 2016

c/o VCS Wallis
Ebnetstrasse 21, 3982 Bitsch
info@vcs-vs.ch



pro natura



Abstimmung am
28. Februar 2016

Nein zur 2. Gotthardröhre

Am 28. Februar stimmt das Schweizer Volk über einen zweiten Strassentunnel am Gotthard ab. Die Umweltorganisationen wehren sich in einer Allianz von 50 Organisationen gegen dieses unsinnige Vorhaben von Bundesrat und Parlament.

Die Abstimmungsfrage, über die wir am 28. Februar abstimmen, lautet: «Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) annehmen?». Allein schon die Formulierung ist fragwürdig; denn egal, ob wir Ja oder Nein sagen, wird der bestehende Strassentunnel am Gotthard saniert. Mit dieser Sanierung wird der Tunnel heller, breiter und noch sicherer als heute. Bundesrat und Parlamentsmehrheit missbrauchen die Sanierung als Grund, um eine 2. Röhre bauen zu können

und missachten die Bundesverfassung in erschreckender Manier. Statt endlich den Alpenschutz umzusetzen, geschieht das Gegenteil: Die Strassenkapazität wird verdoppelt, und die Transitgüter werden nicht auf die Schiene verlagert. Bundesrat und Parlamentsmehrheit missachten so den Volkswillen. Eine 2. Strassenröhre führt unweigerlich zu mehr Verkehr, mehr Lastwagen, mehr CO₂, mehr Feinstaub, mehr Lärm und auch zu einer grösseren Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet und auf dem gesamten Nord-Süd-Korridor zwischen Basel und Chiasso!



Transithölle Schweiz



Am 28. Februar 2016

NEIN zur 2. Gotthard-Röhre

Zeigen Sie Flagge

Bestellen Sie eine Fahne gegen die 2. Röhre am Gotthard (siehe oben) und hängen Sie diese an Ihrem Balkon oder an einem anderen gut sichtbaren Ort auf! Die Fahne kann bei Rita Huwiler bestellt werden:

info@naturita.ch

Danke für Ihre Spende!

Mit dem beiliegenden Einzahlungsschein unterstützen Sie die Oberwalliser Umweltorganisationen im Kampf gegen die 2. Gotthardröhre.

Herzlichen Dank im Voraus!

Gute Gründe gegen eine 2. Röhre

NEIN zu 2 Millionen Transit-Lastwagen

Mit einer 2. Röhre würde der Gotthardtunnel von 2 auf 4 Spuren ausgebaut. Was gebaut und bezahlt ist, wird über kurz oder lang auch genutzt. 2 Millionen Lastwagen werden die kürzeste 4-spurige Nord-Süd-Achse Europas nutzen. Das sind doppelt so viele wie heute, und wir hätten die gleichen katastrophalen Zustände wie am Brenner zwischen Österreich und Italien. Die Folgen: Verkehrskollaps im Mittelland und im Tessin und mehr Unfälle von Basel bis Chiasso.

NEIN zur Demontage der NEAT

Das Schweizer Volk hat 24 Milliarden in neue Eisenbahn-Alpentunnels investiert. Es will den Güterverkehr auf die Schiene bringen und die Alpen vor dem Transitverkehr schützen. Im Juni 2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet – der längste Eisenbahntunnel der Welt. Eine 2. Strassenröhre öffnet die Schleusen für die Lastwagen und torpediert die Verlagerung auf die Schiene. Die NEAT wird so riesige Verluste einfahren.

NEIN zu noch mehr Umweltverschmutzung

Mensch und Natur werden in den Alpentälern und im Südtessin schon heute stark belastet. Mehr Lastwagen bringen mehr Gefahr, Lärm, Feinstaub und NO_x. Die Bevölkerung der Kantone Tessin und Uri hat immer NEIN zu einer 2. Röhre gesagt.

Ausführliches Argumentarium:
www.zweite-roehre-nein.ch



NEIN zur Verschleuderung von Steuergeldern

Bau und Betrieb einer 2. Röhre kosten 3 Milliarden mehr als die vernünftige Sanierung. Das Geld für die 2. Röhre kommt aus demselben Topf wie jenes für Verkehrsprojekte in den Städten und Agglomerationen. Dort nimmt der Verkehr rasant zu. Am Gotthard hingegen stagniert der Verkehr seit Jahren auf dem Niveau von 17'000 Fahrzeugen pro Tag. Das entspricht einer normal frequentierten Kantonsstrasse. Beim Bau einer 2. Röhre fehlt das Geld für sinnvollere Projekte, und hunderttausende Pendlerinnen und Pendler stehen weiterhin täglich im Stau oder drücken sich in überfüllte Züge. Mehr Geld für die Strasse gibt es wegen der 2. Röhre nicht – im Gegenteil!

Tessiner Kinderarzt warnt vor Lastwagenflut

Das Tessin leidet unter der schlechtesten Luft der Schweiz. Eine 2. Röhre würde die Zahl der Lastwagen auf der Nord-Süd-Achse verdoppeln. Die Folge: Die Atemwegs-Erkrankungen im Tessin würden weiter zunehmen.

Seit vierzig Jahren arbeitet Marco Maurizio als Kinderarzt in Mendrisio im Südtessin. Wie die Dreckluft die Gesundheit beeinträchtigt, erlebt Dr. med. Maurizio jeden Tag in seiner Praxis: «In den letzten 30 Jahren haben die Erkrankungen der Atemwege stark zugenommen.» Immer mehr Kinder leiden unter Bronchitis und Asthma und müssen teilweise langwierige Behandlungen über sich ergehen lassen. Deshalb warnt Dr. Maurizio: «Mit einer zweiten Röhre kämen noch mehr Lastwagen und Autos zu uns ins Tessin und die Luft würde hier noch schlechter.» Die Dreckluft ist grösstenteils hausgemacht: «Die entsprechenden Messungen zeigen: Die Luftverschmutzung entsteht hier im Tessin, auch durch den Transitverkehr.»

Der Kinderarzt hat denn auch den Appell der Tessiner Ärzte gegen die zweite Tunnelröhre unterschrieben. Dass der neue Tunnel dereinst nur einspurig befahren werde, bezeichnet er als Augenwischerei: «Es werden nicht ein paar Milliarden in einen Tunnel investiert, um ihn nachher nur zur Hälfte zu nutzen.» Dr. Maurizio hofft, dass das Tessiner und das Schweizer Volk die Röhrenpläne am 28. Februar 2016 zum dritten Mal ablehnen.

Quelle: Oekoskop, Fachzeitschrift der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz

Ist die Sanierung des Gotthardtunnels massiv überteuert?

RailValley, ein Verein zur Förderung von Bahninnovationen, vergleicht die Kosten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit der Sanierung des Arlberg-Autobahntunnels (Österreich). Die beiden Tunnels sind ähnlich gebaut, haben eine ähnliche Länge und sind ähnlich lang in Betrieb. Die Sanierung des Arlberg-Tunnels kostet jedoch mit 160 Millionen Euro deutlich weniger als die 800 Millionen Franken teure Sanierung des Gotthardtunnels. RailValley kritisiert, dass die Gotthardsanierung die Anpassung an die Normen für neue Tunnels vorsieht. Als unnötig sieht RailValley vor allem die Anhebung der Zwischendecke von 4.5 auf 4.8 Meter, da die Maximalhöhe für Fahrzeuge 4 Meter beträgt und es bisher nie zu besonderen Vorfällen gekommen ist, die mit der Höhe der Zwischendecke zu tun hatten. Würde der Gotthardtunnel gleich wie der Arlbergtunnel saniert, könnte der Grossteil der Arbeiten in der Nacht mit Offenhalten einer Fahrspur und maximalen Wartezeiten von 30 Minuten durchgeführt werden. Der Kostenaufwand für die Sanierung des Gotthards würde etwa 250 Millionen Franken betragen.

Eine 2. Röhre schadet auch dem Oberwallis!

Die Abstimmung über die 2. Röhre am Gotthard betrifft auch das Wallis; denn für das Wallis stehen am 28. Februar zwei wichtige Forderungen auf dem Spiel. Entweder bringen wir die Transitgüter auf allen Alpenübergängen auf die Schiene oder nirgends. Und schon mit der Hälfte der drei Milliarden Franken, welche eine 2. Röhre am Gotthard kostet, kann verkehrspolitisch Gescheiteres gemacht werden: Der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels kostet 1.3 Milliarden Franken. Und mit ein paar zusätzlichen Millionen kann der Lastwagenverlad durch den Simplontunnel realisiert werden.

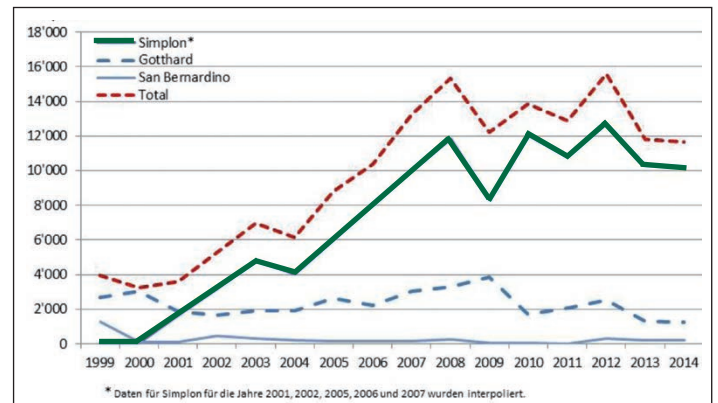
Über den Simplonpass führen im Jahr 2014 laut Verlagerungsbericht 2015 des Bundesrats 77'000 schwere Güterfahrzeuge. Jeder siebte bis achte Lastwagen hatte gefährliche Güter geladen. Gemäss Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621) dürfen durch die Strassentunnels am Grossen St. Bernhard, am Gotthard und am San Bernardino grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgewickelt werden (Ausnahmebewilligungen für den Gotthard- und San-Bernardino-Tunnel möglich). Diese Bestimmung führt dazu, dass rund 85% der Lastwagen mit gefährlichen Gütern, welche die Schweizer Alpen auf der Strasse überqueren, über den 2000 Meter hohen Simplonpass fahren! Das sind fast 10'000 Giftlastwagen pro Jahr und über 30 pro Werktag.

Mehr Lastwagen auch am Simplon

Wer nun glaubt, dass die Gefahrguttransporte am Simplon nach dem Bau eines 2. Gotthard-Strassentunnels abnehmen würden, liegt falsch. Das Gegenteil wird der Fall sein: Der Bau einer 2. Röhre käme einer Bankrotterklärung des Alpenschutzes und der Verlagerungspolitik gleich. Die Gütertransporte auf der Strasse würden insgesamt zunehmen und damit auch die Gefahrguttransporte am Simplon, die an den anderen Alpenübergängen mit den langen Tunnels verboten sind.

Verdoppelung des Schwerverkehrs in der EU

Prognosen der EU rechnen mit einer Verdoppelung des Schwerverkehrs in den nächsten 30 Jahren. Wenn die Schweiz nun eine 2. Röhre am Gotthard baut, sendet sie ein komplett falsches Signal nach Europa aus. Mit der Annahme der Alpeninitiative vor 20 Jahren haben wir in der Verkehrspolitik die Weichen in Europa neu gestellt. Die Richtung war klar: die Schweiz verlagert



Gefahrguttransporte im alpenquerenden Strassengüterverkehr von 1999 bis 2014. 85% aller Lastwagen mit gefährlichen Gütern, welche die Schweizer Alpen 2014 auf der Strasse überquerten, nahmen die Route über den Simplonpass.

Quelle: Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2015 des Bundesrates.

den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene. Mit dem Bau der NEAT-Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard wurde diese Politik glaubwürdig untermauert. Kommt hinzu, dass die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz dazu führte, dass pro Jahr rund 600'000 Lastwagen den Umweg über Österreich nehmen. Ist der 2. Strassentunnel einmal gebaut, wird ein Riesendruck auf die Schweiz zukommen, beide Röhren voll zu nutzen, und die EU wird sich über die kürzeste 4-spurige Nord-Süd-Achse Europas freuen. Statt der gesetzlich vorgeschriebenen maximalen Zahl von 650'000 alpenquerenden Lastwagen werden zwei Millionen Lastwagen die Schweiz durchqueren. Das sind doppelt so viele wie heute schon.



Am 28. Januar 2015 stürzte ein Lastwagen, bei welchem die Bremsen versagt haben ins Biotop in Glis. Wie viele solche Unfälle müssen noch geschehen, bis die Gefahrguttransporte am Simplon verboten werden?

Walliser Regierung rechnet mit wenig Umwegverkehr

Die Befürworter eines 2. Strassentunnels am Gotthard befürchten Umwegverkehr über den Simplonpass während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Reinhold Schnyder und Brigitte Wolf haben die Walliser Regierung in einer Interpellation gefragt, mit wie viel Umwegverkehr tatsächlich gerechnet werden muss.

Die Strecke von Basel über den Simplon nach Mailand ist rund 180 km länger als durch den Gotthard. Das bedeutet mindestens zwei Stunden mehr Fahrzeit und damit höhere Kosten für Fahrer, Diesel und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Wer über den Simplon fährt, statt die Rollende Autobahn durch die Schweiz zu nutzen, kann nicht rechnen.

Dementsprechend klar fällt die Antwort der Walliser Regierung auf die Interpellation zum Thema Umwegverkehr aus. Die zuständigen kantonalen Dienststellen rechnen bei einer zeitweiligen Schliessung des Gotthard-Strassentunnels beim Schwerverkehr mit einem «potenziellen Zuwachs von maximal fünf Prozent, was

in beiden Fahrtrichtungen und an Werktagen ein Mehr von 15 bis 20 Lastwagen bedeutet». Weiter hält die Regierung fest, dass auch Automobilisten «stets den günstigsten Weg, das heisst den kürzesten und preiswertesten Weg» wählen. Deshalb sei auch bei den Personewagen kaum mit Umwegverkehr zu rechnen.

Wir Walliserinnen und Walliser brauchen also keinen Umwegverkehr zu fürchten und dürfen am 28. Februar ruhig gegen die 2. Röhre am Gotthard und damit gegen die Verdoppelung der Transitlastwagen stimmen. Nicht zuletzt aus Solidarität mit der Tessiner Bevölkerung, welche unter der schlechtesten Luftqualität der ganzen Schweiz leidet.

Klimaschutz: 2. Gotthardröhre als falsches Signal

Der Bau der 2. Röhre steht in krassem Widerspruch zum Klimaschutz. Will die Schweiz ihre Klimaziele erreichen, muss das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr bis 2020 zwingend erreicht werden.

Am Klimagipfel in Paris haben sich die Länder der Welt erstmals auf eine Senkung des CO₂-Ausstosses und somit der Erderwärmung einigen können. An vorderster Front kämpfte auch Bundesrätin Doris Leuthard für die Erreichung dieses Abkommens. In krassem Widerspruch dazu steht ihr Ansinnen, am Gotthard eine 2. Strassenröhre zu bauen. Eine Studie im Auftrag der Alpeninitiative zeigt, dass die Klimabilanz des alpenquerenden Gütertransports aktuell bei 300'000 Tonnen CO₂ liegt. Mehr als 95% dieser Emissionen werden durch den Schwer-

verkehr auf der Strasse verursacht. Die Entwicklung des Strassengüterverkehrs durch die Alpen läuft den Klimabemühungen der Schweiz zuwider. Statt der geforderten Emissionsreduktion von 8% sind die Emissionen aufgrund der Transitlastwagen seit 1990 um 63% gestiegen.

Der Bau der 2. Gotthardröhre ist ein völlig falsches Signal in Sachen Umweltschutz, nicht zuletzt auch an die Adresse von Europa, mit dem zusammen man eigentlich die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene abgesprochen hat.

Impressum: Mitgliederinformation des Natur- und Vogelschutzvereins Oberwallis NVO, der Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr OGUV, der Pro Natura Oberwallis, des VCS Wallis und des WWF Oberwallis. **Redaktion und Layout:** Brigitte Wolf, Bitsch. **Druck:** s+z:gutzumdruck, Brig-Glis. **Auflage:** 3000 Exemplare



Moritz Leuenberger: Diese Vorlage ist verfassungswidrig

Im Tages-Anzeiger-Interview vom 30. Dezember 2015 spricht Alt-Verkehrsminister Moritz Leuenberger Klartext.

« Der Alpenschutzartikel in der Verfassung verbietet es, die Verkehrskapazität am Gotthard zu erweitern. Doch die Vorlage, über die wir im Februar abstimmen, brächte eine solche Kapazitätserweiterung – auch wenn jetzt behauptet wird, man wolle sie nicht nutzen. Verstehen Sie mich richtig: Es ist legitim, die Verkehrspolitik neu auszurichten und eine zweite Röhre zu fordern. Aber man muss dazu die Verfassung ändern. Ein neues Gesetz reicht nicht. Das ist juristisch völlig eindeutig. Diese Vorlage ist verfassungswidrig. »

« Für die zweite Röhre ist keine Sonderfinanzierung vorgesehen. Sie soll aus dem Strassentopf finanziert werden – genau wie all jene Projekte, welche die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen lösen sollen. Um diese knappen Gelder wird es zu einer Auseinandersetzung kommen. Es kann ein böses Erwachen geben für all jene Menschen, die nicht nur an Ostern und Pfingsten im Stau stehen, sondern jeden Tag. »

« Warum haben wir die Neat gebaut? Sie schafft eine attraktive Verbindung ins Tessin und zurück, gerade auch während der Sanierung des Strassentunnels. Nicht zuletzt mit diesem Argument wurde der Bau der Neat begründet. Von Abkopplung kann also keine Rede sein. Dazu würde auch nie jemand in der Schweiz Hand bieten. »