

Abstimmung vom 28.2.2016

Ein zweiter Gotthard- Strassentunnel wird gebaut

**Angenommen: Änderung des Bundesgesetzes
über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
(Sanierung Gotthard-Strassentunnel)**

Rudolf Burger

Empfohlene Zitierweise: Burger, Rudolf (2019): Ein zweiter Gotthard-Strassentunnel wird gebaut. *Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen*. Online: www.swissvotes.ch. Abgerufen am [Datum].

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Durch den 1980 eröffneten, 16,9 Kilometer langen Gotthard-Strassentunnel fahren jährlich rund fünf Millionen Personenwagen und 900 000 Lastwagen. Im Dezember 2008 erteilt das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vier Ingenieurbüros den Auftrag festzustellen, welche Sanierungsarbeiten zwischen 2020 und 2025 nach einer Betriebszeit von über 40 Jahren nötig seien und wie lange sie dauern werden. Die Büros kommen zum Schluss, dass eine umfassende Sanierung notwendig sei, diese aber eine mehrjährige Totalsperrung erfordere.

Der Bundesrat sieht sich deswegen gezwungen, alternative Verkehrsregime zu prüfen. Obwohl er sich zunächst gegen den Bau einer zweiten Röhre ausgesprochen hatte, ändert er in seiner Botschaft ans Parlament vom September 2013 seine Meinung, nachdem Alternativen – zum Beispiel ein kostenloser Bahnverlad durch den Gotthard-Scheiteltunnel für den Personenverkehr und eine «rollende Landstrasse» für Lastwagen durch den Gotthard-Basistunnel zu Kosten von 1,4 bis 1,7 Milliarden Franken – verworfen worden sind. Im Bau einer zweiten Tunnelröhre für rund 2,8 Milliarden Franken sieht der Bundesrat den Vorteil, dass Funktionalität, Sicherheit, Verträglichkeit und Verfügbarkeit der Gotthard-Strassenroute erhöht werden. Um den Bestimmungen der Alpenschutz-Initiative (vgl. Vorlage 408) gerecht zu werden, hält das zur Abstimmung vorgelegte Gesetz fest, dass pro Röhre nur eine Fahrspur betrieben werden darf, wenn beide Röhren offen sind. Trotz dieser Einschränkung erwächst dem Projekt von Anfang an heftige Opposition. Schon im April 2013 wird dem Bundesrat eine Petition mit 68 000 Unterschriften übergeben, in der sich zahlreiche Organisationen gegen eine zweite Gotthardröhre aussprechen.

Bei der Beratung im Ständerat beantragt der Urner Markus Stadler (GLP) Nichteintreten, unterliegt damit aber deutlich. Im Nationalrat wird die Vorlage von SP, Grünen und Grünliberalen geschlossen bekämpft, von SVP, FDP, CVP und mehrheitlich auch der BDP befürwortet. In den Schlussabstimmungen wird die Vorlage des Bundesrats im Ständerat mit 28 zu 17 und im Nationalrat mit 120 zu 76 Stimmen angenommen.

Unmittelbar danach ergreifen die im Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» versammelten unterlegenen Parteien, unterstützt von über 40 weiteren Organisationen, das Referendum. Dieses kommt mit über 75 000 gültigen Unterschriften zustande.

GEGENSTAND

Die vorgeschlagene Änderung des Bundesgesetzes über den Strassen- und Schienenverkehr im Alpengebiet sieht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels den Bau einer zweiten Röhre vor. Es wird jedoch festgeschrieben, dass pro Richtung immer nur eine Fahrspur betrieben werden darf.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Fronten verlaufen im Abstimmungskampf gleich wie schon im Parlament: Die bürgerlichen Parteien SVP, FDP, BDP, CVP (letztere mit Ausnahme der zwei Kantonalparteien Uri und Nidwalden) sowie TCS, Economiesuisse und Gewerbeverband sind für den Bau der zweiten Röhre, die SP, Grünen, Grünliberalen, EVP sowie zahlreiche im Umweltbereich tätige Organisationen wie etwa Pro Natura, WWF, VCS dagegen. Auf den Plakaten der Befürworter wird die zusätzliche Sicherheit durch zwei Röhren ohne Gegenverkehr betont, die Gegner stellen sich gegen die «Transithölle Schweiz». Beide Seiten sehen sich solidarisch mit dem Kanton Tessin. Die Befürworter argumentieren, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner erklären die zweite Röhre zum «vergifteten Geschenk», das dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastung bringe. Sie sind überzeugt, dass bei einem Ja auf Dauer nicht nur eine Spur pro Richtung geöffnet würde, sondern alle vier Spuren befahren würden: «Was gebaut und bezahlt ist, wird über kurz oder lang auch genutzt».

Vom intensiven Abstimmungskampf zeugt auch die weit überdurchschnittliche Zahl von Inseraten, die in den Printmedien geschaltet werden. Dabei sind Pro- und Kontra-Lager fast gleich stark vertreten, mit einem leichten Übergewicht bei den Inseraten, die für ein Ja werben.

ERGEBNIS

Die Gotthardvorlage wird bei der an diesem reich befrachteten Abstimmungswochenende hohen Stimmbeteiligung von 63,5% mit einem Ja-Anteil von 57,0% angenommen. Am grössten ist die Zustimmung in den Kantonen Schwyz (Ja-Anteil 68,2%), Aargau (68,0%) und Obwalden (65,5%). Auch die vom Verkehr via Gotthard-Strassentunnel am meisten betroffenen Kantone Tessin (Ja-Anteil 57,8%) und Uri (53,0%) stimmen zu. Nur in den beiden Kantonen Genf (Ja-Anteil 45,2%) und Waadt (45,5%) gibt es keine Ja-Mehrheit. Generell ist die Zustimmung in der Romandie niedriger als in der Deutschschweiz.

Nachbefragungen zeigen, dass die Parolen der Parteien gut befolgt wurden. Die Sympathisanten der bürgerlichen Parteien stimmten der Vorlage zu, jene der Grünen und der SP lehnten sie ab. Während bei den Gegnern die Umwelt und Kostenüberlegungen im Fokus standen, gaben die Befürworter als häufigsten Grund für ein Ja die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Tunnel an, gefolgt von der Erhöhung der Kapazität der Nord-Süd-Achse. Sowohl Gegner als auch Befürworter glaubten mehrheitlich, dass die zweite Fahrspur trotz des bundesrätlichen Versprechens zu einem späteren Zeitpunkt geöffnet werde. Eine knappe Mehrheit der Stimmenden pflichtete auch dem Argument bei, die geplante zweite Röhre widerspreche dem vom Volk beschlossenen Alpenschutz.

QUELLEN

Bieri, Niklaus, Nicolas Freymond und Suzanne Schär (2019). *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Sanierung des Gotthard-Strassentunnels*,

2008-2016. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 6.4.2019.

Bieri, Niklaus, und Maximilian Schubiger (2016). *APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 28. Februar 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft der Universität Bern.

Sciarini, Pascal, Alexandra Feddersen und Simon Lanz (2016). *VOX 120. Nachanalyse der eidgenössischen Abstimmung vom 28. Februar 2016*. Bern, Genf: gfs.bern und Département de science politique et relations internationales de l'Université de Genève.

Pressebeiträge: Der Bund vom 18.4.2013 und vom 27.2.2016. Neue Zürcher Zeitung vom 9.12.2008.

Amtliche Bulletins des National- und des Ständerats (Geschäft 13.077).

Bundesblatt: BBl 2013 7315.