**Leserbrief-Argumentarium: Gotthard-Tunnel sicher JA**

Am 28. Februar 2016 stimmt das Volk über das „Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)“ ab. Es entscheidet, ob die Sanierung mit dem Bau einer zweiten Röhre umgesetzt werden kann. Bundesrat und Parlament haben sich nach sorgfältiger Prüfung möglicher Varianten für diese Lösung entschieden. Dagegen wurde das Referendum ergriffen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Argumente für die Sanierung des Gotthard mit einer zweiten Röhre in kleinen Textbausteinen zusammengefasst. Vielen Dank, wenn Sie sich auf dieser Basis über Leserbriefe für ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard engagieren. Gerne verfassen wir auch auf Wunsch zusätzliche, individuell zugeschnittene Leserbriefe für Sie.

1. **Thema: Ja zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr**

**Es ist eine Frage der Sicherheit**

Aus einem gefährlichen Tunnel im Gegenverkehr und ohne Pannenstreifen kann mit einer cleveren Sanierung ein sicheres und modernes Tunnelsystem gemacht werden. Auf rund 17 Kilometern kreuzen sich heute Lastwagen und Autos auf engstem Raum. Der schwere Unfall 2001 mit 11 Toten ist eine traurige Folge davon. Es ist eine Frage der Zeit, bis es wieder einen solchen Unfall gibt. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre könnte die Sicherheit dank richtungsgetrenntem Verkehr und neu einem Pannenstreifen stark verbessert werden. Ich sage deshalb am 28. Februar 2016 Ja zu mehr Sicherheit am Gotthard.

**Es geht um Menschenleben**

Man spielt nicht mit Menschenleben. Es ist erwiesen, dass das Unfallrisiko in einem engen Tunnel mit Gegenverkehr und ohne Abstellstreifen sehr hoch ist. Allein schon eine gewöhnliche Panne in einem Tunnel erschwert die Pannenhilfe stark und kann einen schweren Unfall, ja sogar einen katastrophalen Brand auslösen. Erst im Sommer 2015 hat ein internationaler Tunneltest des ADAC ergeben, dass der Gotthard einer der gefährlichsten Tunnel in Europa ist. Von allen untersuchten Tunnels war er auf dem letzten Platz. Wir müssen an die Sicherheit denken. Mit einer zweiten Röhre kann künftig der gefährliche Gegenverkehr abgeschafft und das Risiko von Frontalkollisionen ausgeschlossen werden. Mit der Abstimmung am 28. Februar 2016 haben wir es in der Hand. Ich sage sicher Ja zum Bau einer Sanierungsröhre am Gotthard.

**36 Unfalltote sind 36 Opfer zu viel**

Seit Inbetriebnahme 1980 haben im Gotthardtunnel 36 Menschen das Leben verloren. Alleine zwischen 2001 und 2014 starben im Gotthard Tunnel 21 Personen. Das sind in dieser Zeit fast zwei Verkehrstote jedes Jahr. 18 Tote verstarben nach Unfällen mit Frontalkollision, weil der Gotthardtunnel im Gegenverkehr geführt wird. In fünf Fällen waren Lastwagen involviert. Alleine bei diesen Unfällen, verloren 16 Menschen ihr Leben. Der schwerste Unfall, der sich bis heute im Gotthard-Tunnel ereignet hat, forderte 2001, ebenfalls als Folge einer Frontalkollision, 11 Tote. Eine zweite Röhre würde diese Unfallursache fast völlig ausschliessen. Ich sage deshalb am 28. Februar 2016 Ja zur Sanierung des Gotthardtunnels mit einer zweiten Röhre.

**Geltende Sicherheitsstandards auch für den Gotthard**

Der Gotthardtunnel entspricht heute keineswegs den geltenden Sicherheitsstandards. Würde er heute gebaut, müsste gemäss den entsprechenden Normen pro Fahrtrichtung zwingend je eine Röhre gebaut werden. Die Erfüllung der Sicherheitsnormen muss eine Selbstverständlichkeit sein und darf nicht zum politischen Spielball werden. So gefährliche Strassenabschnitte müssen saniert werden, bevor die nächste Katastrophe mit vielen Toten passiert. Es ist deshalb keine Frage: Ich stimme am 28. Februar 2016 für mehr Sicherheit. Ich stimme Ja zur zweiten Röhre am Gotthard.

**Wie Bundesrat und Parlament – Ja zur Sicherheit im Gotthardtunnel**

Bundesrat und Parlament legen grossen Wert auf die Tunnelsicherheit. Deshalb befürworten sie den Bau einer Sanierungsröhre, mit der die Gefahr von Zusammenstössen zwischen Fahrzeugen im Gegenverkehr beseitigt wird. Die künftig vorhandenen Pannenstreifen erleichtern auch Noteinsätze der Rettungskräfte im Tunnel. Mit dem Bau des Sanierungstunnels kann die Sicherheit des Gotthardtunnels wesentlich verbessert werden. Nur schon deshalb stimme ich am 28. Februar 2016 Ja zur zweiten Gotthard-Röhre.

**Unfälle vermeiden, zweite Tunnelröhre bauen**

2004 hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Studie über Verkehrssicherheit in Autobahntunnels veröffentlicht. Diese zeigt, dass das Unfallrisiko neben der Länge und der Breite des Tunnels, dem Verkehrsaufkommen und dem Anteil des Schwerverkehrs stark von der Anzahl der Röhren abhängt. Wird der Verkehr künftig mit zwei Röhren richtungsgetrennt geführt, lässt sich die Zahl der Unfallopfer um 53 Prozent senken. Für den Gotthard heisst das: 4 bis 6 Unfallopfer jährlich (darunter 4 Leichtverletzte und 1 Schwerverletzte Person) sowie ein Toter in zwei Jahren könnten verhindert werden. Für mich ist der Fall klar: Ich sage am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Nur zweite Tunnelröhre bringt mehr Sicherheit**

Seit Jahren wird am bestehenden Gotthard-Strassentunnel an der Verbesserung der Sicherheit gearbeitet. Das ist wichtig. Doch obwohl viel gemacht wird, kommt man nicht entscheidend weiter. Sinnvolle Massnahmen wie das Tröpfchensystem sollen beibehalten werden und künftig für Sicherheit in zwei richtungsgetrennten Röhren sorgen. Ohne den entscheidenden Schritt mit der zweiten Röhre bleiben die Sicherheitsstandards im langen Gotthard Tunnel jedoch völlig unbefriedigend und gefährden Menschenleben. Deshalb braucht es am 28. Februar 2016 ein Ja zur zweiten Tunnelröhre am Gotthard.

**Andere Länder setzen konsequent auf mehr Sicherheit in den Strassentunnels**

Am 28. Februar 2016 stimmen wir über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre ab. Tunnel-Gegner wollen dies verbissen verhindern. Schlauer sind unsere Nachbarn. Aus Sicherheitsgründen setzt Frankreich bereits seit 2007 auf den Bau einer zweiten Tunnelröhre. Für den 13 Kilometer langen Fréjus-Tunnel wird für die Sanierung eine zweite Röhre gebohrt. Nach Abschluss der Sanierung soll der Tunnel mit zwei einspurigen Tunnels mit je einem Abstellstreifen pro Richtung betrieben werden. Das entspricht genau der für den Gotthard vorgesehenen Lösung. Dieser politische Entscheid wurde nach dem Unfall im Mont-Blanc Tunnel beschlossen, als 1999 39 Menschen bei einem Brand das Leben verloren. Auch wir müssen unsere Automobilisten schützen. Es braucht deshalb klar ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

1. **Thema: Ja zu mehr Sicherheit ohne Umwegverkehr**

**Keine Gotthard-Lastwagen auf unseren Kantonsstrassen**

2006 musste der Gotthard nach einem Steinschlag bei Gurtnellen während eines Monats gesperrt werden. Am Simplon nahm der Schwerverkehr in der Folge um 135,9% zu. Auch bei den Personenwagen war ein Umgehungsverkehr von plus 39% festzustellen. Der Grosse Sankt-Bernhard verzeichnete 2006 während der Sperrung eine Verkehrszunahme von 36,3% bei den Lastwagen und 54,1% bei den Personenwagen. Wird der Tunnel am Gotthard nicht mit einer zweiten Röhre saniert, droht eine Sperrung nicht nur während Monaten sondern während Jahren. Die Lastwagen sollen beim Gotthard sicher durch den Berg fahren und nicht die Kantons- und Passstrassen bei uns unsicher machen. Ich stimme deshalb am 28. Februar 2016 Ja zur Sanierung des Gotthards mit einer zweiten Röhre.

**Ja zum Gotthard heisst Ja zu mehr Sicherheit am San Bernardino**

2006 musste der Gotthard nach einem Steinschlag gesperrt werden. Am San Bernardino wurden in der Folge 285,5% mehr Lastwagen gezählt. Auch bei den Personenwagen kam es mit einem Plus von 134.5% zu massivem Mehrverkehr. Wird der Gotthard nicht mit dem Bau einer zweiten Röhre saniert, muss er über mehrere Jahre gesperrt werden. Das ist eine direkte Bedrohung für die Verkehrssicherheit auf der A13 und über den San Bernardino. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja zum Gotthard und damit Ja für die Verkehrssicherheit in der ganzen Schweiz.

**Ja zum Gotthard heisst Ja zu mehr Sicherheit auch in der Romandie**

2006 musste der Gotthard nach einem Steinschlag gesperrt werden. Am Simplon und am grossen Stankt Bernhard wurden in der Folge bis zu 135% mehr Lastwagen gezählt. Auch bei den Personenwagen kam es zu massivem Mehrverkehr. Wird der Gotthard nicht mit dem Bau einer zweiten Röhre saniert, muss er über mehrere Jahre gesperrt werden. Das ist eine direkte Bedrohung für die Verkehrssicherheit auf den Zufahrtsachsen zu diesen Pässen. Wir haben beim Glion und Belmont-Tunnel bereits genügend Stau und Verkehrsprobleme. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja zum Gotthard und damit Ja für die Verkehrssicherheit auch bei uns in der Romandie.

**Durch den Tunnel anstatt auf die Kantonsstrassen**

Bundesrat und Parlament wollen den Gotthard-Strassentunnel mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre sanieren. Durch die zweite Röhre wird der Verkehr gelenkt, während die alte Röhre saniert wird. Nach der Sanierung gibt es pro Röhre eine Spur, ohne gefährlichen Gegenverkehr. Für mich entscheidend ist, dass mit dieser Lösung die Verbindung ins Tessin nie komplett unterbrochen werden muss. So kann auch gefährlicher Umwegverkehr über die Alpenpässe am San Bernardino, Simplon, Gotthard oder Grosser Sankt Bernhard verhindert werden. Der Verkehr kann durch den Sanierungstunnel geführt werden, ohne diese Alpenpässe und die umliegenden Kantonsstrassen zu belasten. Bei den letzten längeren Sperrungen des Gotthard-Strassentunnels nach Unfällen oder Steinschlägen hat sich der Verkehr auf diesen Achsen teilweise massiv erhöht. Das will ich nicht. Ich stimme deshalb am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Wir brauchen nicht noch zusätzlichen Umwegverkehr**

Beim Glion-Tunnel und beim Belmont-Tunnel staut sich der Verkehr regelmässig. Rund um Lausanne leben wir mit chronischer Verkehrsüberlastung. Diese Probleme müssen wir in den Griff bekommen. Gift für unsere Verkehrssituation wäre zusätzlicher Lastwagenverkehr, weil der Gotthardtunnel gesperrt ist. Dies war bereits 2006 nach einem Steinschlag der Fall, als der Gotthard gesperrt werden musste. Das Verkehrsaufkommen am Grossen Sankt Bernhard und am Simplon hat teilweise um über 100% zugenommen (Simplon plus 135% Lastwagen). Auf den Zufahrsachsen zu diesen Pässen verstopft dieser Verkehr unsere Strassen. Die Mobilität in unserer Region darf nicht noch weiter eingeschränkt werden. Ich stimme Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Verantwortung übernehmen: Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard**

Wie die Ereignisse im Sommer 2015 mit Steinschlägen und einer Zugkollision in Erstfeld gezeigt haben, führen schon heute Störungen zu Rückstau am Gotthard. Mit den Verladestationen ist das Chaos am Gotthard vorprogrammiert. Lastwagen und Autos suchen sich Umfahrungsrouten und belasten den Verkehr im Mittelland und die Alpenübergänge in der Romandie und im Graubünden. Für mich ist klar: Für eine sinnvolle Sanierung am Gotthard braucht es eine zweite Röhre. Alles andere ist fahrlässig. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja.

**Ja zum Gotthard: Umwegverkehr ist ein Sicherheitsproblem**

Teure Verladeanlagen sind nicht nachhaltig und vermögen den zu erwartenden Verkehr nicht zu schlucken. Staus sind vorprogrammiert. Die steilen Rampen der San Bernardinoroute sowie die engen Kurvenradien stellen für die Lastwagen ein Sicherheitsproblem dar. Auch am Simplon und beim grossen Sankt Bernhard würde der Umwegverkehr eine grosse Belastung bringen und die Sicherheit gefährden. Im Interesse der Verkehrssicherheit stellt das bundesrätliche Konzept, das den Bau eines Sanierungstunnels vorsieht, das Optimum dar. Alles andere ist Augenwischerei!

1. **Thema: Ja zu sicheren Investitionen anstatt ungenügenden Basteleien**

**Zweite Röhre ist die beste Lösung**

Am Belchentunnel (A2) wird eine dritte Röhre erstellt, um die Sanierung ohne eine Schliessung des Tunnels zu ermöglichen. Proteste gibt es dort keine. Die Lösung ist ja auch sinnvoll und gut. Am Gotthard muss genau gleich vorgegangen werden. Es braucht auch dort eine zweite Röhre, um den Tunnel ohne jahrelange Vollsperrung sanieren zu können. Doch die Tunnel-Gegner veranstalten am Gotthard ein ideologisches Theater und drohen so eine sinnvolle Sanierung zu verunmöglichen. Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Die mit Abstand beste Lösung ist der Bau eines Sanierungstunnels. Diese Lösung müssen wir wählen. Deshalb sage ich am 28. Februar 2016 Ja.

**Sanierung mit zweiter Tunnelröhre ist die mit Abstand beste Lösung**

Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Diese Sanierung ist unumgänglich. Das ist unbestritten. Bundesrat und Parlament haben während mehr als 6 Jahren detailliert und seriös verschiedene Möglichkeiten geprüft, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels am besten umgesetzt wird. Die verschiedenen Varianten wurden auf Herz und Nieren getestet. Darunter auch die Einrichtung einer rollenden Landstrasse, um während der Sanierung des Strassentunnels die Personenwagen und Lastwagen auf ein Verlade-Provisorium der Bahn zu verlagern. Das Ergebnis der detaillierten Prüfung ist eindeutig. Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung. Die Verladeanlagen bringen die nötige Kapazität nicht. Ohne zweite Röhre wird das Tessin über Jahre isoliert. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja.

**Zweite Röhre ist günstiger als Verlade-Basteleien**

Um die Sanierungsarbeiten am Gotthardtunnel ohne eine zweite Röhre durchzuführen, müssten vier oder sogar sechs Verladestationen für den Bahntransport von Lastwagen und Personenwagen gebaut werden. Sämtliche Fahrzeuge müssten in sehr teuren, provisorischen Terminals in den Alpentälern bei Biasca/Airolo und Erstfeld/Göschenen auf die Schiene verladen werden. Bei Chiasso und Basel kämen nochmals zwei überdimensionierte Terminals hinzu. Der Bau, Betrieb und Rückbau von vier Verladeanlagen kostet bis über 2 Milliarden Franken, ohne dass ein bleibender Mehrwert geschaffen würde. Bei 6 Verladeanlagen wird das Verlade-Provisorium weit über drei Milliarden Franken kosten und damit teurer als der Bau einer zweiten Röhre. Wir müssen die Mittel für die Strasseninfrastruktur nachhaltig und sinnvoll einsetzen. Am 28. Februar 2016 sage ich deshalb klar Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Finanzielle Mittel nachhaltig investieren – Ja zum Gotthardtunnel**

Während der Sanierung des Gotthardtunnels muss alles daran gesetzt werden, dass das Tessin nicht von der übrigen Schweiz abgekoppelt wird. Dieses Ziel kann nur mit dem Bau eines Sanierungstunnels verwirklicht werden. Der Verzicht auf den Bau der zweiten Röhre bedingt den Bau von äusserst kostspieligen und zudem ineffizienten Verladestationen für den Bahntransport von Lastwagen und Privatfahrzeugen. Hunderte von Millionen Franken würden sinnlos verpufft, da diese Anlagen nach der Sanierung des Gotthardtunnels wieder abgebrochen werden müssen. Zudem wären sie nicht in der Lage, den zu erwartenden Verkehr zu bewältigen. Das Verkehrschaos wäre perfekt. Deshalb sage ich Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Zweiter Gotthardtunnel schont Landschaften**

Niemand im Tessin oder Uri ist bereit, Terrain für den Bau von gigantischen Verladeanlagen zur Verfügung zu stellen. Verständlich, denn in den engen Alpentälern lässt sich kaum eine Fläche von 22 Fussballfeldern finden. Die zu errichtenden Lastwagen-Verladestationen in Erstfeld und Biasca sowie die PW-Verladeanlagen in Airolo und Göschenen müssten nach der Sanierung wieder abgebaut werden. Ich stehe für den Schutz unserer Alpentäler und für sinnvolle Investitionen anstatt für teure Basteleien ein. Ich sage deshalb am 28. Februar 2016 Ja zur zweiten Röhre am Gotthard.

**Besserer Alpenschutz – kein Mehrverkehr**

Nach dem Bau des Sanierungstunnels wird die alte Röhre saniert. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten werden auf dieser wichtigen Nord-Südverbindung zwei Röhren mit je einer Spur pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Das ist in Verfassung und im Gesetz, über das wir abstimmen, garantiert. Dies sind im Schweizerischen Rechtssystem die höchsten Garantien, die überhaupt möglich sind. Mehrverkehr wird es keinen geben. Der Alpenschutz wird mit einer zweiten Röhre besser gewahrt, als wenn die Lastwagen sich über die steilen Passstrassen über die Alpen winden müssten, wie das bei einer Sperrung des Tunnels der Fall wäre. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Was hat das mit Alpenschutz zu tun?**

Die Gegner einer Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre fordern als Alternative den Bau von insgesamt 6 grossen und teuren Verladeanlagen. Vier von diesen würden mitten in den engen Urner und Tessiner Alpentälern gebaut. Wertvolles Kulturland in den beschränkten Talböden wird verschandelt und über Jahre blockiert. Insgesamt sind Verladeanlagen in der Grösse von 22 Fussballfeldern notwendig, so dass die grössten Verladeanlagen Europas gebaut werden müssten - grösser als die Anlagen vor dem Eurotunnel. Mit Alpenschutz, den die Gegner vorzuschieben versuchen, haben solche unsinnigen Forderungen nichts mehr zu tun. Wer Landschaften schonen will, sollte am 28. Februar 2016 Ja zum Gotthard sagen. Ich werde es tun.

**Bauen ohne Stauen: Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard**

Selbst im besten Fall und ohne die kleinste Panne oder Verzögerung beim Verladen genügen die Kapazitäten der geplanten Verladeanlagen am Gotthard nicht. Pro Richtung und Jahr sind beim gleichen Verkehrsaufkommen wie heute über 1000 Stunden Wartezeiten für Personenwagen vor den systematisch überforderten Verladeanlagen fix eingeplant. In der Praxis wird es zwangsläufig zu weiteren Verzögerungen kommen, weil eine Verladeanlage, die so überlastet ist, störungsanfällig wird. Solche Verlade-Basteleien sind schlicht keine Alternative. Es braucht für eine saubere und sinnvolle Sanierung am Gotthard eine zweite Röhre. Ich stimme am 28. Februar 2016 Ja.

**Tunnel-Gegner haben keine funktionierende Alternative**

Die Gegner der zweiten Röhre haben keine funktionierenden Alternativen zu bieten, wie der Gotthard-Strassentunnel sinnvoll saniert werden kann. Gar keine Lösung können sie beispielsweise für den Transport von Cars und Reisebussen liefern. Bis zu 100 Reisecars fahren im Sommer täglich durch den Gotthardtunnel. Diese haben auf den Verlade-Provisorien während der Woche aber gar keinen Platz. Dann werden diese von den Lastwagen beansprucht. Lediglich an den Wochenenden bestehen freie Kapazitäten für die Cars und Busse. Nur für diese am Wochenende eine ROLA zu betreiben, lohnt sich aber kaum. Entweder müssen die Busse stundenlang warten, bis eine sinnvolle Anzahl an Fahrzeugen auf einem Verladezug steht. Oder die Züge fahren praktisch leer durch den NEAT-Basistunnel, wo sie aber dem transnationalen Güterverkehr, den wir eigentlich auf die Schiene bringen möchten, den Platz streitig machen. Denn die Kapazitäten der NEAT werden nicht ausreichen, um die Güterzüge und die ROLA vollumfänglich aufzunehmen. Für mich ist deshalb klar: Ich sage am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Sinnvoll sanieren anstatt künftige Generationen zu belasten**

Mit dem Bau einer zweiten Röhre wird eine nachhaltige und sichere Lösung geschaffen. Während der Sanierung der alten Röhre wird der Verkehr im neuen Tunnel geführt. Nach Abschluss der Sanierung fährt der Verkehr pro Röhre auf einer Fahrbahn mit Pannenstreifen. Verfassung und Gesetz garantieren, dass die Kapazitäten nicht ausgebaut werden. Alle vierzig Jahre muss der Strassentunnel auch künftig saniert werden. Jede Generation steht damit mindestens einmal vor dieser Herausforderung. Der Bau einer zweiten Röhre ist eine clevere Lösung gerade im Hinblick auf diese künftigen Sanierungen. Setzen wir heute auf ein teures Verlade-Provisorium, werden zukünftige Generationen wieder und wieder unnötig Geld für provisorische Anlagen in die Hand nehmen müssen. Ich sage am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Tunnel-Gegner torpedieren die NEAT**

2016 wird der NEAT-Basistunnel am Gotthard eröffnet. Ab dann fahren Personen- und Güterzüge durch den neuen Tunnel. Gerade im transnationalen Güterverkehr erhofft man sich berechtigterweise durch die neue Verbindung Verbesserungen bei der Wettbewerbsfähigkeit. Diese ist wichtig, damit die Verlagerungsziele von transnationalen Gütern von der Strasse auf die Schiene erreicht werden können. Umso unsinniger ist die Forderung der Tunnel-Gegner, dass während der 3-7 Jahre dauernden Sanierung am Gotthard-Strassentunnel sämtliche Lastwagen auf einer rollenden Autobahn (ROLA) verladen werden. Denn im neuen Tunnel hat es nicht genügend Platz für die internationalen Güterzüge und die ROLA. Die ROLA untergräbt die Kapazitäten des neuen NEAT-Bauwerks und schadet den Verlagerungszielen von transnationalem Güterverkehr auf die Schiene. Ich sage deshalb am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Wer die Verlagerung auf die Schiene will, sagt Ja zur zweiten Gotthardröhre**

Wenn zwischen Erstfeld und Biasca Züge mit Lastwagen in den neuen NEAT-Basistunnel eingeschleust werden müssen, verkommt die mit grossen Investitionen erstellte schnelle Flachstrecke des NEAT-Basistunnels zu einer langsamen Pendlerstrecke. Statt wie vorgesehen mit 200km/h können die Züge maximal mit 160 km/h fahren. Lokführer, die Erfahrung mit Verladen haben, beurteilen auch diese langsameren Tempi als viel zu optimistisch. Die Kapazitäten der NEAT werden nicht ausreichen, um alle transnationalen Gütertransporte und zusätzlich die Verlade-Provisorien wegen der Gotthard-Sanierung aufnehmen zu können. Transnationale Güterzüge müssen anstatt durch den NEAT-Tunnel mit Zeit- und Energieverlust über die Bergstrecke und den Scheiteltunnel geführt werden. Das Milliardenbauwerk NEAT wird mit den Forderungen der Tunnel-Gegner torpediert und es wird seine Wirkung nicht wie gewünscht entfalten können. Die Forderungen nach einem Verlad von Lastwagen in den Neat-Tunnel schwächt damit die Zielerreichung der Verlagerungsziele für den transnationalen Gütertransport. Wer die Verlagerung des Gütertransports will, sagt Ja zur zweiten Gotthardröhre, so wie ich.

1. **Thema: Ja zu Sicherheit für die Schweizer Wirtschaft**

**Verbindung zu unseren wichtigsten Handelspartnern sichern**

Norditalien ist einer der wichtigsten Handelspartner der Schweiz. Unternehmen aus sämtlichen Kantonen exportieren und importieren Waren über den Gotthard und die Tessiner Aussengrenzen nach Italien und sind zwingend auf eine funktionierende Strassenverbindung angewiesen. Unsere Firmen kämpfen mit dem starken Franken. Gerade in exportorientierten Unternehmen sind Arbeitsplätze gefährdet. Wir dürfen uns nicht zusätzlich noch selber die Verbindung zu unseren Absatzmärkten kappen. Ich sage deshalb am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Ja zum Gotthard: Arbeitsplätze in Randregionen schützen**

Eine längere Schliessung des Gotthard-Strassentunnels schädigt insbesondere auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Schliessung des Tunnels belaufen sich auf 100 bis 300 Millionen Franken. Das ist die Bruttowertschöpfung, die diese Gebiete verlieren. Über 800 Arbeitsplätze sind gemäss einer Studie des Bundes gefährdet. In Randregionen wie der Leventina oder dem Urner Oberland sind Arbeitsplätze, die einmal verschwinden, kaum zu kompensieren. Die Abwanderung aus diesen Gebieten würde weiter beschleunigt. Aus Solidarität mit diesen Regionen stimme ich am 28. Februar 2016 Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Strassentunnel ins Tessin muss offen bleiben**

2014 zählte der Gesamthandel der Schweiz via Sopra Ceneri und Sotto Ceneri über 9 Milliarden Franken. Diese Ware wird zu einem sehr grossen Teil durch den Gotthard-Strassentunnel geführt. Diese Zahl verdeutlicht eindrücklich, wie stark die Schweiz volkswirtschaftlich von dieser wichtigen Strassenverbindung abhängig ist. Dass am Gotthard während der Sanierung eine effiziente und den Kapazitätsanforderungen genügende Lösung mit einem Sanierungstunnel umgesetzt wird, ist im direkten Interesse sämtlicher Schweizer Kantone. Unsere Unternehmen brauchen am 28. Februar 2016 ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Wichtigkeit des Gotthard-Strassentunnels wird unterschätzt**

Die Wichtigkeit des Gotthard-Strassentunnels für die Wirtschaft wird oft unterschätzt. So auch beim Import und Export. Der Güterverkehr durch den Gotthard versorgt das ganze Land. Vom Handelsverkehr an der Tessiner Grenze entfallen 60 % auf die Region Zürich, das Mittelland und die Nordwestschweiz. Rund 30 Prozent der Ein- und Ausfuhr betreffen die Ost- und Zentralschweiz. Auf die Genfer Seeregion entfallen 10 Prozent. Dass der Gotthard-Strassentunnel effizient und nachhaltig mit einer zweiten Röhre saniert werden kann, ist nicht eine regionale oder sogar lokale Angelegenheit. Es ist wichtig für die Schweizer Gesamtwirtschaft und damit für alle Landesteile direkt relevant. Ich stimme deshalb am 28. Februar 2016 mit Ja ab.

**Intelligente Sanierung anstatt hausgemachte Verkehrshindernisse**

Die Schweizer Volkswirtschaft kämpft derzeit mit den Herausforderungen des starken Frankens. Wird auf ein ineffizientes Verlade-Provisorium gesetzt anstatt auf eine nachhaltige Sanierungsröhre, wird insbesondere den heimischen Gewerbebetrieben und der KMU-Wirtschaft ein grosses hausgemachtes Verkehrshindernis in den Weg gelegt. Das dürfen wir uns nicht leisten. Ich sage Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Saubere Sanierung für unsere Unternehmen**

Es sind unsere Schweizer Unternehmer, die heimische Wirtschaft, die auf eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard angewiesen sind. Rund 75 Prozent des Gesamtverkehrs am Gotthard ist schweizerischer Verkehr. Nur gerade 25 Prozent Anteil hat der Transitverkehr aus dem EU Raum. Einzig während der Ferienreisezeiten sowie an Ostern und Pfingsten hat es mehr ausländischen Verkehr. Wegen unseren eigenen Leuten und Unternehmen brauchen wir eine funktionierende Lösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels - nicht wegen dem ausländischen Verkehr. Ich sage deshalb Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

1. **Thema: Zusammenhalt der Schweiz**

**Ja zum Sanierungstunnel – Ja zum Zusammenhalt der Schweiz**

Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendumskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab. Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht ganze Landesteile im Stich lassen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt der Schweiz braucht es am 28. Februar 2016 ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

**Tessin nicht abkoppeln – Ja zur zweiten Tunnelröhre**

In den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden die letzten Gemeinden in der Schweiz ins Schweizerische Strassennetz eingebunden. Die Mobilität und die Erschliessung der Schweiz sind für unser Land von entscheidender Bedeutung. Der freie Verkehr von Waren und Menschen ist eine wichtige Klammer. Am 28. Februar 2016 geht es bei der Frage nach der Sanierung des Gotthardtunnels darum, ob wir während Jahren nicht nur einzelne Gemeinden sondern einen ganzen Kanton, ein ganze Sprachregion vom Rest der Schweiz abkoppeln wollen. Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht das Tessin abkoppeln und ganze Landesteile im Stich lassen. Ich sage deshalb Ja zur zweiten Röhre am Gotthard.

**Ja zum Gotthard ist eine Frage des Respekts gegenüber dem Tessin**

Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard liegt eine gute, vernünftige und funktionierende Lösung vor, wie der Gotthard-Strassentunnel saniert werden kann. Dies ohne dass das Tessin und auch der Kanton Uri massive Nachteile in Kauf nehmen müssen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt unseres Landes braucht es am 28. Februar 2016 ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.