



# Bündner Gewerbe

Wirtschaftsmagazin für das Gewerbe in Graubünden | 1/2016

## Olympia 2026

Nachhaltiges Konzept  
mit Weitblick

## Sektionsaktivitäten

HGV Val Müstair machts vor

## sgv-Spitze

Austausch mit Kantonalvorstand

## Gotthard-Abstimmung

Bundesrätin Doris Leuthard  
Fakten und Emotionen



# Trotz Mythos Gotthard: Ja zur 2. Röhre



Bei der Frage, wie die Gotthardröhre zu sanieren sei, scheiden sich die Geister am Wie und am Was. Dass man sanieren muss, ist offensichtlich. Das bestreiten nicht einmal die schärfsten Gegner der jetzigen Vorlage.

Wenn ein Infrastrukturteil zu sanieren ist, gibt es kaum Diskussionen. Kann es noch so teuer sein, man nimmt in Kauf, was getan werden muss. Sei dies ein Autobahnabschnitt, eine Brücke oder ein Tunnel. Es käme niemandem in den Sinn, den Verantwortlichen vorzuwerfen, sie hätten nicht alles Mögliche abgeklärt, nicht aus den bisherigen Erfahrungen gelernt. Ganz im Gegenteil: Man ist froh, wenn man sich nicht dazu äussern muss.

Beim Gotthard ist alles anders. Das ist nicht neu. Das war schon immer so. Nicht erst in diesem Jahrhundert. Auch meine Generation ist damit aufgewachsen. Das erste SJW-Heftli, das ich in der Primarschule lesen musste (?), behandelte die Sage vom Schmid von Göschenen und dem jungen Heini. Es mag sein, dass Sie sich nicht mehr an die Geschichte mit dem heiligen Gotthard und den Walsern erinnern können. Vielleicht wissen Sie auch nicht mehr, was hinter den Legenden um Teufelsbrücke und Teufelsstein steckt? Das kühne Abenteuer aus der Zeit der Ritter und Pilger mag in Vergessenheit geraten sein, aber dass der Gotthard etwas ganz Spezielles ist, das ist aus keinem unserer Köpfe gegangen.

Nur zu verständlich, dass sich auch die Politik dieses Umstandes bewusst ist und daraus Kapital schlägt oder schlagen will. Obwohl es bei dieser Abstimmung um eine Sanierungsfrage geht, wird daraus eine Strassen-Schiene-Verlagerungsdebatte gemacht und der Teufel an die Wand gemalt. Obwohl der **europäische Standard allein der Sicherheit** wegen für einen solchen Tunnel aufgrund des Verkehrsaufkommens heute – im Gegensatz zum Zeitpunkt des Baues der ersten Röhre – nur zwei richtungstrennte Spuren kennt, werden die Gegner nicht müde zu behaupten, dass mit dem Ausbau der zweiten Röhre die Mittel falsch eingesetzt werden. Und obwohl die Verfassungsbestimmung klar und deutlich sagt, dass das Volk (und nur das Volk) bestimmt, wie viele Spuren am Gotthard befahren werden dürfen, behaupten die Gegner unentwegt, der Tunnel werde schon bald vierspurig zu befahren sein. Am Mythos Gotthard hat sich darum nichts geändert.

Auf den folgenden Seiten und in einem beiliegenden Flyer sagen wir Ihnen, weshalb der Kantonalvorstand einstimmig für die zweite Röhre und ein **Ja zum Gotthard** ist. Sie werden dabei erkennen, dass der Teufel aus der Schöllenschlucht keinen Einfluss auf die Parole mehr hatte.

Jürg Michel, Direktor



# Bundesrätin Leuthard will eine dauerhafte Lösung



Viermal Ja für eine neue Gotthardröhre.

**Die Dachorganisationen der Wirtschaft luden zur Informationsveranstaltung über die zweite Gotthardröhre. Das Thema bewegt und polarisiert. Bundesrätin Doris Leuthard sprach im GKB-Auditorium vor rund 250 Personen. Die Magistratin zeigte mit einleuchtenden Argumenten auf, weshalb der Bundesrat sich für den zweiten Tunnel entschied. Im anschliessenden Podium wurden die Pro- und Kontra-Argumente vertieft.**

Mi. Schon in der Einleitung machte BGV-Präsident Urs Schädler klar, dass die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden hinter der vom Bundesrat vorgeschlagenen Lösung stehen. Was für den Albulatunnel der RhB oder den Belchentunnel auf der A2 recht sei, müsste eigentlich auch für den Gotthard billig sein.

## Unfallgefahr reduzieren

In die gleiche Kerbe schlug Bundesrätin Doris Leuthard. Mit zwei getrennten Spuren sinke die Unfallgefahr und die Rettungskräfte seien schneller vor Ort. Dem Einwand der Gegner, wonach letztlich vier Spuren durch den Gotthard führen werden, widersprach Leuthard. Die Verfassung verbiete diesen Schritt. Einzig das Volk sage, wie viele Spuren befahren würden. Der Bundesrat habe sich für eine dauerhafte Lösung entschieden, so die Bundesrätin, die direkt vom WEF aus Davos nach Chur kam. Ohne zweite Röhre müsste je ein Bahnverlad für Autos und Lastwagen erstellt werden. Für Autos würde dies ein Bahntransport Göschenen-Airolo bedeuten, was noch irgendwie funktionieren würde. Für Lastwagen bräuchte es einen Bahntransport durch den neuen Gotthard-

Basistunnel, der nicht dafür gebaut sei. Würden doch auf der NEAT zwar Güter, aber nicht ganze Lastwagen transportiert. Die dafür nötigen Anlagen für die sogenannte rollende Landstrasse gibt es nicht. Sie müssten neu gebaut werden.

## Niemand will Verladeanlagen

«Die Standorte – in den Kantonen Tessin und Uri – sind wegen der grossen Eingriffe aber umstritten. Niemand will sie. Kein Wunder, werden ständig neue Varianten ins Spiel gebracht.» Das zeige doch, wie vertrackt die Situation sei – niemand wolle die Verladeanlagen. Die Verladeanlagen müssten nach der Sanierung zudem wieder abgebaut werden – die Investitionen wären verloren. «Das ist nicht nachhaltig.» Kommt hinzu, dass selbst mit der von den Gegnern vorgeschlagenen Rola längst nicht







Bundesrätin Doris Leuthard antwortet überzeugt mit hiebfesten Argumenten auf jede Publikumsfrage.

alle Lastwagen transportiert werden können. «Es wird zusätzlichen Umwegverkehr geben, notabene über den San Bernardino.» Ganz entschieden wehrte sich die Bundesrätin gegen die Befürchtung, die Gotthardsanierung verhindere andere Projekte. «Keines der vom Bund bis 2030 geplanten Projekte zur Beseitigung von Engpässen oder zur Fertigstellung des Autobahnnetzes wird wegen der Sanierung verhindert.»

#### **Befürworter und Gegner kreuzen die Klinge**

Anschliessend diskutierte unter der Leitung von Niculin Bezzola eine prominente

und gut fundierte Runde. Ständerat Martin Schmid und Regierungsrat Mario Cavigelli argumentierten mit der Sicherheit, dem Zusammenhalt im Land, dem zusätzlichen Verkehr auf der A13 und den unrealistischen Alternativen. Grossrat Jon Pult (Präsident Alpeninitiative) und der ehemalige Urner Ständerat Hansruedi Stadler zweifelten an der Fortführung von nur je einer Spur und setzten auf die Alternative Verladestationen. Für Pult kommt die Vorlage zum falschen Zeitpunkt. Das Kernstück der NEAT werde 2016 eröffnet. Der Tunnel müsse nicht jetzt saniert werden, man könne mit der Sanierung zuwarten bis 2035. Es sei falsch, die Kapazitäten zu erhöhen kurz

bevor die neuen Möglichkeiten nun getestet werden könnten, so Pult. Stadler ist überzeugt, dass man sich mit einer zweiten Röhre gegenüber der EU erpressbar mache. Sie werde fordern, dass beide Spuren betrieben werden.

#### **Zweite Röhre – Vorteile für Graubünden**

Die Vorlage hat ganz konkrete Auswirkungen für Graubünden. Würde der neue Tunnel nicht erstellt, müsste die Sanierung des bestehenden Tunnels erfolgen, ohne dass eine Alternative bestünde. Folge davon wäre, dass ein erhebliches Verkehrsaufkommen über Graubünden hereinbrechen würde. Der Mehrverkehr kann für Schmid



Heinz Dudli (l.), Präsident Handelskammer und Arbeitgeberverband, und Urs Schädler, Präsident BGV, mit der Magistratin in ihrer Mitte.



Die Sitzreihe der Hauptprotagonisten im gut besuchten GKB-Auditorium.





und Cavigelli keinesfalls im Interesse des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Graubünden sein. Die Zahlen aus dem Jahre 2006 sprechen eine deutliche Sprache, so Schmid. Damals habe er als Einwohner von Splügen und Regierungsrat hautnah erlebt, was bei einer Schliessung des Gotthards passiert sei. Der Verkehr am San Bernardino nahm bei den Personenwagen um 145 Prozent zu, bei den Lastwagen betrug der Mehrverkehr sogar 285 Prozent. «Diese Situation betrifft nicht nur die Anstösser der A13, sondern alle Regionen bis ins Engadin, die vom Umwegverkehr betroffen sind», ist Cavigelli überzeugt.



#### **Doris Leuthard**

«Ich freue mich, nach vielen Stunden am WEF wieder unter (augenzwinkernd) «normalen Leuten» zu sein.»

«Der heutige Tunnel ist zu gefährlich. Mit einer richtungstrennten Verkehrsführung kann die Sicherheit erhöht werden.»

«Der Alpenschutz wird eingehalten. So wie es die Bundesverfassung vorschreibt. Das garantieren wir.»

«Für mich ist es nicht denkbar, dass wir eine Sprachregion abhängen.»

#### **Urs Schädler**

«Hand aufs Herz: Für jede Automobilistin und jeden Automobilisten ist die 17 km lange Tunnelfahrt kein Honigschlecken. Jeder ist doch jeweils heilfro, aus dem Tunnel zu kommen. Das kann doch kein Zustand für ewig sein.»



#### **Jon Pult**

«Der Bau der zweiten Röhre ist der erste Schritt zur Abkehr der Verlagerungspolitik. Ein Gesetz kann man schnell ändern.»



#### **Hansheiri Stadler**

«Was würden die Bündner sagen, wenn der Bundesrat und das Parlament gegen den Willen der Bevölkerung eine durchgehende vierspurige Autobahn realisieren würde?»



#### **Martin Schmid**

«Die Verladelösung wird nicht funktionieren, weil sich die Leute nicht daran halten. Es wird viel mehr Umwegverkehr geben, als wir annehmen.»



#### **Mario Cavigelli**

«Der Kanton Tessin möchte nicht für drei bis vier Jahre von der übrigen Schweiz abgeschnitten werden. Aus Gründen der Kohäsion ist es für mich selbstverständlich, ihn zu unterstützen.»

