

Interpellation Nr. 5 (Februar 2016)

betreffend wie stellt sich die Basler Regierung zur Notwendigkeit eines zweiten Gotthard-Strassentunnels?

16.5028.01

Dass der bestehende Gotthard-Tunnel in den kommenden Jahren saniert werden muss, ist unbestritten. Es stehen zwei grundsätzliche Varianten zur Diskussion: 1. Sanierung mit Vollsperrung (ausgenommen kurze Öffnung in der Sommer-Ferienzeit); 2. Bau eines neuen, zusätzlichen Autotunnels durch den Gotthard. Die Kostenfolgen bewegen sich zwischen 1,6 Mia (Variante 1) und 2,8 Mia (Zusätzlicher Autotunnel). Die Befürworter einer zusätzlichen Röhre argumentieren mit Sicherheitsaspekten, beschwören die einspurige Verkehrsführung in den nach Neubau bestehenden zwei Gotthardstrassentunnels. Die schon seit Jahren festgeschriebene Verlagerungspolitik (Güterverkehr von den Lastwagen auf die Bahn) wird ausgehebelt. Dies vor dem Hintergrund des eben fertig gestellten Gotthard-Basistunnels für den Schienenverkehr.

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Kostenfolge angesichts der knappen Kassen vielenorts?
2. Ist es möglich, während der Sanierungszeit die verkehrsmässige Versorgungssicherheit auch ohne Neubau einer zweiten Röhre zu gewährleisten?
3. Ist die Sicherheitslage von der Existenz einer zweiten Röhre abhängig?
4. Wie steht die Regierung der Nutzerfinanzierung für die Strasseninfrastruktur gegenüber?
5. Ist nach Einschätzung der Regierung gewährleistet, dass nach allfälliger Erstellung einer zweiten Röhre, allen Beteuerungen zu trotz, keine vier Spuren zur Verfügung gestellt werden?
6. Sieht die Regierung keinen Widerspruch, wenn in diesem Jahr der Eisenbahn-Basistunnel eröffnet wird und gleichzeitig in den Ausbau der Strasseninfrastruktur, unter dem nämlichen Gebirgsmassiv, investiert wird. Wo bleibt der Alpenschutz?
7. Was würde eine vierspurige Strassentunnel-Alpentransversale für den schweizerisch-nördlichen Anfangspunkt Basel bedeuten?

Stephan Luethi-Brüderlin