sgv usam
Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

gotthard tunnel sicher ja

Gewerbeverband Basel-Stadt
Unsere Unternehmen – gemeinsam besser.

kgv
Kantonal-Solothurnischer Gewerbeverband

Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft
Liestal

Medienmitteilung
Bern, Basel, Liestal, Solothurn, 23. November 2015

Keinen Gotthardstau in die Nordwestschweiz lotsen - Ja zur zweiten Röhre

Die Region Nordwestschweiz steht vor grossen Herausforderungen in der Mobilität. Die Verkehrsüberlastung in den Städten und Agglomerationen schadet Wirtschaft und Gesellschaft. Der Güterumschlag in der Region für die ganze Schweiz und für die regionale Feinverteilung muss effizient gestaltet werden. Völlig ausgeschlossen ist deshalb die Umleitung von zusätzlichem Binnenverkehr auf überdimensionierte Verladestationen in Basel. Genau das droht aber, falls der Gotthard-Strassentunnel nicht mit einer zweiten Röhre saniert wird.

„Die Nordwestschweiz hat eigene Herausforderungen in der Mobilität, die so schon gross genug sind", betont Sabine Pegoraro, Bau- und Umweltschutzdirektorin des Kantons Basel-Landschaft anlässlich einer gemeinsamen Medienkonferenz mit Vertretern aus den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn in Liestal. Der Forderung der Alpeninitiative, dass in Basel und Chiasso während der Sanierung des Gotthard-Tunnels zusätzlich Verladestationen gebaut werden sollen, erteilt sie eine klare Abfuhr: „Die Region kann es sich nicht leisten, dass wegen der Gotthard-Sanierung aus dem Schweizer Binnenverkehr zusätzlich Lastwagen unnötig den Umweg über Basel nehmen müssen, nur um sie auf der Schiene durch den Gotthard zu transportieren."

„Für den transnationalen Güterverkehr ist die Schiene wichtig. Es ist aber Unsinn, die Güter auf kurzen Strecken oder wie hier in der Region angedacht sogar für die regionale Feinverteilung aus ideologischen Gründen auf die Bahn zwingen zu wollen", sagt Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland. Das Zusammenspiel von Schiene und Strasse werde so gestört, bis schliesslich kein Verkehrsträger mehr effizient sei. Das gelte auch für das Sanierungsprojekt am Gotthard: „Die Art, wie der Gotthard saniert wird, hat direkte Auswirkungen auf die Mobilität in der Nordwestschweiz. Wir brauchen eine sinnvolle und effiziente Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre."

Dieser Tage starten auch die Sanierungsarbeiten am Belchen-Tunnel. Um die zwei bestehenden Röhren zu sanieren, wird eine dritte Röhre gebohrt. „Es ist wichtig, dass wir in der ganzen Schweiz die Mobilitätsinfrastruktur pflegen. Auf der Strasse besteht vielerorts Nachholbedarf", sagt Hans-Ulrich Bigler, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes sgv. "Wie beim Belchen müssen wir auch am Gotthard die Mittel effizient und nachhaltig einsetzen. Der Bau einer zweiten Röhre am Gotthard kostet weniger als unsinnige Verlade-Bastelleien, die den Agglomerationsverkehr in den Ballungszentren zusätzlich belasten. Und eine Sanierungsröhre schafft Mehrwert punkto Sicherheit und für kommende Sanierungen, die in 30-40 Jahren erneut wieder anstehen werden."

„Die Nordwestschweiz ist der zweitgrösste Wirtschaftsraum der Schweiz. Zentrum und Eingangstor zugleich bildet die Stadt Basel", betont Marcel Schweizer, Präsident des Gewerbeverbandes Basel-Stadt. „Es ist im Interesse der ganzen Schweiz, dass die regionale Verkehrsinfrastruktur nicht unnötig mit zusätzlichen Lastwagen überstrapaziert wird. Und wir brauchen eine funktionierende Strassenverbindung für unsere Wirtschaft nach Italien. Es ist von allen Regionen der Schweiz die Nordwest-

schweiz, die im Import und Export durch den Gotthard und über die Tessiner Aussengrenze die grössten Anteile hat."

Wie wichtig die effiziente Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mittels zweiter Röhre für Schweizer Unternehmer ist, betont Transportunternehmer Thomas Murpf. Mit der F. Murpf AG aus Hägendorf Solothurn transportiert er bis zu 80 mal die Woche Frischprodukte durch den Gotthard-Strassentunnel: „Wir sind auf eine sichere Strassenverbindung ins Tessin und nach Italien unbedingt angewiesen. Gerade bei Frischprodukten ist eine komplizierte und zeitaufwendige Verladelösung schlicht keine Lösung. Es geht um die Versorgungssicherheit in der Schweiz und um den Erhalt von wichtigen Absatzmärkten. Dazu braucht es eine Sanierung mit einer zweiten Röhre."

Weitere Auskünfte

Sabine Pegoraro, Regierungsrätin, Bau- und Umweltschutzdirektorin des Kantons Basel-Landschaft, Tel. 061 552 55 81, Mobile 079 459 73 76

Hans-Ulrich Bigler, Direktor Schweizerischer Gewerbeverband sgv, Tel. 031 380 14 14, Mobile 079 285 47 09

Christoph Buser, Landrat und Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, Tel. 076 324 98 33

Marcel Schweizer, Präsident Gewerbeverband Basel-Stadt, Tel. 061 643 02 60, Mobile 079 218 62 00

Thomas Murpf, Mitglied der Geschäftsleitung F. Murpf AG, Hägendorf, Tel. 062 209 49 16, Mobile. 079 448 18 80

Email: info@gotthard-sicher-ja.ch | **Website**: www.gotthard-sicher-ja.ch

Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Pressekonferenz „Gotthard mit 2. Röhre sinnvoll sanieren – kein Verkehrschaos in der Nordwestschweiz“ vom 23. November 2015

Statement Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich habe in der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) die Gotthard-Sanierung mit einer zweiten Röhre unterstützt. Warum, will ich Ihnen hier gern erläutern.

Die Nordwestschweiz steht punkto Mobilität vor grossen Herausforderungen. Unser Strassennetz ist an vielen Orten dauernd überlastet und es ist teilweise auch am Ende seiner Lebenszeit angelangt.

- Dringend saniert werden muss die A18 in der Hagnau, was zu einer umständlichen Verkehrsführung um den Schänzli-Tunnel führt, die wir zeitlich auf ein Minimum begrenzt haben wollen.

- Der Verkehr aus dem Raum Basel über die A2 stockt jeden Abend auf der Osttangente und weiter. Wir brauchen einen Bypass für Basel, den Rheintunnel, der auf Baselbieter Boden abgenommen und in die A2 weitergeleitet werden muss. Diese muss auf der kritischen Strecke auf acht Spuren ausgebaut werden.

- Der neue Terminal Basel Nord, den unsere Region dringend braucht – wir wollen ja nicht die Mittlere Brücke in Basel abreissen – wird zusätzlichen Schwerverkehr in unsere Region bringen

- Im Gebiet Leimental, Birseck und Allschwil kann die bestehende Verkehrsinfrastruktur den Verkehrszuwachs der nächsten 20, 30 Jahre nicht mehr bewältigen. Diese Tatsache bleibt auch mit dem Volks-Nein zu ELBA bestehen.

- Der Halbanschluss Aesch und der Knoten Angenstein müssen schon aus Sicherheitsgründen dringend saniert werden.

- Die Umfahrung Liestal ist dermassen in die Jahre gekommen, dass wir uns langsam überlegen müssen, ob dort nicht sogar Sofortmassnahmen notwendig sind.

- Der Belchentunnel muss saniert werden, und das geschieht jetzt mit der einzig richtigen Lösung: mit einer dritten Röhre.

All diese angeführten Probleme bestehen aufgrund der jetzigen Situation und wir sind gerüstet, sie zu lösen.

Was passiert nun, wenn der Gotthard saniert wird, ohne dass eine zweite Röhre gebaut wird? Wir können die Schweizer Grenzen nicht während der Sanierung einfach dicht machen und es gibt auch Gotthard-querenden Binnenverkehr. Gefordert wird von gewissen Kreisen die Einrichtung einer zweiten langen rollenden Landstrasse Lang-ROLA zwischen Basel und Chiasso. Dafür braucht es Warteräume in der Nähe der Verladestationen. Für diese Warteräume haben wir aber schlicht keinen Platz. Und dass wegen der Alpeninitiative ein Teil des Schweizer Binnenverkehrs auch noch über die Region Basel geleitet wird, kommt nicht in Frage. Denn das wird zweifelsohne passieren, wenn am Gotthard keine sinnvolle Sanierung umgesetzt wird. Stellen Sie sich das mal vor: Ein Lastwagen soll von Delémont oder Solothurn ins Tessin und muss zu diesem Zweck zuerst nach Basel, um hier auf die Schienen verladen zu werden!

Unsere Region verträgt es einfach nicht mehr, dass zu der ohnehin zu erwartenden Verkehrszunahme noch künstlich eine weitere Zunahme generiert wird.

Kommt dazu, dass wir in unserer Region keine Flächen haben, um eine überdimensionierte zusätzliche grosse Verladeanlage aufzubauen; eine Anlage, die nach der Sanierung wieder abgerissen würde!

Der Vorschlag einer langen rollenden Landstrasse ist ein No-Go.

Es braucht am Gotthard eine sinnvolle Lösung wie am Belchen. Hier wird zuerst eine neue, dritte Röhre gebaut, damit man später eine der beiden alten Röhren sperren und sanieren kann. Es sind immer zwei Röhren geöffnet, die dritte wird entweder saniert oder steht bei Notfällen zur Verfügung. Das ist also nicht die Lösung wie beim Bareggtunnel, wo dauernd sieben Spuren in Betrieb sind.

Sie sehen: Der Gotthardtunnel ist zwar weit weg. Aber wenn dort nicht die richtigen Massnahmen ergriffen werden, dann werden wir alle in der Nordwestschweiz darunter zu leiden haben.

sgv usam
Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft

gotthard tunnel sicher ja

Pressekonferenz „Gotthard mit 2. Röhre sinnvoll sanieren – kein Verkehrschaos in der Nordwestschweiz“ vom 23. November 2015

Bei Strasseninfrastruktur besteht Nachholbedarf

Referat Hans-Ulrich Bigler, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes sgv

Es gilt das gesprochene Wort

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für die Gesellschaft und die Wirtschaft in der Schweiz elementar wichtig. Menschen und Güter müssen effizient und ohne unnötige Verzögerungen von A nach B gelangen. Der freie Verkehr von Waren und Menschen ist eine Klammer für unser Land. Und eine effiziente Mobilität ist Grundbedingung für eine starke und wettbewerbsfähige Wirtschaft.

Wenn ich von Verkehrsinfrastruktur spreche, dann spreche ich von Schiene und Strasse und schliesse ÖV und privaten Individualverkehr gleichermassen mit ein. Sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr braucht es beide Verkehrsträger. Diese dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. In den letzten Jahrzehnten haben wir in der Schweiz sehr stark in den Ausbau des Schienenverkehrs investiert und dessen Finanzierung mit der FABI-Vorlage langfristig gesichert. Bei der Strasseninfrastruktur besteht schweizweit an vielen Orten Nachholbedarf. Es besteht Nachholbedarf beim Ausbau für die Beseitigung von Engpässen. Es besteht aber auch ein hoher Bedarf, dass wir die bestehende Strasseninfrastruktur sinnvoll und effizient sanieren.

Der Nachholbedarf schlägt sich auch ganz eindrücklich in konkreten Zahlen zu Staustunden und deren negativen Auswirkungen auf unsere Wettbewerbsfähigkeit nieder. Jährlich steht der Verkehr auf Schweizer Strassen während rund 20`000 Staustunden still. Das kostet unsere Volkswirtschaft mehr als eine Milliarde Franken pro Jahr. Wir müssen dringend dafür sorgen, dass unsere KMU arbeiten können, anstatt im Stau zu stehen, dass sie ihre Waren transportieren können, ohne teure Verzögerungen in Kauf nehmen zu müssen. Gerade für die KMU-Wirtschaft ist die Strasse der entscheidende Verkehrsträger.

Strassenprojekte mit hoher Dringlichkeit vorantreiben

2016 wird für die Mobilität in der Schweiz ein Schlüsseljahr. Sie kennen die Verkehrsprobleme mit Engpässen und Staustunden in den Agglomerationen hier bei Ihnen in der Nordwestschweiz. Es sieht an vielen Orten in der Schweiz ähnlich aus. Strassenprojekte müssen deshalb mit hoher Dringlichkeit vorangetrieben werden. Dazu braucht es den geplanten Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF der im Parlament in Bern beraten wird. Er bietet Gewähr, dass Unterhalt und Bau von Strassen auf eine solide und verlässliche Grundlage gestellt werden. Der Bund und die Kantone müssen über einen zusätzlichen Zweckartikel verpflichtet werden, für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen. Wir als Schweizerischer Gewerbeverband sgv fordern eine rasche Sanierung der Engpässe und mehr finanzielle Mittel für die Strasse – auch in der Nordwestschweiz.

Clever sanieren – am Gotthard wie beim Belchen

Neben dem Ausbau dringender Strassenprojekte muss die bestehende Verkehrsinfrastruktur sinnvoll und nachhaltig saniert werden. In der Nordwestschweiz betrifft dies ganz konkret den Autobahntunnel am Belchen. Dieser muss saniert werden und die Bauarbeiten stehen unmittelbar bevor, wie Regierungsrätin Sabine Pegoraro erläutert hat. Es wäre undenkbar, dass dieses wichtige Autobahnteilstück

während der ganzen Sanierung des Belchentunnels gesperrt würde und der Verkehr umgeleitet oder auf die Schiene verladen würde. Nein, am Belchen wird eine effiziente und sinnvolle Sanierung umgesetzt, bei der Stau verhindert und die Zirkulation von Personen und Waren sichergestellt werden kann. So baut man am Belchen zusätzlich zu den zwei bestehenden Röhren eine dritte Röhre. Durch diese wird der Verkehr dann geleitet, während die beiden anderen Röhren saniert werden. Diese Sanierung des 3.2 Kilometer langen Belchentunnels kostet 500 Millionen Franken. Pro Kilometer sind es somit 156 Millionen.

Dieses Geld ist gut investiert. Die Sanierung mit einer dritten Röhre unbestritten und sinnvoll. Genau so müssen wir auch bei anderen Sanierungsprojekten von Strassentunneln verfahren. Der Gotthard-Strassentunnel muss in zehn Jahren umfassend saniert werden. Bund und Parlament haben entschieden, dass sie bei der Sanierung des Gotthards genau dieselbe sinnvolle Variante mit einem Sanierungstunnel umsetzen wollen. Wie beim Belchen, muss auch am Gotthard die beste und nachhaltige Sanierungslösung mit dem Bau einer Sanierungsröhre gewählt werden. Genauso wie es am Belchen unsinnig, ineffizient und teuer wäre, den gesamten Verkehr auf die Schiene verladen zu wollen, so ist es auch am Gotthard unsinnig, solche teuren und ineffizienten Basteleien zu fordern. Pro Kilometer kostet die Sanierung am Gotthard 119 Millionen Franken. Die Kosten liegen damit deutlich unter denen beim Belchen.

Die nachhaltige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Der Bau eines Sanierungstunnels ist angesichts der teuren und ungenügenden Alternativvorschläge die einzige nachhaltige Lösung. Die Steuergelder müssen effizient eingesetzt werden. Verladeprovisorien, die mehr kosten als der Bau einer zweiten Röhre und die ohne Mehrwert wieder abgerissen werden müssen, lehnt der sgv ab.

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

Pressekonferenz „Gotthard mit 2. Röhre sinnvoll sanieren – kein Verkehrschaos in der Nordwestschweiz“ vom 23. November 2015

Christoph Buser, Direktor Wirtschaftskammer Baselland

Es gilt das gesprochene Wort

Geschätzte Medienschaffende
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Verkehrsstaus sind ein wirtschaftlich relevanter Faktor geworden. Gerade in der Region Nordwestschweiz ist die Belastung durch zahlreiche Engpässe besonders gross. Sabine Pegoraro hat die Sanierung Hagnau angetönt. Hier besteht von der Bevölkerung ein nicht zu ignorierender Druck auf die Bundesbehörden. Innert kürzester Zeit ist es uns gelungen, 18'000 Unterschriften gegen 7 Jahre Dauerstau zu sammeln. Das Ziel ist klar: Diese Sanierung darf nicht vonstattengehen, ohne dass zeitgleich die Planung für eine deutliche Verbesserung bei der Kapazität an die Hand genommen wird. Denn das nächste Ereignis und die nächste Sanierung kommen bestimmt.

Doch nicht nur im Bereich Hagnau sind die Herausforderungen riesig. Nach der Ablehnung des Richtplans ELBA und der Ankündigung des Stadtbasler Regierungsrats Hans-Peter Wessels, wonach er den Gundelitunnel versenken möchte, sind die Herausforderungen noch grösser geworden. Wir müssen hier Lösungen finden. Und wir müssen vermeiden, dass unnötigerweise noch mehr Verkehr in die Region geholt wird. Genau das aber würde durch die zur Diskussion gestellte sogenannte lange rollenden Landstrasse „Lang-ROLA“ für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels geschehen. Ich komme gleich darauf zurück, möchte aber kurz eine Klammer öffnen.

Denn ein anderes Beispiel dafür, wie durch solche Projekte Mehrverkehr generiert werden kann, ist auch das Projekt Basel Nord, das von der Wirtschaftskammer kritisch beurteilt wird. Damit soll versucht werden, alle Güter zentral an einem Ort über die Basler Rheinhäfen einzuführen und einen zusätzlichen Anteil in der Feinverteilung mit hohen Subventionen auf die Schiene zu bringen. Dass auch in der Feinverteilung noch mehr Güter auf die Bahn gebracht werden können, ist aber illusorisch – es fehlen die Schienentrassen bzw. die nötigen Zusatzkapazitäten. Darum ist es keine Frage, über welchen Weg die Container Basel Nord verlassen werden – über die Osttangente. Diese hat ihre Kapazitätsgrenze jedoch schon heute überschritten. Es scheint, dass hier noch kein klares und vor allem kein bezahlbares Konzept vorhanden ist, das eben auch mögliche Auswirkungen auf den Verkehr miteinbezieht. Gefordert wird Basel Nord aus rein ideologischen Gründen. Damit schliesse ich diese Klammer.

Wir stehen also vor der Situation, dass einerseits ein Projekt Basel Nord mit massiven negativen Auswirkungen auf die schon heute prekäre Stausituation auf unseren Strassen geplant wird, und andererseits auch noch eine ROLA-Verladestation für den Gotthard-Verkehr in der Nordwestschweiz verlangt wird. Dies im Zusammenhang mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Man muss sich das einmal vorstellen. Da würden viele tausende Lastwagen zusätzlich pro Jahr aus dem Schweizer Binnenverkehr nach Basel gelockt werden, um sie hier zu verladen und sie retour durch die Schweiz und den Gotthard zu führen. Das führt zu einem riesigen Verkehrschaos. Nach dem Verlad auf die Bahn sollen die Lastwagen nach Chiasso transportiert werden, wo sie dann wiederum zu mehr Stau führen. Das ist nicht nur wirtschaftlicher, das ist auch umweltpolitischer Unsinn.

Ich frage mich ernsthaft, wie viele solcher Ideen die Tunnelgegner noch bringen wollen. Solche Ideen wie diese „Lang-ROLA“ mit ihrer massiven Mehrbelastung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel und in Chiasso sind zweifelhaft. Über die technische Machbarkeit gibt es keine gesicherten Daten. Bereits reden die Befürworter des Projekts über einen ganzen Korridor an Verladestationen, den es brauchen würde.

Aber erstens wäre ein solcher unverhältnismässig teuer. Gerechnet werden muss mit Kosten von deutlich mehr als drei Milliarden Franken – die zweite Tunnelröhre am Gotthard kommt da billiger. Zweitens müsste das Nachtfahrverbot für Lastwagen zumindest geritzt werden, wollte man diese Art ROLA umsetzen. Drittens sind die Signale aus den Kantonen Uri und Tessin klar: Man will dort, wie wir hier in der Region Basel, auch keine Verladeanlagen. Viertens könnte auch der im nächsten Jahr eröffnete neue Neat-Basistunnel nicht allen Verkehr auch aus dem Binnenverkehr aufnehmen. Die Kapazitäten reichen schlicht nicht. Wertvolle Trassen im Neat-Basistunnel würden mit einer ROLA-Lösung ineffizient für das Verladen von Binnenverkehr verbraucht. Stattdessen müssten transnationale Containerzüge über die Bergstrecke geführt werden. Das schwächt die NEAT und die Verlagerung von transnationalen Gütern auf die Schiene.

Eine solche Lösung in Erwägung zu ziehen, ist nicht seriös. Was wir brauchen, ist stattdessen eine sinnvolle und effiziente Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre.

Meine Damen und Herren

Die Art, wie der Gotthardtunnel saniert wird, hat direkte Auswirkungen auf die Mobilität hier in der Region Basel. Zusätzliche Belastungen der Strasseninfrastruktur liegen schlichtweg nicht drin. Die rollende Autobahn ist nicht eine Lösung des Problems. Sie verschärft das Problem.

Gewerbeverband Basel-Stadt

Unsere Unternehmen – gemeinsam besser.

Pressekonferenz „Gotthard mit 2. Röhre sinnvoll sanieren – kein Verkehrschaos in der Nordwestschweiz“ vom 23. November 2015

Referat Marcel Schweizer, Präsident Gewerbeverband Basel-Stadt

Es gilt das gesprochene Wort

Geschätzte Damen und Herren Medienschaffende

Die Nordwestschweiz ist der zweitgrösste Wirtschaftsraum der Schweiz. Zentrum und Eingangstor zugleich bildet die Stadt Basel. Alle wichtigen Verkehrsachsen – seien sie auf der Strasse, auf der Schiene oder zu Wasser – führen mitten durch die Stadt. Dies hat zur Folge, dass Basel nicht nur einem starken Ziel-, sondern auch einem beträchtlichen Transitverkehr ausgesetzt ist. Basel ist sich seiner Position und seiner Verantwortung für die gesamtschweizerische Wirtschaft bewusst – und deshalb auch bereit, diesen Verkehr aufzunehmen beziehungsweise passieren zu lassen. Damit diese Bereitschaft beibehalten werden kann, müssen jedoch die Rahmenbedingungen stimmen – und zwar sowohl die internen als auch die externen.

Eine dieser externen Rahmenbedingungen ist die Erreichbarkeit von aussen. Die Kapazität der Achsen, die durch Basel hindurchführen, muss sichergestellt werden. Die wichtigste dieser Achsen ist zweifelsohne die Nord-Süd-Achse. Sie verfügt über zahlreiche Tunnelbauten ist folglich anfällig für Störungen und Behinderungen. Um dieses Risiko zu minimieren gilt diesen Tunnelbauten daher die höchste Aufmerksamkeit. Frau Regierungsrätin Pegoraro hat ja bereits die Bedeutung des Baus der dritten Röhre durch den Belchen angesprochen. Von ebenso grosser Bedeutung ist jedoch eine sinnvolle und effiziente Sanierung des Gotthard-Strassentunnels.

Lassen Sie mich mit einigen eindrücklichen Zahlen belegen, warum die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz ein so grosses Interesse an diesem Sanierungsprojekt hat:

- Die Nordwestschweiz hat mit 20.7% von allen Regionen in der Schweiz den grössten Anteil am Aussenhandel über die Tessiner Aussengrenzen, der wiederum in erster Linie über die Gotthard-Verbindung abgewickelt wird.

- 2014 haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura Waren im Wert von 1.3 Milliarden Franken nach Italien geliefert. Wiederum ist der Gotthard-Strassentunnel die entscheidende Verbindung.

- Auch beim Import wird die Bedeutung des Gotthard für uns eindrücklich aufgezeigt: Die Nordwestschweiz importierte Waren im Wert von 776 Millionen Franken über das Tessin. Waren, die in erster Linie durch den Gotthard-Strassentunnel eingeführt werden.

Ich habe von externen Rahmenbedingungen gesprochen und den Gotthardtunnel erwähnt. Doch diese externen Faktoren alleine reichen nicht. Ebenso wichtig sind die internen Rahmenbedingungen. Ich spreche dabei von der Verkehrsinfrastruktur im Raum Nordwestschweiz, welche an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt beziehungsweise diese bereits überschritten hat. Ein Blick in den Jahresbericht «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen» des ASTRA liefert beklemmende Zahlen:

- Die Staustunden auf der A2 haben von 2013 auf 2014 um 11,2 Prozent zugenommen, was wiederum in etwa der Zunahme aus dem Vorjahr entspricht.

- Seit 2008 haben sich die Staustunden auf der A2 mehr als verdoppelt!

- Hauptgrund für diese extreme Entwicklung ist die Verkehrsüberlastung im Agglomerationsraum Basel.

Die Gründe für die Überlastung der heutigen Nationalstrasseninfrastruktur sind vielfältig. Zum Teil sind sie hausgemacht. Die äusserst restriktive Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt ist überregional bekannt. Die Kapazität des untergeordneten Strassennetzes wird durch Spuraufhebungen, Dossierstellen und der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen laufend begrenzt. All dies führt zu einer Ausweichbewegung und somit Mehrbelastung des Nationalstrassennetzes. Mit dem Entscheid des Basler Souveräns vom 15. November gegen die noch weitergehende Strasseninitiative und den nicht minder radikalen Gegenvorschlag konnte diese negative Entwicklung zumindest gebremst werden. Noch sind wir aber nicht so weit, dass von einer Trendwende hin zu einer wirtschaftsfreundlichen Verkehrspolitik gesprochen werden kann.

Ein weiterer gewichtiger Grund für die überlastete Infrastruktur sind die nach wie vor fehlenden Kapazitätsausbauten. Zwar wird kräftig am Projekt Rheintunnel gearbeitet – aber dieser wird nicht vor 2035 bereitstehen. Andere Projekte wie der bereits erwähnte Gundeli-Tunnel oder der 8-Spur-Ausbau Hagnau-Augst kommen nicht vom Fleck und müssten mit mehr Vehemenz vorangetrieben werden.

Meine Damen und Herren Medienschaffende

All diese Aspekte zeigen deutlich auf, dass die Infrastrukturkapazität in der Nordwestschweiz begrenzt, weitgehend ausgenützt und nicht von heute auf morgen beliebig erweiterbar ist. Soll Basel auch künftig seine Funktion als Zentrum der Wirtschaftsregion und Eingangstor wahrnehmen können, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. An den internen Rahmenbedingungen arbeiten wir. Bei den externen Rahmenbedingungen brauchen wir die Unterstützung der ganzen Schweiz. Mit einem Ja zum Gotthard-Sanierungstunnel wäre eine zentrale Rahmenbedingung erfüllt.

F. MURPF
Transport und Kühllogistik

Pressekonferenz „Gotthard mit 2. Röhre sinnvoll sanieren – kein Verkehrschaos in der Nordwestschweiz“ vom 23. November 2015

JA zu einem GOTTHARD-SANIERUNGSTUNNEL

Referat Thomas Murpf, Mitglied der Geschäftsleitung F. Murpf AG, Hägendorf

Es gilt das gesprochene Wort

Die F. Murpf AG in Hägendorf transportiert Lebensmittel zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz. Eine garantierte Strassenverbindung durch den Gotthard ist Bedingung, um pünktlich und frisch liefern zu können. Für Geschäftsleitungsmitglied Thomas Murpf ist klar, dass die Firma nur mit einem zuverlässigen Transportweg durch den Gotthard die vorgegebenen – grösstenteils äusserst knapp bemessenen – Zeiten einhalten kann. Die rechtzeitige Lieferung ist ein wichtiger Teil der Abmachungen, die die Firma Murpf AG mit ihren Kunden im Tessin hat. Darum braucht es aus der Sicht der Firma Murpf AG unbedingt den Sanierungstunnel.

Wie fast überall in der heutigen digitalisierten Wirtschaftswelt erhält auch die Firma Murpf AG ihre Aufträge immer später. Jeweils kurzfristig um 14.00 Uhr ist klar, welche Frischwaren vom Tessin in die Deutschschweiz oder von der Deutschschweiz ins Tessin geliefert werden müssen. Diese Waren müssen noch am selben Abend oder in der Nacht pünktlich ihren Bestimmungsort erreichen.

Auf dem Wochenplan des Logistikdienstleisters stehen rund 80 Fahrten durch den Gotthard in die Sonnenstube der Schweiz sowie ca. 80 Fahrten vom Tessin in die Deutschschweiz. Dabei muss der vorgegebene Zeitplan unter allen Umständen eingehalten werden. Die Firma Murpf AG transportiert ausschliesslich Lebensmittel aus dem Norden in Detailhandelsgeschäfte sowie Gastronomiebetriebe im Tessin. Aus dem Südkanton sowie Norditalien werden wiederum Früchte und Gemüse, Käse, Salamiprodukte sowie andere Spezialitäten aus verschiedenen Produktionsbetrieben in die Deutschschweiz transportiert. Diese Produkte sind alle nur kurz haltbar, somit sind die Anlieferzeiten bei den Kunden zum grössten Teil fix terminiert. Diese Lieferungen müssen in einem Zeitfenster von plus/minus 60 Minuten passieren. In diesem Gewerbe sind die beiden Faktoren konstante, korrekte Kühlung bei +3 Grad sowie die Einhaltung der Zeiten ein absolutes Muss.

Es gibt für die Firma Murpf AG keinen Spielraum. Sie ist deshalb auf eine gut funktionierende, zuverlässige und schnelle Nord-Süd- respektive Süd-Nord-Achse angewiesen. Und diese führt durch den Gotthard-Strassentunnel.

Ohne den Bau eines zweiten Gotthardtunnels ist die Belieferung des Tessins nicht im gleichen Masse sichergestellt wie jetzt. Die Bevölkerung im Tessin wird so benachteiligt und kann nicht mit gleich frischen Produkten versorgt werden. Zudem können die Produktions- und Handelsbetriebe im Tessin die Kunden in der übrigen Schweiz nicht mehr zu den gewünschten Terminen beliefern. Das wird insbesondere kleinere Betriebe – die es in einer grenznahen Region mit dem Einkaufstourismus schon schwer genug haben – stark benachteiligen.

F. MURPF
Transport und Kühllogistik

Transportweg muss frei sein

Eine Umfahrung des Gotthards via San Bernardino ist rund 100 km länger und erhöht die Transportkosten um 50 Prozent. Dies wird sich dann auch auf die Produktepreise negativ auswirken. Ebenso ist die Variante «Rollende Landstrasse ROLA» keine Lösung. Es gibt keine Toleranzen. Eine Verlagerung auf die Schiene wird nicht möglich sein.

Bereits 2001, als der Gotthard-Strassentunnel wegen des schweren Unfalls mehrere Wochen gesperrt war, hat sich gezeigt, dass das keine Lösung ist. Die Firma Murpf AG kann mit der Lösung «Rollende Landstrasse ROLA» ihre Termine bei den Kunden nicht mehr einhalten.

Der Transportweg mit der Eisenbahn ist starr und umständlich. Die Planbarkeit und Flexibilität, wovon ein Betrieb wie die Firma Murpf AG lebt, fällt damit weg. Die Züge würden nur zu bestimmten Zeiten fahren, und je nach Andrang hätte man Wartezeiten vor und nach dem Gotthard. Dadurch steigen sicher die Kosten durch die zusätzlichen Einsatzstunden.

Der Transportweg muss für die Firma Murpf AG frei und flexibel sein, und das ist nur mit dem Bau der zweiten Sanierungsröhre am Gotthard möglich.