

Der erste Jihad-Rückkehrer der Schweiz spricht
erstmal öffentlich über seine wahnsinnige Reise

SEITE 24, 25

Der Vergleich der Debatten um die
und um die Firmensteuern ist aufsc

Der Gotthard verliert an Bedeutung

Unterdurchschnittlicher Verkehrszuwachs in den Jahren vor der Eröffnung des Basistunnels

Mit den neuen Basistunnels auf der Gotthardachse sind grosse Erwartungen verbunden. In den letzten Jahren hat bei der Bahn aber der Lötschberg Marktanteil gewonnen. Auch auf der Strasse ist die Entwicklung überraschend.

PAUL SCHNEEBERGER

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat ein Monitoring aufgezogen, um die Wirkungen der Basistunnels durch den Gotthard und den Ceneri zu erfassen. Für erhaltete Erkenntnisse dazu ist es elf Monate nach der Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels zwar noch zu früh, aber allein die Feststellungen zu den Entwicklungen in den letzten Jahren sind interessant und teilweise auch überraschend.

So hat der Güterverkehr auf Schiene und Strasse auf der Gotthardachse zwischen 1999 und 2014 zwar um 0,9 Prozent zugenommen, aber dieser Wert ist sowohl gegenüber dem schweizerischen Durchschnitt von plus 2,5 Prozent unterdurchschnittlich als auch gegenüber den Zunahmen am Simplon (plus 7,8 Prozent) und am San Bernardino (plus 5,8 Prozent). Entsprechend standen einer Abnahme der jährlichen Anzahl der Lastwagen am Gotthard von über einer Million auf 750 000 Zunahmen am Simplon (plus 47 000) und am San Bernardino (plus 13 000) gegenüber. Bei der Bahn sank der Anteil des Gotthards in diesen 15 Jahren von 80 auf 60 Prozent; hier gewann der Lötschberg durch sein grösseres Profil und die Inbetriebnahme seines Basistunnels an Gewicht.

Mehr Effizienz im Güterverkehr

Bemerkenswert sind – bezogen auf die Gotthardachse – auch die Effizienzsteigerungen, die beide Verkehrsträger ausweisen. Trotz dem Rückgang der Anzahl Lastwagen um ein Fünftel ist die auf der Strasse transportierte Gütermenge (Tonnage) zwischen 1999 und 2014 um sage und schreibe 49 Prozent gestiegen. Für die Schiene weist das Monitoring für die Jahre zwischen 2003 und 2014 einen Rückgang der Anzahl der Züge um 3 Prozent, aber eine Zunahme der Tonnage um 9 Prozent aus.

Im Personenverkehr wurde unter anderem die Zahl der Pendler zwischen den Kantonen Uri und Tessin erhoben –



In Airola soll mit Aushubmaterial aus der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels die Autobahn überdacht werden.

KERSTINE

sie beträgt weniger als 100 Personen täglich. Wie die anderen schweizerischen Alpenübergänge verzeichnete auch der Gotthard im Personenverkehr zwischen 2001 und 2015 rückläufige Frequenzen. 45 Prozent oder 18 Millionen von insgesamt 40 Millionen Reisenden wählten im vorletzten Jahr die Gotthardroute. Dabei war der Rückgang auf der Strasse mit einem Minus von 13 Prozent grösser als jener auf der Schiene, wo ein Minus von 4 Prozent ausgewiesen wird. Im Personenverkehr macht der Freizeitverkehr inzwischen nicht ganz drei Viertel (Schiene) beziehungsweise nicht ganz 90 Prozent aus.

Geringe Bautätigkeit ausgelöst

Die vorgängigen Wirkungen des Gotthard-Basistunnels beschränkten sich auf entsprechende Planungen in den beiden Anrainerkantonen Uri und Tessin. Deutlich macht das die Entwicklung im boomenden Tessiner Immobilienmarkt. Gebaut wurde hier nicht in besonderem Masse dort, wo durch die

Beschleunigung der Eisenbahn höhere Beziehungspotenziale erwartet werden dürften, sondern auch in verhältnismässig schlecht erschlossenen Teilen des Kantons.

Das dürfte damit zusammenhängen, dass der Markt nicht von einer tatsächlichen oder potenziellen Nachfrage getrieben ist, sondern von spekulativen

Zweite Röhre wird Airola stark verändern

P. S. · Auf Dauer angelegte landschaftliche Veränderungen zum Guten wird auf der Gotthardachse das Dorf Airola erfahren. Die Gemeinde hat in Bundesbern und Bellinzona erfolgreich lobbyiert. 2,5 von insgesamt 6,3 Millionen Tonnen Aushubmaterial aus der bis 2027 zu realisierenden zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels sollen dazu verwendet werden, die Autobahn auf der Länge eines Kilometers zu überdachen. Das sieht das generelle Bauprojekt vor. So lässt sich nicht nur die Lärmbelastung des Dorfes am süd-

Kapitalanlagen. Inwiefern diese Entwicklung in den nächsten Jahren, insbesondere nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, korrigiert wird, bleibt abzuwarten. Tatsache ist, dass sich die grössten der generell überdimensionierten Baulandreserven im Tessin in den äusseren Agglomerationsgürteln befinden.

lichen Tunnelportal reduzieren, sondern auch die seit dem Bau der Autobahn bestehende Trennung von Siedlung und Tessin-Fluss durch den Verkehrsweg wird aufgehoben. Die auf diese Weise gewonnene Fläche umfasst 200 000 Quadratmeter. Dadurch entsteht für diesen Aushub kein längerer Transportweg. Die Kosten von 100 Millionen Franken tragen zur Hälfte der Bund und der Kanton Tessin.

Weitere 2,8 Millionen Tonnen werden für die Renaturierung der Flachwasserzone im Urnersee verwendet.

Basler E-Voting-Entscheid wirft Fragen auf

Laut neuesten Informationen hätte der Stadtkanton das flächendeckende System auch für drei Millionen Franken wenig