



Argumentarium

Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Haltung des Bundesrats

Der 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel muss altersbedingt umfassend erneuert und deswegen für längere Zeit gesperrt werden. Damit die wichtige Nord-Süd-Verbindung auch während der Sanierung offen bleiben kann, haben Bundesrat und Parlament den Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung mit anschliessender Sanierung des alten Tunnels beschlossen. Eine Sanierung ohne zweite Röhre wäre mit vielen Nachteilen verbunden. So müsste für die Zeit der Tunnelsperrung je ein Bahnverlad für Personenwagen und Lastwagen erstellt werden. Die für solche Verladeanlagen geeigneten Standorte sind umstritten. Sie müssten nach der Sanierung zudem wieder abgebaut werden. Die Investitionen wären verloren.

Die Lösung von Bundesrat und Parlament schafft dagegen einen dauerhaften Nutzen: Die Gotthard-Strassenverbindung kann aufrechterhalten werden und die Sicherheit wird erhöht. Dank einer zweiten Röhre können ausserdem auch künftige Tunnelsanierungen am Gotthard besser bewältigt werden. Am 28. Februar 2016 kommt die Vorlage zur Volksabstimmung.

Inhalt des Argumentariums

Ausgangslage.....	Seite	2
Die Abstimmungsvorlage im Detail.....	Seite	2
Warum der Bundesrat ein Ja zur Sanierung mit zweiter Röhre empfiehlt	Seite	5



Medienmitteilung

Ausgangslage

Der Gotthard-Strassentunnel muss altershalber saniert werden. Dafür ist eine Vollsperrung nötig. Um die für Bevölkerung und Wirtschaft wichtige Strassenverbindung durch den Gotthard trotzdem offen zu halten, haben Bundesrat und Parlament den Bau einer zweiten Röhre mit anschliessender Sanierung des heutigen Tunnels beschlossen. Ausserdem wurde gesetzlich verankert, dass stets nur eine Fahrspur pro Richtung dem Verkehr offen steht. Die Kapazität wird somit nicht erhöht. Das gilt auch, wenn beide Röhren in Betrieb sind: Dann wird der Verkehr richtungsgetreunt mit je einer Fahrspur und einem Pannestreifen geführt. Gegen die entsprechenden Gesetzesänderungen wurde das Referendum ergriffen. Am 28. Februar 2016 kann sich das Volk dazu äussern.

Der Bau einer zweiten Röhre und die Sanierung des bestehenden Tunnels kosten rund 2,8 Mia. Franken. Darin eingeschlossen sind auch alle Massnahmen, die es braucht, um den bestehenden Tunnel bis zur Sanierung sicher zu betreiben.

Eine Sanierung ohne zweite Röhre wäre zwar machbar, müsste wegen der Sperrung des Tunnels aber mit je einem Bahnverlad für Autos und Lastwagen sowie Warteräumen auf den Zufahrtsstrecken ergänzt werden. Für den Bahnverlad bräuchte es Anlagen, die nach der Sanierung wieder abgebaut werden müssten. Solche Varianten würden 1,2 bis 2 Milliarden Franken kosten. Trotz Bahnverlad wäre es aber nicht möglich, den Lastwagenverkehr ganz aufzufangen. Ein Teil würde auf andere Routen ausweichen.

Bundesrat und Parlament empfehlen statt einer Vollsperrung mit je einem Bahnverlad für Autos und Lastwagen den Bau einer zweiten Röhre. Dazu wurde das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet geändert. Eine permanente Verfügbarkeit der Gotthard-Strassenachse ist für Bevölkerung und Wirtschaft zentral.

Die Abstimmungsvorlage im Detail

Der Gotthard-Strassentunnel wurde 1980 eröffnet. Er verbindet Göschenen (UR) mit Airolo (TI) und garantiert eine ganzjährig verfügbare Strassenverbindung durch die Alpen. Aufgrund seines Alters muss er umfassend saniert werden. Das bedingt eine längere Vollsperrung. Damit stellt sich die Frage, wie der Verkehr während der Sperrung bewältigt werden kann: Jährlich nutzen rund fünf Millionen Personenwagen und 900'000 Lastwagen die Gotthardachse. Die Strasse über den Pass kann nur im Sommerhalbjahr befahren werden.

Bundesrat und Parlament haben verschiedene Varianten geprüft. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile haben sie beschlossen, zuerst eine zweite, neue Röhre zu bauen und anschliessend den bestehenden Tunnel zu sanieren. So kann die Gotthard-Strassenachse auch während der Sanierung offen bleiben.

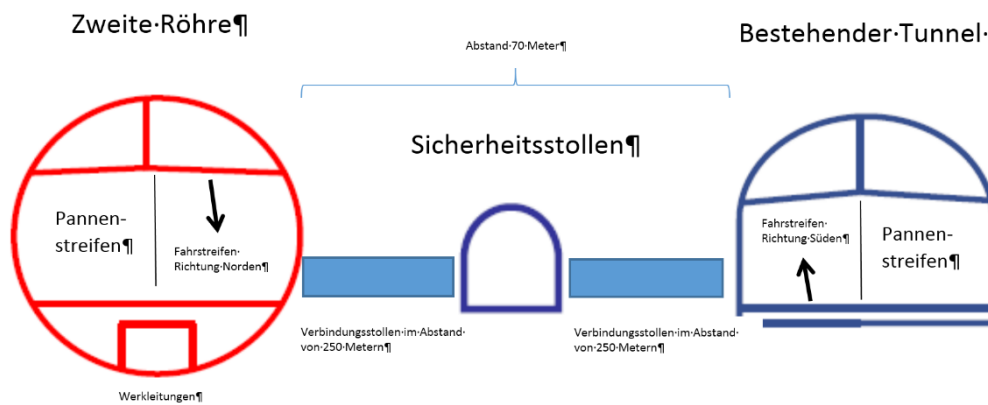
Diese Lösung kostet rund 2,8 Milliarden Franken. Darin enthalten sind nebst den Kosten für die zweite Röhre und für die Sanierung des bestehenden Tunnels auch die Kosten für Überbrückungsarbeiten. Diese sind nötig, damit der bestehende Tunnel sicher betrieben werden kann, bis die neue Röhre fertig ist. Diese Arbeiten werden wie die heutigen Unterhaltsarbeiten während der üblichen Sperrnächte zwischen Frühling und Herbst ausgeführt, wenn der Pass offen ist.



Medienmitteilung

Die Kapazität des Tunnels wird mit der von Bundesrat und Parlament beschlossenen Lösung nicht erhöht. Das garantieren der Alpenschutzartikel in der Verfassung und die mit dem Gesetz neu eingebaute Schranke: Auch nach der Sanierung des Gotthardtunnels darf demnach stets nur eine Fahrspur pro Richtung offen sein. Die andere dient als Pannestreifen. Zudem wird das seit 2001 praktizierte Dosiersystem für Lastwagen im Gesetz verankert. Es sorgt dafür, dass aus Sicherheitsgründen nie zu viele Lastwagen gleichzeitig im Tunnel unterwegs sind und dass ein Mindestabstand eingehalten wird.

Nach der Sanierung wird der Verkehr in beiden Röhren einspurig und richtungsgesondert geführt. Damit sinkt die Unfallgefahr: Frontal- und Streifkollisionen können weitgehend verhindert werden. Ein Zwei-Röhren-System bietet im Brandfall ausserdem grössere Rettungs- und Überlebenschancen. Feuerwehr und Rettungsdienste sind rascher zur Stelle: Da die Anfahrt über den Pannestreifen oder die entleerte Röhre erfolgen kann, wird der Unfallplatz schneller und sicherer erreichbar.



Querschnitt durch den zweiröhriigen Gotthard-Strassentunnel in Blickrichtung Süden

Was passiert bei einem Nein?

Bei einem Nein zur Lösung des Bundesrats müsste die Sanierung des heutigen Tunnels ohne zweite Röhre erfolgen. Das wäre sehr aufwendig und mit vielen Nachteilen verbunden: Da der Tunnel für die Sanierung gesperrt werden muss, bräuchte es zur Bewältigung des Verkehrs je einen Bahnverlad für Autos und Lastwagen. Eine solche Sanierung würde je nach Ausgestaltung 1,2 bis 2 Milliarden Franken kosten. Die Variante, die in den Abklärungen des Bundes am besten abschnitt, kostet 1,4 bis 1,6 Milliarden Franken¹. Gut die Hälfte wäre für Verladeanlagen nötig, die nach der Sanierung wieder abgebaut werden müssten. Der Tunnel müsste zur Sanierung - verteilt auf dreieinhalb Jahre - an 980 Tagen gesperrt werden. Nur zur Hauptreisezeit im Sommer bliebe er für acht Wochen offen. Je länger der Tunnel zwischendurch geöffnet würde, desto teurer käme die Sanierung.

1

Botschaft des Bundesrats (BBI 2013 7315), S. 7320:

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/34060.pdf>

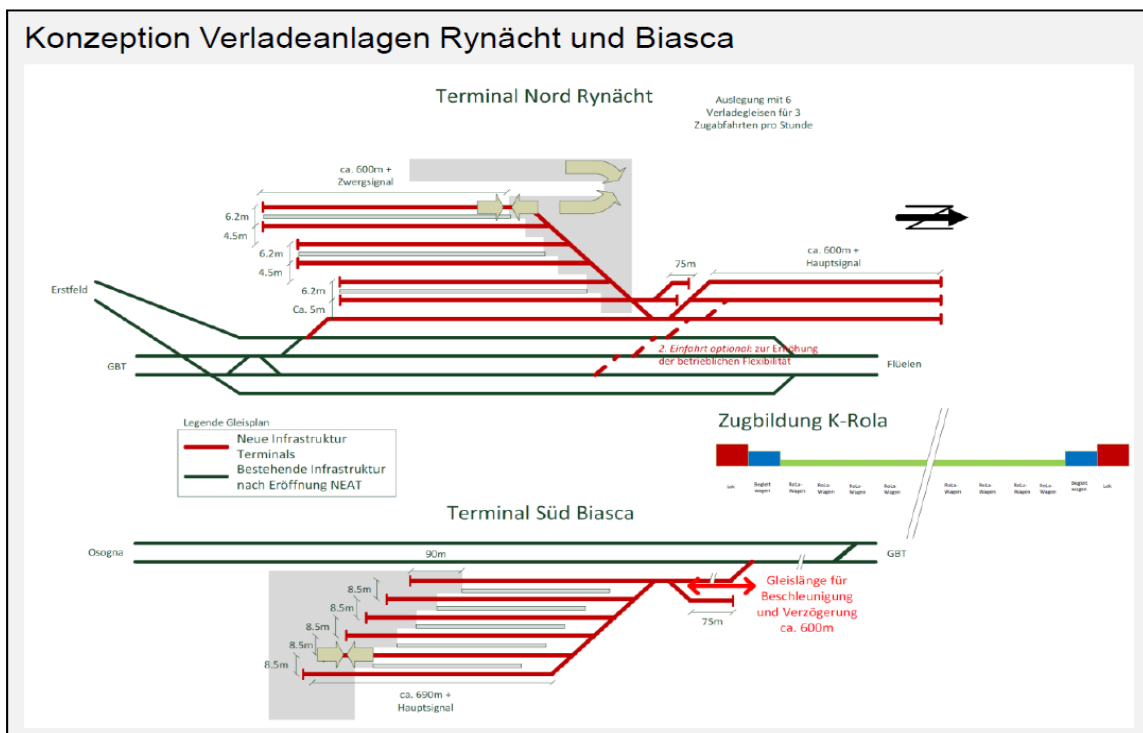


Medienmitteilung

Für den Bahnverlad von **Personenwagen** müsste der bis 1980 genutzte Transport zwischen Göschenen und Airolo wieder eingerichtet werden. Zudem bräuchte es bei Göschenen und Airolo Warteräume. Für **Lastwagen** müsste ein neuer Bahntransport durch den 2016 in Betrieb gehenden Gotthard-Basistunnel erstellt werden. Denn im Unterschied zum grenzüberschreitenden Verkehr, für den es schon Verladestationen gibt, fehlen solche Anlagen für den kleinräumigeren Verkehr.

Für den Lastwagenverlad wurden verschiedene Varianten geprüft. Am besten schneidet eine kurze „Rollende Landstrasse“ (RoLa) zwischen Rynächt (UR) bei Erstfeld und Biasca (TI) durch den Basistunnel ab – mit drei Zügen pro Stunde und Richtung. Es wird erwartet, dass von total rund 900'000 Lastwagen jährlich etwa 600'000 die Kurz-RoLa benützen würden. Etwa 60'000 würden andere Schienenangebote am Gotthard nutzen. Die restlichen rund 240'000 Lastwagen würden auf benachbarte Achsen ausweichen - etwa je hälftig auf die Schiene (primär Simplon) und auf die Strasse (primär Brenner, Fréjus/ Mont Cenis, San Bernardino sowie Simplon, Grosse St. Bernhard und Mont Blanc).

Der Landbedarf für die Bahnverladeanlagen wäre gross. Um den Verlad zu gewährleisten, würden je sechs Gleise pro Anlage benötigt. Dazu müssten in Rynächt und Biasca die heute noch für den Bau der NEAT genutzten Landreserven beansprucht werden.



Die für die Verladeanlagen geeigneten Standorte sind umstritten. Mit Beschwerden ist zu rechnen. Probleme sind absehbar. In den Kantonen Tessin und Uri ist die Skepsis gross, andere Kantone haben bereits angekündigt, dass sie auf ihrem Gebiet keine Anlagen wollen.



Medienmitteilung

Warum der Bundesrat ein Ja zur Sanierung mit zweiter Röhre empfiehlt

Der Gotthard-Strassentunnel ist für Bevölkerung und Wirtschaft enorm wichtig.

- Der Gotthard-Strassentunnel ist das Herzstück der Nord-Süd-Achse durch die Alpen. Er garantiert der Bevölkerung eine ganzjährig verfügbare Verbindung. Es gehört zum Wesen unseres Landes, alle Regionen gut zu erschliessen. Auch für die Wirtschaft ist der Tunnel zentral: Norditalien ist einer der wichtigsten Handelspartner der Schweiz.

Ein JA bringt mehr Sicherheit: Viele Unfälle können vermieden werden.

- Sobald der neue Tunnel gebaut und der alte saniert ist, wird der Verkehr richtungsgetreunt geführt – mit je einer Fahrspur und einem Pannestreifen pro Richtung. Frontal- und Streifkollisionen können so weitgehend vermieden werden. Die Anzahl der Unfallopfer sinkt.
- Das Dosiersystem für Lastwagen wird gesetzlich verankert. Es gewährleistet, dass zwischen den Lastwagen genügend Abstand ist und das Risiko eines Brandes vermindert wird.

Ein JA lohnt sich: Die Sanierung mit zweiter Röhre schafft einen dauerhaften Nutzen.

- Die Sanierung mit zweiter Röhre kostet zunächst zwar mehr als eine Sanierung mit Vollsperrung und je einem Bahnverlad für Autos und Lastwagen. Das Geld ist aber besser investiert und schafft einen klar grösseren Nutzen – hinsichtlich der Sicherheit, der Aufrechterhaltung der Gotthard-Strassenverbindung und der Verlässlichkeit.
- Bauten wie am Gotthard müssen alle 30 bis 40 Jahre erneuert werden. Dank einer zweiten Röhre können die künftig wieder anfallenden Sanierungen besser bewältigt werden: Wird die eine Röhre saniert, kann der Verkehr durch die andere Röhre geführt werden. Eine lange Sperrung wird vermieden und es braucht keine teuren Verladeanlagen für Autos und Lastwagen, die nach der Sanierung wieder abgerissen werden müssten. Von der Sanierung mit zweiter Röhre profitieren also auch die kommenden Generationen.
- Die für den Gotthard gefundene Lösung ist kein Spezialfall: Beim zweiröhrigen Belchentunnel erfolgt die Sanierung ähnlich. Um schwere Einschränkungen zu vermeiden, wird zunächst eine dritte Röhre erstellt, damit bei kommenden Sanierungen dem Verkehr immer mindestens zwei Röhren zur Verfügung stehen.

Ein JA wahrt den Alpenschutz: Verfassung und Gesetz begrenzen den Verkehr.

- Der Alpenschutz bleibt mit der zweiten Röhre vollumfänglich gewahrt. Das garantiert zum einen die Verfassung, zum anderen die im Gesetz neu verankerte Beschränkung: Pro Richtung darf stets nur eine Fahrspur betrieben werden. Der Alpenschutz ist dadurch doppelt gesichert – durch Verfassung und Gesetz.



Medienmitteilung

Ein JA bringt eine gute Lösung: Sonst droht ein Flickwerk mit vielen Unsicherheiten

- Ohne zweite Röhre müsste je ein Bahnverlad für Autos und Lastwagen erstellt werden. Deren Standorte sind wegen der grossen Beeinträchtigungen umstritten. Widerstand der Gemeinden und Landeigentümer ist absehbar. Die Verladeanlagen müssten nach der Sanierung zudem wieder abgebaut werden - die Investitionen wären verloren.
- Der Lastwagenverlad durch den neuen Neat-Basistunnel würde keinen Beitrag zur Verlagerungspolitik leisten - im Gegenteil: Ein Lastwagenverlad von Erstfeld (UR) nach Biasca (TI) beanspruchte Platz im Eisenbahntunnel, der für die Güter-Verlagerung von Grenze zu Grenze wichtig wäre.

Ein JA entspricht der Schweizer Verkehrspolitik: Wir brauchen Strasse und Schiene

- Die Schweizer Verkehrspolitik beruht darauf, möglichst viele Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Mit der Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels 2016 und des Ceneri-Basistunnels 2020 wird die Verlagerung zusätzlich gestärkt. Für die Feinverteilung und den kleinräumigen Binnenverkehr wird es aber weiterhin gute Strassen brauchen – sowohl in den Zentren als auch am Gotthard.
- Die Sanierung des Gotthardtunnels und die Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen laufen Hand in Hand. Die Engpassprojekte werden über die Programmbotschaft Engpassbeseitigung abgewickelt und ab 2018 voraussichtlich über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Keines der vorgesehenen Engpassprojekte wird durch die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels gefährdet.
- Strasse und Schiene gehören zusammen. Der Bund investiert darum in beide Verkehrsträger. Wie wichtig das ist, zeigt sich am Gotthard immer wieder bei naturbedingten Zwischenfällen: 2012 blieb die Bahn wegen eines Felssturzes in Gurtnellen lang blockiert, 2015 musste wegen eines Felssturzes in der Schöllenen die Strasse nach Andermatt gesperrt werden.

Ja zur Sanierungslösung des Bundesrats

- weil das Tessin auch zur Schweiz gehört
- weil mit einer zweiten Röhre die Sicherheit markant erhöht werden kann
- weil wir eine dauerhafte Lösung statt ein Flickwerk brauchen
- weil das Geld so am Sinnvollsten investiert wird.