



Gotthard-Strassentunnel: Faktenblatt Vollsperrung

Eckwerte einer Sanierung ohne zweite Röhre

Eine Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne zweite Röhre wäre machbar, aber sehr aufwendig und mit Investitionen verbunden, die nicht nachhaltig sind: Um den Verkehr zu bewältigen, müssten während der sanierungsbedingten Sperrung des Tunnels sowohl die Personenwagen (PW) als auch die Lastwagen (LKW) auf die Schiene verladen werden: Für die PW müsste der Bahntransport von Göschenen nach Airolo wieder in Betrieb genommen werden. Für die Lastwagen müsste eine kurze "Rollende Landstrasse" (Kurz-RoLa) mit Verladeanlagen erstellt werden. Diese brauchen viel Land, sind sehr teuer und müssten nach der Sanierung wieder abgebrochen werden.

Heute befahren rund 5 Mio. Personenwagen und 0,9 Mio. Lastwagen pro Jahr die Gotthardachse. Zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Eine mit und eine ohne zweite Röhre. Der Bundesrat schlägt den Bau einer zweiten Strassenröhre ohne Kapazitätserweiterung vor. Diese Variante kostet zunächst zwar mehr als eine Sanierung ohne zweite Röhre. Die Investitionen lohnen sich aber, da sie mit einem höheren Nutzen einhergehen: Mit einer zweiten Röhre kann die Gotthardverbindung auch während der altersbedingten Sanierung des Tunnels strassenseitig offen gehalten werden. Zudem wird die Sicherheit erhöht, da der Verkehr nach Abschluss der Arbeiten richtungsgetreunt geführt werden kann. Und in 40 Jahren, wenn erneut eine Sanierung fällig wird, muss der Bund nicht wieder teure Anlagen für den erneut nötig werdenden Bahnverlad für Personenwagen und Lastwagen bauen.

Das vorliegende Faktenblatt zeigt auf, was die Variante ohne zweite Röhre bedeuten würde.

Ergänzende Angaben zur Variante Vollsperrung, gemäss der mittleren Variante (980 Tage)¹:

Zeit der Vollsperrung: 980 Tage verteilt auf 3,5 Jahre (mit jeweils 8 Wochen Sommeröffnung)			
Gesamter Sanierungszeitraum (≠ Zeit Vollsperrung): ca. 2019 bis 2025 (anschliessend Rückbau der RoLa)			
Kosten bauliche Erneuerung / Normen- und Richtlinienkonformität rund 752 Mio. CHF (Preisstand 2009)			
Kosten Verkehrsführung / Verkehrsmanagement für Zeit der Vollsperrung (3,5 Jahre)			
Bahnverlad Personenverkehr (Preisstand 2009)		Bahnverlad Güterverkehr (Kurz-RoLa) (Preisstand 2011)	
Investitionskosten	49 bis 61 Mio. CHF	Investitionskosten	262 bis 469 Mio. CHF
Betriebskosten	rund 143 Mio. CHF	Betriebskosten	217 Mio. CHF
Total PW-Verlad	192 bis 204 Mio. CHF	Total Güter-RoLa	479 bis 686 Mio. CHF
Investitionskosten für Verkürzung Wintersperre Gotthardpassstrasse: rund 16 Mio. CHF (Preisstand 2009)			
Kosten Sanierung ohne zweite Tunnelröhre TOTAL: 1 439 bis 1 658 Mio. CHF			

¹ Alle Preisangaben exkl. MwSt; Kostengenauigkeit bei 30 Prozent.

1. Lastwagen-Verlad (RoLa zwischen Erstfeld und Biasca)

Zu den Verlademöglichkeiten für Lastwagen auf die Bahn liegen vertiefte Abklärungen vor. Am besten schneidet die Variante einer kurzen „Rollenden Landstrasse“ (RoLa) zwischen Erstfeld UR bei Erstfeld und Biasca TI durch den Basistunnel ab – mit drei Zügen pro Stunde und Richtung. Diese Variante ermöglicht es, die prognostizierte Nachfrage zu bewältigen. Es wird erwartet, dass von total rund 900'000 LKW jährlich etwa 600'000 die Kurz-RoLa benützen würden.

Kapazitäten Kurz-RoLa Erstfeld-Biasca

- 25 LKW-Plätze pro Zug
- 6 Züge pro Stunde (je drei pro Richtung)
- 17 ½ Stunden Betriebszeit pro Tag
- 5 ½ Tage pro Woche (Montag bis Samstagmittag)
- 52 Wochen pro Jahr

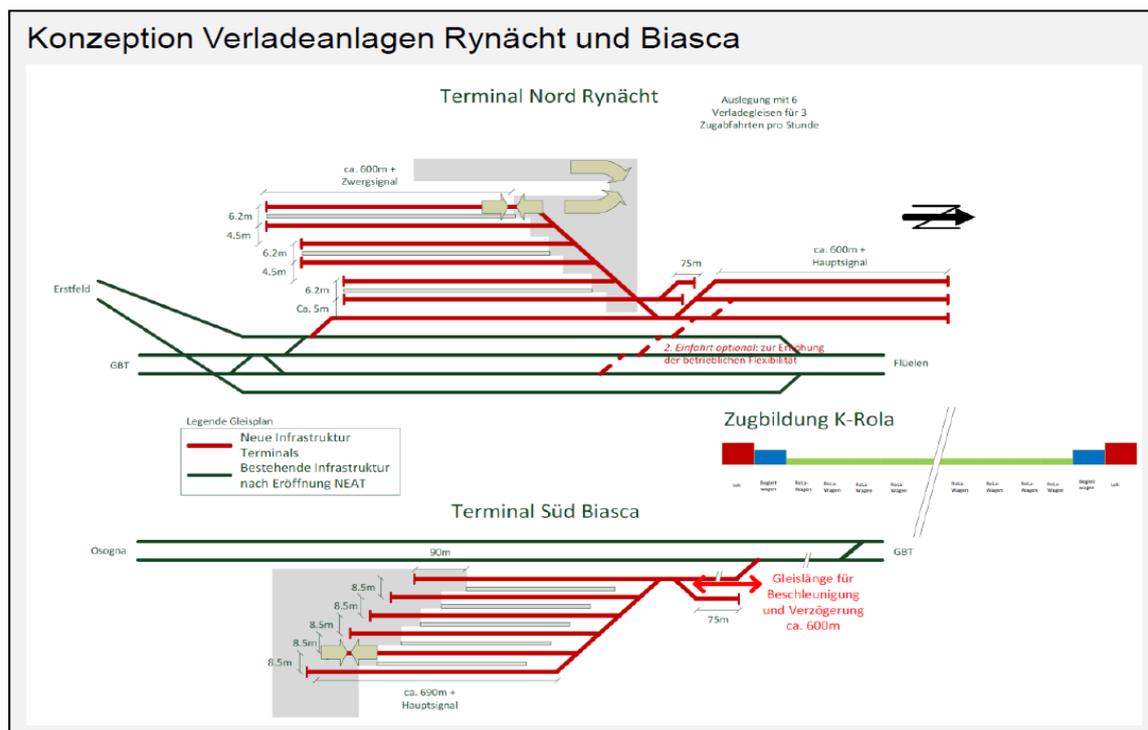
➔ **maximale Kapazität: 750'000 LKW pro Jahr**

Von den Lastwagen, welche nicht die RoLa benutzen, werden laut Einschätzung der Experten etwa 60'000 LKW andere Schienenangebote am Gotthard beanspruchen (unbegleiteter kombinierter Verkehr, Wagenladungsverkehr, RoLa Freiburg-Novara). Von den restlichen rund 240'000 LKW, die auf benachbarte Achsen ausweichen, werden etwa je die Hälfte die Schiene (primär Simplon) und die Strasse nutzen (primär Brenner, Fréjus/ Mont Cenis, San Bernardino sowie Simplon, Grosser St. Bernhard und Mont Blanc).

Landbedarf für Verladeanlagen in Rynächt (bei Erstfeld) und Biasca

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

Landbedarf: Rynächt: 55'000 m²
Biasca: 80'000 m²
Total: 135'000 m² (entspricht einer Fläche von 19 Fussballfeldern à 7000m²)



Die Gesamtkosten für eine dreieinhalb Jahre in Betrieb stehende Kurz-RoLa belaufen sich auf 479 bis 686 Millionen Franken. Darin enthalten sind Betriebs- und Unterhaltskosten von total rund 217 Millionen Franken (ohne MwSt.). Bei drei Zugfahrten pro Stunde und Richtung sind 28 Lokomotiven, 400 RoLa-Wagen und 28 Begleitwagen nötig. Das Rollmaterial dürfte rund 316 Millionen Franken kosten.

Aufwändiger Betrieb während 20 Stunden am Tag

Um die anfallenden Transporte zu bewältigen, müssen die Lastwagen während 5 ½ Tagen pro Woche von 05.00 bis 22.30 Uhr abgefertigt werden können, was inklusive Verlad und Entlad eine **Betriebszeit von 04.00 bis 24.00 Uhr** voraussetzt. Die Terminals müssten nachts mit Flutlicht beleuchtet werden. Damit die Lastwagen rechtzeitig die Verladestationen erreichen können, müsste das Parlament ausserdem lokal begrenzt das **Nachtfahrverbot** für LKW lockern. Die Chauffeure können während des Transports aus Sicherheitsgründen nicht im LKW bleiben, sie müssen daher in einen Begleitwagen umsteigen. Die **Höchstgeschwindigkeit** der RoLa im Tunnel beträgt 100 km/h.

Für Verlad und Zugbetrieb muss unter Berücksichtigung eines Schichtbetriebs insgesamt mit **rund 190 Vollzeitstellen** gerechnet werden (Verkehrsmanagement, Check-in, Kasse, Kontrolle LKW, Einweiser, Rangierer etc.). Dazu kommen 11 Lokführer pro Stunde. Die Personalkosten sind in den jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von 67 Millionen Franken (inkl. MwSt.) enthalten.

Transporteure müssen mehr Zeit einplanen

Die Fahrt Erstfeld-Biasca mit der RoLa dürfte inklusive Wartezeiten, Verlad, Transport und Ablad an „normalen“ Werktagen rund 2 ¼ Stunden (135 Minuten) und an Spizentagen fast 3 ½ Stunden (205 Minuten) dauern. Auf der Strasse durch den Tunnel müssen die LKW-Chauffeure heute an einem durchschnittlichen Tag rund 85 Minuten einplanen. Je nach Stausituation dauert die Fahrt länger.

- Bei drei Zugabfahrten pro Stunde und Richtung ergeben sich in den Verladeanlagen für einen **durchschnittlichen Werktag** mittlere Wartezeiten von 25 Minuten. Die LKW passieren vor dem Transport die Schwerverkehrskontrolle, müssen vorab aber nicht noch ausserhalb der Verladeanlagen abgestellt werden.
- An einem **Spizentag** ist ohne ergänzendes Verkehrsmanagement bei drei Zugabfahrten pro Stunde und Richtung sowohl in Erstfeld als auch in Biasca mit relativ langen Wartezeiten von rund 90 Minuten zu rechnen. Aus diesem Grund müssen ausserhalb der Verladeanlagen Warteräume eingerichtet werden, und zwar in Erstfeld und Biasca für je rund 130 LKW.

Im Norden wird als Puffer- und Warteraum das **Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) Ripshausen** genutzt, im Süden das bei Bodio geplante Schwerverkehrszentrum Monteforno (rechtzeitige Inbetriebnahme vorausgesetzt). Dort können auch Fahrzeugkontrollen stattfinden. Nach erfolgreicher Kontrolle und Aufkolonierung fahren die Fahrzeuge im Konvoi von je 25 LKW zur Verladeanlage.

Auswirkungen auf Verlagerung: Kurz-RoLa beansprucht NEAT-Trassen

Der Lastwagenverlad Erstfeld-Biasca beansprucht Kapazitäten im NEAT-Basistunnel, der Ende 2016 in Betrieb gehen wird. Dies führt dazu, dass gewisse Güterzüge, die durch den Basistunnel fahren könnten, über den Gotthard-Scheiteltunnel umgeleitet werden müssen (Bergstrecke). Konkret betrifft dies **einen Zug pro Stunde** in Süd-Nord-Richtung. Im Gotthard-Basistunnel muss zudem die **Geschwindigkeit der internationalen Fernverkehrszüge von 200 auf 160 km/h reduziert** werden. Das verlängert die Fahrzeit im Basistunnel um 5 bis 6 Minuten. Um die Anschlüsse zu garantieren, muss während der Sanierung auch der innerschweizerische Fahrplan teilweise angepasst werden. Wie sich die Situation bei einer später wiederum fälligen Sanierung in 30 bis 40 Jahren präsentieren wird, wurde bisher nicht untersucht. Sollte aber das gleiche Konzept wie bei der nun diskutierten Sanierung zur Anwendung kommen, dürfte bei ständig steigender Beanspruchung des NEAT-Eisenbahntunnels davon ausgegangen werden, dass die Verdrängungswirkung zunimmt.

Preis für Lastwagenverlad

Zur Festlegung des Preises für einen Lastwagenverlad wurden Simulationsrechnungen erstellt. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, besteht ein Interesse daran, dass der Lastwagenverlad gut genutzt wird. Darum kann kein rein betriebswirtschaftlich kalkulierter Preis verlangt werden, sondern nur ein Preis, der mit den Strassenkosten korrespondiert (LSVA, Fahrerkosten, Diesel, Ölverbrauch, Unterhalt etc.). Bei einer prognostizierten Kapazität von 600'000 Lastwagen pro Jahr bewegt sich dieser Preis bei **105 Franken pro Durchfahrt**.

Berechnungen zeigen, dass zwei Drittel der Lastwagen, die auf der Gotthardachse verkehren, bei diesem Preis die RoLa nutzen würden. Die übrigen Lastwagen würden sich auf andere Korridore und Pässe verlagern. Der definitive Preis wird indes erst bestimmbar sein, sobald das Projekt weiter vorangetrieben ist.

Ein Preis von 105 Franken pro Durchfahrt ergibt während des für dreieinhalb Jahre geplanten Betriebs Einnahmen von 220 Millionen Franken. Gleichzeitig ist aber bei der LSVA, der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag mit Ausfällen von 203 Mio. Franken zu rechnen:

- Einbussen bei LSVA: 41 Mio. CHF / Jahr
- Einbussen bei Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag: 17 Mio. CHF / Jahr

Verlad von Cars und Bussen nur sehr beschränkt möglich

In den Wintermonaten fahren heute durchschnittlich zwischen 40 und 60 Cars pro Richtung und Tag durch den Gotthardstrassentunnel, im Sommer und Herbst um die 100 Cars pro Richtung und Tag (Zahlen 2009). Die Anzahl Fahrten schwankt über das ganze Jahr hinweg zwischen 20 und 200 Cars pro Richtung und Tag. Werte von über 180 Cars kommen in Fahrtrichtung Süd an etwa 10, in Fahrtrichtung Nord an etwa 20 Tagen im Jahr vor.

Wie der Carverkehr für die Zeit der Sperrung des Gotthardstrassentunnels bewältigt werden könnte, wurde im Rahmen des RoLa-Berichts² nicht speziell untersucht. Am ehesten machbar wäre ein Carverlad am Wochenende, weil dann die LKW-Trassen genutzt werden könnten. Allerdings wäre der Carverlad nach Einschätzung der Fachleute mit zusätzlichen Investitionskosten von rund 3,6 Millionen Franken je Anlage verbunden. Werktags ginge der Carverlad zu Lasten der LKW-Kapazitäten.

Die Gotthard-Passstrasse ist für Cars und Busse wegen der Haarnadelkurven in der Schöllenen keine gute Ausweichroute und würde den PW-Verkehr auf dieser Strecke stark beeinträchtigen. Denkbar wären allenfalls Zeitfenster für Cars über den Pass zu verkehrssarmen Zeiten. Im RoLa-Bericht empfehlen die Fachleute indes, die Gotthard-Passstrasse ganz dem PW-Verkehr zur Verfügung zu stellen, damit die Kapazität voll ausgeschöpft werden kann. Cars müssten während der Sperrung somit wohl auf andere Alpenübergänge ausweichen.

Verlad von Lieferwagen, Wohnwagen und Wohnmobilen

Ein Verlad von Wohnwagen und Wohnmobilen auf die Kurz-RoLa kommt laut Fachleuten nur am Wochenende in Betracht, da dann die LKW-Trassen genutzt werden könnten. Werktags den Verlad von Wohnwagen und Wohnmobilen vorzusehen, ginge auf Kosten der RoLa-Kapazitäten für Lastwagen. Für Lieferwagen ist die Fahrt über die Gotthard-Passstrasse möglich. Im Winter wird ein Teil der Lieferwagen den PW-Verlad nutzen können, sofern sie aufgrund ihrer Abmessung dafür geeignet sind. Grössere Fahrzeuge werden wohl ebenfalls auf andere Alpenübergänge ausweichen müssen.

² <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25669.pdf>

Übergangslösung ohne Nachnutzung

Die Verladeanlagen sind nur vorübergehend in Betrieb und müssen nach der Sanierung des Gott-hardstrassentunnels wieder abgebaut werden. Eine Nachnutzung ist nicht vorgesehen. Zum einen, weil nach der Sanierung des Strassentunnels kaum mehr eine Nachfrage danach bestehen wird und die Aufrechterhaltung des Betriebs gemessen am Nutzen betriebswirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Zum anderen, weil eine langfristige Bereitstellung von Kapazitäten für die „Rollende Landstrasse“ die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der NEAT für den Personen- und Güterverkehr einschränken würde. Die Kurz-Rola Rynächt-Biasca leistet zudem keinen Beitrag zur Verlagerungspolitik - 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.

2. Verlad von Personenwagen (Göschenen-Airolo)

Bis 1980 gab es für Autos einen Bahnverlad durch den Scheiteltunnel. Um den Verkehr während der Vollsperrung zu bewältigen und Ausweichverkehr zu vermeiden, müsste dieser Verlad erneuert und wieder in Betrieb genommen werden. Die Verladeanlage in Göschenen besteht im Wesentlichen noch, einzig Weichen wurden entfernt. Die Verladestation in Airolo weist nur ein Gleis auf; Platz für eine Erweiterung um ein zweites Gleis steht aber grundsätzlich zur Verfügung. Um das gleichzeitige Ein- und Ausfahren zu gewährleisten, bräuchte es sowohl in Göschenen als auch in Airolo weitere Anpassungen der Gleisanlagen. Damit der Verlad genutzt wird und Ausweichverkehr vermieden werden kann, ist vorgesehen, dass die Benützung des PW-Bahnverlads während der sanierungsbedingten Sperrung gratis sein wird.

Um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen, wäre sowohl werktags als auch am Wochenende ein Betrieb während 18 Stunden pro Tag nötig.

Die Berechnungen zum Personenverlad beruhen darauf, im 7,5 Minuten-Takt rund 600 Autos pro Stunde und Richtung zu transportieren. Das wären bei 18 Betriebsstunden rund 10'800 PW pro Tag und Richtung. Pro Jahr könnten so rund 3,88 Millionen PW pro Richtung verladen werden. Aktuell fahren pro Jahr in beide Richtungen rund 5 Millionen PW.

Landbedarf:	Göschenen:	10'000 m ²
	Airolo:	10'000 m ²
	Total:	20'000 m ² (entspricht Fläche von drei Fussballfeldern)

Damit der Autoverlad zügig erfolgen kann, bräuchte es zudem Warteräume. Es ist vorgesehen, diese bei Göschenen und Airolo auf der Nationalstrasse einzurichten.

Investitions- und Betriebskosten sowie Rollmaterial für PW-Verlad

Die SBB schätzt die Investitionskosten auf 49 bis 61 Millionen Franken. Die Betriebskosten würden sich auf total rund 143 Millionen belaufen.

Personalbedarf für PW-Verlad

Wie viel Personal für den PW-Verlad gebraucht würde, ist noch nicht ermittelt. Zum Vergleich: Beim Vereina-Tunnel mit rund 460'000 Fahrzeugen pro Jahr sind 27 Personen angestellt (18,5 Vollzeitstellen). Beim Autoverlad Lötschberg sind es 38 Vollzeitstellen, wobei an Spitzentagen 12 Vollzeitstellen zusätzlich besetzt werden. Die BLS hat 2013 rund 1,25 Mio. Fahrzeuge befördert.

3. Möglicher Ausweichverkehr über andere Alpenübergänge

Derzeit fahren rund 6 Millionen Fahrzeuge jährlich durch den Gotthard-Strassentunnel. Etwa 900'000 davon sind Lastwagen. Mit dem geplanten Bahnverlad (RoLa und PW) könnten rund 600'000 LKW und über 7,5 Millionen PW (3,88 Mio. pro Richtung) bewältigt werden. Bei den PW bestehen somit ausreichend Verladekapazitäten, bei den LKW müssten zusätzlich andere Bahnangebote oder Strassenrouten benutzt werden. Trotz Verlademöglichkeiten würde die sanierungsbedingte Sperrung des Gotthardstrassentunnels zu Ausweichverkehr führen - mit entsprechenden Belastungen für die betroffenen Regionen (Lärm, Luft, Unfallgefahr). Als Alternativrouten werden erfahrungsgemäss der San Bernardino, Simplon, Grosse St. Bernhard, Brenner- und Reschenpass sowie die Tunnels am Fréjus und Mont Blanc genutzt.

Ausweichverkehr Lastwagen³

- Geschätzte Mehrbelastung pro Jahr:
 - San Bernardino-Route: +20'000 LKW
 - Brenner: +40'000 LKW
 - Simplon: +10'000 LKW
 - Gr. St. Bernhard: +9000 LKW
 - Mont Blanc: +9000 LKW
 - Fréjus: +25'000

Ausweichverkehr Personenwagen⁴

- Von total 16'792 PW täglich würden voraussichtlich 10'300 den Bahnverlad wählen. Das sind rund 62 Prozent. Die übrigen PW weichen auf folgende Routen aus:
 - 4000 PW auf die Gotthard-Passstrasse (24 Prozent)
 - 1680 PW auf die San-Bernardino-Route (10 Prozent)
 - 520 PW auf die Simplon-Route
 - 260 PW auf den Gr. St. Bernhard

Flankierende Massnahmen zur Bewältigung des Ausweichverkehrs

- **Dosiersystem auf den wichtigsten Ausweichrouten:** Damit der (Mehr-)Verkehr auf den übrigen alpenquerenden Routen der Schweiz sicher abgewickelt und schwierige Kreuzungsmänoever und Unfälle möglichst vermieden werden können, sind auf diesen Routen zur Dosierung des LKW-Verkehrs Tropfenzählersysteme einzurichten. Dafür braucht es Ampelanlagen und an geeigneter Stelle nördlich und südlich der Übergänge Warteräume, bzw. Ausstellplätze für LKW. Kosten und Umfang dieser Massnahme lassen sich derzeit nicht beziffern.
- **Normentechnische Nachrüstung Ausweichrouten:** Die wichtigsten Ausweichrouten müssten vor der sanierungsbedingten Sperrung des Gotthard-Strassentunnels normentechnisch nachgerüstet werden.
- **Verkürzung Wintersperre auf Gotthardpass:** Eine Verkürzung der Wintersperre von den bisher üblichen rund 210 Tagen auf 150 Tage ist eine weitere Möglichkeit, um den Verkehr besser bewältigen zu können. Dazu sind zusätzliche Galerien und weitere Sicherheitsmassnahmen erforderlich, beispielsweise vermehrte Lawinensprengungen. Das ist mit Kosten von rund 16 Millionen Franken verbunden. Diese Kosten sind in den Berechnungen berücksichtigt worden. Der Pass könnte dadurch auch während der Hauptreisetage im Frühling und Herbst befahren werden.

³ RoLa-Bericht, S. 29: <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25669.pdf>

⁴ Nachfragezustand im Jahr 2030 an einem durchschnittlichen Wochentag bei offenem Pass und geschlossenem Tunnel; vgl. Bericht Postulat 09.3000, S. 35: <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/21569.pdf>

- **Verkehrsinformation:** Da der Bahnverlad und die Verlagerung auf die Gotthard-Passstrasse für viele Autofahrer eine Umstellung bedeuten, sind für den Verkehr in der Schweiz und insbesondere für den internationalen Reiseverkehr zusätzliche Informations- und Kommunikationsmassnahmen erforderlich. Diese Kosten sind in den Berechnungen nicht berücksichtigt.

Detailliertere Angaben zu den flankierenden Massnahmen können erst gemacht werden, wenn die entsprechenden Projekte weiter fortgeschritten sind.

Unfallgefahr auf anderen Alpenübergängen

Trotz aller flankierenden Massnahmen ist damit zu rechnen, dass sich aufgrund des Mehrverkehrs während der Schliessung des Gotthard-Strassentunnels auf den Ausweichstrecken **zusätzliche Verkehrsunfälle** ereignen. Gleichzeitig dürfte sich auf den direkten Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Tunnel das Unfallrisiko vermindern.

4. Langfristperspektive: Gleiche Problemstellung in 40 Jahren

Bis zur nächsten umfassenden Sanierung nach etwa 40 weiteren Betriebsjahren kann der Unterhalt des Gotthard-Strassentunnels im Rahmen üblicher Sperrnächte erfolgen. Die dann wieder fällige umfassende Sanierung und Erneuerung wird aber erneut eine längere Vollsperrung des Tunnels und somit entsprechende Alternativenangebote für den Personen- und den Schwerverkehr bedingen. Ob und zu welchen Kosten dann nochmals ein Lastwagenverlad eingerichtet werden kann, ist offen.

Folgende Faktoren gilt es für einen Lastwagenverlad diesbezüglich zu beachten:

- Erneute Verfügbarkeit einer Fläche von 55'000 m² (Nordseite) und 80'000 m² (Südseite)
- Bodenverknappung führt zu höheren Preisen
- Akzeptanz für Verladeanlagen in der Bevölkerung

Langfristig wird die bahnsseitig zur Verfügung stehende Kapazität auf Grund des Nachfragewachstums kleiner. Das BAV prognostiziert ein Wachstum von heute 160 Güterzügen pro Tag auf knapp 250 Güterzüge im Jahr 2030. Trotz Kapazitätssteigerung durch den Gotthard-Basistunnel und den Ceneri-Basistunnel wird dieses Volumen irgendwann nicht mehr ausreichen.

Untenstehende Abbildung 2 veranschaulicht die vom BAV prognostizierte Kapazitätsentwicklung auf der Schiene:

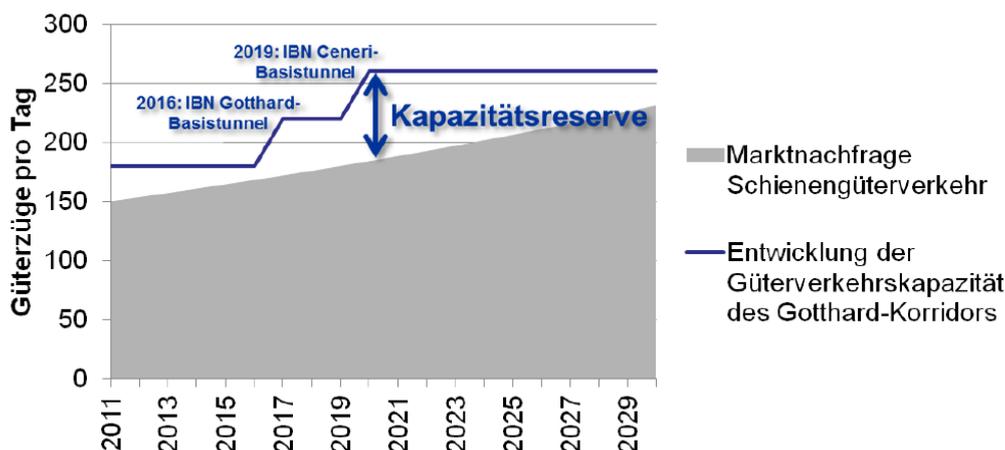


Abbildung 2: Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung Gotthardachse 2011 – 2030, Quelle und Graphik: BAV

Zusätzliche Erkenntnisse im Rahmen des Generellen Projekts

In seinem Bericht in Erfüllung des Postulates 09.3000⁵ der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates skizzierte der Bundesrat die verschiedenen Sanierungsvarianten mit den damit verbundenen Auswirkungen. Die darin ausführlich dargestellte **Variante ohne zweite Röhre** wurde vorgängig bereits im Rahmen der Erarbeitung des Erhaltungskonzeptes Gotthard in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Seither wurden verschiedene Aspekte dieser Variante in Zusatzstudien⁶ weiter vertieft, namentlich in den Berichten zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen im Bericht zur Rollenden Landstrasse. Weitergehende Erkenntnisse könnten im Rahmen eines allfälligen Generellen Projektes gewonnen werden. Da die allfällige Realisierung dieser Variante noch nicht zeitkritisch ist, würde das ASTRA erst bei einer Ablehnung der bundesrätlichen Sanierungslösung ein Generelles Projekt auslösen.

⁵ <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/21569.pdf>

⁶ <http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07081/index.html?lang=de>