

Ein sicherer Gotthard für die ganze Schweiz.

gotthard-tunnel-ja.ch



Argumentarium für ein «JA zum Sanierungstunnel am Gotthard».

Worum es geht.

Der Gotthard-Strassentunnel ist seit 35 Jahren in Betrieb und muss in rund zehn Jahren umfassend saniert werden. Dass die Sanierung unumgänglich ist, ist unbestritten. Am 28. Februar 2016 stimmt das Volk über das «Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)» ab. Es entscheidet, ob die Sanierung mit dem Bau einer zweiten Röhre umgesetzt werden kann. Bundesrat und Parlament haben sich nach sorgfältiger Prüfung möglicher Varianten für diese Lösung entschieden. Dagegen wurde das Referendum ergriffen.

Die Sanierungslösung mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre sieht vor, dass nach deren Fertigstellung der gesamte Verkehr durch die neue Sanierungsröhre geleitet würde. In dieser Zeit kann die alte Röhre saniert werden. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird in jeder Röhre ohne gefährlichen Gegenverkehr je eine Fahrspur geöffnet. Die Sicherheit kann dank eines neu vorhandenen Pannestreifens stark erhöht werden. In Verfassung und Gesetz wird explizit garantiert, dass es keine Kapazitätserweiterungen gibt und nicht mehr Fahrzeuge durch den Gotthardtunnel fahren werden als heute. Das ist die höchstmögliche Garantie im Schweizerischen Rechtssystem.

Diese Sanierungslösung wird von einem Referendumskomitee bekämpft. Dieses will alternativ den Verkehr in der Sanierungszeit mit einer provisorischen Verladelösung auf die Bahn verlagern. Auch diese Sanierungsvorschläge wurden vom Bundesrat und vom Parlament im Detail überprüft und eindeutig verworfen. Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung zur Sanierung des heutigen Gotthard-Strassentunnels.

Ziel der Bundesvorlage ist es, die notwendige Sanierung zu nutzen, um den Gotthard-Strassentunnel auf den heute geltenden Sicherheitsstandard zu bringen. Mit dem Bau einer Sanierungsröhre gilt es insbesondere die Verkehrssicherheit langfristig zu verbessern und eine dauerhafte Sicherung der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung zu erreichen. Kurz: den Tunnel zu sanieren, ohne das Tessin während der Sanierungsphase vom Rest der Schweiz abzukoppeln.

Wortlaut der Abstimmungsvorlage.

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet;

Das Bundesgesetz vom 17. Juni 1942 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet wird wie folgt geändert:

Ingress

gestützt auf Artikel 84 der Bundesverfassung,

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz regelt den Vollzug von Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung über die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet.

Art. 3a Gotthard-Strassentunnel

1 Am Gotthard-Strassentunnel kann eine zweite Tunnelröhre gebaut werden.

2 Die Kapazität des Tunnels darf jedoch nicht erweitert werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden; ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.

3 Für den Schwerverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel ist ein Dosiersystem einzurichten. Das Bundesamt für Strassen ordnet für schwere Motorwagen zum Gütertransport einen Mindestabstand im Tunnel an.

Die wichtigsten Argumente im Überblick.

Die Sanierung ist unumgänglich und unbestritten: Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Diese Sanierung ist unumgänglich. Das ist unbestritten. Bundesrat und Parlament haben während mehr als 6 Jahren detailliert und seriös verschiedene Möglichkeiten geprüft, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels am besten umgesetzt wird.

Die verschiedenen Varianten wurden auf Herz und Nieren getestet. Darunter auch die Einrichtung einer rollenden Landstrasse, um während der Sanierung des Strassentunnels die Personenwagen und Lastwagen auf ein Verladeprovisorium der Bahn zu verlagern. Das Ergebnis der detaillierten Prüfung ist eindeutig: Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung.

Ja zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr: Aus einem gefährlichen Tunnel mit Gegenverkehr und ohne Pannestreifen kann mit einer cleveren Sanierung ein sicheres und modernes Tunnelsystem gemacht werden, das die modernen Sicherheitsstandards erfüllt. Auf rund 17 Kilometern kreuzen sich heute Lastwagen und Autos auf engstem Raum. Der schwere Unfall 2001 mit 11 Toten ist eine traurige Folge davon. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre könnte die Sicherheit dank richtungsgetretem Verkehr und neu einem Pannestreifen stark verbessert werden.

Gefährlicher Umwegverkehr über die Alpenpässe am San Bernardino, Simplon, Gotthard oder Grosser Sankt Bernhard kann verhindert werden. Der Verkehr kann durch den Sanierungstunnel geführt werden, ohne diese Alpenpässe und die umliegenden Kantonsstrassen zu belasten. Bei den letzten längeren Sperrungen des Gotthard-Strassentunnels nach Unfällen oder Steinschlägen hat sich der Verkehr auf diesen Achsen teilweise verdoppelt oder gar verdreifacht.

Ja zu sicheren Investitionen statt ungenügende Basteleien: Mit dem Bau einer zweiten Röhre wird eine nachhaltige und sichere Lösung geschaffen. Während der Sanierung der alten Röhre wird der Verkehr im neuen Tunnel geführt. Nach Abschluss der Sanierung fährt der Verkehr pro Röhre auf einer Fahrbahn mit Pannestreifen. Verfassung und Gesetz garantieren, dass die Kapazitäten nicht ausgebaut werden. Aus folgenden Gründen ist der Bau einer zweiten Röhre die cleverste Sanierungslösung:

- 1) Mit einer zweiten Röhre kann clever saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung ins Tessin mehr als drei Jahre gesperrt werden muss.
- 2) Um die Sanierungsarbeiten am Gotthardtunnel ohne eine zweite Röhre durchzuführen, müssten vier oder sogar sechs Verladestationen für den Bahntransport von Lastwagen und Personenwagen gebaut werden. Sämtliche Fahrzeuge müssten in sehr teuren, provisorischen Terminals in den Alpentälern bei Biasca/Airolo und Erstfeld/Göschenen auf die Schiene verladen werden. Je nach Variante kämen bei Chiasso und Basel nochmals zwei überdimensionierte Terminals hinzu. Der Bau, Betrieb und Rückbau von vier Verladeanlagen kostet bis über 2 Milliarden Franken, ohne dass ein bleibender Mehrwert geschaffen würde. Bei 6 Verladeanlagen wird das Verladeprovisorium sogar teurer als der Bau einer zweiten Röhre.
- 3) Wertvolles Kulturland in den engen Alpentälern und/oder an den Grenzen wird verschandelt und über Jahre blockiert. Insgesamt sind Verladeanlagen in der Grösse von 22 Fussballfeldern notwendig, das wären die grössten Verladeanlagen Europas – grösser als die Anlagen vor dem Eurotunnel bei Folkestone in England.
- 4) Selbst im besten Fall und ohne die kleinste Panne oder Verzögerung beim Verladen genügen die Kapazitäten der Verladelösung nicht. Pro Richtung und Jahr sind bei gleichem Verkehrsaufkommen wie heute 1'000 Stunden Stau fix eingeplant.
- 5) Wie die Ereignisse im Sommer 2015 mit Steinschlägen und einer Zugskollision in Erstfeld gezeigt haben, führen schon heute Störungen zu Rückstau am Gotthard. Mit den Verladestationen ist das Chaos am Gotthard programmiert. Lastwagen und Autos suchen sich Umfahrungsrouten und belasten den Verkehr im Mittelland und die Alpenübergänge in der Romandie und in Graubünden.
- 6) Alle vierzig Jahre muss der Strassentunnel auch künftig saniert werden. Jede Generation steht damit mindestens einmal vor dieser Herausforderung. Der Bau einer zweiten Röhre ist eine clevere Lösung gerade im Hinblick auf diese künftigen Sanierungen. Setzen wir heute auf ein teures Verlade-Provisorium, werden zukünftige Generationen wieder und wieder unnötig Geld für provisorische Anlagen in die Hand nehmen müssen.

Ja zu Sicherheit für die Schweizer Wirtschaft: Norditalien ist einer der wichtigsten Handelspartner der Schweiz. Unternehmen aus sämtlichen Kantonen exportieren und importieren Waren über den Gotthard und die Tessiner Aussengrenzen nach Italien (Warenwert 2014 über 9 Milliarden Franken) und sind zwingend auf eine funktionierende Strassenverbindung angewiesen. Unsere Firmen kämpfen mit dem starken Franken. Gerade in exportorientierten Unternehmen sind Arbeitsplätze gefährdet. Wir dürfen uns nicht noch zusätzlich selber die Verbindung zu unseren Absatzmärkten kappen.

Eine längere Schliessung des Tunnels schädigt insbesondere auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Schliessung des Tunnels belaufen sich auf 100 bis 300 Millionen Franken, die diese Gebiete verlieren.

Ja zum Sanierungstunnel – Ja zum Zusammenhalt der Schweiz: Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendumskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab. Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht ganze Landesteile im Stich lassen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt der Schweiz braucht es ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

Die Argumente für ein «Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard» im Detail.

1) Der Gotthardtunnel muss saniert werden – der Bau eines Sanierungstunnels ist die mit Abstand beste Lösung.

Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Diese Sanierung ist unumgänglich. Das ist unbestritten. Bundesrat und Parlament haben während mehr als 6 Jahren detailliert und seriös verschiedene Möglichkeiten geprüft, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels am besten umgesetzt wird.

In der engeren Auswahl im Detail überprüft wurde neben dem Bau eines Sanierungstunnels auch die Einrichtung einer rollenden Landstrasse, um während der Sanierung des Strassentunnels die Personenwagen und Lastwagen auf ein Verladeprovisorium der Bahn zu verlagern. Die Personenwagen würden zwischen Göschenen und Airolo auf der Bahn durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel geführt. Lastwagen und Cars würden bei einer solchen Lösung durch den neuen Neat-Basistunnel zwischen Rynächt und Biasca auf die Bahn verladen. Während des Sommers würde mit dieser Variante die Sanierung des Strassentunnels unterbrochen. Dies, damit der Strassentunnel in den Stosszeiten zwischen Juni und Mitte September geöffnet wäre. Eine dritte Variante sieht vor, dass die Sanierung jeweils sogar von April bis Ende Oktober unterbrochen würde, was die Sanierungsdauer insgesamt von 3,5 auf 7 Jahre verdoppeln würde.

Die verschiedenen Varianten wurden auf Herz und Nieren bezüglich bauliche Umsetzbarkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Alpenschutz, Verfassungsmässigkeit und Umweltverträglichkeit getestet. Das Ergebnis der detaillierten Prüfung ist eindeutig: Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung¹.

¹ Quelle Astra: <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=de>

Sanierung OHNE zweite Tunnelröhre			Sanierung MIT zweiter Tunnelröhre
Variante 1A: Sperrung ohne Sommeröffnung	Variante 1B: Sperrung mit kurzer Sommeröffnung	Variante 1C: Sperrung mit langer Sommeröffnung	Bau zweite Röhre, anschliessend Sanierung des bestehenden Tunnels
Sperrung 900 Tage am Stück, 2,5 Jahre	Sperrung 980 Tage innert 3,5 Jahren	Sperrung 1'050 Tage innert 7 Jahren	Keine Sperrung
Zeitraum: 2020-2025	Zeitraum: 2019-2025	Zeitraum: 2018-2025	Planung und Bau zweite Röhre: bis 2027 Sanierung bestehende Röhre: 2028-2030
Sanierungskosten: 650 Mio. Fr.	Sanierungskosten: 752 Mio. Fr.	Sanierungskosten: 890 Mio. Fr.	Baukosten 2. Röhre: 203 Mio. Fr. Sanierung bestehende Röhre: 515 Mio. Fr.
Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr. ²	Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr.	Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr.	Überbrückungsmassnahmen: max. 250 Mio. Fr.
Kosten Verladeprovisorium: 587-815 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 162-174 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 409-625 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 16 Mio. Fr.	Kosten Verladeprovisorium: 687-906 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 192-204 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 479-686 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 16 Mio. Fr.	Kosten Verladeprovisorium: 926-1'085 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 270-282 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 619-766 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 37 Mio. Fr.	
Kosten total: 1'487-1'715 Mio. Fr.	Kosten total: 1'689-1'908 Mio. Fr.	Kosten total: 2'066-2'225 Mio. Fr.	Kosten total: 2'788 Mio. Fr.

Der Bau einer zweiten Röhre ist günstiger als die Sanierung mit Verladeprovisorien.

Den Strassentunnel am Gotthard zu sanieren und während der Sanierungszeit den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten, kostet Geld – egal welche Sanierungsvariante gewählt wird. Mit dem Bau eines Sanierungstunnels als zweite Röhre am Gotthard wird das Geld am effizientesten und mit nachhaltigem Nutzen eingesetzt. **Der Bau einer zweiten Röhre ist günstiger als ein Verlad, wie ihn die Alpeninitiative fordert.** Das Kosten Nutzen Verhältnis ist beim Bau eines Sanierungstunnels mit Abstand am besten.

Der Bau eines Sanierungstunnels ist eine Investition. Sie erhöht die Sicherheit und die Verfügbarkeit – auch für kommende Sanierungen. Sie erhöht den Bauwert nachhaltig. Das Verladeprovisorium hingegen vernichtet Geld ohne langfristigen Mehrwert. Die Bau- und Betriebskosten für den Verlad der Fahrzeuge auf die Bahn und die nötigen Investitionen in die Passstrasse werden je nach gewählter Variante, die der Bund gerechnet hat, zwischen 587 und 1'085 Millionen Franken betragen. Das sind Millionenausgaben für Einrichtungen, die nach Abschluss der Sanierung ohne Nutzen wieder abgebrochen werden müssen. In den Monaten, in denen die Sanierungsarbeiten unterbrochen werden und der Tunnel offen ist, stehen die teuren Verladestationen nutzlos da.

² Antwort des Bundesrates auf Anfrage von NR Fabio Regazzi (15.5514)

Die Investition in den Bau eines zweiten Tunnels und in die Sanierung des bestehenden Tunnels beträgt 2,8 Milliarden Franken. Die Alternative – inkl. provisorischer Bahnverlad von Privat- und Schwerverkehr – kostet in den bündesrätlichen Varianten nicht viel weniger. Wird die Sanierungsarbeit länger unterbrochen, um wenigstens einen Teil der Negativauswirkungen auf Wirtschaft und Tourismus abzufedern, steigen die Kosten mit der provisorischen Verladelösung auf über zwei Milliarden Franken.

Noch unsinniger werden die Investitionen in provisorische Verladeanlagen, wenn man die Forderungen der Gegner rund um die Alpeninitiative hört. Anstatt der bisher kalkulierten vier Verladeanlagen in den Urner und Tessiner Alpentälern fordern sie zusätzliche grosse Anlagen in Basel und Chiasso. Die Verladeprovisorien werden zu einem Fass ohne Boden, das weit über 3 Milliarden verschlingen wird und sicher mehr kostet als die Sanierung mit einem zweiten Tunnel. So fallen neben den milliardenteuren Verladeanlagen kostspielige Arbeiten am Trassee durch die ganze Schweiz sowie immense Investitionen in Rollmaterial an. Alles Kosten, die in der Blackbox Verladeprovisorien nicht einkalkuliert sind. Auch hier gilt: Sämtliche Anlagen müssten nach der Sanierung ohne bleibenden Mehrwert abgerissen und das Rollmaterial abgeschrieben werden.

Ja zu einer Sanierungslösung, die funktioniert.

Der Bau einer zweiten Röhre ermöglicht eine reibungslose Sanierung. Nach deren Abschluss kann der Verkehr ohne Kapazitätserweiterung richtungsgetrennt in je einer Röhre geführt werden. Das Verlade-Provisorium hingegen ist ein Bastelwerk, das selbst im Idealfall zu wenig Kapazitäten hat:

Heute weist der Gotthard-Strassentunnel eine Kapazität von 900 Personenwageneinheiten pro Stunde und Fahrtrichtung auf. Die Verladelösung ist nicht darauf ausgerichtet, das heutige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Das zeigt die Planung für den Verlad der Personenwagen. Ein Autoverlad zur Überbrückung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne 2. Röhre könnte in jede Richtung nur 600 PW/h durch den Gotthard transportieren und wäre damit hoffnungslos überlastet. In Richtung Süden wäre dies an 158 Tagen während insgesamt 1'086 Stunden und in Richtung Norden an 149 Tagen während 1'025 Stunden der Fall. Es gäbe zudem Tage, an denen diese Kapazität während bis zu 20 Stunden überschritten würde!

Die Verladeprovisorien würden sehr intensiv genutzt werden müssen. Ein intensiver Betrieb erhöht das Risiko von Pannen und technischen Defekten. Dass die Verladeprovisorien immer mit unvorhersehbaren Einwirkungen zu kämpfen haben werden, ist programmiert. Die provisorische Verladelösung funktioniert nicht. Die wichtigste Nord-Süd-Achse (Schiene und Strasse) würde bei jedem Störereignis vollständig lahmgelegt.

		Situation heute (Kapazität 900 Fz./h)	Situation mit Verladeprovisorium (Kapazität 600 PW/h)	Veränderung
Richtung Süden	Tage mit Überlastung	57	158	+ 177 %
	Stunden mit Überlastung	140	1'086	+ 676 %
Richtung Norden	Tage mit Überlastung	52	149	+ 187 %
	Stunden mit Überlastung	208	1'025	+ 393 %

3

- 3 Die Berechnungen basieren auf den Zahlen 2013 der Zählstelle 150 im Gotthardtunnel. Für die heutige Situation mit Strassentunnel werden die Stunden gezählt, an denen das Gesamtverkehrsaufkommen die theoretische Kapazität von 900 Fz./h überschreitet. Für die Situation mit Verladeprovisorium werden die Stunden gezählt, an denen das PW-Aufkommen (PW mit Anhänger wird als 2 gezählt) die Verladekapazität von 600 PW/h überschreiten würde. Die Schweizer Norm 640 017a beschreibt, was passiert, wenn die theoretische Kapazität überschritten wird: In diesem Verkehrszustand ist auf der Verkehrsanlage die Nachfrage grösser als die grösstmögliche Verkehrsstärke, d.h. die Leistungsfähigkeit. Dies bedeutet: Die Verkehrsströme fließen nur noch mit einem sehr geringen Qualitätsniveau. Es bilden sich wachsende Fahrzeugkolonnen. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Der Verkehr bricht zusammen.

Für Busse, Caravans und Wohnmobile gibt es keine funktionierende Verladelösung: Im Sommer fahren täglich bis zu 100 Cars durch den Gotthard-Strassentunnel. Im Winter sind es zwischen 40 und 60 Cars, die auf eine funktionierende Strassenverbindung angewiesen sind. Diese Fahrzeuge müssen auf die rollende Autobahn für den Schwerverkehr zwischen Rynächt und Biasca verladen werden. Ein Verlad von Cars, Wohnwagen und Wohnmobilen auf die Kurz-RoLa während der Woche ginge auf Kosten der RoLA-Kapazitäten für Lastwagen, wovon Fachleute klar abraten. Am ehesten machbar wäre ein Carverlad am Wochenende, da dann die LKW-Trassen genutzt werden könnten. Allerdings wäre der Carverlad nach Einschätzung der Fachleute mit zusätzlichen Investitionskosten von mehreren Millionen Franken je Anlage verbunden. Die Anlagen müssten nur für diese Fahrzeuge betrieben werden, so dass es zu langen Wartezeiten kommen würde, um nicht nur mit einzelnen Cars pro Zug fahren zu müssen.

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. Cars müssten während der Sperrung somit wohl auf andere Alpenübergänge ausweichen.

Faktisch kommt dies einer Sperrung des Gotthards während der Sanierung für Cars, Wohnmobile und Wohnwagen gleich. Diese Situation hat direkte negative Konsequenzen auf den Tourismus. Viele Reisegesellschaften fahren mit einem Fähr- oder Kreuzfahrthafen als Ziel durch den Gotthard. Um die Schiffe rechtzeitig zu erreichen, sind sie auf Planbarkeit und eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard angewiesen. Bei einem ungenügenden Verladeprovisorium würden diese Reiscars umgehend eine Alternativroute über eine der anderen Alpenübergänge im Wallis oder in Graubünden nutzen.

Auch für den lokalen Verkehr ist die Verladelösung nicht tauglich. An Wochenenden wird es für Sportmannschaften nur mit grossen Umwegen möglich sein, mit dem Mannschaftsbus zu den Tessiner Gegnern zu fahren. Der Tagestourismus von der Deutschschweiz in die Leventina wird stark leiden, wenn Gruppenfahrzeuge gar nicht mehr ins Tal fahren können. Für eine ganze Gruppe an Verkehrsteilnehmern bietet das Verladeprovisorium schlicht keine Lösung an.

Ja zu einer guten Sanierungslösung statt unsere Kinder zu belasten.

Der Strassentunnel am Gotthard muss nach 35 Jahren Betrieb jetzt zum ersten Mal umfassend saniert werden. Das ist der normale Intervall für die Sanierung eines solchen Bauwerks. Jede Generation steht damit einmal vor der Herausforderung, den Gotthard-Strassentunnel zu sanieren. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre lösen wir dieses Problem nachhaltig. Mit dem Verlade-Provisorium hingegen **geben wir diese Aufgabe nur an die nächste Generation weiter.** Ein Sanierungstunnel ist nachhaltig und ermöglicht künftig anfallende Sanierungen einfach, effizient und sinnvoll zu gestalten. In 30–40 Jahren werden unsere Kinder wieder vor der Herausforderung stehen, den Gotthardtunnel zu sanieren. Setzen wir heute auf ein teures Verlade-Provisorium, wird diese Generation nochmals unnötig Geld in die Hand nehmen müssen. Dabei wird die Sanierung ohne zweite Tunnelröhre für jede künftige Generation immer teurer. So müssten künftig erneut bei beiden Portalen zusammen mindestens 135'000 m² Land für die Erstellung von Verladestationen beansprucht werden. Dieses Land muss in der Zwischenzeit reserviert bleiben und kann nicht für andere Zwecke genutzt werden. Bis zur nächsten Sanierung wird die Kapazität der NEAT, der neuen Bahnlinie durch die Alpen, vollständig ausgeschöpft sein. Leistungsreserven im Bahnverkehr, die bereits heute den Kapazitätsbedarf nur ungenügend auffangen können, bestehen dann gar keine mehr. Eine rollende Autobahn einzurichten, wird für künftige Generationen kaum mehr möglich sein, ohne dass der Transitgüterverkehr der Bahn noch stärker als bereits heute eingeschränkt werden müsste.

Ja zu einer Sanierungslösung, die wertvolles Land schont.

Ein **Verlade-Provisorium vernichtet wertvolles Land**: Mit dem Bau eines Verlade-Provisoriums entstehen gigantische Anlagen im Alpengebiet oder in den vorgelagerten Gebieten. Die Verladestationen für eine zeitweilige Nutzung beanspruchten 135'000 m² Land für die Lastwagen und 20'000 m² für Privatfahrzeuge, also rund die Fläche von 22 Fussballfeldern. Um in den Kantonen Tessin und Uri überhaupt so ein Terrain zur Verfügung stellen zu können, müssten zahlreiche private Landbesitzer enteignet werden. Die Kantone werden sich wehren, solche Bauten umzusetzen. Aus der Bevölkerung ist mit zahlreichen lokalen Einsprachen zu rechnen. Können die Verladeanlagen in diesen beiden Kantonen nicht umgesetzt werden, müssen andere Lösungen in den vorgelagerten Kantonen wie Schwyz, Luzern oder Aargau gesucht werden. Dort stehen aber ebenfalls keine Flächen zur Verfügung.



© Eurotunnel

Die Verloaderampen für die Verladeprovisorien am Gotthard wären grösser als diejenigen des Eurotunnels in Folkestone in England.

Die in Rynächt und Biasca geplanten LKW-Verladestationen zählten europaweit zu den grössten Anlagen ihrer Art. Zusammen mit den PKW-Verladeanlagen (geplant in Airolo und Göschenen) müssten sie nach der Sanierung wieder abgebaut werden. Von der Alpeninitiative wird nun sogar gefordert, dass in Basel und Chiasso nochmals zwei zusätzliche Verladeanlagen gebaut werden. Das würde die Verladeanlagen insgesamt nochmals vergrössern und die Kosten in die Höhe treiben. Auch dort bestehen keine Landreserven. Das für diese Zeit erworbene Rollmaterial (28 Lokomotiven, 400 Bahnwagen und 28 Begleitwagen) muss voraussichtlich abgeschrieben werden.

Ja zu einer Sanierungslösung, die die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht untergräbt.

Für die rollende Landstrasse für Lastwagen von Rynächt nach Biasca müssen Trassees im neuen Neat-Basistunnel reserviert werden. Pro Stunde und Richtung können maximal drei Züge für die RoLA im Neat-Basistunnel eingeplant werden. Dann sind die Kapazitäten des neuen Tunnels erreicht. Das reicht aber nicht aus, um die Lastwagen mit der rollenden Landstrasse zu transportieren. Der Bedarf ist höher.

Um diese Kapazitätsmängel auszugleichen gibt es zwei Möglichkeiten.

Erstens: Ein stündlicher internationaler Güterzug muss statt durch den neuen Neat-Basistunnel über den Scheiteltunnel geführt werden, um Platz für die Verladelösung zu schaffen. Im Gegensatz zur Verbindung durch den Basistunnel, wo eine einzige Lokomotive als Antrieb genügt, wären damit für schwere und/oder lange Güterzüge mehrere Lokomotiven notwendig. Das treibt die Kosten der Verladelösung nochmals in die Höhe und belastet die Umwelt.

Zweitens: Alternativ zur Umleitung eines internationalen Güterzuges über die Bergstrecke könnte die Fahrgeschwindigkeit im NEAT-Tunnel von 200 auf 160 km/h reduziert werden, damit mehr Züge durch den Neat-Basistunnel fahren können. Das aber verlängert die Fahrzeit um 5 bis 6 Minuten. Um die Anschlüsse zu garantieren, müsste darum während der Sanierung auch der innerschweizerische Fahrplan angepasst werden.

Welche Lösung auch gewählt würde: In beiden Fällen führt ein Verladeprovisorium zu einem Interessenskonflikt zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Die Verlagerungsziele beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, die von Seiten der Gegner der zweiten Tunnelröhre so vehement eingefordert werden, werden durch die Verladelösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels untergraben.⁴

2) Ja zu mehr Sicherheit am Gotthard: Ständiges Sicherheitsrisiko ohne zweite Sanierungsröhre.

Gegenverkehr ist in langen Tunnels gefährlich.

Das Unfallrisiko ist im engen Raum eines Tunnels mit Gegenverkehr und ohne Abstellstreifen sehr hoch. Allein schon eine gewöhnliche Panne in einem Tunnel erschwert die Pannenhilfe stark und kann Ursache eines schweren Unfalls werden und sogar zu einem katastrophalen Brand führen. Das ist nicht nur im Gotthard-Strassentunnel so, sondern gilt für alle Tunnels mit Gegenverkehr. Trauriger Beweis für dieses Sicherheitsrisiko sind die schweren Unfälle in europäischen Tunnels mit zahlreichen Todesopfern und Verletzten:

- Mont-Blanc-Tunnel (11,8 km): 24.3.99, 39 Tot bei Fahrzeugbrand
- Tauern-Tunnel (6,4 km) 29.5.99, 12 Tote, 49 Verletzte nach Massenkollision mit Brand
- Gudvanga-Tunnel (11,4 km), 5.8.13, 80 Verletzte nach Fahrzeugbrand

Im Vergleich mit allen anderen Tunnels auch im Schweizer Nationalstrassennetz und unter Einbezug des Verkehrsaufkommens ist die Unfallgefahr im Gotthard-Strassentunnel am höchsten. 2012 wurden im Tagesdurchschnitt 285'000 Fahrzeugkilometer auf zwei Spuren ohne Richtungstrennung im Gegenverkehr zurückgelegt. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80km/h befinden sich die Fahrzeuge 12 Minuten im Tunnel. In einem der längsten Tunnel der Welt kommt es damit pro Stunde durchschnittlich zu 75'000 Kreuzungen.

Der Bau von zwei richtungsgetrenten Tunnels senkt die Unfallgefahr erheblich. Der Vergleich zwischen den Tunnels am Gotthard und bei Seelisberg seit der Eröffnung der beiden Werke im Jahre 1980 spricht Bände: Die Zahl der Unfallopfer ist im Seelisbergtunnel 4 mal geringer als im Gotthard.

⁴ Sowohl der Verlagerungsbericht wie auch die Botschaft zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels sagen eindeutig aus, dass sich der Bau einer 2. Röhre nicht negativ auf die Entwicklungen in der Verkehrsverlagerung auswirkt.

«... hat keinen negativen Einfluss auf die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.»
Botschaft zur Sanierung Gotthard-Strassentunnel, BBI 2013 p. 7316

«Zwischen dem Bau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) und dem Erreichen des Verlagerungsziels besteht weder rechtlich noch verkehrstechnisch ein Zusammenhang.» Verlagerungsbericht 2013 p. 162

Sicherheitsrisiko



- 75'000 Kreuzungen pro Stunde
- Extreme Gefahr von Frontalkollisionen

Gotthard-Tunnel	Seelisberg-Tunnel
Eröffnet 1980	Eröffnet 1980
16.9 km	9.3 km
1 Röhre im Gegenverkehr	2 Röhren richtungstrennt
36 Tote	9 Tote

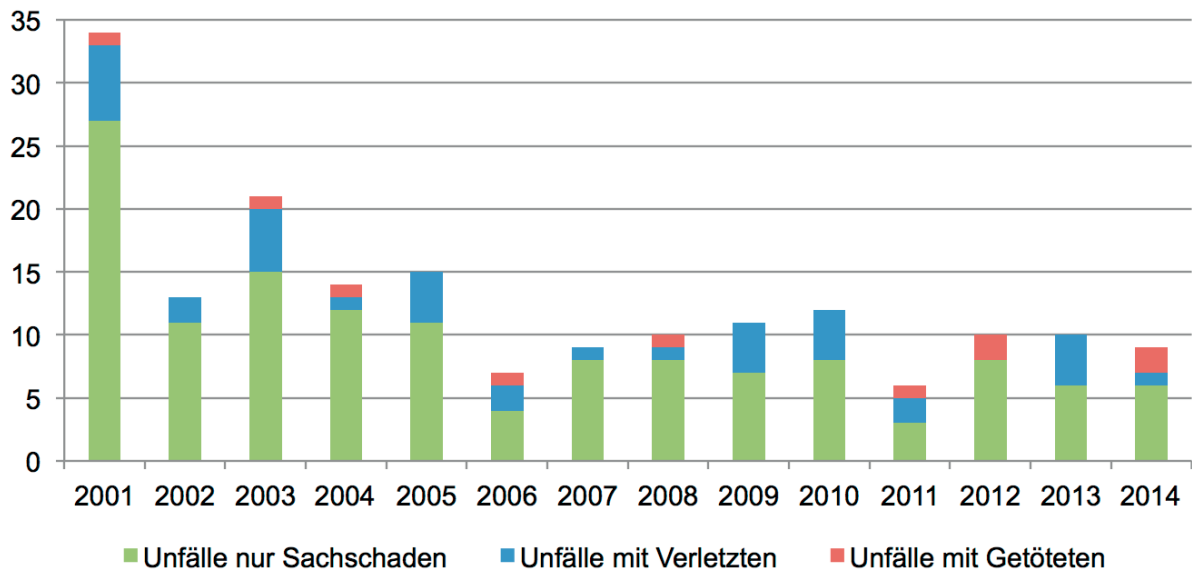
Schwerer Unfall 2001

	Gotthardtunnel	Seelisberg-Tunnel
Eröffnung	1980	1980
Länge	16,9 km	9,3 km
Anzahl Röhren	1 im Gegenverkehr	2 richtungstrennt
Verkehrstote seit der Eröffnung	36 Tote	9 Tote

36 Unfalltote sind 36 Menschenleben zu viel.

Seit Inbetriebnahme haben im Gotthardtunnel 36 Menschen das Leben verloren. Alleine zwischen 2001 und 2014 starben im Gotthardtunnel 21 Personen. Das sind fast zwei Verkehrstote jedes Jahr. 18 Menschen verstarben nach Unfällen mit Frontalkollision, weil der Gotthardtunnel in Gegenrichtung geführt wird, was den heutigen Sicherheitsanforderungen in keiner Weise mehr genügt. In fünf Fällen waren Lastwagen involviert. Alleine bei diesen Unfällen verloren 16 Menschen ihr Leben. Der schwerste Unfall, der sich bis heute im Gotthardtunnel ereignet hat, forderte 2001, ebenfalls als Folge einer Frontalkollision, 11 Tote. Eine zweite Röhre würde diese Unfallursache fast völlig ausschliessen.

2004 hat das Büro für Unfallverhütung (bfu) eine Studie über die verschiedenen Umstände vorgelegt, welche die Verkehrssicherheit in Autobahntunnels beeinflussen. Sie kommt zum Schluss, dass das Unfallrisiko neben der Länge und der Breite des Tunnels, dem Verkehrsaufkommen und dem Anteil des Schwerverkehrs stark von der Anzahl der Röhren abhängt. Das bfu hat den Gewinn an Sicherheit durch richtungstrennten Verkehr in zwei einspurigen Tunnels errechnet. Das Resultat: Die Zahl von Unfallopfern liesse sich um 53% senken. 4 bis 6 Unfallopfer jährlich (darunter 4 leichtverletzte und 1 schwerverletzte Person) sowie ein Toter in zwei Jahren könnten verhindert werden.



Verunfallte im Gotthard-Strassentunnel, 2001–2014

Seit 2001 verunfallten im Gotthard-Strassentunnel 128 Menschen, 21 davon tödlich.

Verunfallte	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Anzahl Getötete	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Anzahl Schwerverletzte	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Anzahl Leichtverletzte	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Total	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

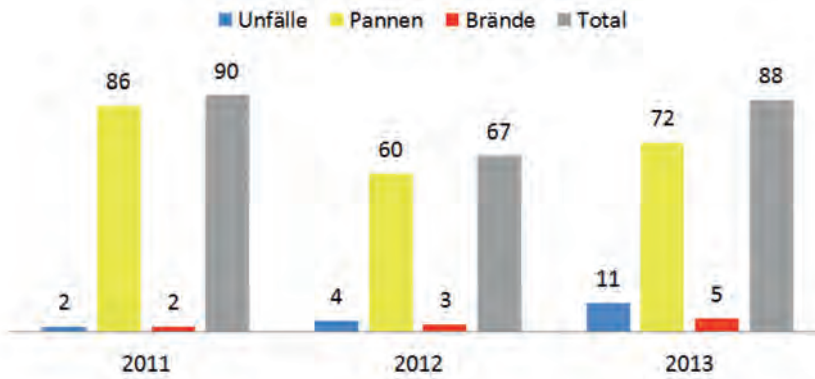
© ASTRA, 2015 5

Zwei Tunnelröhren erleichtern Rettungseinsätze und Pannenhilfe.

- Seit 2002 ereigneten sich im Gotthard-Strassentunnel jährlich 6 bis 15 Brände.
- Zwischen 2008 und 2012 musste die Feuerwehr jährlich rund 130 mal eingreifen, in den schlimmsten Monaten bis zu 20 mal.
- Pannen erfordern jährlich zwischen 250 und 300 Einsätze der Pannendienste, mit Höchstwerten im Sommer (rund 70 Einsätze monatlich).
- Die Zahl solcher Zwischenfälle ist in den letzten Jahren hoch geblieben. 2014 wurde im Gotthardtunnel 95 mal ein Notruf-Alarm ausgelöst. Grund des Notrufs:
 - 22 mal wegen eines Brandes
 - 19 mal wegen Verkehrsunfällen
 - 14 mal Chemie und Ölwehr
 - 20 mal technische Hilfe bei defekten Schwerfahrzeugen
 - 23 mal Personenrettung über 144

5 <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=de>

Anzahl Sperrungen am Gotthard (Gemäss Meldungen von Viasuisse)



Bei Rettungseinsätzen und für den Pannendienst wird die Arbeit mit zwei Röhren stark verbessert. Muss eine Röhre wegen eines Ereignisses gesperrt werden, kann der Verkehr in der anderen Tunnelröhre geführt werden.

Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre und künftig richtungsgetrennter Verkehrsführung könnten in beiden Röhren Pannestreifen eingerichtet werden. Solche gibt es heute im Gotthardtunnel keine. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre am Gotthard lässt sich die Sicherheit im Gotthardtunnel massiv verbessern.

Unfälle im Gotthard-Strassentunnel nach Unfalltypen, 2001–2014

Seit 2001 kam es im Gotthard-Strassentunnel zu 13 Unfällen aufgrund von Überholmanövern oder Fahrstreifenwechseln. Bei 70 Unfällen kam es zu einer Frontalkollision. Diese Unfälle könnten mit dem Bau einer zweiten Röhre und richtungsgetrennter Verkehrsführung fast vollständig verhindert werden.

Unfalltyp Gruppe	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Schleuder- oder Selbstunfall	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Auffahrunfall	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Überqueren der Fahrbahn	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Frontalkollision	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Parkierunfall	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Andere	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Total	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© ASTRA, 2015

Sicherheitsmassnahmen am heutigen Tunnel bringen keine entscheidende Verbesserung.

Seit Jahren wird am bestehenden Gotthard-Strassentunnel an der Verbesserung der Sicherheit gearbeitet. Obwohl viel gemacht wird, kommt man nicht entscheidend weiter. Sinnvolle Massnahmen wie das Tröpfchensystem sollen beibehalten werden und künftig für Sicherheit in zwei richtungsgetrennten Röhren sorgen. Ohne den entscheidenden Schritt mit der zweiten Röhre bleiben die Sicherheitsstandards im langen Gotthardtunnel jedoch völlig unbefriedigend und gefährden Menschenleben.

Viel schlimmer noch: Die Gegner der sicheren Lösung mit zwei Röhren bringen angebliche Sicherheitslösungen ins Spiel, die Menschen und Fahrzeuge vielmehr zusätzlich gefährden statt die Sicherheit zu verbessern. So propagieren die Gegner der Sanierungslösung mit zwei Röhren den Bau einer versenkbaren Mittelleitplanke. Dass diese bei einer Kollision mit einem Lastwagen verbogen und zu einem Hindernis für die Rettungskräfte wird, beachten die Gegner nicht. Die Rettungskräfte im Gotthardtunnel verfügen über Fahrzeuge, die an Ort an jeder Stelle des Tunnels wenden können. Mit einer Bastellösung wie einer versenkbaren Mittelleitplanke werden die Rettungskräfte entscheidend behindert.



Bei einem Unfall mit Kollision mit der Mittelleitplanke kann diese je nach Heftigkeit des Aufpralls zu einem gefährlichen Geschoss mitten im Tunnel werden. Das Referendumskomitee zaubert in verantwortungsloser Weise Basteleien aus dem Hut, die angeblich die Sicherheit verbessern sollen. In Tat und Wahrheit spielen sie auf diese Weise mit der Sicherheit der Automobilistinnen und Automobilisten.

Der Tunnel muss den heutigen Standards angepasst werden und die gleiche Sicherheit bieten wie Bahntunnels.

Würde der alte Gotthard-Strassentunnel heute gebaut, müssten die Fahrspuren gemäss geltenden Normen zwingend richtungsgetrennt angelegt werden. Der Bau einer einzelnen Röhre im Gegenverkehr entspricht schlicht nicht mehr den geltenden Standards. Ab einem Grenzwert von 10'000 Fahrzeugen pro Tag und Fahrstreifen ist ein Doppelröhrentunnel im Gegenverkehr obligatorisch.

Dass der Verkehr in zwei Röhren richtungstrennt geführt wird, ist auch im Bahnverkehr Standard: Der Ceneri-Basistunnel mit 15,4 km Länge wird bei der Eröffnung 2019 zwei einspurige Röhren aufweisen, was einen Zusammenstoss zwischen zwei Zügen ausschliesst. Bundesrat Leuenberger äusserte sich 2003 im Parlament zum Ceneri-Tunnel: **«Was die Sicherheit anbelangt, so haben wir am 3. Juli 2001 beschlossen, den Ceneri-Basistunnel aus Gründen der Sicherheit mit zwei einspurigen Röhren zu erstellen. Die zuständigen Fachorgane des Bundes haben dies empfohlen. Beachten Sie, dass wir von einem Bahntunnel mit Mischverkehr sprechen, in dem sowohl Güter- wie Personenzüge verkehren. Solche Tunnels werden in ganz Europa mit zwei Röhren ausgestattet, aus Sicherheitsgründen. Die zweite Röhre dient für Rettungseinsätze anstelle eines kleinen Rettungsstollens. Es ergeben sich auch Vorteile bezüglich Betrieb und Unterhalt; wird eine Röhre für Unterhaltsarbeiten geschlossen, bleibt die zweite frei.»**

Diese lebensrettenden Sicherheitsstandards dürfen nicht nur für Bahnreisende gelten. Die Strassenbenutzer müssen ebenfalls nach den modernen Sicherheitsstandards vor Unfällen geschützt werden.

Frankreich macht es vor – Ja zum Bau von zweiter Sanierungsröhre aus Sicherheitsgründen.

Auf den Bau einer zweiten Sanierungsröhre aus Sicherheitsgründen setzt Frankreich bereits seit 2007. Für den Fréjus-Tunnel, ebenfalls 1980 erstellt und 13 km lang, wird für die Sanierung eine zweite Röhre gebohrt. Nach Abschluss der Sanierung soll der Tunnel mit zwei einspurigen Tunnels mit Abstellstreifen pro Richtung betrieben werden. Das entspricht der für den Gotthard vorgesehenen Lösung. Dieser politische Entscheid wurde nach dem Unfall 2004 im Mont-Blanc-Tunnel beschlossen, als 1999 39 Menschen bei einem Brand das Leben verloren. Die EU passte nach diesem Unfall 2004 die europäischen Richtlinie an, um die Sicherheit der Benützer in langen Strassentunnels zu verbessern.

Der Tunneltest des DMT im Auftrag des ADAC zeigt ein systemisches Risiko auf.

Die Sicherheit von Tunnels wurde im Frühjahr 2015 in Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz getestet. Von den 20 überprüften Tunnels rangiert der Gotthardtunnel auf dem letzten Rang. Das Kriterium «Tunnelsystem» wurde mit der schlechtesten möglichen Note bewertet, nämlich «völlig unzureichend». Besonders nachteilig wurden der Gegenverkehr, das Fehlen von Pannestreifen, die Breite der Fahrbahnen, die grosse Distanz zwischen Ausstellnischen und das Fehlen von Prallschutz-Einrichtungen im Falle von Zusammenstössen bei den Einfahrten und Ausstellnischen erachtet. Das Risikopotential des Tunnels wurde als hoch beurteilt, nicht zuletzt wegen seiner Länge, des Gegenverkehrs und des verhältnismässig hohen Anteils (22,8%) an Schwerverkehr. Der Bau einer zweiten Röhre erlaubte es, richtungstrennten Verkehr einzuführen, einen Pannestreifen auf der ganzen Länge des Tunnels einzurichten und die Breite der Fahrbahnen anzupassen. Bei den Sanierungsarbeiten kann auch der Abstand zwischen Ausstellnischen vermindert werden, was alles zu einer erheblichen Senkung des Risikopotentials und entsprechender Erhöhung der Sicherheit beiträgt.

3) Ein Ja zum Sanierungstunnel ist wichtig für die Wirtschaft.

Die Volkswirtschaften aller Kantone brauchen eine effiziente Tunnellösung.

Die Volkswirtschaften der verschiedenen Schweizer Kantone brauchen eine funktionierende Strassenverbindung ins Tessin und nach Italien. Dass am Gotthard während der Sanierung eine effiziente und den Kapazitätsanforderungen genügende Lösung mit einem Sanierungstunnel umgesetzt wird, ist im direkten Interesse sämtlicher Schweizer Kantone. Dies verdeutlichen eindrücklich die Zahlen, wie stark die verschiedenen Kantone volkswirtschaftlich von dieser wichtigen Strassenverbindung abhängig sind.

Anteil des Aussenhandel via Tessiner Aussengrenzen

Aussenhandel der Grossregionen via Tessiner Aussengrenzen, 2008 (in Mio. CHF)

Region	Importe	Anteil	Exporte	Anteil
Genferseeregion	635	9,5%	410	11,0%
Espace Mittelland	1'458	21,8%	809	21,8%
Nordwestschweiz	1'277	19,1%	767	20,7%
Zürich	1'574	23,6%	585	15,8%
Ostschweiz	930	13,9%	611	16,5%
Zentralschweiz	804	12,0%	528	14,2%
Total	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Daten: EZV (2011), eigene Berechnungen

Source: http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf

Sowohl für Importe als auch für Exporte ist die Tessiner Aussengrenze von zentraler Bedeutung. Noch bedeutender als der Aussenhandel ist für den Kanton Tessin der Binnenverkehr mit der übrigen Schweiz. Als verhältnismässig kleiner Wirtschaftsraum ist das Tessin stark vom Güteraustausch mit der restlichen Schweiz abhängig.

2014 zählte der Gesamthandel der Schweiz via Sopra Ceneri und Sotto Ceneri über 9 Mia. Franken. Innerhalb der Schweiz gehören die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit dem Jura zu den wichtigsten Handelspartnern mit Italien. 2014 haben diese Kantone Waren von rund 1,3 Mia. nach Italien geliefert. Auch die Wirtschaft der Romandie hat ein grosses Interesse an der Umsetzung einer effizienten Sanierungslösung. Die Kantone Waadt, Wallis, Genf und Neuenburg exportierten 2014 Waren für eine halbe Milliarde nach Italien. Die Kantone Bern und Freiburg führten für rund 600 Mio. Franken Waren über die Tessiner Aussengrenze nach Italien aus.

Die Wichtigkeit des Gotthard-Strassentunnels für die Wirtschaft wird oft unterschätzt. So auch beim Import und Export. Der Güterverkehr durch den Gotthard versorgt das ganze Land. Vom Handelsverkehr an der Tessiner Grenze entfallen 60% auf die Region Zürich, das Mittelland und die Nordwestschweiz, was 2014 Importe im Wert von rund 3,9 Mia. und Exporte im Wert von rund 2,5 Mia. ausmachte. Rund 30 Prozent der Ein- und Ausfuhr betreffen die Ost- und Zentralschweiz, wovon Importe im Wert von rund 1,9 Mia. und Exporte im Wert von rund 0,8 Mia. und 10 Prozent der Menge schliesslich geht in die Genferseeregion (Importe im Wert von 0,5 Mia. und Exporte im Wert von 0,4 Mia. Franken). Dass der Gotthard-Strassentunnel effizient und nachhaltig mit einer zweiten Röhre saniert werden muss, ist nicht eine regionale/lokale Angelegenheit. Es ist wichtig für die Schweizer Gesamtwirtschaft und damit für alle Landesteile.

Die Schweizer Volkswirtschaft kämpft derzeit mit den Herausforderungen des starken Frankens. Wird auf ein ineffizientes Verlade-Provisorium gesetzt statt auf eine nachhaltige Sanierungsröhre, wird besonders den Gewerbebetrieben und der KMU-Wirtschaft ein grosses hausgemachtes Verkehrshindernis in den Weg gelegt.

Beispiel: Versorgung der Schweiz mit Früchten und Gemüsen.

Italien ist ein wichtiges Herkunftsland für Gemüse und Früchte, die in der Schweiz gar nicht angebaut werden oder in den Wintermonaten eingeführt werden müssen (z.B. Pfirsiche, Nektarinen, Tafeltrauben, Zitrusfrüchte, Melonen etc.). Für den Import von Obst und Gemüse aus Italien ist eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard unerlässlich. Dasselbe gilt für den Import von entsprechenden Produkten aus Herkunftsländern wie der Türkei, Israel, Griechenland und dem Balkan.

Auch für die Versorgung mit Gemüse und Früchten innerhalb der Schweizer Landesgrenzen braucht es eine Sanierungslösung für den Gotthard, die funktioniert. Das Tessin ist ein wichtiges Anbauggebiet für Schweizer Gemüse (z.B. Frühkartoffeln aus der Magadinoebene). Diese Produkte müssen durch den Gotthard in die Deutschschweiz gelangen. Umgekehrt ist das Tessin angewiesen auf Lagerobst und -gemüse aus der Romandie und der Deutschschweiz.

Früchte und Gemüse (mit Ausnahme von Bananen) werden in ganz Europa heute ausschliesslich auf der Strasse in speziellen Kühlfahrzeugen befördert. Wegen der hohen Verderblichkeit sind ununterbrochenene Kühlketten und Pünktlichkeit Pflicht. Für den Transport von verderblichen Lebensmitteln gibt es Ausnahmebestimmungen bezüglich Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die zwingend eingehalten werden müssen.

Bei einem Verladeprovisorium werden gemäss Planung selbst im best-case die Kapazitäten nicht ausreichen. Wie das Beispiel der Versorgung der Schweiz mit Früchten und Gemüse zeigt, hat eine solche ungenügende Lösung direkten Einfluss auf die Versorgung der Konsumentinnen und Konsumenten mit Produkten des täglichen Bedarfs. Um diese sicherzustellen, braucht es eine funktionierende Sanierungslösung am Gotthard mit einer zweiten Röhre und keine unausgegorenen Basteleien.

Es sind unsere Schweizer Unternehmen und die Bürger, die eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard brauchen.

Unsere Schweizer Unternehmer, die heimische Wirtschaft, sind auf eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard angewiesen. Rund 75 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens am Gotthard ist schweizerischer Verkehr. Nur gerade 25 Prozent Anteil hat der Transitverkehr aus dem EU-Raum. Einzig während der Ferienreisezeiten sowie an Ostern und Pfingsten hat es mehr ausländischen Verkehr als Schweizer Automobilisten und Lastwagen, die den Gotthard-Strassentunnel benutzen. Wegen der eigenen Leute und Unternehmen brauchen wir eine funktionierende Lösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels – nicht wegen dem ausländischen Verkehr.

Das trifft insbesondere auch zu, wenn man den Anteil Strassentransport mit schweren Nutzfahrzeugen anschaut. Dieser macht ca. 15% des Gesamtverkehrs am Gotthard aus (ca. 0,9 Mio. von total 6 Mio. Fahrzeugen). Die Hälfte davon sind im schweizerischen Binnenverkehr oder im Import-/Exportverkehr für die Schweizer Wirtschaft unterwegs.

Der Personenverkehr macht rund 80 Prozent des Gesamtverkehrs am Gotthard aus. Davon sind wiederum 80 Prozent Binnenverkehr oder Verkehr mit Ziel- oder Abfahrtsort in der Schweiz.

Vom Gesamtverkehr am Gotthard (PW und LW) sind somit nur rund 8 Prozent dem reinen Gütertransit durch die Schweiz zuzuordnen.

4) Ein Ja zum Sanierungstunnel ist ein Ja zum Zusammenhalt der Schweiz.

Wir dürfen nicht ganze Kantone verkehrspolitisch abschotten.

Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendumskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab.

- Bei einer 3,5 Jahre dauernden Sanierung mit kurzer Sanierungspause in den Sommermonaten ist die Strassenverbindung über den Gotthard während 980 Tagen unterbrochen.
- Dauert die Sanierung wegen längeren Sanierungsstopps von April bis November 7 Jahre, ist die Strassenverbindung während insgesamt 1'050 Tagen unterbrochen.
- Das Verlade-Provisorium vermag auch im besten Fall und bei voller Leistungsausschöpfung die nötigen Kapazitäten nicht zu erbringen. In beide Richtungen reichen die Kapazitäten während über 1'000 Stunden nicht aus. Das ist über ein Monat pro Jahr, während dem das Tessin auf der wichtigsten Strassenverbindung vom Rest der Schweiz abgekoppelt wäre.

In den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden die letzten Gemeinden der Schweiz ins schweizerische Strassennetz eingebunden. Die Mobilität und die Erschliessung der Schweiz ist für unser Land von entscheidender Bedeutung. Der freie Verkehr von Waren und Menschen ist eine Klammer für unser Land. Am 28. Februar 2016 geht es darum, ob wir während Jahren nicht nur einzelne Gemeinden, sondern einen ganzen Kanton, eine ganze Sprachregion vom Rest der Schweiz abkoppeln wollen.

Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht ganze Landesteile im Stich lassen. Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard liegt eine gute, vernünftige und funktionierende Lösung vor, wie der Gotthard-Strassentunnel saniert werden kann, dies ohne dass das Tessin und auch der Kanton Uri massive Nachteile in Kauf nehmen müssen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt unseres Landes braucht es ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

Am Belchentunnel (A2) wird eine dritte Röhre erstellt, um die Sanierung ohne eine Schliessung des Tunnels zu ermöglichen. Es ist angezeigt, am Gotthard ebenso vorzugehen, um allen Bewohnern des Landes gleichwertige Leistungen zu gewährleisten. Zur Erinnerung: Der bereits beschlossene Sanierungstunnel am Belchen auf der A2 kostet rund 500 Millionen Franken oder 156 Millionen pro Kilometer, wesentlich mehr also als die 117 Millionen pro Kilometer am Gotthard.

«Ja zum Sanierungstunnel» ist entscheidend wichtig für Urner und Tessiner Wirtschaft.

Eine längere Schliessung des Tunnels schädigt besonders auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Schliessung des Tunnels belaufen sich auf minus 100 bis 300 Millionen Franken Bruttowertschöpfung⁶. Ein wesentlicher Teil der Wirtschaft dieser Kantone beruht auf dem Tourismus, der im Kanton Tessin 7 Prozent der Arbeitsplätze generiert (bis zu 13% im Gebiet von Locarno). Im Kanton Uri sind es 9 Prozent. Gemäss einer Studie des ASTRA werden in den Kantonen Tessin, Uri und Graubünden bis zu 870 Arbeitsplätze gefährdet, wenn die wichtige Strassenverbindung ohne Sanierungsröhre so lange unterbrochen wird.

⁶ Quelle: Bericht des ASTRA über die wirtschaftliche Auswirkungen (2011) – <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25221.pdf>

**Kumulierte negative regionalwirtschaftliche Effekte je Variante über die gesamte Sperrzeit
(Reduktion von Wertschöpfung und Beschäftigung durch Tourismus und Einkauf sowie Kosten-
erhöhungen für die verladende Wirtschaft)**

		Vollsperrung ohne Sommer- öffnung (ca. 900 Sperrtage)		Vollsperrung mit Sommer- öffnung (ca. 980 Sperrtage)		Bau 2. Röhre (ca. 140 Sperrtage)	
		[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾
Tourismus und Einkauf	Kanton Tessin	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Kanton Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Verladende Wirtschaft	Tessin, Uri und Graubünden	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Summe	Tessin, Uri und Graubünden	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) Basis ist die Bruttowertschöpfung (BWS) der Kantone Uri (4,7 Mrd. CHF) bzw Tessin (79 Mrd. CHF) über die längste Sperrzeit von 3,5 Jahren.
Die Zeilen «Verladende Wirtschaft» und «Summe» beziehen sich auf die Summe der BWS der Kantone Uri und Tessin (83,7 Mrd. CHF) über eine Sperrzeit von 3,5 Jahren.

2) Vollzeitäquivalente (VZÄ)

Spannweite in den Resultaten aufgrund der Szenarien im Güterverkehr sowie den Annahmen zu Multiplikatoren.

Im Einzelnen:

- Der Tourismus in Locarno und in der Leventina sowie im Bedretto- und Bleniotal:
Die ganze Region verliert 1 Prozent des Mehrwertes
- Bei der Transithotellerie sind Härtefälle zu erwarten. Am stärksten von einer völligen Schliessung des Tunnels betroffen wären Tankstellen und Raststätten. Der Synthesebericht des seco aus dem Jahr 2011 rechnet mit Umsatzverlusten von 4 bis 7 Millionen Franken jährlich. Detailhandel und Autowerkstätten auf der Gotthardachse müssen ebenfalls mit Ausfällen bei Umsatz und Arbeitsplätzen rechnen.
- Im Transportgewerbe und bei der Logistik wären in erster Linie kleine Unternehmen betroffen, die Fristen einhalten müssen und nicht ohne weiteres auf die Schiene ausweichen können.
- Täglich pendeln tausende Arbeitnehmende via Gotthard-Strassentunnel zur Arbeit. Bei einer Sperrung des Gotthard-Strassentunnels müssen diese Arbeitnehmenden massiv längere Arbeitswege in Kauf nehmen. Der Berufsverkehr ist ein wichtiger Leidtragender bei einer Sperrung.
- Die eingeschränkte Erreichbarkeit des Tessins wird die Wettbewerbsposition schwächen. Auch Arbeitsplätze beim Staat werden von der Vollschliessung des Gotthard-Strassentunnels in Frage gestellt, wie z.B. im Schwerverkehrskontrollzentrum Erstfeld / Bodio (ca. 50 Stellen) und bis zu 40 Arbeitsplätze im Werkhof Göschenen. Umgekehrt ergeben sich beim Bau des Sanierungstunnels positive Effekte aus den Investitionen der Sanierungs- bzw. Baumassnahmen.

5) Ja zum Sanierungstunnel = Nein zu Umwegverkehr und Stau in der ganzen Schweiz.

Der alpenquerende Verkehr in der Schweiz teilt sich im Wesentlichen auf vier Routen auf. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 17'354 Fahrzeugen (2014) ist der Gotthard die wichtigste schweizerische Nord-Süd-Achse. Rund 58% aller Fahrzeuge queren die Alpen durch den Gotthard-Strassentunnel.

Jährliches Verkehrsaufkommen auf den wichtigsten Nord-Süd-Routen (Stand 2014).

Grosser Sankt-Bernhard-Tunnel	679'293 Fahrzeuge
Simplon-Passstrasse	949'487 Fahrzeuge
Gotthard-Strassentunnel	6'334'241 Fahrzeuge
San-Bernardino-Tunnel	2'471'752 Fahrzeuge
Gotthard-Passstrasse	579'186 Fahrzeuge

7

Wird während der Sanierungsphase des Gotthards nicht eine effiziente und saubere Sanierungslösung umgesetzt und die wichtige Strassenverbindung ins Tessin mit einer ungenügenden und ineffizienten Verladelösung gekappt, wird dies in der Konsequenz zu Verkehrsbehinderungen und Staus in der ganzen Schweiz führen. Der Verkehr durch den Gotthard wird sich stark auf die anderen Alpenübergänge verschieben und dort zu grossem Mehrverkehr (Umwegverkehr) führen.

Umfahrungsrouten Grosser St. Bernhard und Simplon: Insbesondere die Gebiete Fribourg–Waadt–Wallis als Umfahrungsgebiete über den Grossen St. Bernhard und den Simplon würden bei einem Nein zum Sanierungstunnel am Gotthard während der Sanierungszeit unter starkem zusätzlichem Verkehr leiden. Wie bisherige Sperrungen der Nord-Süd-Achse am Gotthard gezeigt haben (2001 zweimonatige Sperre nach Unfall im Gotthard-Strassentunnel, 2006 Sperre nach Steinschlag auf Autobahn bei Gurtnellen), weicht besonders der Schwerverkehr sehr schnell auf Alternativrouten aus, mit entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Sicherheit in den entsprechenden Gebieten. Diese Passstrassen weisen wegen dem teilweise beachtlichen Gefälle klare Grenzen der Belastbarkeit auf, wie ein Unfall eines italienischen Lastwagens im Frühjahr 2015 in Gamsen am Fusse des Simplons eindrücklich zeigte (siehe Bild auf Seite 20)⁸:

Am Simplon nahm der Schwerverkehr bei der einmonatigen Sperrung des Gotthard-Strassentunnels nach einem Steinschlag bei Gurtnellen um 135,9% zu. Auch bei den Personenwagen war ein Umgehungsverkehr von plus 39% festzustellen.

Der Grosse St. Bernhard verzeichnete 2006 während der Sperrung eine Verkehrszunahme von 36,3% bei den Lastwagen und 54,1% bei den Personenwagen.

7 Quelle ASTRA



Umfahrungsrouten San Bernardino: Zürich–St. Gallen–Graubünden:

Am besten dokumentiert ist der Umgehungsverkehr auf der San-Bernardino-Route. 2001 während der zweimonatigen Sperre nach dem Unfall im Gotthard-Strassentunnel nahm der Schwerverkehr um 31,7% zu. Bei der zweiten Sperrung am Gotthard 2006 wurden am San Bernardino plus 285,5% Lastwagen gezählt. Bei den Personenwagen mussten mit 100% Zunahme (2001) und 134,5% (2006) massive Verkehrszunahmen aufgrund von Umwegverkehr verkraftet werden.

Verkehrsverschiebung auf Ausweichrouten während der Sperrungen des GST in den Jahren 2001 (zweimonatige Sperre) und 2006 (einmonatige Sperre) im Vergleich für den gleichen Zeitraum im Vorjahr

	Sperre 2001		Sperre 2006	
	LKW-Verkehr	PW-Verkehr	LKW-Verkehr	PW-Verkehr
Gotthard-Strassentunnel	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Simplon	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Grosser St. Bernhard	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Daten: Bundesrat (2010), eigene Berechnungen. 8

Zubringergebiete in der Zentralschweiz: Mit einer Verladelösung am Gotthard und einem Nord-Portal südlich von Altdorf würde der Rückstau durch den Seelisbergtunnel zum Alltag. Exemplarisch zeigt dies der Rekordstau am Gotthard von Ostern 2015 auf, als sich ein Stau während 45,5 Stunden über 17 Kilometer bildete. Zeitweise musste wegen des langen Rückstaus auch der Seelisbergtunnel gesperrt werden⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf S.55
9 Quelle: <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>